



APRES PRES DE CINQUANTE ANNEES D'ISOLEMENT, L'ALBANIE A UN BESOIN URGENTE ET VITALE D'OUVERTURE SUR L'EXTERIEUR ET DE REINTEGRER COMPLETEMENT LE CONCERT AVEC DES NATION OU ELLE A UN ROLE A JOUER.

L'adoption d'une politique maritime volontariste est-elle de nature à faciliter et accélérer ce processus ?

Mémoire de géopolitique

du commandant VORFI Gjon

dans le cadre de l'étude dirigée « Géopolitique des espaces océanique »

Directeur : Amiral CARON Franc

Mars 2003

Après près de cinquante années d'isolement, l'Albanie a un besoin urgente et vitale d'ouverture sur l'extérieur et de réintégrer complètement le concert avec des nations où elle a un rôle à jouer.

L'adoption d'une politique maritime volontariste est-elle de nature à faciliter et accélérer ce processus ?

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : LA MER ET SES IMPACTS SUR LES ALBANAIS

Géographie et Histoire

DEUXIEME PARTIE: LA MER, UN IMPERATIF POUR LA STABILISATION DE L'ETAT

L'isolation et l'ouverture
Quelle politique maritime pour l'Albanie

TROISIEME PARTIE : LA MER, FACTEUR DU REDRESSEMENT ECONOMIQUE ALBANAIS

L'intégration régional et euro-atlantique, perspectives et défis

La mer – une voie ouverte vers l'Europe

INTRODUCTION

Pays de montagnes dominant une plaine littorale en bordure du détroit d'Otrante, au débouché de l'Adriatique sur la Méditerranée, l'Albanie fut située durant des siècles sur l'axe surtout terrestre qui reliait Rome à Byzance, par différents cols et vallées balkaniques.

Pays d'influence grecque, puis territoire de l'Empire romain, province byzantine, dépendance bulgare, serbe, puis vénitienne puis tiraillée entre les Turcs et les Slaves, entre Islam et Chrétienté, tour à tour monarchie et république populaire, toute l'histoire albanaise est « marquée par des conquêtes, suivies de tentatives d'intégration régulièrement battues en brèche par l'étonnante résistance de ce peuple accroché à ses rochers et à ses valeurs propres»¹

De 1945 à 1991, le petit pays a connu ce qui a été vraisemblablement la dictature la plus fermée et la plus rigide d'Europe. Corollaire : l'héritage commune d'une pauvreté omniprésente, le manque d'habitude dans les relations avec l'étranger, une économie publique plombé dans la dette, les déficits commerciaux ou de l'Etat et un secteur privé d'où la vision à long terme est presque absente, sont des obstacles que les Albanais doivent surmonter pour atteindre leur équilibre.

Après la chute du Mur de Berlin, une période d'ouverture et des efforts d'intégration, qui passent par une transition difficile avec tout ses phénomènes et qui donnent l'impression d'une crise permanente, présente en Albanie.

Pour comprendre la mesure de la crise albanaise et en envisager des issues possibles, il faut saisir dans sa singularité le système qui s'y décompose et identifier les raisons de cette singularité. Après une bref présentation géographique, cela nous renvoie dans un premier temps à la prescription de principaux événements historiques et les conditions dans lesquelles l'indépendance nationale fut acquise, assumée et sur la spécificité du système communiste dans ce pays.

Dans un deuxième temps nous verrons que les tendances de la fermeture et de l'ouverture se sont alternés dans des différents contextes historiques, que les contacts et les impacts des espaces océaniques ont été conditionnés par ces événements et les Albanais en ont subi les conséquences. Nous verrons que le gouvernement communiste qui contrôlait tout, eut comme priorité la nationalisation des entreprises, de l'économie et la prohibition de toute

¹ AUREL Jacques, Peuples et nations des Balkans, 1930, Collection A.Colin, Section de Géographie, Paris, 1992 pp. 9-21

propriété privé. Les conséquences : des alliances et les rapports forcés avec des puissances communistes qui n'étaient pas conditionnés par l'orientation naturelle géographique mais par le choix idéologique.

Les changements historiques du monde de la fin du XXe siècle, furent historiques pour l'Albanie aussi. Après cinq siècles d'occupation ottomane et d'un demi siècle d'un communisme très dure l'Albanie a un besoin urgente et vitale d'ouverture sur l'extérieur et de réintégrer complètement le concert avec des nations où elle a un rôle à jouer. Sa position géographique la favorise et le contexte géopolitique est favorable. Les Albanais ne manquent pas de faire leur choix : s'intégrer dans les structures euro-atlantiques, mais la voie n'est pas facile. La question se pose : comment l'Albanie doit agir, dans quelle voie s'engager, quelle moyen et quels alliés pour ne pas rater encore une fois le train de l'Europe. Est-ce que l'adoption d'une politique maritime volontariste est-elle de nature à faciliter et accélérer ce processus de son intégration et de surmonter les difficultés de la transition?

Dans un deuxième temps, essayant d'approcher une réponse à cette question nous procéderons à l'étude de l'option maritime. Afin d'y arriver nous ferons un parcours sur les transports internationaux, notamment ces maritimes et leur développement. Essayant d'envisager des solutions possibles, nous verrons les modes et les lignes de transport et de l'affrètement, et l'exemple extraordinaire de la Corée du Sud dans le domaine de développement des exports par voie maritime.

Ensuite, un rapide regard sur les ressources naturelles et les efforts pour augmenter la production économique dans le pays et les exports, nous permettra d'envisager des options pour le redressement de l'économie albanaise.

Nous verrons dans une troisième partie le contexte actuel, le niveau et la perspective d'intégration régionale et Européenne de l'Albanie, devenue un grand défi de l'Etat et du peuple Albanais. Une description de la situation actuelle du transport maritime nous emmènera à proposer des options dans ce domaine.

Enfin, pour trouver leur juste place au sein des nations développées, nous verrons que les Albanais doivent faire des efforts et surmonter les défis de la Mafia et de la criminalité organisée pour pouvoir construire l'avenir qu'ils méritent.

I. LA MER ET SES IMPACTS SUR LES ALBANAIS

1 : GEOGRAPHIE ET HISTOIRE

1.1 Donnes géographiques

Située en Europe du sud-est, dans la péninsule balkanique, l'Albanie est située par 42° 39' de latitude nord et 39°38' de latitude sud, et par 21°40' de longitude est et 19°6' de longitude ouest. Elle s'étend sur près de 28 748 kilomètres carrés. Ses frontières bordent celles de la Grèce sur près de 282 kilomètres et celles de la Macédoine, du Monténégro et du Kosovo sur près de 486 kilomètres. S'ajoute à ces 768 kilomètres de frontières terrestres un littoral de 362 kilomètres, qui borde les mers Adriatique et Ionienne et 73 km de frontière lacustre. Le canal d'Otrante, qui relie la mer Adriatique au nord à la mer Ionienne au sud, est considéré comme étant un passage stratégique.

L'Albanie est un pays montagneux (près de 80 % de sa surface), plusieurs petites plaines parsèment toutefois son littoral. Par conséquent, ses réseaux ferroviaire (543 kilomètres) et routier (6 700 kilomètres) sont peu développés. En ce qui concerne la navigation fluviale, elle ne dispose que de 43 kilomètres. S'ajoutent à ces voies de navigations quatre ports principaux (Durrës, Sarandë, Vlorë, Shëngjin) et 10 aéroports (plusieurs étant de très petite dimension), bien qu'il n'y ait pas de vols domestiques réguliers. Près de 80 % du commerce maritime transite par le port de Durrës, le reste du commerce se répartissant entre les trois autres ports principaux. La marine marchande albanaise est plutôt maigre, n'ayant à son actif qu'une vingtaine de navires. Enfin, un service de traversier fonctionne entre Bari, Ancône, Trieste (Italie) Split, Dubrovnik (Croatie) et Durrës (Albanie).

La population du pays compte 3.5 millions d'habitants environ, dont 51.5 pour cent sont des hommes et 33 pour cent environ n'ont pas encore atteint l'âge actif. L'espérance de vie moyenne est de 75.4 ans. Son développement macro-économique durant ces dernières années se caractérise par les résultats suivants : une croissance du produit social global de 7 à 10 pour cent environ, une inflation inférieure à 10 pour cent et une augmentation annuelle des investissements de 8 pour cent.

1.2 Les routes anciennes - traces des couloirs actuels

Une bref description des vieilles routes qui ont depuis toujours traversé l'Albanie en lisant l'Ouest et l'Est nous permettra comprendre l'importance de la position géographique de l'Albanie. Essayant de montrer que la position géographique d'Albanie dans la région a toujours eu une importance géopolitique, nous avons pensé de décrire en bref : la via Egnatia, celle de Zeta et la route d'Arberit, qui aujourd'hui font la base de nouveaux projets de l'infrastructure Albanaise. On pourrait ajouter ici une quatrième, la route de Follorina mais qui actuellement n'a pas la même importance géopolitique dans les Balkans.

Dès l'empire romain, traversait Thessalonique la grande route Ouest - Est de la Mésie, menant de Dyrrachium (Dures) à Byzance, de l'Adriatique au Pont Euxin : la chaussée de la via Egnatia est presque partout détruite, mais elle a été toujours suivie.

La nature elle-même a marqué de place en place la direction de cette voie. Mais, pour aller d'Ouest en Est, il faut précisément franchir des plis, des masses montagneuses, somme toute les plus hautes, les plus âpres, les plus sauvages barrières des Balkans : mais ils ont cependant des défauts : là s'insinue la route egnatienne.

De Dures (Durazzo), ville sur la côte basse à l'ouest d'Albanie, qui profitant d'un îlot rocheux et abrité des vents du Nord, est un des rares ports albanais, la via Egnatia prend la basse vallée du Shkumbi et y monte lentement jusqu'à Elbasan. Là elle atteint le fleuve Shkumbi puis s'enfonce dans la vallée qui servit à la voie romaine. La via Egnatia pourrait de nouveau être la grande route marchande d'Ouest en Est de la péninsule.

La via Egnatia ne fut pas toujours dans toute sa longueur la voie la plus fréquentée. Elle servit surtout aux époques où d'Italie centrale il fallait gagner rapidement la Macédoine et la Thrace, quand Rome envoyait ses légions, ou quand, aux XI^e et XII^e siècles, les Normands de Sicile, dominant les îles Ioniennes et la côte albanaise, furent candidats à la conquête de la Macédoine, à la reconstitution d'un Empire balkanique et italien.

Mais quand la puissance passa aux républiques de l'Italie du Nord, en particulier à la thalassocratie de Venise, les marchands vénitiens craignaient la concurrence de la république serbe de Dubrovnik (Raguse), la rencontre des belliqueux montagnards de l'Albanie : ils durent chercher vers la Macédoine un chemin plus court et d'une police plus facile. Or un point du littoral Adriatique est particulièrement favorisé : quittant la direction dalmate, la côte s'y incurve vers le Sud, laisse, entre les plis montagneux devenus obliques par rapport à elle, se glisser de plus vastes plaines, celle où se sont logés le lac de Scutari (Shkoder), la basse

vallée du Drin. Le Drin, trouant les chaînes Dinariques, aboutit sur l'Adriatique au point le plus rapproché de la vallée du Vardar. A cette « porte de Scutari » se bâtirent la romaine Lyssus (l'Alessio des Italiens, la Lezhe des Albanais), dominée encore par sa citadelle vénitienne, puis Scutari, une fois capitale du royaume serbe de Zéta. Là atteignait la mer une vieille voie romaine partant d'Ulpiana (Liplian dans le Kosovo), rajeunie par le commerce de Venise, la via de Zenta des cartes italiennes, par la navigable rivière de Buna de 43 km qui lie la mer Adriatique avec le lac du Shkodra. De Scutari, la route reprend le centre - nord d'Albanie, par la vallée du Drin, pour arriver à la haute plaine de la Métohia fertile.

Ensuite, la route arrive sur le Kosovo à l'entrée Sud du bassin, à la sortie du défilé de Katchanik, qui mène à Skoplié, le village de Liplian rappelle l'Ulpiana romaine. La voie rejoignait ici la chaussée Nord-Sud de Naissus (Nich) à Scupi (Skoplié).

La route nommé «d' Arberi » a, dans des siècles, servi pour les transport de gens et des marchandises du Durres – Tirana – Diber – Shkup (Scopie). La remise en vie de la route d'« Arberit » réduira la distance entre Durres et le capitale de la Macédoine en 75 km. Il a été conceptualisé comme une partie du couloir Nr.8 qui a pour but la communication plus rapide entre l'Albanie et Macédoine. L'OTAN est aussi intéressé pour l'autre segment Durres – Prishtine, qui d'après les expertes de l'infrastructure routière peut réduire le coût du transport de l'OTAN dans la région.

Actuellement l'infrastructure routière du pays va vers l'incorporation dans les network routier régional et européen. Le Gouvernement albanais travaille depuis des années sur des différent projets et a inclus ces routes dans les nouveaux projets de l'infrastructure routière albanaise basé sur ces anciennes traces pour construire les grands couloirs qui permettront à Albanie de mieux se lier avec le monde.

1.3 L'impact de la mer au fil d'histoire

L'importance géostratégique d'un pays est étroitement lié avec son histoire. L'histoire d'Albanie et des Albanais, a été liés et empruntée par les évènements historiques dans la région et particulièrement le rôle des empires et leurs intentions envers le « pays des aigles ». Au travers la description rapide de l'histoire d'Albanie, nous nous limiterons seulement aux aspects qui portent évidence sur le rôle de la mer et ses impact sur le peuple albanais. Nous prouverons de montrer que au fil d'histoire et dans des situations différentes, les Albanais ont eu des rapports différents avec la mer, et ça a servi soit à l'ouverture envers les espaces océanique soit à la négations, même si précaire, de tout rapports avec la mer.

1.4 L'antiquité et Le Moyen Âge

Les Albanais seraient les descendants des Illyriens, peuple indo-européen qui s'installa dans la région occidentale de la péninsule Balkanique autour de l'âge du Bronze ou peu après (vers 1000 av. J.-C.). Un royaume illyrien s'étendit de la côte dalmate aux régions côtières de l'Albanie actuelle et atteignit l'apogée de sa puissance sous le règne du roi Agron au milieu du IIIe siècle av. J.-C et devint une forte puissance maritime, mettant ainsi en danger le commerce de la République romaine dans la région.

En 168 av. J.-C., Rome conquiert l'Illyrie, qui fut sous son autorité pendant plus de cinq siècles. L'Albanie devint un centre important reliant Rome et Byzance par la Via Egnatia qui passait par Durres vers Salonique. Elle constituait l'itinéraire normal de circulation de Byzance, de Thessalonique jusqu'aux rives de l'Adriatique et de là, conduisait par mer, à Brindes et à Rome.

À la suite du partage de l'Empire romain en 395 apr. J.-C., l'Albanie fut intégrée à l'empire d'Orient. À cette période, les ports albanais comme Durrachium (Durrës) devinrent d'importantes places commerciales. Les provinces illyriennes furent dévastées par des tribus nomades, les Goths et les Huns au IVe siècle, les Bulgares au Ve et les Slaves aux VIe et VIIe qui ruinent pour un temps l'autorité de l'empereur Byzantin sur ces régions.

Il faut attendre le début du IXe siècle pour voir Byzance créer le nouveau thème de Durrachium. Vers l'an 1000, l'empereur byzantin Nicéphore Phocas proclame la domination des mers par Byzance. Puis, pendant près d'un demi millénaire, de l'an 1000 à 1500, la République de Venise régna sur l'Adriatique, la mer Egée et la Méditerranée orientale. Les

Vénitiens s'implantèrent, dans les îles nombreuses et des ports au bord de la mer Adriatique et de la mer Ionienne, Durrazo étant un de plus importants.

Les Bulgares avec le tsar Siméon (893-927), les Normands aux XI^e et XII^e siècles, occupent la parts de la côte orientale de l'Adriatique et de la mer Ionienne. En 1081 ils sont vainqueurs de l'empereur Alexis Commène à Durrachium de Durrazo (Durrës). Quant à Venise, elle possède Lezhe (Lissos), Drisht et Danja (Shkoder).

1.5 Le règne ottoman et l'indépendance

En 1480 une armée turque, embarquée à Vlora, s'empare de la citadelle d'Otranto (Saranda). Sous l'autorité de George Kastrioti, connu sous le nom de Skanderbeg, héros national, les Albanais mirent fin à une première occupation turque. En 1448 et en 1466, Skanderbeg repoussa d'importantes expéditions turques mais, après sa mort, en 1468, l'Albanie fut de nouveau intégrée à l'Empire ottoman et la majorité de la population fut convertie à l'islam. La citadelle vénéto –albanaise de Durrës, elle tint jusqu'en 1499. Pendant le siège de Shkodra, les conquérants turcs donnèrent l'assaut aux cris de « Rome ! Rome ! », montrant bien que leur projet d'invasion concernait l'Europe occidentale.

En 1500, l'Empire n'a jamais été aussi près de réaliser son rêve séculaire, l'Europe et la chrétienté. En 1501 Durrës tombe dans les mains des Ottomans. Alors le sultan turc de Constantinople déclare aux vénitiens : « Jusqu'ici, la mer était votre épouse ; désormais elle est à moi. » Il n'y eut plus d'Etat albanais pour près d'un demi - millénaire. L'occupation ottomane s'établit sur une contrée qui n'a cessé d'être écartelée entre de multiples principautés, ce qui n'a pas du tout aidé les contact des Albanais avec la mer sauf pendant des exiles en Italie.

En 1912, la conférence de Londres reconnut l'indépendance de l'Albanie, proclamée à la suite de plusieurs révoltes contre la Turquie. Cependant, la frontière définie en 1913 par une commission nommée par les grandes puissances enleva à l'Albanie plus de la moitié de son territoire dont le Kosovo-Metohija, soit environ le quatrième de sa population. Les grandes puissances choisirent le prince allemand Guillaume de Wied comme souverain de l'Albanie. Celui-ci arriva en mars 1914 mais, en raison d'une opposition locale et de la déclaration de la Première Guerre mondiale, dut fuir le pays six mois plus tard.

1.6 La Première et la Seconde Guerre mondiale

Pendant la Ire Guerre, l'Albanie devint un champ de bataille pour les grandes puissances et ses voisins . En 1915 l'Italie embarque ces troupe et envahit Vlora, proclame son protectorat et installe ses postes sur la route Saranda-Korça .

L'Allemagne pense aussi à Vlora comme une très bonne position pour contrôler Méditerranée et l'Afrique du Nord. « En 1916-17, dans la perspective de la paix, l'Amirauté allemande s'obstine à demander l'occupation de Valona (en Albanie)... »²

L'Italie ne quitte pas des yeux de l'autre rive de l'Adriatique. Les liens des Albanais avec l'Italie sont plus anciens et plus profonds qu'avec aucun autre Etat occidental, comme l'Italie la proche voisine parmi les grandes puissances européennes. Les relations de la partie catholique de l'Albanie avec l'Italie n'avaient jamais été coupées, pas même depuis la domination turque, comme il y avait en Italie un nombre considérable de descendants d'arberesh . En 1919 Italie envahit toute l'Albanie jusqu'au moment que la révolte lui impose l'évacuation. En 1920 chassé d'Albanie elle maintint quand même l'îlot de Sazani, a point clé dans le détroit d'Otrante.

Profitant de la guerre qui affaiblissait l'empire ottoman, les Serbes et le Grecs voulurent forcer deux principales portes d'Albanie : au Nord, la via Zenta qui permettrait au Serbes d'atteindre la mer par cette « porte de Scutari » (Shkoder) convoité de deux nations. Au Sud, la route de Florina - Saranda (Santi-Quaranta), la seule voie albanaise entretenue des ottomans et sa bifurcation du khan Kalivaki sur Ioannina et l'Epire, était un itinéraire tout tracé pour les revendications des Grecs qui circulaient sur cette route marchande et qui à l'occasion avait pris Korça. Le gouvernement grec réclame une part du vilayet de Janina, la totalité de la Camerie et une part de l'Albanie du Sud, la région d'Himara, parce qu'elle dépend totalement de Corfou sur le plan économique et qu'elle est complètement coupée de l'hinterland albanais !

L'Autriche-Hongrie, lorsque la chute de l'Empire ottoman lui apparaîtra comme inévitable, elle se prononcera pour la création de l'Etat albanais, mais elle tiendra pour souhaitable « que Durres et Vlore (deux villes portuaires) aillent à l'Autriche-Hongrie » puissance peu sûre, elle ne protégeait les intérêts albanais que lorsque les siens étaient menacés de façon sensible par les Slaves.

2 Hervé VOUTAU-BEGARIE, Traité de Strategie, 3e edition, Paris 2002, p. 853

Le Monténégro est entré au Congrès de Berlin avec une superficie d'environ 4 700 kilomètres carrés. Il en sort, trente jours plus tard, avec une superficie doublé : 9 100 kilomètres carrés, sans compter une sortie sur l'Adriatique, le droit de faire naviguer ses navires dans le lac de Shkoder et dans le fleuve Buna, tout au détriment des territoires Albanaises.

Quant à la Serbie resteraient Kosovo, la Macédoine (dans la partie occidentale de laquelle les albanais constituaient une écrasante majorité). Elle insistait d'avoir une part de l'actuelle Albanie septentrionale plus un accès aux rivages albanais, à Durres ou à Lezhe. Cependant, la conférence de paix de Paris de 1919 rejeta une partie des prétentions territoriales de la Grèce, de la Serbie, du Monténégro et de l'Italie et l'Albanie échappa au démantèlement complet.

De 1928 à 1939, Ahmet Zogu après une prise de pouvoir par les armes, prit le titre de Zog Ier, roi des Albanais. Le roi Zog introduisit des réformes culturelles et économiques et s'allia politiquement et militairement avec l'Italie fasciste. Mais le 7 avril 1939, les troupes de Mussolini occupèrent le pays, et le roi Victor Emmanuel III d'Italie fut aussitôt proclamé roi d'Albanie. La deuxième guerre mondiale avait commencé.

A cette époque les efforts d'inclure l'Albanie dans leur territoires, d'une part d'Italie qui avait occupé l'Albanie et de l'autre la Yougoslavie de Tito qui avait envoyé des « conseillers » auprès de communistes, sont ouvertes même si de façons différentes. Encore une fois on voit bien que pour l'Italie c'est la continuation de la vieille politique des liens entre les deux côtés d'Adriatique, et pour la Yougoslavie une pleine sortie sur la mer Adriatique.

Le commandement des Alliés en Italie fournit une assistance matérielle aux communistes albanais qui étaient alignés à leur côté. En octobre 1944, les communistes purent former un gouvernement provisoire dirigé par Hoxha. Un mois plus tard, ils s'emparèrent de tout le pays.

1.7 La République Populaire et relations avec Yougoslavie, Russie et Chine

Le 11 janvier 1946, une Assemblée constituante proclama l'Albanie République populaire. En mars, une nouvelle Constitution fut promulguée et un nouveau gouvernement formé, Hoxha assumant la fonction de Premier ministre. De 1944 à 1948, la politique étrangère albanaise fut marquée par des relations tendues avec la Grèce et l'Occident en même temps qu'une étroite alliance avec la Yougoslavie. Il était même envisagé d'intégrer l'Albanie dans la Yougoslavie. Cependant, après la rupture des relations soviéto-yougoslaves de 1948, l'Albanie s'aligna sur l'Union soviétique. En 1949, l'Albanie fut admise au Conseil d'assistance économique mutuelle (CAEM) et, en 1955, elle devint membre du pacte de Varsovie.

Ce moment donne à la Russie la chance de réaliser un de leur ambitions géostratégique avoir une base dans le canal d'Otrante. En concert avec le gouvernement communiste Albanais ils construisent un port sous-marins dans la Base Navale de Pasha Liman à (Vlore) et à l'île de Sazan, où ils installent leurs sous-marins. La base de Pasha-Liman, puis celle construite à grands frais des albanais dans la baie de Porto-Palermo, sur la Riviera albanaise, abritent les quatre sous-marins soviétiques retenus lors de la rupture albano-soviétique, en 1961.

L'Albanie et la Chine ayant le même point de vue, vers la fin de l'année 1960, le gouvernement albanais se rapprocha de celui de Pékin. En décembre 1961, l'Union soviétique rompit toute relation diplomatique, après avoir cessé tout soutien. La Chine dépêcha aussitôt des experts chargés de remplacer les conseillers soviétiques retirés du pays et fournit des crédits à intérêts peu élevés. La petite Albanie put ainsi braver la puissante Union soviétique.

Une possibilité pour la Chine d'avoir accès dans la Méditerranée et la mer Adriatique. Le port de Durres et Vlora connurent une augmentation de leur capacités d'accès, de chargements et déchargements de marchandises et des armements venue de la Chine. C'est pendant cette période que la marine marchande Albanaise connut un développement qualitatif.

1.8 L'isolement et le mouvement vers la démocratie

La réorientation de la politique étrangère chinoise au début des années 1970 et le rapprochement sino-américain qui s'ensuivit furent à l'origine du refroidissement des relations entre l'Albanie et la Chine. Puis, l'Albanie, ayant normalisé ses relations avec la Yougoslavie et ayant à plusieurs reprises condamné publiquement la politique étrangère de la Chine, Pékin cessa de soutenir son ancien allié en juillet 1978. Le régime d'Hoxha, prétendant à une stratégie de développement économique et politique indépendant, se ferma alors au monde. Une période d'isolement totale suivit. Cependant, la fin des années 1970 et le début des années 1980 virent une amélioration des relations de l'Albanie avec ses voisins européens. Après la mort de Hoxha, en 1985 fut Ramiz Alia à son place. Il y eut des signes d'une politique d'ouverture et de libéralisation du pays.

C'est à cette époque que l'intérêt de la Russie ressuscite sur les rives albanaises. La « récupération » de l'Albanie pour Moscou serait non moins intéressant que celle de la Yougoslavie. A Vlora, l'Albanie possède le seul port sous-marins de la région. En reprennent le contrôle du pays, l'URSS disposerait des moyens techniques de bloquer la mer Adriatique : la distance qui sépare les côtes albanaises et italiennes dépasse à peine 70 kilomètres. Le gouvernement du Gorbaçov commença des démarches mais les événements qui suivirent changèrent complètement l'orientation de l'Albanie.

L'Albanie, prise dans la vague de démocratisation qui déferla sur l'Europe orientale à la fin des années 1980, leva alors les interdits religieux et autorisa les voyages à l'étranger, légalisant les partis politiques de l'opposition et élargissant les relations avec l'Occident. Les relations diplomatiques avec les États-Unis reprirent en mars 1991 après une rupture de cinquante et un ans. En 1992, l'Albanie signa un accord de coopération de dix ans avec la Communauté économique européenne (aujourd'hui l'Union européenne). Depuis Juin 1995, elle est membre du Conseil de l'Europe.

En février 1997, un scandale financier, provoqué par la faillite des sociétés d'épargne, déclencha une violente manifestation dans les rues de Tirana. Le 29 mars, alors que la crise albanaise avait déjà fait plus de 200 morts et provoqué une émigration massive de la population vers l'Italie, le Conseil de sécurité des Nations unies autorisa l'envoi en Albanie d'une force armée multinationale de 2 500 hommes, chargée d'assurer la sécurité des ports du sud et le bon acheminement de l'aide humanitaire. Les premiers contingents de l'opération «ALBA», sous commandement italien, ont débarqué en Albanie le 15 avril.

Rappelons que le commandement de la Force multinationale de protection en Albanie agissant sous mandat de l'ONU est revenu à l'Italie, qui a fourni près de la moitié des effectifs, et que la France et l'Espagne ont également envoyé un contingent. En ce qui concerne la France, la marine a mis en œuvre ses moyens amphibies pour projeter les éléments du bataillon français. Cette opération menée dans un cadre multinational pour rétablir le trafic maritime dans le port de Durrës et sécuriser l'acheminement de l'assistance humanitaire répondait de manière évidente aux critères d'emploi de EUROFORCES !

II. LA MER , UN IMPERATIF POUR LA STABILISATION DE L'ETAT

2. L'ISOLEMENT ET L'OUVERTURE

2.1 Quels rapports avec la mer ?

Qu'est ce que la mer a historiquement porté aux albanais ? Nous avons vu dans la première partie qu'au cours des siècles, les Albanais ont eu des rapports différents avec la mer. Des fois, ils se sont lancés à aventurer sur la mer, d'autre ils se sont complètement retirés dans les montagnes se méfiant de la mer. L'histoire a montré que des peuples ont développé plus que d'autres l'appel de la mer, et que certains ont refusé tout contact, pour des raisons culturelles ou religieuses plus que géographiques. Le grand géographe Pierre Gourou a souligné l'absence de relation causale entre la configuration côtière et l'activité maritime.

En Méditerranée, « le Corse reste montagnard, pasteur et agriculteur, il tourne le dos à la mer avec l'indifférence de ces Albanais qui, fixés sur le littoral épirote - albanais depuis l'antiquité la plus reculée, n'ont profité en rien de ses ressources : ni marins, ni pêcheurs, ils n'entretiennent point de communications maritimes le long de leurs côtes, ni avec les pays situés sur l'autre rive de l'Adriatique, dont une faible distance cependant les sépare »¹

Il paraît que la mer n'a pas été vraiment attractive pour ce peuple qui a plutôt eu la tendance de se fermer dans le montagne que de s'aventurer à la mer. Cela pour des raisons historique et traditionnelle. Les premiers tentatives étaient des actions des pirates que continuent même pendant l'époque romaine avec la Reine Teuta. Avec Byzance et la Venise l'Albanie eut des ports d'une importance relativement grande, mais étant un petit peuple séparé en principauté, elle n'a pas pu bâtir une marine marchande, se limitant à fournir des marins pour armer les navires des ses voisins, puissances de la mer.

La longue période (cinq siècles) d'occupation ottomane, n'a pour rien favorisé l'orientation des Albanais vers la mer. Au contraire, les Turques qui n'étaient guère connu pour leur traditions maritimes ont d'ailleurs suivi une politique d'isolation dans ces principautés soit de coté de la mer, soit par les voies terrestre. L'Empire turque ne demandait pas des Albanais des marins, mais des guerriers pour les utiliser à l'époque dans le coins terrestre les plus lointains et plus isolé du monde. Le sentiment et la pensée générale des Albanais depuis qu'ils parvinrent être une nation et avoir un Etat, est dominé par la conviction

¹ FEBVRE Lucien, La Terre et l'évolution humaine, 1922, Paris, Albin Michel, L'évolution de l'humanité, 1970, p. 232.

que leur plus grand malheur a été la longue dominance de la Turquie sur la terre et le peuple Albanais. Les traces de cette longue occupation se trouvent dans les traditions, les attitudes vers les autres, d'une tendance de fermeture (n'oublions pas que la Turquie pratiquait une politique d'isolement), à l'infrastructure, la culture et la vie. D'où l'absence d'une tradition maritime et aussi l'absence des relations avec l'occident développé où l'Albanie aurait sa place naturelle. Quand le « malade du Bosphore », l'Empire ottoman allait vers sa fin, des efforts d'une équipe à vocation occidentale, obtint l'indépendance de l'Albanie et la chance de s'aligner avec les nations civilisées. Hélas, le moment n'était pas venu pour les Albanais, car après la Première Guerre mondiale, les puissances européennes avaient d'autres intérêts pour lesquels l'Albanie serait sacrifiée au profit de ses voisins convoiteurs.

Quand Ahmet Zogu prit le pouvoir en Albanie et se proclama le roi des Albanais, lui choisit un cabinet des ministres instruit à l'ouest et un rapprochement avec l'Italie prit chemin. Hélas, la chance est encore une fois contre les Albanais, parce que les fascistes ont d'autres ambitions et veulent joindre l'Albanie comme principauté de leur royaume.

À la fin de la Deuxième Guerre mondiale la chance va encore contre le peuple albanais, car au pouvoir arrivent les communistes, soutenu par les Yougoslaves de Tito qui souhaitent faire de l'Albanie leur septième République. L'Albanie et les Albanais déchirés dans le Balkans, finalement restent à l'Est aux limites du monde communiste, sur les marges de l'Europe, qui de sa part commence à oublier de leur existence.

Quand même, les relations avec la Russie et la Chine ont permis à l'Albanie une certaine ouverture vers la mer et les espaces océaniques. L'Albanie put donc avoir une petite marine marchande, aller à la mer et vers les espaces océaniques, même si ça n'était pas la bonne direction. Les échanges de cette période, même si d'un bas niveau, ont permis un sort de redressement économique du petit pays qui avait des ressources, notamment de minerais, mais qui n'héritait pas une technologie d'élaboration des minerais, ni d'une industrie de production de navires. En plus, le contrôle et l'abolition de toute initiative privée par l'État communiste, c'était une caractéristique principale.

2.2 L'économie durant le communisme

Janvier 1946, une Assemblée constituante proclama l'Albanie République populaire. Une nouvelle Constitution fut promulguée et un nouveau gouvernement Hoxha assumant la fonction de Premier ministre, se met au travail avec la mission de faire de l'Albanie un pays des expérimentations d'un communisme spécifique. Des purges éliminèrent l'opposition, les industries et les usines furent nationalisées et une réforme agraire radicale fut introduite.

Le secteur public est réorganisé. Dans les campagnes, la réforme agraire de 1946 laisse au maximum cinq hectares à chaque chef de famille ; l'excédent est exproprié sans indemnisation et redistribué. La production industrielle, faible, est rapidement nationalisée. Un premier plan biennal (1949-1950) met l'accent sur l'industrie pétrolière, suivi par le premier développement de l'industrie lourde, équipée grâce à des européens en échange de minerais.

Le deuxième plan quinquennal (1956-1960) prévoit le doublement de la production industrielle et la collectivisation complète de l'agriculture. La généralisation des coopératives a été imposée. La brouille entre l'Albanie d'Enver Hoxha et l'URSS de N.Khroutchev, définitive à la fin de l'année 1961 avec la rupture des relations diplomatiques, renforce l'isolement de l'Albanie et ses difficultés économiques, en même temps que le caractère autoritaire et totalitaire du régime. A cette époque, l'Etat contrôle toute la vie économique du pays, il encaisse les bénéfices des exportations et décide seul des importations venues de l'étranger, généralement sur la base du troc. Mais avec ces ressources l'Etat doit entretenir une armée nombreuse et coûteuse, un appareil policier considérable, les travailleurs de l'industrie et des fermes d'Etat, les agents de la propagande, et une masse de fonctionnaires. Les citoyens ne paient pas d'impôts directs, qui sont, en quelque sorte, retenus à la source, avant l'attribution des salaires. Naturellement, l'Etat, qui s'efforce de vivre en autarcie, en achetant le moins possible à l'étranger, peut amortir les effets des crises internationales.

L'Etat albanais encaisse donc les bénéfices de tout l'appareil productif : aucun commerce- totalement étatisé à travers les chaînes de Magasins populaires (MAPO)-, aucune fabrique, aucune exploitation agricole n'échappe à la mainmise de l'Etat. La propagande serine continue à dire que l'Albanie est un paradis en comparaison des pays impérialistes ou révisionnistes qui ne connaissent que grèves, chômage et violences de toutes sortes.

Malgré au total, les disponibilités financières du régime sont faibles. La production agricole parvient difficilement à couvrir les besoins d'une population en forte croissance – elle a triplé en cinquante ans ; le taux de natalité, un des plus forts d'Europe, a atteint 34% et le taux de croissance annuel est proche de 2,5%. Les exportations sont maigres (tomates, raisins, grenouilles) et certaines années, il faut importer des céréales, comme au printemps 1961, lorsque l'URSS refuse d'assurer les livraisons annoncées, en raison de la rupture entre N. Khrouchtchev et Enver Hoxha. Heureusement, la Chine ouvre des crédits qui permettent l'achat de blé.

Ce sont les minerais qui fournissent la majeure partie des ventes à l'extérieur : minerais de chrome, de cuivre et même de fer, d'autant que la main-d'œuvre ne coûte pas cher au régime qui fait travailler les condamnés politiques, dans des zones des conditions de logement peu satisfaisantes. La Marine marchande de l'époque, composé d'une vingtaine de navires propriété de l'Etat, durant les périodes des relations avec la Russie et la Chine exporte plutôt de minerais et importe des céréales. Le port de Durres et celui du Vlora connurent un développement notable accueillant des navires russe et chinoise.

Persuadé qu'il faut convertir les montagnes en collines et les cultiver complètement, le régime hoxhiste entreprend une déforestation catastrophique pour le pays, sans mesurer les effets d'une accélération de l'érosion des sols. Dans le même temps, il aménage les versants pour des plantations d'agrumes, d'oliviers, de figuiers : des travaux gigantesques sont exécutés le long de la riviéra sur la mer Ionienne et jusqu'à Butrint.

L'exploitation de l'énergie hydro-électrique grâce à de grosses centrales édifiées sur les fleuves du Nord (Drin et Mati) offrait une alimentation en électricité à tous les villages albanais. Avec une difficulté de taille. Toujours dans le souci de l'autosuffisance, l'Albanie se lance dans de folles aventures, disproportionnées avec les besoins du pays et sans tenir compte de l'évolution du marché international. On pense, en particulier, à la construction du combinat sidérurgique réalisée par les Chinois, à six kilomètres à l'ouest d'Elbasan, employant jusqu'à dix mille personnes, ce combinat aurait dû permettre à l'Albanie de produire la fonte et l'acier qui lui étaient nécessaires, ainsi que les profilés et laminés. Très rapidement, l'usine est obsolète et elle n'a pas survécu à l'ouverture des frontières à partir de 1992. L'Etat albanais doit donc compter au plus près pour dégager une part croissante du PNB consacrée à l'entretien de l'appareil idéologique et policier ou à la satisfaction des paranoïas collectives. Qu'on imagine, par exemple, le coût des milliers de casemates qui ont parsemé le territoire albanais à partir de 1978 et dont le nombre est évalué de trois cent à six

cent mille. Ce sont des montagnes de ciment qui ont été englouties dans ces éléments préfabriqués, transportés par les camions militaires, souvent mis en place à l'aide de grues. Des kilomètres de tranchées creusées à la pioche pour relier les casemates les unes aux autres.

Expression des rêves démiurgiques d'un seul homme, l'Albanie d'Enver Hoxha est un système dans lequel, selon l'expression de H. Arendt : « la multiplication des services détruit tout sens des responsabilités et toute compétence. Ce n'est pas seulement une inflation onéreuse et improductive de l'administration mais bien une entrave à la productivité, les ordres contradictoires retardant sans cesse le travail réel jusqu'à ce que le chef ait tranché la question par ses ordres »³

On découvre, ici, l'un des fruits les plus pernicioeux de la dictature communiste qu'a connue l'Albanie : la destruction de tout sens des responsabilités. C'est bien là un de phénomènes plus grave qui fait durer la période transitoire de l'Albanie. Le refus de prendre des initiatives, la passivité dans l'attente de décisions qui viendront d'en haut constituent des entraves communiste. La difficulté rencontrée par le monde rural, qui s'est brusquement trouvé maître des terres, mais qui avait perdu l'habitude de décider seul la nature des ensemencements, illustre bien cet effet pervers de la dictature, après un demi-siècle d'existence. Ce qui est vrai pour le secteur économique l'est tout autant pour les autres aspects de la vie.

³ AREND H., op. cit., p.139

2.3 Un pays tourné vers l'occident

Essayer d'argumenter l'isolement complet de l'Albanie durant cinquante ans prête à confusion. Personne, bien entendu, ne peut sous-estimer le soin mis par la dictature communiste à boucler le pays et à l'isoler de toute influence extérieure - d'abord de l'influence des pays capitalistes, puis progressivement de celle des pays socialistes jugés révisionnistes. A l'existence d'un mur de barbelés électrifiés le long de la frontière, complété par endroits avec filet métallique sur pilotis dans les eaux des lacs, s'ajoutait un étroit contrôle des contacts avec les étrangers et une restriction très sévère des voyages à l'extérieur.

L'Albanie ne vivait pas pour autant dans un « isolement complet », l'expression revenant à conclure au succès total du régime totalitaire - abstraction fait des problèmes posés par le concept de totalitarisme - et de la pratique du pouvoir de 1944 à 1991.

A l'inverse le régime communiste albanais se caractérise par la multiplication des ruptures avec les puissances extérieures à l'ombre desquelles il s'est successivement abrité - phase titiste (1944-1948), soviétique (1948 – 1961) chinoise (1968 - 1974) suivi d'une auto-isolement qui culmina en 1979 lorsque la pays se couvrit de casemates individuelles et de fortins, sans orientation uniforme, car l'ennemi était partout et pouvait surgir de toutes côtés.

Les cinquante années communiste de l'Albanie sont traversées par des courants contradictoires, qui visaient soit à ouvrir le pays à de nouveaux alliés, soit à l'épurer des restes d'influence du précédent partenaire en durcissant le bouclage de la population. Dès lors, à l'isolement de l'Albanie dans les années 1965-1968 et de 1979 à la mort d'Enver Hoxha (1985) répondent des phases de relative libéralisation, au début des années soixante lorsque le dictateur communiste, qui venait de rompre avec Moscou, cherchait à donner des gages aux Européens, et à partir de 1985 avec l'arrivée au pouvoir de Ramiz Alia.

Durant cinquante ans, l'Albanie communiste a joué plus ou moins habilement des influences extérieures, en cherchant parfois à les mettre en concurrence et en ayant toujours à cœur de préserver, du moins en apparence, sa plus stricte indépendance.

En fait, l'histoire récente de l'Albanie n'est qu'une alternance de périodes d'ouverture et de renfermement. Autant de messages à destination des puissances étrangères, sans qu'aucune évolution linéaire puisse être véritablement distinguée : il fallait donner le sentiment à la population albanaise que les signes d'ouverture à l'étranger étaient

susceptibles, à tout moment, d'être remis en cause et que, dans ce domaine du moins, rien ne devait être tenu pour acquis.

Les cinquante années du régime hoxhiste représentent donc une période d'isolation interne et une parenthèse dans l'histoire migratoire d'un pays traditionnellement tourné vers l'extérieur, vers l'occident « vers des pays de cocagne : promesses de richesses, sièges des pouvoirs centraux, miroirs lointains où convergeaient les ambitions les plus diverses. »⁴

2.4 Les émigrations

L'Albanie se trouva durant cinq décennies d'isolation, à la fois irrésistiblement attirée par les séductions de l'étranger et mise en distance par ces ambitions idéologiques. Mais à chaque fois qu'un des ses habitants parvenait à sortir du pays, il mettait ses pas dans ceux des générations d'exilés qui firent de l'Albanie, pendant des siècles, un grand pays d'émigrations. En effet, la mobilité des habitants de ces régions de l'Antiquité, est « liée tout d'abord à la pratique de l'élevage transhumant qui imposait aux pasteurs des longs parcours, pour gagner les alpages sur les hauteurs au printemps et redescendre, à l'automne, vers les prairies d'hivernage »⁵

Pas plus sur les montagnes, l'Adriatique ne constituait à cette époque un obstacle sérieux, en « dépit des vicissitudes de la navigation sur une mer dangereuse »⁶ : les spécialistes de dialectologie ont depuis longtemps souligné la parenté des langues illyrienne et messapienne, ce qui correspond à des migrations d'habitants de l'Illyrie vers les côtes italiennes dès la haute Antiquité. Le port de Dyrrhachion –l'actuelle Durres, où Plaute situe l'action de sa comédie *Les Ménéchmes* et que Catulle qualifie de « taverne de l'Adriatique » - était alors le lieu de transit des voyageurs que la via Egnatia conduisait jusqu'en Orient. A l'époque médiévale, le rattachement à l'Empire byzantin favorisa les relations de la rive orientale de l'Adriatique avec la capitale, mais Scutari, l'actuelle Shkoder, restait orientée vers l'Occident, en l'occurrence Raguse (Dubrovnik) et Venise.

Sous l'Empire ottoman, de nombreux jeunes Albanais servaient dans l'administration et dans l'armée du Sultan. Ainsi Georges Kastriotès, surnommé Skenderbeg, né en 1405 et envoyé comme otage auprès du Sultan vers 1415.

⁴ CABANES PIERRE *Albanie pays des aigles*, Edition Edisud, Aix-en-Provence, France, 1994, pp. 7-15

⁵ AUREL Jacques, *Peuples et nation des Balkans*, Paris, 1992, pp. 22-23

⁶ DENIAUX Elizabeth, *L'Uomo et il mare nella civiltà occidentale*, Genova, 1992, pp. 65-63

Converti à l'islam, il prend le nom d 'Iskender. Pendant de l'offensive hongroise contre les Turcs, Skenderbeg se fait livrer la citadelle de Kruja, en chasse les Ottomans et proclame la restauration de la principauté libre d'Albanie qui adopte le drapeau des Kastriotés comme emblème national. Salué par la pape Nicolas V du nom d'« athlète du Christ », Skenderbeg se relève de trois assauts contre la citadelle de Kruja, en 1450, 1466 et 1467, mais sa mort en 1468 entraîne une forte poussée des armées ottomanes qui achèvent l'occupation du pays qui passe sous l'occupation turque durant plus de quatre siècles.

De nombreuses familles de seigneurs albanais choisissent alors l'exil. Elles gagnent notamment l'Italie du Sud, lors d'un vaste mouvement d'émigration qui culmine entre 1468 et 1506. L'émigration des Arberèches entraîne la désertification du pays. Privées d'une identité territoriale bien définie, dispersées des Abruzzes à la Sicile, cinquante communautés arberèches ont survécu jusqu'à nos jours, lointains descendants de ces Albanais de la fin du XVe siècle. « Le rite byzantin, un dialecte proche de l'albanais, des traditions populaires transmises oralement et par des littérateurs à la fin du XIXe siècle, voilà ce qui différencie nettement les Arbérèches des populations environnantes. »⁷

Dans sa thèse, Fernand Braudel trace les grandes lignes de cette émigration albanaise : « Sensibles avant tout à l'amour du sabre, des broderies d'or, des honneurs, c'est presque uniquement comme soldats qu'ils quittent leurs montagnes. Au XVIe siècle, on en rencontre à Chypre, à Venise, à Mantoue, à Rome, à Naples, en Sicile, jusqu'à Madrid : ils vont exposer leurs projets ou leurs doléances, réclamer des tonneaux de poudre ou des années de pension, toujours arrogants, cassants, prompts à la main. Par la suite, l'Italie s'est peu à peu fermée à eux. On en trouve alors dans les Pays-Bas, en Angleterre, en France même durant les guerres de Religion, soldats aventuriers, que servent leurs femmes, leurs enfants et leurs popes. Les Régences d'Alger et de Tunis les refusent, puis les pays des boïards moldaves et valaques. Alors, ils se ruent au service de la Porte, ce qu'ils avaient fait dès le début, ce qu'ils feront d'une façon massive à partir du XIXe siècle. Peu leur emporte le camp à défendre »⁸

Quelques décennies plus tard, l'émigration se renforce en raison de l'établissement en Albanie de grands domaines, propriétés de l'Etat turc ou de seigneurs albanais, qui

⁷ SCALAMBRINO Eugenio, Tradizione et cultura tra gli Albanesi d'Italia, Politica Internazionale nr.3, Septembre 1994, pp. 247-261

⁸ BRADUEK Ferrand, La méditerranée et le monde méditerranée à l'époque de Philippe II, Paris, A. Colin, 1949, p. 25

fragilisent la situation des paysans. Par milliers, les Albanais gagnent alors la Turquie, les pays balkaniques, l’Egypte, la Russie et les Etats-Unis.

Istanbul devient, avec soixante mille habitants albanais, la plus grande ville albanaise du monde. Après la Première Guerre mondiale, la France bénéficie à son tour de l’apport migratoire albanais, notamment les régions minières de La Mure et de Saint-Etienne.

Naturellement il n’y a pas de sens la comparaison avec l’émigration actuelle des Albanais vers l’Italie et l’Europe. L’ampleur des migrations, leur origine, le contexte d’accueil : tout les distingue. En revanche, il est intéressant de noter que dans les deux cas le mythe occidental joua un rôle actif. « Pour eux, le monde est ouvert, ce qui leur laisse l’essentiel : l’espoir, fût-il chimérique »⁹, notent Alain Ducellier et Bernard Doumerc dans un ouvrage collectif sur ces migrations vers l’ouest à la fin du Moyen Âge. Au regard des événements récents, on ne saurait trouver de conclusion différente. Or, cette émigration s’accompagne d’un autre phénomène, le trafic des hommes et la criminalisation.

⁹ DUCELLIER Alain, Les Chemins de l’exil. Bouleversements de l’Est européen et migrations vers l’ouest à la fin du Moyen Age, Paris, A Colin, 1992 pp. 38

2.5 Le trafic et la criminalisation de l'émigration

« Nous voulons être comme le reste de l'Europe ! ». Ce slogan des événements de décembre 1990, forgé par les étudiants de Tirana, résume l'aspiration du peuple albanais au moment où s'effondre le régime communiste. Six mois plus tôt, dans la nuit du 1^{er} au 2 juillet, les ambassades occidentales ont été assaillies par des milliers de réfugiés, généralement des hommes jeunes, vingt-cinq ans en moyenne, poussés par des rumeurs qui disent que des visas les attendent dans les consulats et de bateaux au port de Durres. Une deuxième vague de réfugiés déferle en Grèce du Nord fin décembre. Un troisième au mois d'août 1991. Au nombre des motivations de ces candidats à l'exil, l'attrait d'un argent qu'ils imaginent facile, de l'autre côté de l'Adriatique, ne prévaut pas encore. Ce qui les pousse à quitter le pays, c'est d'abord le sentiment qu'aucun avenir n'y est possible, notamment parce que l'Albanie, pressentent-ils, est oubliée de cette Europe entrevue à la télévision italienne.

Que connaissent-ils, à cette date, de l'Occident ? Ce que les jeunes Albanais de 1990 et 1991 connaissent surtout, ce sont les icônes télévisées, feuilletons américains et jeux italiens, où les filles sont toujours jolies, l'argent abondant et le succès assuré.

Or les premières vagues d'émigration de la décennie quatre-vingt-dix rencontrent surtout incompréhension et indifférence. Plusieurs facteurs l'expliquent : le retard sur le reste de l'Europe de l'Est de la libéralisation albanaise - certes compensé par l'absence d'effusion de sang - ; le fait que l'Albanie n'appartienne pas au bloc soviétique et que son ouverture ne participe pas de la même symbolique que la chute du mur de Berlin ; l'état misérable des émigrés albanais et l'absence de dissidents incontestables, susceptibles d'incarner le renouveau intellectuel et spirituel du pays ; l'arrivée massive des réfugiés dans un mezzogiorno déjà touché par la crise économique, notamment dans les Pouilles où le taux de chômage atteint 25%.

Mais, parallèlement à la massification et à la banalisation des mouvements migratoires, une autre émigration voit le jour, dont les profits sont sans commune mesure avec ceux des travailleurs clandestins. Au large des îles grecques, les gangs albanais ont « rétabli » la piraterie maritime, faisant à nouveau de cette mer une « mer interdite », comme au temps des pirateries barbaresques nord-africaines et turques. Sur la côte méridionale, des « excursions touristiques » jusqu'à Grammata, une baie dont le nom grec s'explique par la présence de nombreuses inscriptions gravées sur la falaise, dans l'Antiquité, par des marins en perdition sont en fait des incursions de trafic noir de tout sorte. Une fois les touristes revenus à

bon port, vers le soir, des jeunes gens arrivaient, munis de quelques bagages, à destination, cette fois, de l'Italie.

Depuis 1997, les règles se sont modifiées. Débarqués de nuit sur les côtes italiennes, pris en charge par des réseaux mafieux, les émigrés acquittent le plus souvent leur dette en dissimulant de la drogue, en faisant passer pour leurs enfants, le temps du voyage, des gamins enlevés en Albanie, ou en remboursant le prix de la traversée par un travail de plusieurs années dans des ateliers clandestins. Parfois, des ressortissants de pays lointains (Kurdes, Irakiens, Chinois, Vietnamiens) échouent également à Vlora ou à Saranda, et ils viennent grossir le nombre des clandestins. Pour eux, l'Albanie représentait un nouveau centre de transit.

Les trafics de drogue sont un peu plus anciens. Ils remontent à 1993. Depuis la guerre en Yougoslavie, la route de la cocaïne et de l'héroïne venues de Turquie ou de Bulgarie passe par l'Albanie pour se diriger ensuite vers l'Italie et la Grèce, où se trouvent les consommateurs. Tenue par la mafia albanaise, elle s'est totalement réorganisée depuis quelques années et a contribué à l'essor de diverses activités criminelles, trafics d'armes, marché de la drogue, prostitution, fausse monnaie et fabrication de faux papiers pour les réfugiés, meurtres et kidnappings.

En fait, la mafia albanaise en accord avec la mafia d'autres pays voisins a sévit dans les six principaux secteurs d'activités : l'acheminement d'immigrants vers l'Union européenne ; la contrebande, qui a connu un essor considérable grâce à l'embargo contre la Yougoslavie (principalement le trafic de cigarettes) ; la prostitution (les mineures sont enlevées au Kosovo, en Albanie et dans les différents pays de l'Est comme la Roumanie, Moldavie, Tchéquie, la Slovaquie et la Hongrie, puis acheminées clandestinement vers l'Europe de l'Ouest), le trafic d'armes (stocks pillés durant l'insurrection de Tirana en 1997, approvisionnement en Allemagne de l'Est ou encore auprès des mafias russe et italienne implantées en Suisse, en Belgique et en Italie) ; la drogue (principalement l'héroïne, dont l'acheminement passe par la « route des Balkans », à partir de la Turquie, via la Macédoine, où les visas ne sont pas demandés pour les ressortissants turcs) ; le racket (principalement au détriment de réfugiés kosovars et des diasporas albanaïses de l'Ouest).

En Albanie, l'insurrection de 1997 née de la faillite des "sociétés pyramidales" a démontré la fragilité des institutions officielles : l'armée, la police et les administrations se sont écroulées en quelques semaines, laissant la majeure partie du pays sans autorité légitime.

Pendant les troubles, alors que jusqu'à 60% du territoire albanais a échappé au contrôle du pouvoir central, l'anarchie a été à peu près totale : pillage des casernes et des bâtiments administratifs, attaque de trains et d'autobus dans le style du Far West, dynamitage des banques et apparition de bandes armées faisant régner la terreur.

Une importante vague de protestation populaire a été lancée dans le sud-ouest du pays avec le soutien du Parti socialiste, mais aussi de groupes criminels nationaux et internationaux. Pendant l'insurrection, leur but est de profiter de la situation pour développer les trafics, s'emparer d'armes et nouer des contacts politiques pour préparer l'avenir.

La criminalité organisée, déjà inquiétante à l'époque du président Sali Berisha, est sortie renforcée de la crise de 1997 pour deux raisons majeures : les nouveaux liens établis avec les structures politiques, qui n'existaient pas à un tel niveau auparavant, ont permis la création de fiefs, notamment dans les régions de Vlora et (dans le sud du pays) et de Tropoja (au Nord), qui échappaient pratiquement à tout contrôle de l'Etat. Le gouvernement actuel a réussi quand même à mettre ces régions sous contrôle.

Or, la route des Balkans concerne désormais l'ensemble des pays de la région. Des routes alternatives traversant la Bulgarie, la Macédoine, la Grèce et l'Albanie se sont ajoutées à son axe central qui traversait traditionnellement la Serbie et qui avait été perturbé par la guerre.

Dans les Balkans, le développement de la production et du trafic des drogues paraît, (tout particulièrement en Albanie), constituer une réponse à la crise économique. Trois raisons expliquent que l'Albanie soit devenue une plaque tournante des trafics mafieux. Sa situation géographique, à la croisée des trafics transitant de l'Orient et de la Russie vers l'Europe occidentale par la Grèce, la Macédoine et le Kosovo, puis la mer Adriatique, le Monténégro et la Bosnie. Sa situation économique : la misère est un terreau pour la criminalité. Au tournant des années 1990, les gens n'avaient plus rien, ils étaient sans avenir ; ils étaient face à la mer et avaient des bateaux, l'espoir était de l'autre côté ; en transportant des clandestins ils ont simplement obéi à la loi de l'offre et de la demande ! Troisième raison, un terrain propice : les mafias italienne, slaves, grecque, turque, kosovar venues s'implanter dans ce pays désespéré y ont retrouvé les codes d'honneur ; les règles patriarcales et claniques, fondements de toutes les mafias.

Devant cette résistible ascension d'une organisation du crime balkanique liée, aux organisations criminelles étrangères, par l'après-11 septembre, avec un repli des réseaux

mafieux et terroristes vers les régions et pays instables, les mesures adéquates sont-elles prises ? Environ 48% du programme européen Cards pour l'Albanie (pratiquement le double de celui attribué au développement économique et social) sont alloués aux questions de justice et de sécurité intérieure.

Indice de priorité, mais l'Albanie n'est qu'une pièce dans cette lutte, et combattre le crime organisé demande d'engager une guerre qui dépasse son cadre. Les voies maritimes étant plus poreuse, il faut couper les voies d'acheminement terrestres dans l'ensemble des Balkans, et la guerre contre l'industrie du crime doit être étendue aux pays consommateurs.

Cela étant, identifier les Albanais, symbole du mal, aux parrains de la mafia internationale est ressenti comme une injustice par la population et la diaspora victimes de cette image, comme si l'Occident avait besoin de se créer un nouvel ennemi.

Au contraire, l'intégration des toutes le pays de la région dans l'Union Européenne, pourra diminuer et limiter cette activité criminelle en Albanie et dans la région.

3. QUELLE POLITIQUE MARITIME POUR L'ALBANIE

3.1 L'option d'une marine marchande albanaise

Nous avons vu que les Albanais étaient forcés de renoncer à « cet appel de la mer » pendant de longues périodes plutôt pour des raisons et contextes historiques, que par leur choix. Mais la tendance du peuple Albanais ne diffère pas de la tendance universelle : « tôt ou tard la position géographique prime l'action en faveur de la mer »¹.

Le moment étant propice, les Albanais doivent finalement se tourner vers les espaces océaniques. Cela étant bien compris, alors comment, quelles voies suivre ? Là, les idées sont variées. Personne doute que l'Albanie doit se réunir à l'Europe. Or, il y a ceux qui pensent d'aller à l'Europe en quittant l'Albanie en choisissant l'émigration. D'autres pensent que ce sont les Européens qui doivent venir en Albanie pour investir, construire et avancer les choses. Enfin, la plupart pense qu'il faut rétablir l'ordre, avancer la privatisation, adapter des lois conformes à l'EU, travailler et encourager les investissements étrangers, augmenter la production et les exports.

Actuellement, l'Albanie fait 80 pour cent des échanges de toute nature avec deux pays de l'UE, l'Italie et la Grèce. Sa position géographique favorise les échanges via mer. Cela parce que les distances sont très proches et le coût des transports via mer sont moins chers. La marine marchande albanaise déjà privatisée, compte un peu plus d'une vingtaine de navires relativement anciens et d'une petite capacité. Pour importer et exporter (actuellement l'Albanie importe plus qu'elle exporte) les hommes des affaires se dirigent vers des propriétaires étrangers des navires. La raison semble résider dans le fait que l'Etat n'a pas assez des ressources financières de bâtir une nouvelle marine marchande.

Or, dès à présent la politique du gouvernement albanais n'a véritablement pas montré d'avoir la volonté de s'investir dans une politique maritime à long terme. Même si l'exemple d'autres pays comme la Corée du Sud a démontré qu'il serait possible si on a la volonté d'entreprendre une politique maritime. Les actions du trafic illégitime dans la mer pendant les dix dernières années, (même si pour des buts tout à fait différents de ce qu'on suggère ici), ont montré qu'il y a des marins d'une expérience et d'une hardiesse hors commune en Albanie.

¹ VIGARIE André, L'impossible refus de l'horizon marin, Défense Nationale, avril 1981, pp.37-47

3.2 L'expérience des transports et de l'affrètement

Vu que en Albanie, à présent les conditions économique pour construire des navires n'existe pas, il faut trouver d'autres options maritime en attendant que la situation économique s'améliore. Il ne faut pas exclure l'exploitation de toutes le possibilités qui offrent les formes de transport international et notamment : le transport à la demande et en lignes régulières. Il faut bien étudier ces formes, les connaître et les exploiter cas par cas.

L'Etat albanais pourrait offrir son pavillon à des armateurs intéressé, favorisant leurs activités en adoptant des lois libéraux d'accès et d'utilisation des ports albanais. On appelle les pavillons qui se prêtent à ces opérations de délocalisation flags of necessity ou « pavillons de complaisance ». Les avantages en sont substantiels puisque les armements bénéficiaires peuvent exploiter leurs navires à des coûts inférieurs en ce qui concerne les charges salariales, la législation sociale, les impôts, voire les règles de sécurité, etc. C'est une façon pour les armateurs propriétaires de réduire les coûts et d'échapper à une réglementation maritime plus stricte.

L'option de l'affrètement serait une option qui convient à l'Albanie prenant en compte le fait que l'expérience et la main d'œuvre sont et facilement repérable. Les deux modes de l'affrètement, au voyage et à temps, pourrait être exploités, donnant priorité à la mode qui conviendrait selon le cas. Pour l'Albanie pourrait marcher aussi une troisième forme : connue comme « coque nue » ou le « time-charter ». On pourrait appliquer le contrat de transport maritime le « tramping », qui fait généralement l'objet d'un connaissance, et le contrat d'affrètement qui prend la forme d'une charte-partie. Prêter une place sur un navire pour acheminer des lots de marchandises diverses qui ne nécessitent pas l'emploi d'un navire entier, sur le trajet parcouru par le navire au transport de lignes régulières.

Considérant l'état actuel et les projets pour le développement de transport en Albanie, nous ferons un parcours sur le transport international, les formes et le coût de transports, les modalités d'affrètement, types de gestion, modalités et coûts d'exploitation des navires, qui peuvent constituer un tableau des différentes composantes de l'exploitation d'un navire. Le but est d'offrir et suggérer des choix, des formes et des modalités qui mieux conviendrait à l'Albanie à l'option volontaire d'avoir une marine marchande. Ensuite nous verrons l'exemple exceptionnel de la Corée du Sud et son succès extraordinaire grâce à l'engagement du pays dans une politique d'exportation par voie maritime.

3.2.1 Le transport international

La mer est, par nature, la voie de communication la plus économique et la plus facile pour le transport des marchandises. « Vitesse, sécurité, prix des transports, tous ces facteurs agissent dans le même sens. Du point de vue économique la route maritime est bien préférable pour les gros trafics »².

La tendance est universelle : « A long terme et à l'échelle du globe, il n'apparaît aucun cas significatif de régression double (dépendance à l'égard du commerce maritime et volume des équipements de navigation), c'est-à-dire de véritable recul de la tendance à la maritimisation. Selon des rythmes variables, tous les peuples se tournent progressivement vers la mer »³

Depuis le XIXe siècle les économies de marché se tournent de plus en plus vers l'extérieur. L'extraordinaire expansion des échanges internationaux depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale en témoignent. Cette internationalisation des échanges s'est accompagnée naturellement du développement du transport international, maritime notamment. Mais cette relation est complexe puisqu'à leur tour les progrès du transport influent sur les échanges internationaux. L'amplification des moyens du transport maritime a permis une croissance rapide des échanges internationaux. De plus, le développement de la technologie dans ce domaine a permis une intensification des échanges mondiaux.

Ainsi le moyen de transport doit être impérativement pris en compte pour le développement des échanges internationaux : « Dans les théories classiques, deux facteurs principaux déterminent l'expansion économique : la faculté de produire et celle de consommer. Aujourd'hui, il faut en ajouter un troisième : la faculté de maîtriser valablement la géopolitique des transport »⁴.

La supériorité du transport maritime est une donnée indiscutable et durable, qui n'est susceptible d'être sérieusement remise en cause ni par le développement du transport aérien (1% du commerce maritime en volume, 10% en valeur), ni par la révolution des transports terrestres, dont le coût reste beaucoup plus élevé : « Sur les très grandes liaisons intercontinentales, la partie purement maritime des coûts ne représente plus que de 15 à 25% des coûts totaux de transport.

² HEERS Jacques, *Rivalité ou collaboration...*, pp. 46-47

³ VIGARIE André, « L'impossible refus de l'horizon marin », *Défense nationale*, avril 1981, p. 37

⁴ VIGARIE A., « Echanges et transports internationaux depuis 1945 », Sirey, Paris, 1993, p.12

En outre, le coût relatif des transports maritimes et terrestres, qui sont dans un rapport de un à trente, signifie que des variations faibles de coûts terrestres peuvent entraîner aisément des détournements maritimes : pour économiser 100 F sur le coût de manutention ou de transport terrestre d'un conteneur, en navire peut s'offrir un supplément de parcours de 600 kilomètres ». On voit se mettre en place une « domination probable des économies maritimes. Pour une industrie produisant des biens de consommation et située dans un pays lui-même consommateur, le voisinage de la mer permet d'ajouter, pour un coût faible, les marchés domestiques et les marchés lointains »⁵.

Le XXe siècle a vu une explosion sans précédent du commerce maritime. A. Vigarié, dans un livre fondamental, a rappelé la dépendance de plus en plus grande à l'égard de la mer : la croissance du trafic marchand, continue depuis le début du siècle, s'accélère jusqu'à devenir exponentielle.

3.2.2 Le coût du transport

Dans les schémas classiques de commerce international, on ignore souvent le coût du transport international et maritime en particulier. En effet, il s'ajoute au prix des marchandises au départ de l'usine et exerce un effet de protection pour les pays importateurs. Ses variations influencent non seulement le volume des échanges mais aussi leur répartition géographique, agissant sur le prix final des marchandises. C'est ainsi que, comme les autres modes de transport, le transport maritime est un instrument capable, par l'instauration de tarifs préférentiels, de modifier les conditions de la concurrence. L'activité des transports maritimes s'exerce dans un cadre international dans lequel les Etats n'ont pas tout pouvoir. En effet, les armateurs de lignes régulières sont soumis à quelques régulations nationales sans doute mais leurs tarifs résultent d'abord de la concurrence ou d'ententes (conférences maritimes). En réalité, la tarification du transport maritime en lignes régulières n'est pas soumise aujourd'hui à des règles précises. Ce marché s'est effondré à cause de la surcapacité de l'offre due à la concurrence acharnée entre les armateurs.

En ce qui concerne l'incidence des coûts du transport maritime sur le niveau des échanges, il est constaté que lorsque le coût du transport diminue les échanges sont encouragés.

⁵ ABRAHAM Claude, Le Figaro, Novembre 1992

La société est caractérisée par la mondialisation et la concurrence. Cela oblige les entreprises à être de leurs clients dans n'importe quel point du monde puisque ceux-ci exigent des produits peu coûteux et de bonne qualité. Comme le coût du transport a un effet similaire à celui du droit de douane, il pénalise les exportateurs qui se situent loin des consommateurs. Ce facteur est un des éléments les plus importants à maîtriser pour les entreprises qui veulent pénétrer un marché lointain. Il leur faut donc maîtriser ce facteur. De même, la tendance à la régionalisation et au protectionnisme rend difficile la situation des exportateurs pour concurrencer les producteurs locaux. Dans un tel environnement, une entreprise peut adopter différentes attitudes vis-à-vis du transport. Elle peut complètement l'ignorer dans les contrats commerciaux : c'est la vente au départ (VD).

Il est pourtant vrai que certaines entreprises cherchent à contrôler le prix et la qualité du transport : c'est le cas des multinationales qui ont de multiples réseaux commerciaux dans le monde entier et des trafics importants. Par exemple : pour les entreprises coréennes, l'intégration ou la création d'un armement au sein de l'entreprise pour exécuter les transports par ses moyens propres et la délocalisation de l'usine de production auprès des pays consommateur sont pratiquées actuellement pour pénétrer le marché de l'Union européenne.

3.2.3 Le transport maritime à la demande (au tramping)

Littéralement, le transport au tramping signifie « vagabondage », ce qui correspond très exactement à la nature de cette activité car elle n'est soumise à aucune régularité.

En pratique, la nature et le tonnage des marchandises transportées, le parcours maritime et les ports touchés sont déterminés au gré des contrats successifs obtenus par l'armateur. Leur rôle essentiel, leur raison d'être, c'est de répondre aux besoins des chargeurs compte tenu de leur demande. Ce type de transport se pratique sur un marché très concurrentiel. On assimile le plus souvent le transport au tramping au transport des marchandises en vrac. Les marchandises en vrac se répartissent normalement en deux types : vrac sec et vrac liquide. Les marchandises en vrac sec comprennent les grandes matières premières au alimentaires comme le minerai de fer, le charbon, les céréales, la bauxite et les phosphates, les matières premières et alimentaire secondaires comme le sucre, les engrais, les produits manufacturés non emballés (papiers, tubes, produits métalliques, automobiles) et les marchandises diverses qui ne sont pas toujours transportées en lignes régulières.

Les vracs liquides concernent pour l'essentiel des hydrocarbures mais aussi des produits chimiques et alimentaires. L'acheminement de ces vracs secs ou liquides nécessite des navires spécifiques et gigantesques. Les transporteurs de vrac frète ses navires aux chargeurs sur le marché au tramping.

Généralement, « tout navire appartient à un propriétaire qui peut être une ou plusieurs personnes physiques, une société anonyme, une entreprise publique ou mixte. Lorsque ce propriétaire met son ou ses navires en état de naviguer, il les arme et devient alors armateur au sens strict du terme, lequel s'applique par extension, plus généralement, à tout propriétaire de navire. L'armateur peut exploiter directement son navire, en particulier lorsqu'il le met en service sur une ligne régulière »⁶.

Tout navire porte un pavillon, celui de l'Etat qui a opéré son enregistrement et le contrôle. Mais il faut se garder de confondre la nationalité de l'armateur propriétaire avec le pavillon du navire. Le propriétaire peut immatriculer des navires sous un pavillon étranger à celui de l'Etat dont il relève, en raison des frais d'exploitation des navires.

3.2.4 Le transport maritime en lignes régulières

Le transport de lignes régulières est apparu vers la fin du XIXe siècle avec pour objectif d'améliorer en la régularisant l'alimentation en fret des navires. Il s'effectue de manière plus élaborée que le transport au tramping. Il se caractérise par la régularité du voyage, les itinéraires étant fixés à partir des ports d'escale vers d'autres ports d'escale prédéterminés, par la publication des horaires et des tarifs arrêtés d'avance et par la « cale ouverte » à tous ceux qui veulent transporter leurs marchandises. Le marché de la ligne régulière : des navires sont en état d'offre entre des ports et à des dates et prix annoncés à l'avance, l'armateur (transporteur) prend alors en charge les marchandises qui lui sont confiées par les clients (chargeurs) en échange d'un prix fixé sur la base d'un barème (le fret).

Les armateurs de lignes régulières peuvent, s'ils le souhaitent, se regrouper au sein de conférences maritimes. Cette forme de regroupement, apparue sensiblement au même moment que les lignes régulières au XIXe siècle, a pour but d'assurer la stabilité des taux de fret maritime.

⁶ VERONIQUE C., 1975, « Géographique des transports maritimes ». Doin, Paris, p. 37

Les lignes régulières transportent principalement des marchandises « diverses », c'est-à-dire celles qui ont une grande valeur unitaire ou qui sont fragiles. Il s'agit des produits fabriqués ou des denrées alimentaires délicates. Ils nécessitent un mode d'emballage ou des modalités particulières d'expédition.

Le contrat entre les armateurs et les chargeurs s'exprime généralement par le moyen du connaissement. Les armateurs prêtent une place sur un navire pour le transport d'un objet sur le trajet parcouru par le navire. Ce type de contrat s'applique au transport de lignes régulières pour acheminer des lots de marchandises diverses qui ne nécessitent pas l'emploi d'un navire entier. Normalement, les conférences de lignes affichent la desserte régulière de ports déterminés suivant des prix établis, les tarifs. Il existe des manuels de tarification de ce type de transport en fonction de paramètres liés principalement à la nature de la marchandise, à sa dangerosité, à sa conservation, à sa densité, à sa valeur et à l'itinéraire suivi.

La conteneurisation a conduit les armateurs à rechercher des marges plus importantes sur les services d'enlèvement ou de livraison « à domicile ». Cette tendance à la généralisation du conteneur a contribué à la naissance de deux nouveaux systèmes de tarification : le système intermodal couvrant le transport porte-à-porte et le système FAK (Freight All Kinds).

Le système de tarification de lignes régulières évolue vite et ne fonctionne pas selon les règles de marché. En effet, les tarifs de lignes régulières ne sont pas stables et ne couvrent pas toujours les coûts. Malgré la croissance constante de la demande, les tarifs sont depuis 1985 en baisse, ce qui rend le marché « insoutenable » pour les armateurs qui sont les moins bien placés.

3.3 Le contrat du transport et les modalités de l'affrètement

Au début du XXe siècle, avec l'apparition des navires coque-acier et de la propulsion à vapeur, la constitution des sociétés de capitaux et le développement des échanges internationaux provoqués par l'industrialisation, est née une industrie nouvelle : l'armement des lignes régulières. L'armateur de ligne offre des départs à des dates fixes, dans des ports et pour des destinations annoncées à l'avance ; le prix du transport fait l'objet de tarifs préétablis, dont la négociabilité varie d'un marché à l'autre. Pour chaque lot est établi un connaissement. La loi doit distinguer clairement le contrat de transport maritime, qui fait généralement l'objet d'un connaissement, et le contrat d'affrètement qui prend la forme d'une charte-partie.

L'affrètement n'a pas pour autant disparu. Il s'est développé et organisé pour donner lieu à une véritable industrie : le « tramping », et à une nouvelle modalité d'affrètement : le « time-charter ». Le « tramp », au début du siècle, désignait le navire « vagabond » qui parcourait le monde à la recherche d'un affrètement au voyage. Les navires affrétés transportent généralement des produits primaires en grande masse (pétrole, charbon, minerai, céréales) et chargés en vrac. Ils réalisent environ 80 % des échanges maritimes mondiaux en tonnage. L'armateur de transport peut généralement louer son navire à celui qui devient alors l'affréteur, le propriétaire de la marchandise, l'armateur étant le fréteur en vertu d'un contrat d'affrètement. Il y a deux principaux types d'affrètement d'un navire selon leur durée et leur nature : l'affrètement au voyage et à temps.

L'affrètement au voyage est le mode le plus ancien d'exploitation commerciale du navire. Il naît de la conjonction entre le besoin d'un marchand de transporter sa marchandise et la recherche, par le propriétaire d'un navire sans emploi, d'un voyage à effectuer. L'affrètement au voyage est le contrat par lequel le fréteur met tout ou partie de la capacité de transport de son navire à la disposition de l'affréteur pour un voyage défini, à partir d'une date fixée, dans un port nommément désigné et pour une quantité précise d'une marchandise particulière. L'armateur (fréteur) met la capacité de son navire à la disposition du marchand (affréteur) et s'engage à accomplir un certain voyage d'un port A à un port B. Le marchand paie le prix convenu pour ce service, ce prix est appelé « fret ». La convention d'affrètement est constatée par un contrat appelé « charte-partie ».

Dans ce cas le fréteur s'engage à présenter, à une date fixée, un navire spécifié, dans un port défini, pour effectuer un ou plusieurs voyages. Il doit présenter un navire « en état de

navigabilité » : c'est-à-dire apte en tous points à rendre les services que l'affréteur attend de lui, tant du point de vue nautique (solidité et étanchéité de la coque, moyens de propulsion en état de marche, agrès et appareils ainsi qu'approvisionnement du navire en soutes) que du point de vue commercial (aménagements intérieurs du navire aptes à assurer la conservation de la cargaison dans de bonnes conditions). Il doit donc être armé, équipé et approvisionné par le fréteur et mis à la disposition de l'affréteur selon les termes du contrat.

L'affrètement au voyage n'est pas un contrat de louage du navire mais un contrat de louage de service ; en effet, le fréteur conservant la direction technique, nautique et commerciale du navire, l'affréteur n'en a pas la libre disposition. C'est donc le fréteur qui exécutera le voyage du port de chargement au port de déchargement, l'affréteur se réserve simplement la capacité d'emport du navire en vue d'y embarquer une cargaison déterminée pour une destination donnée. Le fréteur conserve la dépense et l'aléa de l'exécution du voyage convenu.

L'affréteur est obligé de faire le chargement et le déchargement de la cargaison dans les délais fixés par la charte-partie. Le temps court contre le fréteur. Par des clauses spécifiques, il oblige l'affréteur à faire diligence pour charger et décharger. Il faut garder à l'esprit le coût journalier (coûts fixes) pour comprendre l'importance du facteur temps dans l'économie du contrat d'affrètement au voyage. Le risque financier de l'exploitation du navire est considérable.

L'affrètement à temps ou « time charter » : l'armateur met à la disposition de l'affréteur un navire armé et les services de son équipage, pendant une certaine durée, allant de quelques mois, à plusieurs années. Ce contrat est très proche du contrat de location, location d'une voiture sans chauffeur, ou d'une usine équipée.

L'affrètement se présente aussi sous une troisième forme, mais qu'on peut la considérer plus comme faisant partie dans l'affrètement à temps : l'affrètement coque-nue ou « bare boat charter », le fréteur met à disposition de l'affréteur pour un temps défini, un navire sans armement ni équipage. Il se dessaisit des gestions technique, nautique et commerciale. Ce type d'affrètement est plus rare et n'est réalisé que pour faciliter le financement du navire ou pour permettre à ce dernier d'obtenir temporairement l'admission sous un autre pavillon.

L'affrètement à temps et l'affrètement au voyage ont des traits communs.

Ils sont utilisés non seulement pour le déplacement de marchandises, de passagers et de touristes (croisières) mais aussi pour des activités autres que le transport, telles que la recherche scientifique, la pêche, la navigation de plaisance, des services divers (dragage, pose de câbles sous-marins, ravitaillement de plates-formes pétrolières, etc.).

Les responsabilités du fréteur au voyage ou à temps sont similaires, le fréteur devant mettre à disposition de l'affréteur un navire en état de navigabilité moyennant le paiement du fret conformément aux dispositions de la charte-partie. Dans l'un et l'autre, le fréteur (armateur) conserve la gestion technique ainsi que la gestion nautique de son navire.

Par conséquent, la différence entre l'affrètement au voyage et l'affrètement à temps concerne le titulaire de la gestion commerciale : dans l'affrètement au voyage, elle est conservée par l'armateur ; dans l'affrètement à temps, elle est transférée à l'affréteur.

3.3.1 La différenciation des régimes juridiques

A cette diversité économique répondent des régimes juridiques différents. L'affrètement est un contrat par lequel l'armateur met à la disposition de l'affréteur, à une date donnée, soit une capacité de transport en vue d'accomplir un voyage, soit l'utilisation d'un navire pendant un certain temps. Le contrat de transport sous connaissance constitue quant à lui la reconnaissance par l'armateur de la prise de la marchandise et l'engagement de la livraison telle qu'il l'a reçue.

En matière d'affrètement, le principe de la liberté contractuelle est la règle ; il n'existe pas de convention internationale régissant ces contrats. La loi consacrée à l'affrètement du navire, doit préciser les règles seulement supplémentaires de la volonté des parties. Les deux parties étant considérées comme de poids économique égal, la législation ne doit édicter que de règles impératives. Les termes et la forme du contrat d'affrètement peuvent donc être librement convenus entre un armateur et un affréteur : les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son application.

Il est d'usage d'utiliser des chartes-parties types élaborées par des organismes professionnels (armateurs ou négociants) et approuvées par les conférences maritimes internationales. Ces chartes-parties standard diffèrent entre elles selon les types d'affrètement et les trafics (pétrole, charbons, minerais, etc.). Toutefois, les termes des chartes-parties

faisant l'objet de négociations poussées, les parties sont naturellement en droit d'apporter aux clauses de ces chartes standard toutes les modifications qu'elles jugent nécessaires.

En toutes circonstances, le chargeur qui met à bord d'un navire une marchandise réclame au capitaine la signature d'un connaissement, indispensable à la réalisation de sa vente et aux opérations de financement annexes. Lorsque le navire est affrété, le contrat de transport (représenté par le connaissement) s'articule donc sur le contrat d'affrètement (charte-partie), chacun conservant son autonomie juridique.

Le transport de marchandises sous connaissement est, quant à lui, régi par une législation protectrice des intérêts des chargeurs, considérés à l'origine en situation de faiblesse. L'armateur de lignes régulières peut être frèteur (au voyage ou à temps) de ses navires en cas d'excès momentané de tonnage par rapport aux besoins de sa clientèle et, inversement, affréteur (généralement à temps) pour renforcer son potentiel de transport en cas de pointe de trafic, d'immobilisation accidentelle d'un navire ou pour ouvrir une ligne sans investir dans l'achat d'une nouvelle unité.

Certains opérateurs (armateurs propriétaires ou non) affrètent à temps pour sous-affréter en voyages courts, afin de profiter au maximum d'une hausse anticipée du marché. Les diverses formes d'exploitation du navire et la structure de l'exploitation du navire (les dépenses fixes et les dépenses variables), prennent leur importance pour le pays ou l'armateur.

L'économie du secteur de l'affrètement maritime se caractérise principalement à partir de quatre séries de grandeurs, sur lesquelles les acteurs des différents marchés portent une attention toute particulière. Il s'agit de l'évolution des flottes (capacités, âge, pavillons, propriétaires), des flux (charbon, minerais de fer, céréales), des taux de frets (au voyage, à temps), des coûts d'exploitation (soutes, frais de port, canaux, taux de change).

Face à cette situation, les armateurs doivent mettre en place une stratégie d'exposition de leur flotte aux fluctuations du marché. L'idéal étant pour ces derniers de fréter « à temps » leurs navires en période de baisse des frets, afin d'amortir au maximum les conséquences d'une chute des taux, et de fréter leurs navires « au voyage » en période de hausse des taux, afin de suivre au plus près la courbe ascendante des rendements. Cela paraît simple au premier abord, toutefois, les armateurs optent le plus souvent pour un panachage entre affrètement à temps et marché « spot » et font ainsi varier le taux d'exposition de leur flotte en fonction de leur appréciation du marché.

L'armateur a un impératif vital lorsqu'il exploite un navire, c'est l'optimisation de son rendement. Un navire, même s'il ne travaille pas, produit des coûts financiers (capital, intérêts) et des « running costs » (entretien, équipage, assurance) que nous avons vu précédemment. En fonction donc des taux de fret qu'il va trouver sur le marché, l'armateur doit réduire au minimum les périodes d'inactivité de son navire afin de pouvoir au moins couvrir ses coûts. La rentabilité d'un voyage se calculera donc sur la dernière partie des coûts, les coûts variables. Ces derniers sont essentiellement composés des frais de port, des canaux et des soutes.

3.4 L'exemple Coréen, la Corée du Sud

Traditionnellement, la Corée était considérée comme un pays en voie de développement. Aujourd'hui la Corée du Sud est considérée comme un nouveau pays industriel puisqu'elle a déjà atteint son seuil de décollage. C'est le résultat de la stratégie de développement mise en place par son gouvernement au début des années soixante. Tout au long de son développement économique, la Corée du Sud a accordé la priorité à une stratégie de développement basée sur l'exportation compte tenu du manque quasi total de matières premières dans le pays.

Au début des années soixante, le gouvernement coréen a décidé de s'ouvrir sur l'extérieur pour participer au capitalisme mondial. La Corée devait exporter à tout prix pour procurer les devises étrangères nécessaires aux importations des matières premières et des biens d'équipement destinés à l'industrialisation. Compte tenu du manque quasi total de matières premières sur le territoire national et de la fragilité du marché intérieur du pays après la guerre, le gouvernement sud-coréen a décidé d'appuyer son développement sur une industrie légère de transformation destinée à l'exportation.

Dans cette perspective, les grandes orientations du développement coréen qui ont permis le « décollage » on retrouve l'inscription de ces orientations relatives au développement de l'industrie textile, spécialement la bonneterie et la confection ainsi que l'industrie de la chaussure ; le développement des industries légères destinées à l'exportation, en essayant simultanément de démarrer une industrie amont ; le développement de la pétrochimie et de la production de fibres synthétiques ; la création et le développement des industries lourdes, en particulier les aciéries et les industries pétrochimiques. La place prise par les industries lourdes dans l'ensemble du secteur industriel coréen a donc pris progressivement de l'importance.

Grâce à cette stratégie fondée sur l'exportation, le développement économique coréen a ainsi connu ces trois dernières décennies un succès spectaculaire. Cette politique s'est avérée efficace, puisque la Corée est aujourd'hui premier pays producteur de téléviseurs et de fours à micro-ondes, premier constructeur de navires, cinquième constructeur d'automobiles et sixième producteur d'acier dans le classement mondial. Après l'achèvement de la croissance réalisée entre 1990 et 1992, la sidérurgie coréenne est devenue la sixième du monde avec une capacité de 33 millions de tonnes de production.

Avec le développement de la sidérurgie, la construction navale coréenne a obtenu 40% des commandes mondiales, et selon ce critère, la Corée a supplanté le Japon qui occupait la première place. L'industrie électronique est depuis plusieurs années le secteur industriel le plus performant. La production de composants représente près de la moitié de la production et bénéficie d'une excellente conjoncture mondiale. La construction automobile augmente à un rythme extrêmement rapide depuis plusieurs années, de sorte que les constructeurs automobiles coréens se situent au cinquième rang mondial.

Le transport par mer joue un rôle de tout premier rang dans le développement économique sud-coréen. La Corée du Sud, considérée comme une île (la Corée du Sud est considérée comme île, puisqu'elle n'a aucun pays qui partage sa frontière terrestre sauf la Corée du Nord qui n'a pas des relations commerciales avec elle), réalise la quasi totalité (99% en poids) de ses échanges commerciaux par voie maritime. C'est ce qui explique son développement très rapide dans la domaine du transport maritime et de la conteneurisation.

Parmi les principaux partenaires commerciaux de la Corée, les Etats-Unis et le Japon ont occupé une place prépondérante avec une part totale d'environ 60% du commerce extérieur coréen jusqu'au milieu des années soixante-dix. Mais leur part a légèrement baissé et s'est située en 1992 à environ 40%. Jusqu'à l'année 1965, le Japon était le premier partenaire dans les exportations coréennes tandis que les Etats-Unis l'étaient dans les importations. Mais depuis l'année 1996, la situation s'est renversée.

La Corée a profité, pour ses exportations, de l'effondrement de l'URSS pour normaliser ses rapports avec la Russie(1991) et la Chine (1992). La Chine est désormais son troisième partenaire pour l'exportation. Les trois grandes puissances économiques européennes, la République fédérale allemande, la Grande-Bretagne et la France réunis ne représentent que 7 à 8 % du commerce extérieur coréen en 1992. Pourtant, la part européenne du commerce extérieur de la Corée augmente année après année, puisque les grandes entreprises coréennes ont commencé à conquérir le très attractif marché de l'Union européenne, qui se présente comme le premier grand marché du monde à l'heure actuelle. En effet, le coût du transport maritime pénalise les entreprises coréennes qui veulent affronter les producteurs européens. Il leur faut donc maîtriser ce facteur.

Pour les entreprises coréennes, l'intégration ou la création d'un armement au sein de l'entreprise pour exécuter les transports par ses moyens propres et la délocalisation de l'usine de production auprès des pays consommateur sont pratiquées actuellement pour pénétrer le

marché de l'Union européenne. La stratégie du regroupement le plus large possible des trafics du groupe pour faire face à la concentration des armements est un atout commun aux entreprises coréennes. Dans tous les cas, les entreprises coréennes pensent de créer un ou deux centres logistiques auprès d'un grand port du Nord ou de la Méditerranée pour organiser systématiquement la distribution de leurs produits sur tout le territoire communautaire.

Or, la forte implication de la voie maritime dans les échanges coréens soulève, quand même, quelques problèmes relatifs, notamment, au développement des moyens du transport maritime et à la maîtrise de ses coûts.

3.4.1 L'importance et la comparaison des ports : la France et la Corée du Sud

En Albanie il y a deux ports principaux : Durres et Vlora plus deux autres qui sont secondaires : Saranda et Shengjini. Le port de Durres est le plus moderne et le mieux équipé. Il a des avantages et des inconvénients. Les avantages qu'on peut distinguer ici sont : sa position géographique (il se trouve dans la ville de Durres qui est abrité des vents à l'Est d'une colline. L'accès dans le port est assez large et profond. En plus il pourrait être approfondi avec des dragueurs. Il a un hinterland industriel important du fait de sa proximité de la capitale Tirana qui regroupe le quart de la population albanaise. Cette localisation favorable pourrait le conduire à devenir un grand centre portuaire, un des plus importants dans la mer Adriatique.

Parmi les inconvénients seraient : l'expansion rapide du trafic conteneurisé de ce port qui a engendré un problème de sous-capacité. Du fait de sa saturation, ce port ne pouvait traiter tous les conteneurs dans ses terminaux et son Station. Il est donc indispensable qu'on ait recours aux terminaux privés à conteneurs qui pourraient se situer dans les environs pour faire face à ce problème. Ils pourraient être gérés par la marine nationale, ou par des compagnies privées avec leurs terminaux privés pour leur propre compte afin d'y stocker les marchandises et d'y réaliser des opérations d'emportage, de dépotage et de dédouanement comme dans un port sec.

Vlora est moins grand, même si plus profond que celui de Durres. Il pourrait représenter un très bon port pour l'accès à des grands navires, même si un peu limité en espaces. Les deux autres de Shengjin et Saranda, même qu'ils étaient utilisés depuis longtemps, ils restent très petits et non équipés. Pour avoir une approche de quoi il faut que les futurs ports albanais ressemblent, nous allons étudier les cas de quatre différents ports de la France et de la Corée du Sud.

Le Havre est en Europe le premier port d'arrivée et le dernier de départ pour les navires en provenance ou à destination de l'Atlantique nord. Cependant, au niveau européen, le Havre ne se situe qu'à la cinquième place, derrière Brême. Ces dernières années, le Havre a perdu sa fonction de carrefour de transit et de distribution à l'échelle européenne, à cause de la régression de sa compétitivité et de sa fiabilité, au profit de ses concurrents, notamment Anvers et Rotterdam. Les armateurs considèrent, en effet, que les frais portuaires et le coût du transport terrestre en France sont plus élevés qu'en Belgique et aux Pays-Bas.

Port de Marseille- Fos est le seul port du rivage nord de la Méditerranée à disposer d'un accès direct au centre de L'Europe, Marseille se trouve en principe dans un situation privilégiée pour assurer les liaisons les plus faciles et en même temps les plus considérables entre une grande partie du continent européen et la mer Méditerranée.

Jusqu'en 1990, Marseille - Fos a occupé la première place des ports nord-méditerranéens. Mais, l'année suivante, il a éprouvé une récession de 9% de son trafic au profit des ports de Barcelone et de Gênes à cause d'un conflit de dockers marseillais qui changea son classement par rapport aux autres ports. Depuis lors, il a perdu sa fiabilité et sa compétitivité en tant que port carrefour de la Méditerranée.

Pusan et Inchon traitent la totalité du trafic conteneurisé international de la Corée du Sud, mais d'une manière très inégale. Le port d'Inchon a traité seulement 6% du trafic contre 94% pour le port de Pusan en 1990. Il a un hinterland industriel très important du fait de sa proximité de la capitale Séoul qui regroupe le quart de la population sud-coréenne. Cette localisation favorable pourrait le conduire à devenir un grand centre portuaire, plus important même que Pusan. Pourtant, en 1990, Inchon n'a traité que 6% du trafic conteneurisé. Sa part diminue d'année en année, malgré sa capacité théorique de manutention. Quelles peuvent être les raisons de cette faiblesse du port d'Inchon ?

On peut tout d'abord indiquer que la forte amplitude des marées et le système d'écluses pénalisent Inchon : l'entrée et la sortie des porte-conteneurs ne peuvent s'effectuer qu'à la marée haute. Ensuite, Pusan est le port le plus proche du Japon et de Hong Kong, principaux partenaires du commerce extérieur de la Corée. Enfin, l'accessibilité au port d'Inchon étant plus difficile à cause de son éloignement de l'itinéraire des porte-conteneurs, les armements de lignes régulières préfèrent faire escale au port de Pusan. Les deux ports sont séparés par une distance maritime de 406 milles soit 750 km.

Le port de Pusan a ainsi drainé la quasi-totalité du trafic conteneurisé de la Corée. Il y a donc de sérieux problèmes de saturation dans ce port tandis qu'une grande partie des équipements du port d'Inchon reste sous-utilisée (environ 50% de sa capacité). Port de Pusan a pris la sixième place des ports à conteneurs du monde en 1990 avec un trafic conteneurisé de 94% su trafic conteneurisé de la Corée. L'expansion rapide du trafic conteneurisé de ce port a donc engendré un problème de sous-capacité. Du fait de sa saturation, ce port ne pouvait traiter tous les conteneurs dans son CFS (Container Freight Station). Il était donc inévitable la recours aux ODCY (Off-Dock Container Yard), c'est-à-dire aux terminaux

privés pour leur propre compte afin d'y stocker les marchandises et d'y réaliser des opérations d'emportage, de dépotage et de dédouanement comme dans un port sec.

Mais, ces terminaux privés ne peuvent pas remplir parfaitement le rôle de port sec en raison de l'absence d'un réseau ferroviaire et à cause d'autres problèmes relatifs à leur hypertrophie : - l'acheminement par train est rendu difficile en raison des multiples ruptures de charge nécessaires. Si les wagons ne sont pas disponibles tout de suite dans le terminal du port, les conteneurs débarqués doivent être transportés par camions vers les ODCY, pour y être stockés et être de nouveau remis dans des camions en direction du terminal KNR (Korea National Railways) dans le port pour leur acheminement par voie ferroviaire. C'est pourquoi les chargeurs qui veulent transporter plus vite leurs marchandises préfèrent l'acheminement par route ; plus de 6 500 camions en moyenne circulent entre le port et les ODCY chaque jour.

La conteneurisation des ports coréens connaît une saturation grave puisque le trafic conteneurisé du pays se concentre dans le seul port de Pusan. C'est la raison du goulot d'étranglement qui affecte la conteneurisation de la Corée. Pour pouvoir faire escale au port de Pusan, les porte-conteneurs de lignes doivent attendre souvent deux ou trois jours sur mer. Comme la durée d'escale est un critère important du choix du port, les armateurs de lignes régulières ont donc tendance à utiliser le port de Kobe au Japon comme port d'éclatement pour le transbordement des conteneurs destinés au port de Pusan par les services « feeders ».

En France, les ports du Havre et de Marseille permettent l'accès direct au centre de l'Europe. Cependant, malgré leur situation géographique favorable, d'autres éléments de concurrence entrent en jeu comme la fiabilité (surtout sociale), les coûts du passage portuaire et de desserte terrestre, etc.

Concernant le critère de la qualité de service, les ports du Benelux bénéficient d'une image de marque tout à fait impressionnante auprès des armements maritimes. De plus, le coût de passage dans ces ports, défini comme la somme des frais de passage portuaire de la marchandise et d'accueil du navire, y est nettement « plus faible pour les conteneurs que dans les autres ports européens »¹

En matière de tarifs d'acheminement routier qui sont un paramètre important de la compétitivité portuaire, ils sont sensiblement supérieurs en France par rapport à ceux des Pays-Bas et surtout de la Belgique. Pour ces différentes raisons un important trafic destiné au

¹ Mémoire de DEA, LET, p.38

territoire français transite par ces ports étrangers. Globalement, le problème de la conteneurisation des ports coréens est celui de l'augmentation de l'offre d'infrastructures tandis que celui de la France consiste à attirer une demande plus forte vers son infrastructure. « Le trafic engendre le trafic, un volume de trafic potentiellement empotant peut attirer irrésistiblement les armateurs qui ont le problème de remplissage des porte-conteneurs gigantesques ». ²

² Navigation, ports et industries, mai 1991, p.222.

III. LA MER, FACTEUR DU REDRESSEMENT ECONOMIQUE ALBANAIS

4. L'INTEGRATION, PERSPECTIVES ET DEFIS

4.1 L'Intégration européenne et la question albanaise

Naïfs peut-être, les émigrés du début des années quatre-vingt-dix sont surtout animés par un désir de reconnaissance qui l'emporte sur tout le reste : « Quand, en décembre 1990, les mouvements étudiants de Tirana déclenchèrent une émeute démocratique dans toute l'Albanie, le "besoin d'Europe" des Albanais, perceptible partout et à tout instant, était énorme. Le sentiment d'avoir été rayés de l'Europe, abandonnés à un étrange despotisme asiatique, constituait pour l'opinion publique de ce pays une profonde blessure »¹¹, note le député européen Alexander Langer.

Après plus d'une décennie de relations, après plus d'un an de pré-négociation et de mise au point des éléments essentiels, l'Albanie a ouvert début 2003, les négociations pour un accord de Stabilisation et d'Association avec l'Union européenne. En mai 1992, l'Albanie avait signé un accord de coopération de dix ans avec la Communauté économique européenne (aujourd'hui l'Union européenne). Depuis juin 1995, elle est membre du Conseil de l'Europe.

Les Albanais ont toujours gardé les yeux rivés sur la ligne bleue de l'Europe. Il s'agit d'une vocation historique des Albanais à se retrouver dans un continent où ils ont leur place.

Enfin, un nouveau chapitre de l'avenir européen de l'Albanie s'est ouvert. Les Albanais s'en félicitent. Il faut dire que cette question hante l'esprit des Albanais depuis longtemps. «Séparés» du continent par deux fois dans leur histoire : pendant cinq siècles sous occupation ottomane et pendant cinq décennies sous la dictature communiste, les Albanais, même si parfois dans la confusion et sans un projet très clair, n'ont eu cesse de vouloir rattraper ce décalage horaire.

C'est pourquoi cette date du 31 janvier 2003, c'est en quelque sorte une récompense pour toutes ces dizaines de milliers de persécutés de la dictature communiste pour avoir osé rêver l'Europe; pour tous ces étudiants courageux de décembre 1990 qui ont bravé le régime en scandant «nous voulons une Albanie comme le reste de l'Europe» ; pour tous les Albanais qui voient dans ce projet leur avenir. Il existe un danger très réel que l'Albanie ne succombe à

¹ LANGER Alexander, « Besoin d'Europe et envie d'Amerique », Cooperazione, mars 1994, p.13-18

ce premier obstacle, si elle ne peut convaincre les Albanais qu'il y a beaucoup plus à attendre de l'appartenance à l'UE que de pouvoir simplement voyager librement en Europe.

Or, les Albanais ont bien compris : c'est un grand chantier qui s'est ouvert et c'est à une très grande responsabilité qu'ils ont souscrit. Monsieur Prodi a fait écho en Albanie en martelant : «Du développement, du développement que du développement, c'est ce que l'Europe attend de l'Albanie » – comme seule et unique recommandation pour faire partie de la communauté des nations à laquelle l'Albanie veut appartenir ! Les dirigeants albanais ont la lourde tâche de convaincre l'opinion publique que l'appartenance à l'Union européenne (UE) n'amènera pas immédiatement la liberté de mouvement dans la région. Les hommes politiques du pays ont entamé des négociations préalables sur l'Accord d'association et de stabilisation, (SAA), le premier pas d'un long parcours vers l'intégration européenne, et il faudra qu'ils poursuivent avec les réformes indispensables à une pleine intégration.

Et il est vrai qu'une opinion publique mal informée rejettera vraisemblablement les projets de l'UE pour l'Albanie, à savoir mettre en œuvre un accord de libéralisation du commerce avec les voisins des Balkans, auquel s'opposent déjà les hommes d'affaires du pays qui craignent que des importations meilleur marché leur fassent du tort. D'autres sujets figurent sur l'agenda de l'intégration, comme l'utilisation de l'aide étrangère pour la lutte contre la corruption, l'amélioration du système judiciaire et de l'administration publique, ainsi que la lutte contre le crime organisé et les trafics en tout genre.

Après le début des discussions sur le SAA, le Premier ministre Fatos Nano a souligné les priorités du gouvernement. "Nous savons très bien que l'intégration ne sera atteinte que par des efforts nouveaux et continus en faveur des réformes. Il nous faut en finir avec les réalités d'une économie informelle, de la corruption, des réseaux de trafiquants et de criminels"².

Cependant, alors que ces mots sont justement ceux que veut entendre Bruxelles, ils ne trouvent pas d'écho dans l'électorat. Alors que les Albanais voient leur pays se rapprocher de l'Europe, la question la plus sensible, et de loin, est celle de la liberté de mouvement. L'Albanie, l'un des plus pauvres pays d'Europe, exporte un flot continu d'émigrants économiques vers les pays les plus développés du continent. La plupart font le voyage illégalement, passant en Grèce à grand risque, en Italie et plus loin encore. Les conditions d'obtention d'un visa pour les Albanais désireux de voyager sont toujours très dures et visent à décourager tous les demandeurs sauf les plus obstinés.

² Koha Jone, hebdomadaire, Tirana, Février 2003

Les années à venir seront essentiels dans le développement de l'Union européenne. Dix nouveaux pays vont s'y associer, et une constitution mise en œuvre pour donner naissance à une sorte de fédération. Ces deux éléments sont importants pour les Albanais, même si pour le moment ils restent extérieurs à cet élargissement. Il est certain que l'UE va désormais réfléchir à la façon dont elle pourrait, à l'avenir, intégrer les pays laissés pour compte. Elle modifie en ce sens le fonctionnement de son administration.

Cette ouverture souligne le lien qui unit la stabilité et l'intégration. L'intégration européenne incite les pays en transition à réformer leurs systèmes économique et institutionnel. Cependant, si l'UE se limite à vingt-cinq Etats membres, elle laissera se développer une vaste zone d'instabilité, de l'Adriatique à la Mer Noire.

Il paraît que les Balkans ne sont plus une priorité pour le gouvernement américain. C'est à l'UE désormais de s'en préoccuper. Depuis le 11 septembre 2001, les Etats-Unis préfèrent s'intéresser à l'Afghanistan, Irak, au Moyen Orient, au conflit palestinien, à l'Asie centrale et ses puits de pétrole, ainsi qu'aux Etats arabes non démocratiques. Les Balkans revêtent une importance secondaire, et c'est à l'UE qu'il incombe désormais de surveiller la région.

Le grand défi de l'intégration européenne frappe aux portes des Albanais. Il leur faut bâtir des Etats fonctionnels, aptes à répondre aux besoins de leurs populations. L'Europe souhaite que le respect d'une de ses valeurs fondamentales : l'union. La région des Balkans devra être définitivement stable. Ce serait bien si l'Albanie faisait partie de l'UE en 2010. Il faudrait pour cela un vaste consensus, dans la classe politique et la société civile locales, et améliorer les relations avec Bruxelles.

Le temps n'est plus au statu quo, mais à son dépassement.

4.2 L'intégration régionale et atlantique

L'intégration euro-atlantique de l'Albanie a été une priorité stratégique de tous les gouvernements albanais depuis la chute du mur de Berlin. Les différentes communautés albanaises, depuis longtemps, regardent en direction de l'UE. Toutefois, dans les années 90, les Albanais ont paré au plus pressé. En Albanie, il était nécessaire d'empêcher la désintégration de l'Etat. Au Kosovo, il s'agissait d'éviter une extermination. En Macédoine, il fallait éviter une guerre civile.

Cependant, l'UE a une approche simplifiée des problèmes de Balkan où elle souhaite que la stabilité règne. En Macédoine, par exemple, elle n'aimerait assurer qu'une faible présence militaire autour de la future force armée européenne. Néanmoins, cette politique donne naissance à une contradiction : aucune intégration européenne n'est possible sans stabilité, mais pour les pays en transition, aucune stabilité n'est possible s'ils ne s'engagent pas dans un processus d'intégration.

Face à l'UE, les différentes communautés albanaises sont de nouveau dans l'impasse. L'Albanie pour pouvoir être acceptée comme membre, doit continuer les réformes institutionnelles et la Macédoine doit devenir une démocratie multiethnique. Quant au Kosovo, il semble exclu de tout processus d'intégration. L'Albanie pense avoir un rôle à jouer dans le long processus de stabilisation et de sécurisation de la région. Elle rappelle qu'elle est un modèle de tolérance religieuse où différentes confessions se côtoient et se respectent, et cela depuis des siècles.

La diaspora est le moteur principal du développement économique du pays. Elle peut s'avérer fort utile pour consolider la paix dans les Balkans. L'Albanie est passée d'une économie marxiste à une société libérale qui nécessite un Etat de droit. La diaspora, par son expérience, contribue à ce changement.

Bruxelles affirme qu'elle a entamé des discussions avec deux des pays où réside la communauté albanaise. Toutefois, la sécurité dans les Balkans ne sera effective que lorsque les différentes composantes de cette communauté s'accorderont et qu'elles dialogueront avec l'UE. La Macédoine, qui aura engagé son propre processus de restructuration, ne peut être partenaire de l'UE que si la région est sécurisée. Il faut que la Macédoine soit prête à communiquer avec l'Albanie et le Kosovo. Cela nécessite que le procès déjà commencé pour la mise en œuvre d'un processus comme celui de Vishegrad où les régions frontalières

reconnaissent l'identité et l'intégrité territoriale de leurs voisins continue à marcher. Elles devront aussi s'engager à défendre des valeurs communes.

Le statut du Kosovo conduit les autorités européennes à réfléchir à la question albanaise. Le sort du Kosovo ne pourra être déterminé sans la volonté de ses citoyens, qui se prononcent majoritairement pour l'indépendance. La mise en place d'une politique européenne devrait permettre d'éviter de nouvelles tensions. Le Kosovo ne sera pas absorbé par l'Albanie, et il n'aura plus à se méfier de la Macédoine. Cependant, pour que tout cela devienne une réalité, il faut que les pays de la région soient ouverts au dialogue.

Pour renforcer la stabilité des Balkans, Bruxelles n'hésite pas à signer des accords avec des pays indépendant comme l'Union de la Serbie et du Monténégro. La communauté albanaise est tenue à l'écart. Le Kosovo n'est pas un Etat indépendant. Il ne faudrait pas qu'à cause de cela, aucun accord ne puisse y être signé. Ce serait lui porter préjudice et nuire à son avenir. On observe actuellement un statu quo. Si cette situation devait perdurer, et si elle ne satisfaisait ni les intérêts européens ni ceux des communautés albanaises, que devrait-on faire ?

Il faudrait contribuer à la stabilité de la Macédoine et du Kosovo en leur accordant un partenariat avec l'UE. Avec une Union européenne à vingt-cinq pays, l'Albanie signera le pacte de stabilité. Les Européens verront alors les pays qui restent à intégrer à l'Union, et l'Albanie rejoindra le train de la Croatie, de la Roumanie, et de la Bulgarie.

Cette approche des problèmes semble courante en Albanie, et il n'y a aucune raison que le pays ne puisse pas se doter d'institutions agréées par l'UE. Pour être candidat à l'UE, il lui faudra, à l'image des Etats baltes et de la Slovénie, appliquer les accords de Schengen. Il lui faut lutter activement contre le marché noir, et se conformer, avec les autres pays membres de l'UE, à un système commun de contrôle douanier. L'Albanie et la Macédoine souffrent des affaires de la corruption. La mise en œuvre de ce système douanier permettra d'apprécier l'efficacité de leur administration et de leur gouvernement.

Préoccupation essentielle, bien que l'Albanie n'ait de regards que pour l'Ouest, elle n'en appartient pas moins aux Balkans et sa sécurité dépend de l'évolution de cette région composée d'Etats faibles. L'intégration régionale actuellement en procès, est une bonne chose pour réduire les tensions, créer une situation plus profitable aux relations entre ces pays et à leur intégration à l'Union européenne comme à l'OTAN. L'exemple donnés récemment par

les trois pays de cette région : la Croatie, l'Albanie et Macédoine qui ont conclu un accord de coopération pour l'adhésion à l'OTAN et l'UE est une bonne initiative.

L'Histoire a créé un espace politique albanais polycentrique. Les Albanais, à la différence de leurs voisins Serbes et Croates, n'ont pas développé une politique ethnocentrique. L'avantage d'une telle attitude permet à l'Albanie de regarder le Kosovo comme un futur Etat indépendant. Aussi, la notion d'espace albanaise, représentation légitime d'une identité linguistique et culturelle commune aux Albanais d'Albanie, du Kosovo, de Macédoine et du Monténégro peut être un facteur important pour de bonnes relations avec les autres pays de la région.

Actuellement l'Albanie a pris son cheminement vers l'économie de marché, avec l'Union européenne pour horizon et le modèle américain comme toile de fond.

L'intégration à l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) est le second « supplice de Tantale » des Albanais. Pendant tout le cours de l'implosion de la Yougoslavie, et notamment pendant la guerre du Kosovo, les Albanais ont vu en l'alliance leur protecteur. Au cœur de la tourmente, le gouvernement a mis à disposition de l'OTAN son territoire, son espace aérien et ses eaux territoriales. Quand la maison brûle, on appelle les pompiers, sans analyser tous les paramètres ni envisager les dégâts collatéraux causés par leur intervention ; actuellement, l'OTAN reste considérée comme le garant de la sécurité du pays.

En novembre dernier, à Prague, sept pays étaient choisis, parmi les neuf pays candidats, d'être admis au sein de l'OTAN. La conférence préparatoire de Bucarest avait déjà écarté les candidatures de l'Albanie et de la Macédoine. C'est là une dure désillusion pour les albanais : le rôle de base arrière de l'Albanie lors de la guerre au Kosovo et la modération dans le conflit macédonien jouaient, pouvait-ils penser, en faveur de sa candidature.

Quel sens l'Albanie donne-t-elle à cette intégration ? A part la démagogie politicienne : ce dont il s'agit, c'est de concrétiser un projet. Il ne peut s'agir ni d'une commodité ni d'un acte de pitié pour résoudre les problèmes intérieurs. Adhérer à l'OTAN, alors il faut se poser la question : qu'est-ce que l'on peut y apporter ? Pour la comprendre, il faut se rapporter à la région. Les Balkans restent une zone problématique. La question institutionnelle de la Macédoine ne peut être résolue par la force. Au Kosovo, il y a encore beaucoup de problèmes, les institutions sont fragiles et le statut final non défini. La minorité serbe ne se sent pas en sécurité à cause des crimes qui ont été commis par elle, mais aussi du fait des quelques extrémistes albanais qui n'ont pas compris que la guerre est finie.

La réforme des armées, dans le cadre de l'intégration, prévoit une réduction radicale des effectifs et une diminution des armements, mais, ce défi de l'Albanie ne peut être coupé d'une évolution semblable dans le reste des Balkans, dans un esprit de coexistence entre Etats souverains sur la voie d'une intégration balkanique. Or, les discours national-populistes dans les Balkans et au-delà, les achats de tanks et avions auxquels procède quelques états voisins, ne participent pas d'un climat de sécurité. Mais, il faut affirmer que hors la diplomatie, il n'y a pas dans les Balkans de sécurité possible et cette sécurité est indispensable à l'intégration européenne. Celle-ci ne doit pas se réaliser en se fondant sur des intérêts nationalistes ou de lobbies, mais s'inscrire dans un processus qui embrasse toute la région. En ce sens, les Albanais s'efforçant de faire ce qui incombe à l'Albanie, sans dire qu'ils sont les meilleurs, mais sans admettre qu'ils seraient les plus mauvais.

Le rêve du décembre '90, quand la jeunesse albanaise se levait de demander le pluralisme politique et l'intégration de l'Albanie dans l'Europe est un rêve qui continue. Douze années sont passés et l'Albanie européenne n'est pas encore faite. Nous sommes témoins des efforts fait et des retards des Albanais pour la signature de l'accord de stabilisation et association avec l'UE. On peut dire la même chose à propos de l'adhésion à l'OTAN. C'est un rêve qui reste à réaliser pour les Albanais et on est conscient : c'est un procès qui prendra du temps.

Or, on peut dire que l'Albanie est sur la bonne route commencé en décembre '90. Beaucoup d'aspects et des standards se sont déjà remplis. Une bonne partie du code de la famille européenne a été adopté. L'Albanie est un pays pluraliste avec des media libres, où la liberté du mouvement et de la presse sont garanties. C'est un pays qui a adapté une quantité de lois de l'économie de libre marché qui font une bonne colonne de la démocratie. Une réforme ambitieuse de l'armée est en cours. L'Albanie a pris assez des réflexes de l'Europe mais n'a pas marché assez vite pour rentrer en Europe. Elle est encore hors de l'Europe mais elle va vers elle. « Le mouvement du décembre '90, aspirait le pluralisme, d'archiver l'histoire communiste en Albanie et de commencer une époque nouvelle de la démocratie. C'est déjà réalisé»¹. Or, le temps d'action est question du jour, l'augmentation de la production et des export, restant une priorité.

¹ Preç Zogaj, Endrra e Dhjetorit Gazeta « Shekulli » Tirane 19.12.2002

4.3 Produire et exporter, quelle ressources ?

Les Albanais ont depuis longtemps rêvé d'une économie libre, pour la dé-monopolisation de leur économie et d'ouverture vers les marchés mondiales. Aujourd'hui dans les conditions de l'économie de marché et des Accords de Libre Commerce avec l'UE, l'Albanie doit concourir avec ses productions traditionnelles et originales de bonne qualité. Il faut que les forces de marché agissent librement pour produire moins cher et de meilleure qualité.

Avant la Deuxième Guerre Mondiale l'Albanie exportait du tabac, cuire, miel, pommes de terre, légumes, œufs. Il faut reprendre ces activités et augmenter les produits dont l'Albanie possède des ressources naturelles. L'Albanie possède pas mal des ressources naturelles : elle est un de premier pays du monde au niveau de la densité du chrome, dix fois plus importante qu'en République sud-africaine et 20 fois plus qu'au Zimbabwe. En termes de quantité, l'Albanie est classée quatrième pays du monde après la République sud-africaine, l'ex-URSS et le Zimbabwe. Les réserves de chrome sont estimées à environ 30 millions de tonnes. Le cuivre est également une ressource très importante en Albanie : les réserves de cuivre sont estimées à environ 50 millions de tonnes. L'Albanie se retrouvait parmi les plus grands producteurs de nickel au monde. Elle est le troisième pays après la Nouvelle Calédonie et la République Dominicaine. Les réserves sont estimées à 110 millions de tonnes. D'autres minéraux sont présents aussi en grande quantité comme la bauxite, le gypse, le marbre, le sel, etc. Les experts estiment qu'en Albanie, il existe d'importantes ressources de pétrole mais étant donné que la technologie existante est complètement obsolète (datant des années 60), seuls 12 % des réserves totales peuvent être extraits. L'Albanie a 2 milliards de barils de réserves totales dans les sites existants de production. Le gaz naturel est également très répandu en Albanie, les réserves totales s'élèvent à environ 1.89 milliards de m³. Au sujet des ressources en pétrole et gaz naturel, l'Albanie satisfait ses propres besoins intérieurs.

A présent, s'il y a des domaines où l'Albanie doit concentrer ses efforts et son attention seraient: dans un premier temps, produire et faire développer les exports en développant une politique et des moyens de transport ; deuxièmement, trouver des solutions pour accomplir ses besoins en énergie.

S'il y a bien un secteur qui pourrait faire progresser l'économie albanaise, sans aucune aide de l'étranger, c'est l'exportation. On consomme plus que on ne produise, et la balance commerciale accuse un déficit presque d'un milliard de dollars. Il n'a pas encore

percé les poches des Albanais ni fait baisser la valeur de la monnaie, mais cela ne peut pas durer longtemps. Il faut mobiliser les ressources naturelles et humaines et produire pour l'exportation. Dans la capitale on voit des entreprises agir en ce sens, on voit les efforts de l'Etat de rétablir l'ordre, en améliorant l'état des routes et la voirie, en repeignant quelques façades, et en développant les espaces verts.

Or, l'exportation ne se développe que dans un seul secteur, celui de la sous-traitance. Plusieurs investisseurs italiens et grecs ont remarqué que les produits albanais ne faisaient l'objet d'aucune taxe de la part de l'Union Européenne. Des fabriques de chaussures, de pièces de rechange et de vêtements, ont été ouvertes en Albanie. De cette façon, ces entreprises exportent leurs produits en Grèce ou en Italie, sans payer de taxes. L'Albanie profite peu de ce négoce puisqu'elle n'utilise pas ses matières premières. Elle hérite de marchandises défectueuses, supposées convenir aux consommateurs albanais et à leur faible pouvoir d'achat.

Même si la courbe des exportations dans les dix dernières années vient en haut, les chiffres des exportations de trois années dernières sont en baisse. De janvier à octobre 2001, elles s'élevaient à 9 milliards et 600 millions de nouveau leks, soit 1 milliard et 14 millions de leks de moins – près de 7 millions de dollars – que pendant la même période, deux ans plus tôt. Cela s'explique par le processus de privatisation du secteur du chrome qui connaît une baisse de sa production destinée à l'exportation.

Il faut que chacun des secteurs de l'économie prenne conscience du problème. Il semblerait que le gouvernement n'a d'yeux que pour l'UE. Plus on sera capables de produire, plus il sera facile d'intégrer dans de bonnes conditions l'Europe. Les beaux discours n'intéressent pas aux alliés de l'UE. Ils leur préfèrent une économie productive et renouvelée. L'économie Albanaise est presque entièrement privatisée. Il faut continuer, sans attendre l'aval de quelques technocrates désireux de s'enrichir.

L'exportation serait facilitée par les lignes de crédits des banques commerciales. L'Etat doit garantir le crédit par le truchement des agences créées pour cela. De cette façon, les établissements financiers pourront, plus facilement, accorder des prêts. Sans aide à l'exportation, les motels et les hôtels ne dépasseront pas le trois ou quatre étages qu'ils comptent aujourd'hui. Il leur faudra renoncer aux terrains de jeux et aux parcs, éléments indispensables pour faire venir les touristes étrangers. Les industries textile et agroalimentaire, également, ne pourront se moderniser.

Un autre pas en avant pour les développement des exports serait la privatisation des banques et le développement prioritaire du tourisme. Le gouvernement albanais doit développer une stratégie pour l'entrée graduelle de l'euro à l'économie albanaise. Ce qui l'impose ce le fait que plus de 80% des transactions se sont fait avec les pays d'eurozone, l'acquittement des dettes en euros, un système de taxes pour les étrangers en euro et le financement en euros des projets de donateurs étrangers.

L'aide financière de nos expatriés diminue. D'après la presse albanaise, actuellement il y a environ 700 mille émigrés économiques en Grèce, Italie, Canada, USA, Allemagne etc. Une personne sur cinq albanais travaille dehors l'Albanie. On conte plus de 500 mille \$ par an les revenus de devise par les émigrés, qui est une somme en basse pour de différentes raisons. Des prévisions non officielles disent que dans l'année 2003 il y aura une réduction de 20 % de ces revenus de l'étranger. Ca va croître l'inflation si l'Etat albanais ne trouvera pas les moyens et ne prendra pas les mesures nécessaires d'augmenter la production du pays et la production pour l'export.

Les trafics illégaux (prostitution, drogue, etc.) connaissent un ralentissement de leur activité. Pour compenser ces pertes financières, il faut repenser à l'économie du pays et agir autrement. Il faut que les spécialistes albanais de commerce coopèrent avec l'Etat pour la composition des politiques spécifiques par le gouvernement pour la stimulation des exports. Ils doivent aussi travailler de liquider le déficit commerciale du pays et trouver les voies de stimulation des exports.

Il leur faut accroître ses capacités de production et de concurrence dans le pays, améliorer la législation, créer de facilités pour les mouvements des ses concitoyens et businessman à l'étranger, prendre des mesures de protection de leurs productions, créer de conditions pour la présence plus grande des investisseurs étrangers en Albanie, mener une nouvelle politique pour l'accréditation des initiatives privés et des produits de consommation.

Le temps est d'entreprendre des initiatives et stratégies à long terme de développement, conforme aux demandes de la concurrence du marché et la mise en œuvre des nouvelles technologies. L'intérêt de développement des exportation incombe la nécessité d'améliorer les capacités du Port de Durres, comme la capitale du « Couloir n°8 ». Le port, la zone autour du port, l'urbanistique de la cité, les investissements touristiques au bord de la mer et l'infrastructure locale devront être des priorités en fonction du changement de la ville de Durres en capitale de futures échanges de commerce balkanique.

4.4 L'énergie, un besoin vitale pour l'économie

L'Albanie doit résoudre le problème de l'énergie. L'Albanie souffre d'un déficit en énergie électrique. Les centraux hydro-énergétiques construits sur les cascades de la rivière de Drini pendant le régime communiste avec l'aide des spécialistes chinois n'arrivent pas actuellement à supporter les demandes. Cela pose la nécessité de trouver d'autres voies et moyens de procurer de l'énergie. Les investissements étrangers dans ce secteur et particulièrement dans le secteur public du pétrole sont très importants pour l'Albanie.

L'Albanie avec ses partenaires internationaux doit se pencher sur l'étude des voies pour faire sortir le pays de la crise d'énergie. Une étude du secteur de l'énergie organisée cette année par le gouvernement albanais et la Banque Mondiale, ayant pour objet de discuter l'avenir du secteur énergétique en Albanie, a analysé les alternatives possibles pour mettre fin aux crises incessantes du système albanais d'énergie. Il paraît que cette étude réponde de manière détaillée à des questions touchant l'avenir du secteur producteur de l'électricité, nécessaire pour satisfaire aux besoins du pays. Cette étude examine également les autres aspects d'ordre technique relatifs à ce domaine tout en déterminant les capacités productrices existantes, la baisse des pertes techniques dans les réseaux de transmission et de distribution, ainsi que les pertes dites « non-techniques ». L'étude souligne en particulier la nécessité d'un master-plan du réseau de transmission. Le développement et l'utilisation des autres ressources alternatives de l'énergie, notamment le pétrole, le gaz liquide, les énergies renouvelables etc, étaient également largement traités.

Le secteur pétrolier a prouvé une réduction de la production (845 mille tonnes en 1992 en 350 mille en 1997). L'année dernière l'Albanie a signé un accord avec un opérateur Britannique (Anglo – Albanian - Petroleum) de 250 Million \$ qui a pour but le développement de la zone pétrolière albanaise, la mer incluse. Dans 2003, on prévoit en augmentation de la production de 150 mille tonnes. La stratégie à long terme pour le secteur est d'augmenter la production brut du pétrole en 500 mille tonnes par an.

D'après la presse albanaise, il y a projet américain de construire un oléoduc reliant Burgas en Bulgarie à Vlora en Albanie. Il pourrait changer la donne géopolitique de la région. S'il se concrétisait, il serait un atout pour cette région balkanique qui prendrait une plus grande importance économique et stratégique sur la scène internationale. « Des pétroliers américains devraient jeter l'ancre dans le port de Vlora. Ce projet s'intègre en tous cas dans les perspectives américaines de développements économiques et stratégiques de la région. Il

ne devrait toutefois pas être sans conséquence pour l'Albanie. Le jour où de grands pétroliers américains de 300 000 tonnes jeteront l'ancre dans le port de Vlora n'est peut-être pas si loin. Ainsi, dans les années à venir, ils traverseraient régulièrement la Méditerranée, qui deviendrait de facto l'une des principales routes pétrolières américaines. Chaque jour, 770 000 barils de pétrole seraient remplis dans le port de Vlora »²

Ce pétrole en provenance de la mer Caspienne s'acheminerait de Burgas (Bulgarie) à Vlora (Albanie) dans un oléoduc de près de 900 km de long. Le contrat passé avec la Corporation du pétrole AMBO (Albanian, Macedonian and Bulgarian Oil) prévoit la construction de cet oléoduc d'une valeur de 1.3 milliard de dollars. Trois Etats seraient donc concernés par cette nouvelle route pétrolière : l'Albanie, la Macédoine et la Bulgarie.

Mais pourquoi le projet américain tente-t-il de promouvoir l'axe Burgas-Vlora pour le transit du pétrole de la mer Caspienne, alors que dans le même temps, les pays de l'Union Européenne investissent dans l'itinéraire Constance (Roumanie) - Trieste en participant au financement de deux pétroliers (dont un pétrolier Russo-Bulgaro-Grecque actuellement en construction à Alexandrie). Il y a plusieurs raisons. En premier lieu, les Etats-Unis veulent éviter le détroit de Bosphore, qui ne peut être traversé que par des pétroliers dont le poids n'excède pas 150 000 tonnes (et non par ceux de 300 000 tonnes qu'ils utilisent). Ensuite, ils considèrent que le risque d'actions terroristes reste non négligeable, car si les ponts construits sur le détroit, fierté d'Istanbul, venaient à être détruits, il n'y aurait plus aucun passage possible autant pour les pétroliers que pour les escortes.

Enfin, la dernière raison, mais non la moindre, est le coût relativement bas que représente la construction d'un oléoduc qui traverserait les Etats balkaniques membres de la Corporation AMBO. Le chemin de fer qui traverse la Bulgarie et la Macédoine est déjà prêt. Il ne nécessite pas de frais supplémentaires pour son électrification ou pour les transports de matériaux et le tarifs qui y sont en vigueur sont très faibles. Avec le port de Vlora, l'Albanie offre de plus un avantage important : ce port est le seul à être suffisamment profond pour accueillir les gros porteur américains, contrairement à ceux de Durres ou du Monténégro.

Toutefois, l'Albanie pourrait, elle aussi, tirer partie de cet oléoduc qui pourrait être inauguré entre 2005 et 2010. Premièrement, le pétrole arriverait directement des pays de la Caspienne à Tirana. Son coût serait donc très bas, ce qui serait un atout pour l'économie

² Shekulli, Hebdomadaire Albanie, Décembre 2002.

locale. Deuxièmement, l'Albanie obtiendrait probablement des compensations pour avoir permis le transit du pétrole sur son territoire.

De telles démarches préventives seraient une aubaine pour l'Albanie et la région.

« Elles permettraient à cette région d'amplifier son importance stratégique sur la scène internationale. La présence de l'OTAN et d'autres structures de défense et de prévention serait plus marquée ce qui minimiserait l'éventualité de nouveaux conflits. Ainsi, l'Albanie serait plus sûre et mieux contrôlée. Cette présence internationale sur le sol albanais serait à la fois le privilège et le prix à payer pour la concrétisation de ce projet qui placerait le pays au cœur des grands axes pétroliers.»³

³ Shekulli, hebdomadaire Shqiptare, Décembre 2002.

4.5 Tourisme, une grande ressource

Grande comme la Belgique, bloquée entre les mers Adriatique et Ionienne et les escarpements calcaires des Alpes Dinariques, l'Albanie, terre montagneuse, le « Pays des Aigles » est aussi le pays le plus élevé d'Europe. Montagnes plongeant dans la mer, côte noyée de bleu et du soleil, aux douceurs méditerranéennes, villages pittoresques accrochés au ciel, forêts profondes, nature protectrice d'espèces rares, paysages alpestres « du bout du monde », majesté des lacs, l'Albanie offre ses espaces vierges, son charme nature.

Plus de trois millions d'Albanais vivent dans ce territoire compact et difficile d'accès, dans des paysages étranges, énergiques et variés, loin des sentiers battus du tourisme européen. L'Albanie est une terre lourde d'histoire, de conquêtes, d'invasions. Témoins de civilisations brillantes, les sites archéologiques recèlent encore des richesses inconnues. S'y mêlent les parfums de l'Orient, résonnant d'une Albanie riche d'histoire. L'Albanie est aussi terre de richesses artistiques. Des cavernes préhistoriques Shen Marina, près de Saranda, jusqu'aux fresques qui stimulèrent la lutte ouvrière des années 50, tout l'art de l'Europe du Sud est réuni sur son territoire. D'importantes ruines de cités grecques subsistent, telles Buthroton (Butrinti) et Apollonia. Les fouilles de Zgerdlesh ont révélé l'antique cité d'Albanopolis. L'arrière-pays conserve des restes de forteresses illyriennes des IV^e et III^e siècles av. J.-C. Plusieurs sites et mosaïques témoignent de l'urbanisation romaine. La période byzantine a laissé des trésors, parmi lesquels de nombreuses églises aux fresques conformes aux modèles venus de Constantinople. L'architecture défensive porte les traces des techniques successives, romaine, byzantine ou vénitienne. Les châteaux-forts qui se développèrent face à la menace turque au XIV^e siècle, sont de véritables citadelles du vertige. L'occupation musulmane du XV^e siècle a laissé de somptueuses mosquées, les XVII^e siècles furent marqués par la prédominance d'importantes écoles picturales telles celles d'Onufre de Neocastra, peintre de fresques, ou de David de Selenica.

Récemment encore, ce pays sans voitures et sans coca-cola, où les habitants n'avaient le droit de posséder ni agneau, ni veau, ni barque ni maison..., ce pays replié sur lui-même, sans alliances, sans impôts et sans chômeurs, était totalement fermé au regard des autres. Enfin, il est ouvert. Gardant intacte ses traditions, l'Albanie est terre hospitalière, son peuple fier, foncièrement droit. L'amitié est l'usage, et la parole donnée, code d'honneur. Terre de caractère, l'Albanie est albanaise.

L'Albanie garde une longue tradition d'artisanat. Les Arberesh de la période médiévale développèrent l'artisanat d'une qualité artistique et technique très élevée. Durant la phase de XIII-XV^e siècles, les centres les plus urbanisés comme Shkodra, Prizren, Durrës, Berat, Korça avait plus de quarante sortes d'ateliers artisanales. Les artisans étaient distingués pour leur travaux des métaux, des vestes artisanales, cuire, cire et pour leur produits uniques. Durant les XVI-XIX siècles dans les centres plus urbaines se procédait de plus quatre-vingt sorts d'artisanats, parmi eux la production des armes et décoration (Shkodra, Prizren et Elbasan), la production et décoration d'argenterie (Berat, Prizren, Elbasan), tisser le tapis (Korça) et de poterie (Kavaja). Les productions artisanales étaient distingués soit pour leur valeurs artistiques aussi pour leurs caractéristiques nationales. Actuellement l'Albanie fait face aux difficultés de la transition, mais avec le développement du tourisme, la production artisanale augmentera.

Comme tout pays méditerranéen l'Albanie a toute les chances d'être fait un nouveau destination touristique. Premièrement par sa beauté, son position géographique idéale, par un climat très favorable, un environnement non pollué et des long péages de sable et des plages où le développement du tourisme serait mélangé avec le merveilleux paysage et la culture. Il est facilement accessible, par terre, mer et par air.

Il y a des vastes zone de développement du tourisme : le littorale Adriatique et Ionienne, les zones interne et premièrement les lacs et les montagnes. Il y a 450 km de plage, d'où 300 km d'Adriatique avec des plages très large (jusqu'à 5 km), couvert de proximité des pins et verdure. La Grèce et la Macédoine depuis longtemps sont été des pays préférés pour les touristes européennes. Mais l'Albanie même si elle est un pays qui peut offrir beaucoup pour le tourisme avec sa nature et ses paysages, a été hors d'intérêts des touristes étrangers à cause d'isolement de plusieurs années. Avec l'ouverture vers l'ouest cela pourra changer vite.

Les études mené sur le stratégie du développement du tourisme, prévoient qu'en 2012 l'Albanie sera capable d'accueillir autour de 1,2 millions de touristes et assurera 6,2 millions de séjours. Le tourisme générerait 420 millions EURO de revenus et ouvrirait autour de 100 000 nouveaux postes de travail. La part des revenus du tourisme international sera au niveau de 15% du PIB.

CHAPITRE V : LA MER – UNE VOIE OUVERTE VERS L'EUROPE

5.1 Le transport maritime en Albanie, perspectives

L'Albanie compte pour l'heure quatre grands modes de transport : route, rail, voie maritime/voie d'eau et air. Les transports maritimes constituent le plus ancien mode de transport du pays, puisqu'il remonte aux Illyriens, ancêtres des Albanais. Cependant, jusqu'à la fin de 1990, le transport maritime n'a été utilisé que pour les marchandises. Le transport de voyageurs n'a commencé qu'après 1991, sous l'impulsion de nouvelles compagnies de transport privées, et l'exploitation de transbordeurs a été intensifiée dans les quatre ports du pays : Vlora, Durrës, Saranda et Shengjin. Les transbordeurs sont administrés plutôt par des entreprises étrangères.

Les transports par voie d'eau, qui font partie des transports maritimes, servent au transport de marchandises et de voyageurs par bateau ou par transbordeur sur les lacs et lacs artificiels. Leur exploitation est désormais entièrement assurée par le secteur privé.

Albanie compte d'autres modes de transport tels que les conduites et les téléphériques. Les conduites servent à transporter les hydrocarbures provenant de différentes sources vers les raffineries et les usines à gaz, puis de là vers l'utilisateur domestique.

Les téléphériques assurent l'acheminement des matières premières des zones d'extraction minière ou d'exploitation forestière vers leur destination finale. La position géographique du pays favorise beaucoup le développement de ce mode de transport en Albanie soit au Nord soit au Sud. On pourrait construire des téléphériques commencent dès les hauts de montagnes, des zones d'extraction minière ou d'exploitation forestière vers les ports principaux de Durres, Vlora, Shengjin, où vers la fleuve de Buna et le lac de Shkodra.

Même s'il s'agit d'une activité nouvelle les transports maritimes de voyageurs en Albanie ont connu une croissance considérable . Quelque 450 000 voyageurs entrent et sortent d'Albanie chaque année pour émigration, pour affaires ou pour profiter des opportunités économiques qui s'offrent dans les pays voisins, etc. Il convient de souligner que ce sont plus de dix transbordeurs et d'autres moyens de transport de voyageurs qui entrent chaque jour dans les ports albanais, contre trois par mois en 1990. Le nombre croissant de transbordeurs appartenant à des sociétés occidentales (italiennes, grecques, et d'autres), qui assurent la desserte de tous les ports albanais, a créé des débouchés pour le transport routier de marchandises.

Cette activité ne concerne que les transports internationaux de voyageurs. Pour ce qui est des transports intérieurs, même si les possibilités existent, le manque de moyens dont souffrait le régime précédent et le peu d'intérêt manifesté par les entreprises privées ont eu une incidence négative sur cette activité.

La période de transition a fait naître de nombreuses difficultés pour le transport maritime, liées à une réduction du trafic de biens exportés, de minerai de fer, de minerai de chrome, etc., à la faiblesse des importations de matières premières destinées à l'industrie lourde, à l'industrie chimique, etc., ainsi qu'au mauvais état technique de la plupart des navires qui les rend impropres à l'exploitation dans les conditions actuelles.

Le secteur du transport et notamment celui maritime demande des investissements importants. Les sources de financement ont connu une augmentation considérable; une progression rapide est prévue car les programmes comportant des donateurs étrangers n'en sont que dans leurs premières années de mise en œuvre. Des nouveaux programmes, à l'échelle nationale, régionale et trans-frontière avec les donateurs européens; sont en cours d'élaboration. Le transport combiné n'est pas développé pour l'heure, mais il fait l'objet d'études menées dans le cadre de programmes régionaux.

Certains investissements dans l'infrastructure des transports s'inscrivent dans le programme européen relatif aux couloirs de transport. Néanmoins, il convient de souligner que, malgré l'aide reçue ces dernières années, le mauvais état de l'infrastructure et l'insuffisance de son niveau d'entretien par rapport aux normes internationales exigent des sources de financement importantes pour renforcer d'une manière satisfaisante les liaisons de transport national et international de l'Albanie.

Des démarches se sont entreprises pour mission d'améliorer la politique des transports maritime, conformément aux exigences d'une économie de marché et de l'intégration dans l'UE. La Banque mondiale a contribué aux travaux préparatoires à la création d'un organisme public pour le port de Durrës qui a commencé à fonctionner depuis l'année 1996. Le Pays Bas ont fourni le soutien logistique nécessaire pour la mise sur pied de transport routier, du transport par voie maritime/voie d'eau. Une assistance technique étrangère a été fournie sur les aspects juridiques, en vue de l'adoption des normes de l'Union européenne.

Les transports maritimes appliquent les normes de construction et de classification relatives aux navires en acier, établies par la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine (SOLAS), la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage

des navires, la Convention internationale sur les lignes de charge, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), etc., dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Un Registre maritime albanais a été créé afin de veiller au respect et au contrôle de ces normes. Une réglementation a été établie en ce qui concerne la prévention de la pollution des eaux de mer, la stratégie est à l'évidence de satisfaire aux normes internationales. Beaucoup d'éléments en ce sens ont été inclus dans le Plan national pour la protection de l'environnement qui a été adopté par le gouvernement depuis 1993.

Tout trafic à partir et à destination de l'Albanie est actuellement traité par les postes frontières de la douane. La majeure partie du trafic passe par les postes de douane de Durrës, et Vlora. Malgré les efforts et les investissements fait leur état présent n'est pas tout à fait adapté au trafic actuel. Le poste douane le plus actifs du port de Durrës situé à l'entrée du couloir européen n°8, même si amélioré, n'a pas encore l'infrastructure nécessaire en matière d'accès, de circulation, d'organisation et de stationnement des véhicules, et n'offre pas tous les conditions de travail sûres ni les systèmes de communications efficaces. Le poste de douane du port de Durrës a été réaménagé dans le cadre de la construction d'un terminal pour transbordeurs. Les travaux préparatoires sont en cours concernant le port de Vlora, d'après l'étude de pré-investissement du Programme trans-frontières.

La libération des tarifs et des prix a été mise en œuvre pour toutes les modes de transport après 1991, afin d'instaurer la libre concurrence, sauf pour les tarifs de certains types de transports publics. Dans le transport par voie maritime et par voie d'eau, les tarifs ont été libérés pour le transport maritime intérieur et international, le transport de marchandises et de voyageurs par transbordeur, le chargement et le déchargement des marchandises dans les ports et toutes les activités connecté du transport maritime telles que les services d'agence maritime, les opérations de transit et le pointage des marchandises. L'Etat fixe les tarifs maximaux relatifs aux services portuaires pour les navires de passagers, tels que le remorquage, la traversée des chenaux, les services d'agence maritime, l'approvisionnement en eau et en électricité, le téléphone, les services voyageurs dans les ports, etc.

Les tarifs maximaux réglementés et les tarifs fixes agréés par l'Etat se modifient chaque année, pour tenir compte des effets de l'augmentation de l'inflation, des prix et des salaires. Outre la libération des tarifs des transports et des services, des efforts parallèles ont été entrepris pour introduire progressivement un système de prélèvements obligatoires dans

les transports comme dans le transport maritime, les droits de port, tels que les droits courants sur les navires, les frais de déchargement, les droits de mouillage, ainsi que d'autres taxes liées à des services (balisage, protêt du capitaine et formalités douanières, sanitaires et autres).

Le transport maritime de marchandises est assuré par une trentaine des navires albanaises, dont 85 pour cent ont été privatisés, le reste étant sur le point de l'être, et par d'autres moyens appartenant à des compagnies maritimes étrangères. Le transport maritime s'effectue dans les quatre ports de commerce du pays : Durrës, Vlora, Saranda et Shengjin. Durrës compte plus de dix quais qui gèrent environ 85 pour cent du trafic maritime et peut traiter des navires d'une capacité de 25 000 tpl. Les services portuaires sont gérés par des sociétés privées, tandis que les opérations de chargement et déchargement des navires marchands et des transbordeurs sont effectuées par le port de Durrës. La capacité de traitement du port de Durrës est de plus de trois millions de tonnes par an depuis la modernisation du matériel de chargement et de déchargement et l'introduction d'une organisation et de méthodes modernes.

Un premier projet de la Banque mondiale en matière de transports, a comporté la réhabilitation des réseaux de routes principales et à forte densité de trafic pour un montant total de 18.8 millions de dollars, et la réhabilitation du port de Durrës (quais, aires de stockage, engins de manutention pour conteneurs à grand volume, et autres matériels) pour un montant total de 8.7 millions de dollars. Le Programme national PHARE 1994 pour les transports, cofinancé par la Banque européenne d'investissement et le gouvernement albanais, qui construit un terminal pour transbordeurs dans le port de Durrës pour un montant de 10 millions de dollars, résolvant ainsi le problème du réaménagement du poste de douane dans ce port. Ce projet a réalisé la création d'un terminal moderne qui répond non seulement aux besoins nationaux, mais aussi aux besoins des compagnies étrangères qui transitent par le couloir européen n°8.

Pendant la période de transition pour la démocratisation économique et sociale du pays, des contacts se sont établis avec les organisations internationales lors de conférences, de réunions, de séminaires avec nombre d'autres pays d'Europe occidentale et orientale. Les missions effectuées en Albanie sur le thème des transports par la Banque mondiale, l'Union européenne, les pays européens comme l'Italie, les Pays-Bas, la Belgique, l'Autriche, la Grèce, ont ouvert des possibilités qui ont contribué à enrichir les connaissances dans ce domaine et ont permis de partager l'expérience acquise et d'élaborer de nouveaux concepts. Le lancement des programmes d'assistance technique appuyés par la Banque mondiale, les programmes

PHARE, l'Union européenne et l'expérience partagée avec des pays comme le Danemark et les Pays-Bas en matière de transports a apporté une aide précieuse pour définir et fixer la politique de transformation du secteur des transports maritime en Albanie.

La réforme économique des transports, menée parallèlement à celle des autres secteurs, porte essentiellement sur la libéralisation et la privatisation. Le rythme de développement accéléré de certains modes de transport va de pair avec celui d'autres branches et secteurs d'activité économique du pays. Le développement rapide des capacités de transport a créé des facilités et possibilités nouvelles, qui anticipent sur de nouveaux développements dans d'autres secteurs et répondent à la demande des citoyens désireux de pouvoir disposer de transports rapides, de qualité et efficaces.

Un travail analogue est en cours sur l'amélioration de la législation relative aux institutions et sur nombre de questions touchant à l'intégration dans les structures internationales et, en priorité, européennes.

5.2 La coopération en mer – un défis contre le trafic illégal

Le trafic illégal dans la mer, reste un grand défis pour l'Etat albanais.

La guerre contre ce trafic illégal a été un engagement permanent de tout gouvernement albanais pendant ces dernières années, mais que qu'a connu quand même, ses hauts et ses bas. Presque chaque fois que un gouvernement a marqué un succès au niveaux du blocage de cette activité illicite sur mer, un grand changements politique est arrivé, et l'activité a repris son cours. L'année dernière, le gouvernements actuel a réussi à bloquer presque complètement cette activité, en capturent et confisquant les bateaux et les canaux, en arrêtent les propriétaires et en ferment des chantiers de réparation et de maintenance de leur moyens. Mais l'engagement du gouvernement doit être permanent et cela demande en particulier la préparation et la modernisation de forces de police et de Gardes Côtes Albanaises. Le rôle des échanges et des accords avec les autres pays prend son importance.

Depuis des années des accords bilatéraux ont été conclus avec les gouvernement italien pour le contrôle sur les mers, sur la question des immigrés et des réfugiés maritimes. Un accord a ainsi été signé par l'Italie et les autorités albanaises visant à contrôler les ports et les côtes et à décourager l'immigration clandestine par voie maritime. Un échange de notes diplomatiques du mars 1997, a autorisé les navires de la marine italienne, la Guardia di Finanza et la Capitanerie di Porto à patrouiller dans les eaux internationales et territoriales avec deux officiers albanais à leur bord. D'autres ont suivis.

Aidé par les experts italiens l'Albanie a organisés ses forces de Gardes - Côtes. Ils ont institué une coopération très étroite avec le corps de Garde - Côtes Italiennes et d'autres pays méditerranéen avec lesquels ils ont signé de différents accords dans différentes domaines. Parmi eux la convention sur la détermination de la zone de recherches et de secours (SRR) dans laquelle les Etats pourront exercer les opérations sans être limités nécessairement aux propres eaux territoriales, cela pour fournir un juste service SAR. De là la nécessité de promouvoir les contacts nécessaires avec les pays côtiers du bassin Adriatique (le plus sensible pour la sécurité de la navigation).

Les pourparlers, conduits pendant plus de trois ans, ont vu leur conclusion dans la conférence de Ancona du mai 2000, avec la signature de treize mémorandums bilatéraux et multilatéraux de l'Albanie l'Italie, la Slovénie, la Croatie et la Grèce.

Un accord sur la recherche et secours en mer qui établisse entre autre les modalités pour favoriser l'échange d'informations, la coopération et la mise à disposition du personnel opérant de moyens navals et aéronavals entre signataires.

Un accord sur les traces de séparation de trafic et routes conseillées, qui a pour but la recherche d'un accord commun en la matière constitue une des lignes d'intervention les plus intéressantes pour une efficace surveillance du trafic maritime, afin de prévenir les accidents en mer et garantir la tutelle du monde marin.

L'adoption des tracés de séparation de la circulation maritime répond à deux précises exigences : d'une part régulariser la circulation maritime à l'entrée du Canal d'Otrante jusqu'au Golfe de Trieste, de façon à réduire de façon sensible la possibilité de sinistres dans cette mer étroite qu'est la mer Adriatique ; d'autre part éloigner le trafic et en particulier des produits dangereux et polluants des côtes. Les résultats joints prévoient donc le respect des intérêts directement liés, le développement du trafic et la tutelle de la sécurité de la navigation dans le bassin Adriatique.

Les accords sur le système obligatoire de monitoring naval ont comme objectif le monitoring des navires qui transportent des produits dangereux et polluants, aussi bien en colis qu'en vrac, sur la base des normes OMI susmentionnées et de la règle V.8.1 de la convention de Londres du 1^{er} novembre 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74). La nécessité de l'adoption de ce système découle de l'importance du volume du trafic (pétroliers et gaziers) enregistré dans la mer Adriatique, et des caractéristiques géographiques (bassin partiellement fermé) de la zone intéressée, caractérisée par des fonds peu profonds et une seule voie d'accès et, de surcroît, de réelles difficultés dans le rechange des eaux et des faibles distances entre les côtes opposées.

Pour diminuer l'éventualité de possibles accidents, on a fait en sorte d'identifier un système de monitoring dénommé « Adriatic Traffic », complémentaire aux schémas de séparation de circulation maritime. Le VTS (Vessel Traffic Service) est, comme on le sait, un système complexe de moyens d'individualisation de la position des unités navales de passage dans une zone de mer. Il assure : un système d'information aux navigateurs, un service d'assistance pour la navigation chaque fois qu'un navire se trouve en difficulté pour des circonstances géographiques ou météorologiques, ou encore en cas d'avarie ; un service de gestion du trafic qui pourvoie à la planification des mouvements des navires pour prévenir d'éventuelles congestions de la circulation maritime et situations de dangers potentiels.

Le projet en question est, sans aucuns doutes, le plus ambitieux parmi ceux mis en œuvre à Ancona : chaque pays développera son propre système VTS, en maintenant fermement toutefois les caractéristiques de compatibilité et d'interopérabilité avec les systèmes développés par les autres parties concernées, contribuant en cela même à la création d'une chaîne de systèmes VTS intégrés avec une couverture de l'entière aire maritime Adriatico - Ionienne.

L'Albanie a côtoyé aussi d'autres formes de coopération méditerranéenne comme pour l'occasion, le corps des Garde-Côtes Albanaises se sont ouvert pour être projetés vers une série d'activités qui impliquent les pays méditerranéens dans d'autres programmes de coopération dans le cadre de nécessités communes pour la sécurité de la navigation : le secteur, en pleine expansion, implique un engagement toujours plus grand du personnel et des moyens du Corps sous forme de coopération bilatérale et multilatérale.

Une Convention sur la lutte contre la criminalité internationale a eu pour résultat la mise en place sur l'île de Sazan d'un contingent italo-albanais pour lutter contre l'émigration clandestine. L'Albanie a réalisé avec l'Italie et Malte une collaboration amorcée par le Corps des Garde-Côtes qui prévoit de programmes dans le domaine de la protection civile et dans celui de la «sécurité non militaire » relative, entre autres, aux devoirs SAR, police maritime, surveillance de la pêche, télécommunications, antipollution et anti-immigration.

La réalité de la mer Méditerranée laisse entrevoir comment les dimensions socio-économiques des pays côtiers sont étroitement enlacées. L'expérience entreprise en mer Adriatique constitue un banc d'essai pour le développement des initiatives de coopération maritime entre les Etats. Le système permettra, en définitive, au Corps des Garde-Côtes de pays de la région gérer de façon constante l'évolution du trafic dans les aires qui présentent des facteurs majeurs de risques, permettant entre autres certaines applications secondaires de grand intérêt pour la sécurité (par exemple l'emploi du VTS pour la surveillance de la pêche, pour la prévention de la pollution, pour la planification des flux de transport dans les aires portuaires).

Voyant les moyens et les possibilités financières, les défis de la sécurité de la navigation et de la coopération méditerranéenne comportent pour l'Albanie l'adoption de responsabilités significatives, surtout dans le domaine régional, grâce à l'interaction avec les pays voisins sympathisants et avec les organisations spécialisées .

L'Albanie basé sur l'expérience de la coopération avec l'Italie, ne doit pas constituer dans ce domaine, un obstacle à la navigation pour qui traverse la Méditerranée, au contraire, elle doit représenter toujours plus – grâce à sa position géographique - un point d'agrégation des intérêts communs pour un usage pacifique des ressources maritimes.

L'Albanie doit augmenter et préparer les hommes des Garde-Côtes pour qu'ils continueront à s'engager dans cette direction. On est conscient que le développement de la circulation maritime dépend également du degré de sécurité que les différents pays sont en mesure de développer. L'augmentation du niveau de coopération dans la mer Méditerranée – grâce à des ententes bilatérales ou régionales, comme au cours de la conférence Ancona, ou autres formes plus appropriées – constitue un réel investissement pour un futur commun, comme préfiguré dans la géniale expression du stratège français, l'Amiral Caron, qui résume bien le but : « la mer unit plus qu'elle ne sépare, puisqu'elle offre au pays riverains, même le plus éloignés, une frontière commune »¹

¹ CARON François « Les enjeux des espaces océanique » Ens. Général, mod. Géopolitique, 2002-2003

CONCLUSION

Un de plus grand écrivain de la Renaissance nationale Albanaise, Naim Frasheri, pensait que parmi d'autres richesses, Dieu avait donné aux Albanais de vastes mers pour se relier au monde extérieur et en tirer richesses et amis. Or l'histoire n'a pas toujours joué un jeu juste avec le trésor naturel attribué aux albanais ; la mer, au lieu de le relier au monde extérieur et de lui apporter richesses et amis, a souvent servi à lui porter des occupants ou à faciliter l'exile loin de leur patrie.

L'Albanie a une position géographique d'importance stratégique dans la région de Balkans. Depuis l'Antiquité, toutes les routes commerciales qui reliaient l'Orient à l'Occident passaient par les Balkans. Dans ce carrefour incontournable, les intérêts des uns et des autres se recoupaient ou s'opposaient et dès qu'un différend d'ordre commercial survenait, il se réglait par les armes. Des vallées, routes historiques des invasions et des marchandises, forment les axes stratégiques suivies par les armées et les marchands passant aux Balkans et sur les territoires Albanaises. C'est là que se sont rencontrées les traditions du Moyen Age : le catholicisme romain, l'orthodoxie byzantine et l'islam sunnite. C'est là qu'on a vu l'empire ottoman partir en guerre contre les royaumes européens, l'empire austro-hongrois s'attaquer aux barons locaux, l'islam se heurter au christianisme, les catholiques s'opposer aux orthodoxes et ainsi de suite. Les Albanais se sont donc trouvés, bon gré, mal gré mêlés aux conflits de ces grandes puissances et en conséquence, dans leurs parcours historique, ils ont beaucoup plus souvent subi de défaites qu'ils n'ont remporté de victoires.

En raison de cette position géostratégique, les Albanais ont, à différentes époques, été considérés par les grandes puissances comme un peuple appelé à des rôles géopolitiques différents. C'est ainsi par exemple que jusqu'à la fin du moyen âge les Albanais furent considérés en Occident, comme une digue contre le déferlement de l'Islam. Comme, en quelques siècles plus tard, plus de la moitié d'entre eux avaient embrassé la foi musulmane, les Albanais furent regardés en orient comme une digue contre l'extension des intérêts des pays chrétiens dans les Balkans.

Plus tard, à une époque récente, comme ils vivaient dans des territoires importants sur le plan géopolitique et géostratégique, où s'entrecroisaient les intérêts de trois ensembles d'une grande force : l'Empire turc, la monarchie austro-hongroise et l'Empire russe, les puissances européennes attribuèrent aux Albanais de rôles qu'elles appuyèrent tantôt sur le plan religieux, tantôt sur un plan ethnique. L'Autriche-Hongrie, l'Italie et l'Allemagne espérèrent

ainsi, que les Albanais pourraient constituer une digue contre l'extension des Slaves du Sud, qui cherchaient une sortie sur la mer Adriatique, mais qu'on ne pouvait en réalité les arrêter, en premier lieu parce qu'ils étaient aidés par une puissance de l'importance, comme la Russie.

Plus tard encore, après la première Guerre mondiale, l'Angleterre et les Etats-Unis ont pu penser que l'Albanie jouerait le rôle de digue contre l'extension du communisme. Hélas, l'Albanie vécut le communisme le plus dur et plus particulier que tout le reste du monde. D'où le problème central de l'Albanie, dans la dernière décennie du XX siècle, est celui de la sortie du communisme. Le début de la transition, en retard sur les autres Etats d'Europe de l'Est, se manifesta en 1990 par la première vague d'émigration et par les premières concessions importantes d'un régime confronté à de graves difficultés économiques qui autorisa le pluripartisme.

Toutefois, la difficulté semble résider dans les problèmes que pose la reprise des contacts avec l'Europe d'un pays qui s'en était plus que d'autres isolé et différencié dans son organisation politique, économique et sociale. C'est en Albanie que le stalinisme dura le plus longtemps, sous la direction de Hoxha, lequel fit l'objet, jusqu'à sa mort en 1985, d'un culte de la personnalité qu'avait cessé en Union soviétique trente-cinq ans auparavant. L'Albanie est le seul Etat communiste européen à n'avoir pas connu la déstalinisation avant 1990.

A présent, la société albanaise commence à être toujours plus consciente pour le rôle à jouer dans le procès de la démocratisation. Ça arrive après le développement de contacts avec la société démocratique de l'Ouest. La stratégie des pays démocratiques commence à donner ses fruits. Elle consiste dans un premier temps : engager des réformes institutionnelles avec une pression pour la décentralisation du pouvoir centrale au profit de celui locale, et puis la nécessité absolue de réaliser des élections tout à fait libres.

La mobilisation des toutes les ressources pour l'augmentation de la production des biens matériels dans le pays et des exports à l'étranger donnera les fruits souhaités. Reprendre l'activité d'exploitation de mines et des minerais, l'action de revigorer les activités artisanales, investir sur le tourisme, stimuler toutes initiatives privées : se sont des démarches d'importance de tout gouvernement albanaise. La coopération économique régionale favorisera le développement des liens entre les pays de la région. Cela aboutira à l'intégration naturelle de l'Albanie à l'UE.

L'accès à la mer, largement favorisé par sa position géographique fait tout naturellement appel à une vocation maritime. Si l'Albanie n'y est pas encore entièrement

investie, ça s'explique par les raisons qu'on a prescrit tout au long de notre étude et en particulière de deux périodes d'isolement : l'occupation ottomane et la période du communisme avec toutes leurs effets pervers possibles.

Or, si actuellement 80% de les échanges se fait avec les pays de l'UE et notamment avec l'Italie et la Grèce, alors l'évidence de la nécessité absolue d'une marine marchande Albanaise est incontestable. Les voies, les modes et les moyens pourrait être différentes et l'objet d'études pour les spécialistes, mais l'Etat Albanais doit s'engager impérativement à une politique maritime, en profitant de l'expérience et la réussite des autres pays.

Basé sur la marine marchande existante, l'Etat Albanais pourrait appliquer une législation favorables et libérales aidant et stimulant les entrepreneurs à acheter or/ou prêter des navires des petite e moyenne taille, en investissant pour la modernisation des ports actuels, en attirant les investisseur étrangers et en montrant la volonté de l'ouverture vers les espaces océaniques. Dans une stratégie du développement d'une marine marchande il faut pas exclure les investissements pour la construction des téléphériques qui pourraient assurer l'acheminement des matières premières des zones d'extraction minière ou d'exploitation forestière vers leur destination finale. La position géographique du pays favorise beaucoup le développement de ce mode de transport en Albanie soit au Nord soit au Sud. On pourrait construire des téléphériques en commençant dès les hauts de montagnes, vers les ports principaux de Durres, Vlora, Shengin, où vers les lacs comme celui du Shkodra et la fleuve de Buna. Cela pas seulement pour le transport de minerais mais aussi pour le tourisme. Le transport interne à la mer et fluviale et le yachting pourrait être favorisé pour les activités touristiques.

Les relations de l'Albanie avec l'Occident seront privilégiées et ces relations seront cordiales et de nature coopérative. L'Albanie compte notamment sur de solides liens d'amitiés avec l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie et les Etats-Unis, dont la diaspora albanaise est forte de 600 000 membres, pour développer son potentiel humain et économique. Cela n'est pas sans signification. En effet, cela démontre le caractère tout européen que l'Albanie cherche à se donner.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES EN FRANÇAIS

- ~ ANCEL, Jacques, Peuples et nations des Balkans, Paris ; Edition C.T.H.S., 1992
- ~ BLANC A., Géographie des Balkans, PUF, Paris ; 1971.
- ~ BRADUEK Fernand, La méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, Paris ; A. Colin, 1949
- ~ CABANES Pierre (préface de KADARE Ismail), Albanie, le Pays des aigles, Edition Edisud, Aix-en-Provence, France ; 1994
- ~ CASTELLAN, Georges, Histoire des Balkans XIVE XXe siècle, Paris ; Fayard, 1991
- ~ CASTELLAN G., Histoire des Balkans, Edition augmentée, Fayard, Paris ; 1999.
- ~ COUTAU-BEGARIE Hervé, « Traité de Stratégie », 3^e édition, Paris ; Economica 2002.
- ~ CHAUPRADE A., Introduction à l'analyse géopolitique, Ellipses, Paris ; 1999.
- ~ DUCELLIER Alain éd., Les Chemins de l'exil. Bouleversements de l'Est européen et migrations vers l'ouest à la fin du Moyen Age, Paris ; Armand Colin, 1992.
- ~ FRASHERI Sami, Dhe Shkronje, Bucarest 1886 ; cité d'après Ceshtja Shqiptare, QOSJA R.
- ~ GARDE Paul, Les Balkans , Collection Dominos, Flammarion ; 1994
- ~ GIRAUD P.-N., Géopolitique des ressources minières, Economica, Paris ; 1983.
- ~ PREVELAKIS, Georges. Les Balkans. Cultures et géopolitique. Nathan ; 1994.
- ~ VERNIQUE C, « Géographique des transports maritimes ». Doin, Paris ; 1975
- ~ VIGARIE A., « Echanges et transports internationaux depuis 1945 », Sirey, Paris ; 1993.
- ~ L'Affrètement maritime, Collection maritime IETM ouvrage collectif de l'Institut d'Economie du Transport Maritime.

OUVRAGES EN ANGLAIS

- ~ LARRABEE F. Stephen, "Instability and Change in the Balkans", Survival, vol. 34, 1992.

ARTICLES DE REVUES EN FRANÇAIS

- ~ ADLER Aleksander, Le bloc-notes, Courrier international N° 435, Mars 1999
- ~ ANDERSSON Nil, Chaotique transition, article de presse, Le monde diplomatique Juin 2002
- ~ Avis du Comité Economique et Social sur le "Partenariat euro-méditerranéen- Bilan et perspectives après cinq ans" CES 1332 / 2001, Bruxelles ; Octobre 2001.
- ~ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, du 7 mars 2001 "renforcer la coopération euro-méditerranéenne dans les domaines du transport et de l'énergie".COM (2001) 126 final.
- ~ CABANES Pierre, « Apollonie et Epiadamne-Durrachion : épigraphie et histoire », in L'Illyrie méridionale et l'Epire dans l'Antiquité, II, Paris ; De Boccard, 1993
- ~ Déclaration de Barcelone, 27 - 28 Novembre 1995.
- ~ DELOIRE P. Vers l'Europe des 30. Le processus d'élargissement de l'Union européenne. Les Carrés Sup. Gualino éditeur.
- ~ *Géopolitique du trafic de drogue* ; article de presse, le courrier international N°443 Avril 1999
- ~ HARXHI Edith, An invitation to Albania, Edition Besa, Tirana, Albanie, Octobre 95
- ~ Amiral P. LACOSTE, éd. Jean-Claude Lattès Les mafias contre la démocratie, 1992
- ~ REUFER Xavier, Christophe CHICLET et GJELOSHAJ Kole, Centre de recherches sur les menaces criminelles (MCC), La Poudrière des Balkans, conférence octobre 2000.
- ~ DENIAUX Elizabeth, « L'Uomo et il mare nella civiltà occidentale » Genova ; 1992.
- ~ SCALAMBRINO Eugenio, « Tradizione e cultura tra gli Albanesi d'Italia », Politica internazionale, nr3, juillet-septembre 1994.
- ~ Korrieri, Le Couloir 8, Hebdomadaire albanaise, Tirane ; Novembre 2002
- ~ Shekulli, Le Port de Durres, Hebdomadaire albanaise, Tirane ; Décembre 2002.

ARTICLES DE REVUES EN ANGLAIS

- ~ BRAUCH, H-G ; MARQUINA, A; BIAD, A ; "Euro-Mediterranean partnership for the 21st Century", MacMillan Press Ltd, 2000.
- ~ ELEZI Mehmet, "A Creature Cannot Enjoy Health in Only Half Its Body", Bashkimi, 24 mai 1992, Daily Report, Eastern Europe,
- ~ Jane's intelligence review, , article de presse, Balkan gangs traffic , November 2002

SITES D'INTERNET

- ~ Commission européenne. Le processus de Barcelone. Cinq ans après. 1995-2000. Direction générale des relations extérieures. 2000. (site <http://europa.eu.int>)
- ~ Commission européenne. Réussir l'élargissement. Document de stratégie et rapport de la commission européenne sur les progrès réalisés par chacun des pays candidats sur la voie de l'adhésion. 2001. (site <http://europa.eu.int>)
- ~ L. Dubouis et al. Réflexions sur l'avenir de l'Europe et de l'Union Européenne. Contribution enregistrée dans le cadre du « Débat public sur l'avenir de l'Europe ». 19.11.2001. (site <http://europa.eu.int>)

EN ANGLAIS

- ~ Commission européenne. Enlargement of the European Union. An historic opportunity. (site <http://europa.eu.int>)

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
I. LA MER ET SES IMPACTS SUR LES ALBANAIS	3
CHAPITRE I : GEOGRAPHIE ET HISTOIRE	3
1.1 DONNEES GEOGRAPHIQUES.....	3
1.2 LES ROUTES ANCIENNES - TRACES DES NOUVELLES VOIES	4
1.3 L'IMPACT DE LA MER AU FIL D'HISTOIRE.	6
1.4 L'ANTIQUITE ET LE MOYEN AGE	6
1.5 LE REGNE OTTOMAN ET L'INDEPENDANCE	7
1.6 LA PREMIERE ET LA DEXIEME GUERRE MONDIALE	8
1.7 LA REPUBLIQUE ET LES RELATIONS AVEC LA YOUGOSLAVIE, LA RUSSIE ET LA CHINE	10
1.8 L' ISOLATION ET LE MOUVEMENT VERS LA DEMOCRATIE	11
II. LA MER, FACTEUR DU REDRESSEMENT ECOMIQUE ALBANAIS	13
CHAPITRE II : L' ISOLEMENT ET L'OUVERTURE	13
2.1 LA MER, QUELS RAPORTS?.....	13
2.2 L'ECONOMIE DURANT LE COMMUNISME.....	15
2.3 UN PAYS TOURNE VERS L'OCCIDENT	18
2.4 LES EMIGRATIONS	19
2.5 LE TRAFIC ET LA CRIMINALISATION	22
CHAPITRE III : UNE POLITIQUE MARITIME	26
3.1 QUEL OPTION POUR UNE MARINE MARCHANDE?.....	26
3.2 L'EXPERIENCE DE TRANSPORTS ET DE L'AFFRETEMENT	27
3.2.1 Le transport maritime ineternationale.....	28
3.2.2 Le cout de tranport.....	29
3.2.3 Le tranport maritime à la demande.....	30
3.2.4 Le transport maritime des lignes regulière.....	31
3.3 LE CONTRATS DE TRANSPORTS ET MODALITES DE L'AFFRETEMENT	33
3.3.1 Les regimes juridiques.....	35
3.4 L'EXEMPLE COREEN.....	38
3.4.1 Limportance et la comparaison des ports, la France et Corée du Sud.....	41
III. LA MER UN FACTEUR DU REDRESSEMENT ECONOMIQUE DU PAYS.....	45
CHAPITRE IV: L'INTEGRATION REGIONALE ET EURO-ATLANTIQUE.....	45
4.1 L'INTEGRATION EUROPEENE ET LA QUESTION ALBANAISE	45
4.2 L'INTEGRATION REGIONALE ET ATLANTIQUE.....	48
4.3 PRODUIRE ET EXPORTER, QUELLES RESSOURCES	52
4.4 L'ENERGIE, UN BESOIN VITALE POUR L'ECONOMIE ALBANAISE	54
4.5 LE TOURISME, UNE RESSOURCE IMPORTANTE	58
CHAPITRE V: LA MER - LA VOIE OUVERTE VERS L'EUROPE.....	60
5.1 LE TRANSPORT MARITIME, PERSPECTIVES	60
5.2 LA COOPERATION EN MER.....	65
CONCLUSION	69
BIBLIOGRAPHIE.....	72
TABLE DE MATIERES.....	75