

Thèse de Doctorat

NORA MAREÏ

*Mémoire présenté en vue de l'obtention
du grade de Docteur de l'Université de Nantes
Sous le label de l'Université Nantes Angers Le Mans*

Discipline : Géographie
Spécialités : Géographie des territoires, Géographie maritime
Laboratoire : LETG-Nantes Géolittomer UMR 6554-CNRS

Soutenue le 09 novembre 2012

École doctorale : DEGEST
Thèse N°

Le détroit de Gibraltar, Porte du Monde, Frontière de l'Europe

Analyse et perspectives de territorialité d'un espace de transit

JURY

Rapporteurs : **Mme Nacima Baron-Yellès**, Professeure des Universités, Université Paris-Est
M. Jean Debie, Professeur des Universités, Université Paris 1

Examineurs : **M. Benjamin Steck**, Professeur des Universités, Université du Havre
M. Jérôme Lombard, Chargé de recherche-HDR, IRD

Invité : **M. Paul Tourret**, Docteur en géographie, Directeur de l'ISEMAR

Directeur de Thèse : **M. Jacques Guillaume**, Professeur des Universités, Université de Nantes

UNIVERSITÉ DE NANTES
FACULTÉ DE LETTRES ET SCIENCES HUMAINES

ÉCOLE DOCTORALE DEGEST

Année 2012

N° attribué par la bibliothèque

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

LE DÉTROIT DE GIBRALTAR, PORTE DU MONDE, FRONTIÈRE DE L'EUROPE.

ANALYSE ET PERSPECTIVES DE TERRITORIALITÉ D'UN ESPACE DE TRANSIT

THÈSE DE DOCTORAT

DISCIPLINE : GÉOGRAPHIE

SPÉCIALITÉS : GÉOGRAPHIE DES TERRITOIRES, GÉOGRAPHIE MARITIME

Présentée et soutenue publiquement par

NORA MAREÏ

Le 09 novembre 2012, devant le jury ci-dessous

Rapporteurs :	Nacima Baron-Yellès, Professeure des Universités, Université Paris Est Jean Debrie, Professeur des Universités, Université Paris I
Examineurs :	Benjamin Steck, Professeur des Universités, Université du Havre Jérôme Lombard, Chargé de Recherche HDR, IRD
Invité :	Paul Tourret, Docteur en géographie, Directeur de l'ISEMAR
Directeur de thèse :	Jacques Guillaume, Professeur des Universités, Université de Nantes

AVANT PROPOS ET REMERCIEMENTS

À Issandre qui a animé mes journées et mes nuits de rédaction.

M'accorder un temps et quelques lignes pour remercier les nombreuses personnes qui m'ont aidée et accompagnée pendant ces cinq années signifient alors que le travail touche bientôt à sa fin. Ce n'était pourtant pas chose évidente.

Avec ce manuscrit, ce sont 12 années d'études qui s'achèvent. Après deux années de médecine, je décide sans trop de conviction, sauf celle que je voulais faire des sciences humaines, de me réorienter en géographie. Très vite, cette discipline qui m'apprend à ouvrir les yeux et à regarder autour de moi (les quartiers, les villes, les pays, le monde) me passionne. L'idée de continuer la géographie en faisant une thèse vient alors relativement vite et plus précisément lors d'un cours de Licence 3. Le professeur en face de moi est Jacques Guillaume. Il est l'excellent orateur d'un cours sur l'Amérique du Nord, de sa conquête par les Européens aux ressorts de sa puissance actuelle. Les liens qu'il établit entre histoire, géographie, économie, géostratégie des océans, des nations, *etc.* pour nous expliquer la construction d'un territoire sont étonnants et riches d'enseignements. Ce n'est pas seulement sa thésarde d'aujourd'hui qui le dit mais aussi les camarades de cette fameuse année de licence. Je décide alors à la fin d'un cours de lui parler de l'idée de poursuivre en Master recherche. Je lui dis que *je souhaiterais travailler sur un espace géostratégique*. Si mes souvenirs sont bons, en lui disant cela, je pensais à la mer du Nord. Il me propose les détroits Danois, puis le détroit du Pas de Calais, celui de Gibraltar, et enfin le canal de Suez. J'esquisse un *oui* face à la proposition sur Suez. Ce mémoire de master 1, associé à des cours sur le transport maritime donnés par un certain Jacques Marcadon, me font aimer une discipline que je découvre tout en effectuant mes premiers pas de chercheuse, la géographie maritime et portuaire. Nous poursuivons en Master 2 par un regard croisé entre le canal de Suez et le détroit de Gibraltar. Ce dernier s'impose très vite pour un sujet de thèse. Commence alors une collaboration riche et passionnante avec Jacques Guillaume que je remercie vivement pour sa direction et surtout pour la confiance qu'il a mise en moi, ses conseils avisés et ses encouragements qui m'ont poussée à aller au bout de ce travail.

Je tiens à remercier Nacima Baron-Yellès et Jean Debrie pour avoir accepté de pré-rapporter sur cette thèse ainsi que Benjamin Steck, Jérôme Lombard et Paul Turret pour leur participation à l'évaluation du travail et au jury.

Mes sincères remerciements vont également aux membres de Géolittomer, en particulier à ses directeurs successifs, Loïc Ménanteau et Denis Mercier, pour leur accueil au laboratoire. Grâce à leur soutien, j'ai pu présenter mes recherches lors de nombreux colloques, à Brest, à Paris, à Lille, au Havre, à Nîmes, à Bruxelles et même à Cuba ! Préparer un colloque et y aller coupe la routine de la thèse et chaque colloque m'a aidé à avancer dans la réflexion.

Parmi les membres de Géolittomer, je remercie plus particulièrement Loïc Ménanteau pour l'ensemble des travaux que nous avons effectué ensemble (colloques et posters) ainsi que pour son soutien auprès de la Casa Velázquez me permettant ainsi d'obtenir en 2008 une bourse de cette prestigieuse institution. Mes pensées vont également à Gile Gorsse pour son efficacité dans la gestion administrative et Laurent Pourinet pour son œil avisé sur ma cartographie. Les amis thésards et thésardes ne sont pas oubliés. Une pensée particulière va aux filles, Helen, Anne-so, Claire et Céline, pour leurs conseils "d'anciennes" et leur soutien.

Je remercie aussi l'Igarun d'avoir eu confiance en moi en m'offrant mes premiers pas d'enseignante, en occupant successivement les postes de tuteur, moniteur et ATER. Ce fut une excellente formation.

Je n'oublie pas l'ensemble des personnes rencontrées sur le terrain : Beatriz Poncela Diaz de la *biblioteca del Estrecho*, Javier Blanquez Fillol et Francisco J. de los Santos Ramos de l'autorité portuaire de la baie d'Algeciras, Idriss Aarabi de l'agence spéciale Tanger-Med, Antonio Munoz Secilla de l'association Ecologistas en Accion, Tito Whiley et Pierre Fayaud, ancien et actuel consuls de France à Gibraltar, Luisa Maria Tojar Guerrero de l'association Fadaiat, Cristina de la fundacion dos orillas. Je les remercie pour leur accueil et les longues discussions sur le détroit de Gibraltar. L'équipe de l'ISEMAR est également à remercier en ce sens, en particulier Paul Turret et Romuald Lacoste avec qui j'ai fait mes premiers pas de géographe sur le terrain à l'occasion du colloque de l'IMTM qui a eu lieu en 2008 à Tanger. Mes pensées vont également à tous ceux qui ont bien voulu se prêter à l'exercice de la carte mentale ou celui du récit de vie.

Je tiens également à remercier Sébastien Sindeu pour les belles transitions photographiques tirées de son travail de photographe sur les détroits.

Merci aussi à mes proches, les Mareï, les Valier-Brasier, les Hostiou, Claire, Hadrien pour leur soutien et tous les bons moments partagés ces dernières années. Une pensée toute particulière va à mon père qui serait sans doute fier de voir sa fille soutenir, à son tour, un doctorat.

Enfin, si ma première pensée est allée à mon fils, ma dernière va à Tony pour son soutien inépuisable et son aide inestimable dans la mise en page de ce manuscrit. Nos discussions d'apprentis chercheurs nous ont même conduits à faire des parallèles entre physique et géographie ! Il n'est ainsi pas excessif de dire que ce travail de thèse s'est achevé en famille.

SOMMAIRE

Avant-propos et remerciements	I
Sommaire	V
Liste des abréviations et des acronymes	VII
Introduction générale	1
Partie I : La complexité d'un espace terraqué	15
Chapitre 1 État des lieux de l'occupation littorale du détroit de Gibraltar	23
Chapitre 2 Des enjeux géopolitiques d'échelles multiples	43
Chapitre 3 Un cadre naturel contraignant	63
Partie II : Des goulets d'étranglement au service de la mondialisation	89
Chapitre 4 L'océan global et l'axe maritime est-ouest	97
Chapitre 5 Trois méditerranées et quatre grands passages interocéaniques	125
Chapitre 6 Vers la création d'une plaque tournante de la route maritime est-ouest	155
Partie III : Traverser le détroit	183
Chapitre 7 Le détroit dans la logique de l'entre-deux terres	193
Chapitre 8 D'une rive à l'autre, les réseaux qui ouvrent	209
Chapitre 9 Les frontières qui ferment	241
Partie IV : L'intégration régionale des espaces terraqués	269
Chapitre 10 Évaluation des risques de rupture spatiale	277
Chapitre 11 L'intégration territoriale : une réponse aux risques ?	301
Chapitre 12 Les trajectoires territoriales du détroit de Gibraltar	325
Conclusion générale	337
Références	347
Annexes	373
Liste des figures	395
Liste des photographies	399
Liste des tableaux	401
Liste des encadrés	403
Table des matières	412

LISTE DES ACRONYMES ET DES ABRÉVIATIONS

A→C	Définitions
ACERINOX	<i>Compañía española para la fabricación de Acero Inoxidable</i>
ANP	Agence nationale des ports
APBA	<i>Autoridad portuaria de la bahía de Algeciras</i>
APDHA	<i>Asociación pro derechos humanos de Andalucía</i>
APDN	Agence pour la promotion et le développement du Nord
APPA	<i>Agencia pública de puertos de Andalucía</i>
ARFE	Association des régions frontalières d'Europe
ASEAN	<i>Association of southeast asian nations</i>
BIT	Bureau international du travail
CA	<i>Comunidad autónoma</i>
CAMIS	<i>Channel arc Manche integrated strategy</i>
CECA	Communauté européenne du charbon et de l'acier
CEDEAO	Communauté économique pour le développement des États de l'Afrique de l'Ouest
CEE	Communauté économique européenne
CEPOL	Collège européen de police
CEPSA	<i>Compañía española de petróleos</i>
CHTC	Capacité hebdomadaire de transport conteneurisé
CICTA	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique
CMB	Convention de Montego Bay
CMP	<i>Copenhagen-Malmö port</i>
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COLREG	Collision-régulation
CoMaNav	Compagnie marocaine de navigation
con-ro	Roulier transportant des conteneurs
CoTuNav	Compagnie tunisienne de navigation
CRI	Centre régional d'investissement
CRPM	Conférence des régions périphériques maritimes

D→O	Définitions
DIPP	Division internationale des processus de production
DST	Dispositif de séparation du trafic
ECT	<i>European combined transport</i>
EMDI	<i>Espace Manche development initiative</i>
ESA	<i>European space agency</i>
EUROPOL	Office européenne de police
EVP	Équivalent vingt pieds
FAO	<i>Food and Agriculture Organization</i>
FEDER	Fonds européen de développement régional
FRONTEX	Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne
GNL	Gaz naturel liquéfié
GATT	<i>General agreement on tariffs and trade</i>
IDE	Investissement direct étranger
IDH	Indice de développement humain
ISEMAR	Institut supérieur d'économie maritime
ITF	<i>International transport workers' federation</i>
LIC	<i>Lugar de Interés Comunitario</i>
lo-lo	<i>Lift-on lift-off</i>
MaB	<i>Man and biosphere</i>
MRE	Marocain résidant à l'étranger
NASA	<i>National aeronautics and space administration</i>
NGV	Navire à grande vitesse
NTIC	Nouvelles technologies de l'informatique et de la communication
NUTS	Nomenclature d'unités territoriales statistiques
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ODEP	Office d'exploitation des ports
OGD	Observatoire géopolitique des drogues
OICS	Organe international de contrôle des stupéfiants
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
OMT	Organisation mondiale du tourisme
ONCF	Office national des chemins de fer
ONU	Organisation des Nations Unies
ONUDC	Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique Nord

P→S	Définitions
PAC	Politique agricole commune
PCA	<i>Panama canal authority</i>
PEV	Politique européenne de voisinage
PGOU	<i>Plan General de Ordenacion Urbana</i>
PIB	Produit intérieur brut
PLU	Plan local d'urbanisme
PNE	<i>Parque Natural del Estrecho</i>
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PRC	Politique régionale communautaire
PSA	<i>Port of Singapour authority</i>
RABIT	<i>Rapid border intervention teams</i>
RBIM	Réserve de biosphère intercontinentale de la Méditerranée
RENPA	<i>Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucia</i>
RIF	Registre international français
ro-ro	<i>Roll-on roll-off</i>
ro-pax	Roulier transportant des passagers
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport
SAPT	Société d'aménagement du port de Tanger
SCA	<i>Suez canal authority</i>
SCCT	<i>Suez canal container terminal</i>
SDAU	Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme
SDEC	Schéma de développement de l'espace communautaire
SECEG	<i>Sociedad de Estudios para la Comunicación fija à través del Estrecho de Gibraltar</i>
SHOM	Service hydrographique et océanographique de la marine
SIBE	Site d'intérêt biologique et écologique
SIS	Système d'information Schengen
SIVE	<i>Sistema integrado de vigilancia exterior</i>
SNAT	Schéma national de l'aménagement du territoire
SNCM	Société nationale maritime Corse Méditerranée
SNED	Société nationale d'études du détroit
SODEP	Société d'exploitation des ports
SOMACA	Société marocaine de construction automobile
SRAT	Schéma régional d'aménagement du territoire

T→Z	Définitions
TFZ	<i>Tanger Free Zone</i>
TIR	Trafic international roulier
tjb	Tonne de jauge brut
TMPA	<i>Tangier-Mediterranean port authority</i>
TMSA	<i>Tangier-Mediterranean special agency</i>
TOM	Territoire d'outre mer
tpl	Tonnes de port en lourd
TTI-A	<i>Total terminal international Algeciras</i>
UE	Union européenne
ULCC	<i>Ultra large crude carrier</i>
UNESCO	<i>United Nations Educational Scientific and Cultural Organization</i>
UNHCR	<i>United Nations High Commissioner for Refugees</i>
URSS	Union des Républiques Socialistes Soviétiques
VLCC	<i>Very large crude carrier</i>
ZAL	Zone d'activité logistique
ZEE	Zone économique exclusive
ZEPA	<i>Zona Especial de Protección de Aves</i>
ZES	Zone économique spéciale
ZIP	Zone industriallo-portuaire
ZPP	Zone de protection de la pêche
ZSD	Zone spéciale de développement

Introduction générale

Ces nuages de mots-clefs ont été réalisés après le dépouillement de 50 cartes mentales d'étudiants en histoire ou en géographie (Licence) de l'université de Nantes. L'exercice de la carte mentale en 4 étapes (1-Dessiner le détroit de Gibraltar 2-Réfléchir à une liste de termes qui se rapporte au détroit 3-Les ordonner dans un arbre thématique 4-A partir de la première carte, réaliser une carte thématique) a été réalisé en accroche de séances de TD en géographie économique sur le transport maritime et les détroits internationaux. Les étudiants n'étaient donc pas influencés par un cours sur ces questions avant de réaliser les cartes. Plus le mot est gros, plus il a une occurrence forte dans les cartes mentales (par exemple, échanges commerciaux apparaît 48 fois et convoitise 1 fois).

Aborder le détroit de Gibraltar par la réalisation d'une carte mentale consiste à transposer sur le papier les idées établies et les manières de percevoir cet espace. Celui qui réalise une carte mentale fait appel à sa mémoire des lieux, mémoire construite par les voyages, les lectures, les médias. Dans les nuages de mots-clefs de la figure Intro.1, le détroit de Gibraltar apparaît comme un espace indéniablement connu et chargé d'imposantes réalités contemporaines : immigration clandestine, camps de rétention, chocs des cultures, tensions politiques, mondialisation, *etc.* L'espace en question demeure depuis toujours sous le regard du Monde. Des colonnes d'Hercule au mur anti-immigration de Ceuta, du *monte Calpe* des Grecs au *djebel Tarik* des Arabes, de la *reconquista* à la colonisation, de la route Impériale des Indes à celle de l'or noir, de multiples influences ont marqué le détroit. Elles laissent des signes encore visibles et bâtissent au fil des siècles un espace terraqué plus ou moins solide.

La première caractéristique du détroit est cet "*aspect terraqué*", l'élevant au "*statut d'interface*" (Segaud, 2002). L'interaction et l'enchevêtrement de la terre (*terra*) et de l'eau (*aqua*) donne au détroit une dimension géographique singulière puisque les dynamiques de la mer et de la terre s'y rencontrent ainsi que celles du contact entre les deux éléments. La relation entre les littoraux qui se font face est alors primordiale car elle influence la qualité de l'interface c'est-à-dire la nature et l'intensité des échanges. Parfois, presque rien ne passe d'une rive à l'autre et le détroit peut alors faire figure de **barrière**, mais plus souvent, il existe des liens historiques ou culturels autorisant un fonctionnement synaptique (Brunet et Dollfus, 1990). Ces liens transversaux prennent aujourd'hui de plus en plus d'importance dans une logique de régionalisation de l'espace monde (Dollfus, 1994). Les facteurs du contact dans le fonctionnement de l'interface deviennent alors primordiaux.

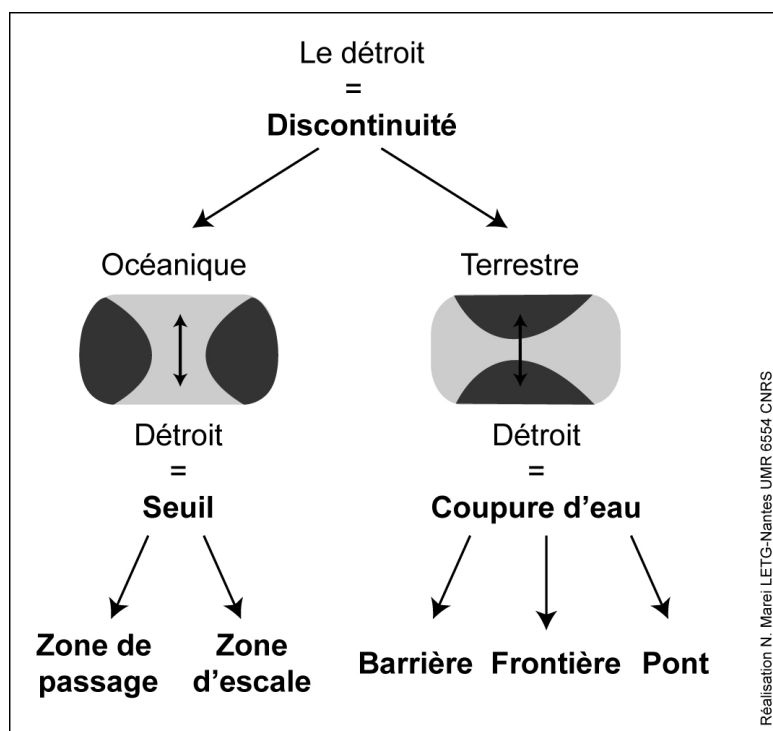


Figure Intro.2 – Le détroit, une discontinuité multi-forme.

Néanmoins, qu'il soit observé de la terre ou depuis la mer, le détroit demeure une **discontinuité**, deuxième caractère physiographique d'importance. Entre deux terres, il est une **coupure** franche alors qu'entre-deux mers, sa forme resserrée en fait une zone de contrôle et de ralentissement de la navigation.

Cette discontinuité océanique, ce **seuil**, est d'importance capitale puisqu'il oriente les routes maritimes et donc les échanges internationaux car plus de 80% du fret mondial est transporté par mer (CNUCED, 2011). Le lien d'un océan à l'autre établi par les détroits est donc stratégique. Depuis le percement du canal de Suez en 1869, le détroit de Gibraltar devient une voie interocéanique majeure et donc un point "d'agglomération des flottes marchandes" (Vigarié, 1995). Si le terme *échanges commerciaux* a une forte occurrence dans les cartes mentales des étudiants, les modalités de ces échanges sont peu visibles et donc peu connues. Pourtant, le détroit de Gibraltar apparaît aujourd'hui comme un espace laboratoire pour étudier la mondialisation des échanges et ses effets sur les territoires. Ce constat permet de formuler la problématique générale de cette thèse :

Le fait d'être indubitablement un espace connecté au Monde influence la répartition des hommes et des activités sur les rivages du détroit de Gibraltar. Dans ce contexte, quelles sont les modalités d'insertion du détroit de Gibraltar dans la mondialisation contemporaine ? Cette mondialisation parcourt-elle le détroit sans se soucier des aspérités ou rugosités territoriales ou bien s'adapte-t-elle à l'assise géographique du territoire en question ? Dans une perspective de développement, la mondialisation vivifie-t-elle les lieux ou complexifie-t-elle leur évolution ?

A. Position de recherche

Les détroits, de nouveaux territoires

En 1980 est publié un ouvrage intitulé *The Strait of Gibraltar and the Mediterranean*, quatrième opus d'une série d'études sur les détroits internationaux du *Center for study of Marine Policy* de l'université du Delaware (Truver, 1980). En parallèle des discussions qui conduiront à la signature de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer en 1982, cette collection sur les détroits offre un aperçu géopolitique et juridique sur une des questions les plus controversées du droit de la mer. Du premier volume sur le passage arctique du Nord-est au douzième sur le détroit de Torres, en passant par les détroits de Malacca, d'Hormuz ou du Pas-de-Calais, ces ouvrages offrent une source de savoirs rares sur ces espaces peu étudiés dans la littérature.

Les travaux de géographie des territoires sur les détroits sont récents et variés. Ils embrassent de vastes pans de la géographie, des transports maritimes à la problématique frontalière, en passant par la géopolitique ou la géographie économique. Vincent Herbert, avec sa thèse soutenue en 1999 sur *La circulation maritime dans le détroit de Malacca et ses effets sur la côte occidentale de la péninsule malaise*, est un des premiers à envisager l'étude d'un détroit par une approche globale. Nathalie Fau (2003; 2004; 2010) lui emboîte le pas et met l'accent sur les relations transnationales à travers ce détroit majeur du Sud-est asiatique. Le détroit du Pas de Calais et par extension l'espace transmanche intéressent en particulier les chercheurs de l'université de la côte d'Opale réunis autour d'un "groupe de recherche DETROIT" (Duhamel et Herbert, 2006; Herbert et Picouët, 2002). Des détroits d'importance plus régionale comme les Dardanelles et le Bosphore (Bazin et Pérouse, 2004) et les détroits danois (Marcadon, 2004) ont également suscité l'attention des géographes.

Enfin, la publication dans trois revues différentes de numéros spéciaux sur les détroits est à souligner. Le premier sous la direction de Vincent Herbert et Patrick Picouët (2002) est publié dans *Hommes et Terres de Nord*. Il fait état des travaux du "groupe de recherche DETROIT" et met en exergue la dimension transverse et territoriale dans les cas d'étude abordés. À l'inverse, dans les deux autres numéros (*Etudes Internationales* sous la direction de Frédéric Lasserre et Claude Comtois, 2003 et *Cahiers de Géographie du Québec* sous la direction de F. Lasserre, 2004), c'est la fonction de "porte océane" (Lasserre, 2003) et le rôle des détroits dans l'économie maritime mondialisée qui sont davantage étudiés. L'originalité de la seconde approche est d'intégrer à l'étude des détroits celle des canaux interocéaniques (Suez et Panama) considérés comme des détroits artificiels. Canaux et détroits sont ainsi étudiés conjointement dans leur fonction de passage obligé, de "chokepoints" (Rodrigue, 2004) des routes maritimes commerciales.

La variété des champs abordés et des échelles d'étude prises en considération donnent une portée heuristique aux études sur les détroits puisque ces dernières débordent largement d'une géographie régionale des lieux interrogés. L'originalité de ces travaux est révélée par l'approche globale de ces espaces terraqués, considérés comme "de nouveaux territoires" (Picouët et Renard, 2002), "susceptibles de devenir des espaces laboratoires" (Segaud, 2002). Étudier le détroit comme un territoire à part entière ouvre alors le champ des possibles en ce qui concerne l'analyse géographique. Le présent travail s'inscrit dans cette lignée de recherches sur les détroits et y apporte une contribution presque inédite sur le détroit de Gibraltar.

Du transport maritime mondial aux réseaux maritimes mondialisés

Que ce soit dans sa dimension ponctuelle (les ports du détroit) ou surfacique (l'ensemble de l'espace terraqué), le détroit de Gibraltar est un "lieu de transport" (Lombard et Steck, 2004). Transit, réception, distribution des flux sont permis sur le détroit de Gibraltar qu'ils s'agissent de circulations marchandes ou de transports de voyageurs. Ce détroit est un véritable carrefour maritime sur lequel porte-conteneurs et vraquiers croisent sans arrêt les ferries de voyageurs (plus de 90 000 navires y passent tous les ans). Il est ponctué de ports au service de ces circulations : Algeciras, Gibraltar, Tanger et Ceuta.

La géographie maritime et portuaire est alors tout naturellement un champ d'ancrage majeur de cette étude sur le détroit de Gibraltar. Ce domaine de la recherche géographique est relativement contemporain. Il est initié par les travaux d'André Vigarié (1964; 1979), fondateur d'une école française et européenne de géographie maritime. Il définit notamment le triptyque portuaire (le port, l'avant-pays, l'arrière-pays) dont les composantes et les articulations sont approfondies par ses successeurs (Charlier, 1981; Marcadon, 1988; Guillaume, 1994).

Ces derniers s'intéresseront ensuite, dans la lignée d'André Siegfried (1948), aux passages stratégiques de la géographie des circulations maritimes, les détroits et les canaux interocéaniques. Siegfried les a considérés comme "des feuilles de températures de la planète". Vigarié (1990; 1995) a souligné leur dimension géostratégique et leur importance pour les flux marchands. Jacques Marcadon (1999) a décrypté les enjeux économiques et stratégiques de ces "pertuis maritimes". Jacques Charlier (1990) et Jacques Guillaume (1999) se sont intéressés plus précisément au canal de Suez, relevant

pour le premier, ses *"étonnantes facultés d'adaptation aux mutations techniques et à la géographie changeante du commerce international"* et pour le second, sa participation à *"tous les événements majeurs de la vie maritime. Sans être responsable des innovations, il les a accélérées et imposées"*. L'innovation en question étant la conteneurisation, Charlier a consacré les porte-conteneurs comme les *"nouveaux rois de Suez"*. Ces espaces terraqués, qu'ils s'agissent des détroits ou des canaux, abritent désormais des ports d'envergure internationale de part leur trafic et surtout de part leur ancrage à un réseau mondialisé d'échanges.

Ce dernier point mène à un nouveau terrain d'investigations en géographie maritime et portuaire concernant les acteurs de l'environnement portuaire (manutentionnaires, armateurs, opérateurs) et leurs stratégies d'implantation (Frémont et Soppé, 2004; Debie et Gouvelal, 2006; Frémont, 2007; Lavaud-Letilleul, 2008). Ces études font basculer les approches maritimo-portuaires dans le champ de l'économie et des réseaux internationaux. C'est le tournant conteneurisé des transports maritimes qui scellera cette interdépendance croissante avec la mondialisation économique. Dans ce contexte de restructuration des transports maritimes autorisé par la conteneurisation, le port, élément structurant du triptyque portuaire, est relégué au niveau de *"pawns in the game"*, un pion sur une scène internationale orchestrée par des opérateurs d'envergure mondiale et privilégiant un fonctionnement réticulé (Slack, 1993). Les relations port-arrière-pays et port-avant-pays sont alors modifiées dans un contexte d'émergence de chaînes logistiques mondialisées et complexes ébranlant les manières traditionnelles d'appréhender la géographie portuaire (Wang *et al.*, 2007).

Le système en *hub and spokes* qui a présidé d'abord à l'organisation des réseaux aériens est devenu également une norme de fonctionnement dans le domaine maritime (O'Kelly et Miller, 1994). Cette nouvelle façon de circuler, dont l'objectif est de rationaliser les temps et les parcours, met le port au service du réseau et *"introduit une totale distorsion entre la desserte des territoires et les champs de circulation"* (Guillaume, 2002). Les *hubs* deviennent une catégorie de port sans arrière-pays mais avec un avant-pays qui peut être mondial. Paradoxalement, en entérinant la dé-spatialisation portuaire et sa *"terminalisation"* (Slack, 2007), cette *"géographie du hub"* renouvelle la problématique spatiale et donc celle du développement territorial dans les analyses maritimes (Debie, 2010).

L'exemple du projet Tanger-Med, étudié dans cette thèse, permet d'illustrer cette problématique. Avant même la fin de sa construction, le nouveau port marocain est inséré dans les réseaux des plus grands opérateurs mondiaux. Il est également pris en main par une agence publique chargée d'accompagner le projet en particulier dans sa composante territoriale puisque le port est construit dans une région aux besoins immenses en termes de développement. Mais les choix établis pour parvenir à l'ancrage territorial suivent des logiques dépendantes d'une autre réticulation internationale, celle des firmes, à travers les processus de division internationale des processus de production (DIPP). Sur l'autre rive du détroit, la problématique de l'ancrage à l'*hinterland* du port d'Algeciras se pose également mais les Espagnols misent plutôt sur la logistique pour re-spatialiser le premier port du pays. La problématique territoriale qui se pose aujourd'hui avec acuité autour de ces ports de générations différentes montre les limites des logiques de développement d'inspiration exclusivement économique et mondiale.

Dans ce riche champ de recherche de la géographie maritime et portuaire, la contribution de cette thèse est hybride à la fois dans les thématiques abordées et dans les méthodes employées. Par l'intérêt porté aux passages interocéaniques, le travail s'ancre dans une approche régionale traditionnelle tout en

s'ouvrant aux problématiques récentes de l'évolution des formes des réseaux, au débat réseau-territoire, aux questions de régionalisation portuaire et aux analyses inspirées de la topologie.

Frontières et mobilités

Dans le dessein d'appréhender le territoire étudié dans sa globalité, la dimension nord-sud du détroit (ou transverse) a autant d'importance que sa dimension est-ouest (ou longitudinale). Cette réorientation du regard sur le détroit fait basculer l'étude dans un champ de recherche, encore une fois très riche et très vaste, celui des frontières et des mobilités.

La frontière connaît une existence substantielle depuis la phase contemporaine d'accélération de la mondialisation. Si par certains aspects, cette dernière crée un monde sans frontière permis par exemple par les nouvelles technologies de l'informatique et de la communication, par d'autres, elle renforce les frontières existantes et en crée même de nouvelles (Foucher, 2007, 2010). Barrière, interface ou centre d'une nouvelle territorialité, les fonctions des frontières évoluent au gré des évolutions politiques et sociales du monde. La frontière est ainsi un objet de recherche éminemment géopolitique. L'étude des effets spatiaux et des fonctions des frontières se développent dans le domaine de la géographie humaine tout au long du XX^e siècle (Ancel, 1938; Guichonnet et Raffestin, 1974; Foucher, 1986).

Le détroit de Gibraltar est une frontière particulière à double titre puisque c'est tout d'abord "*un espace frontalier terraqué*" (Renard, 2003) et ensuite une frontière extérieure de l'Union européenne (Anderson et Bort, 2001). Cette frontière possède une certaine épaisseur du fait de sa physiologie (elle n'est pas une ligne mais un espace) et du fait de sa fonction de barrière de l'Europe qui implique une matérialisation lourde de cette limite. Étudier cette frontière consiste à questionner la matérialité des processus d'échange sur cette dernière en considérant les types d'échanges, les infrastructures et l'environnement des échanges. Il s'agit alors d'évaluer les moyens du mouvement et de la mobilité sur cet espace terraqué, mouvement impliquant d'emblée une rupture de charge et un changement de moyens de transport pour traverser la coupure d'eau.

En tant que passage obligé du champ circulatoire et migratoire entre l'Europe et l'Afrique, le détroit de Gibraltar est un lieu privilégié d'observation des mobilités entre ces deux continents. À l'heure de "*la planète nomade*" (Knafo, 1998), le terme de mobilité est employé ici au sens large et souvent comme synonyme de circulation même si ce dernier est plutôt utilisé pour qualifier le mouvement des marchandises et le premier celui des hommes.

Hommes et marchandises traversent quotidiennement cet espace terraqué frontalier à bords de ferries et ce passage, objet de la présente étude, est révélateur d'un paradigme de l'époque contemporaine qui se résume dans l'opposition **fluidité des flux marchands** *versus* **rigidité des flux humains**. Deux grands types de circulation coexistent aujourd'hui sur le détroit de Gibraltar :

- Celle des marchandises, dont la logique est-ouest et réticulée vient d'être évoquée, mais elle n'est pas la seule ; le détroit est traversé par un flux de marchandises véhiculé entre l'Europe et l'Afrique à travers les réseaux du transport international routier.
- Celle des hommes, fruit d'une mobilité historique à travers ce détroit et qui s'est accélérée depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Cette dernière d'essence migratoire a pris différentes

formes en moins d'un demi-siècle : de l'immigration de travail à la clandestinité en passant par la mobilité saisonnière.

Le phénomène des mobilités saisonnières à travers le détroit de Gibraltar fournit un exemple d'une migration transnationale originale, celle des Marocains résidant en Europe (MRE), qui se retrouvent une fois par an sur les routes d'"*un parcours de retour*" qui les mènent à traverser le détroit de Gibraltar (Gauthier, 1993). Cette mobilité estivale de grande ampleur mobilise un certain nombre de moyens pour assurer sa fluidité et laisse émerger une économie légale du migrant qui profite en particulier à ceux qui organisent la traversée intercontinentale, les opérateurs maritimes.

Les études relatives aux migrations internationales sont nombreuses et ce n'est pas le propos ici d'étudier le parcours migratoire d'une communauté. L'attention est portée sur un maillon de ce parcours, la traversée du détroit, et les dynamiques qui en ressortent. Le travail s'apparente plus à ceux de Laurent Faret (2004) ou Stéphane de Tapia (1996; 2004) sur l'économie des transports engendrée par les pratiques de mobilité des Mexicains vivant aux Etats-Unis pour le premier ou des Turcs vivant en Allemagne pour le second. Ces pratiques sont intéressantes car elle suggère l'existence d'un rapport différent au territoire comme celui du phénomène de multi-résidences, qui se pense à l'international, grâce entre autre à une démocratisation des moyens de voyager.

L'association des interrogations sur la mobilité à celle sur le détroit-frontière a permis d'élargir le champ de la réflexion à une notion qui reste encore peu étudiée en géographie, **l'interface** et en particulier l'interface terre-mer. Des recherches considérant l'interface comme "*un espace socio-spatial en soi*" émergent depuis peu (Lampin-Maillet *et al.*, 2010; Groupe de recherches Interfaces, 2008). Ces derniers définissent l'interface comme "*un objet géographique qui naît de la discontinuité et/ou établi sur celle-ci*" et mettent en avant les potentialités du concept d'interface dans les analyses sur les espaces considérés comme périphériques ou marginaux. Dans la *Géographie des interfaces*, Corinne Lampin-Maillet *et al.* (2010) proposent une grille de lecture qualitative des interfaces (identification, fonction) afin d'évaluer, par l'intermédiaire d'un degré d'interfacité, "*la puissance*" de l'interface. L'étude des détroits, interface terre-mer-terre, paraît alors fournir une contribution significative à cette géographie des interfaces. En empruntant quelques notions aux physiciens, qualité de l'interface, épaisseur, élasticité, le présent travail propose une formalisation simple de l'interface terre-mer et de ses évolutions possibles.

Mondialisation et développement des territoires

La différenciation accrue du monde, caractéristique majeure de la mondialisation selon Olivier Dollfus (1997), crée des gradients qui sont à la source des échanges marchands et des déplacements humains mais également des flux d'investissement ou de la mobilité des firmes. Ces dernières deviennent des multinationales et des entreprises "*nomades*" (Colletis *et al.*, 1997), se déplaçant d'un lieu à un autre au gré des opportunités, au sein d'"*un marché des territoires*" (Zimmermann, 1998), bousculant ainsi la composition des lieux de départ et d'accueil.

Se met alors en place une relation firme/territoire dictée par l'économie de marché et pensée à l'échelle globale. L'entreprise, acteur traditionnel du développement des territoires, en devenant nomade fragilise les territoires placés dans une situation de dépendance (emplois, commerces, services,

etc.). Au niveau local, vont alors s'opposer deux dynamiques de développement, celles basées sur l'attractivité des firmes en quête de sites et donc fortement dépendantes d'intérêts externes au territoire, et celles misant sur les potentiels locaux et les processus endogènes. Cette opposition entre nomadisme et ancrage territorial des activités industrielles au sens large devient une composante essentielle de la réflexion sur le développement des territoires dans l'ensemble des pays du globe.

Les concepts du développement régional – les pôles de croissance (Perroux, 1991), les districts industriels (Becattini, 1979), les systèmes industriels locaux (Colletis *et al.*, 1990), les *clusters* (Porter, 1998), les pôles de compétitivités (Jacquet et Darmon, 2005) – sont alors étudiés comme des outils innovants et performants du redéploiement économique des territoires car ils permettent la consolidation d'un véritable tissu industriel. Au sein de ce dernier, le rôle des réseaux d'entreprises et les synergies entre acteurs publics et privés sont des facteurs essentiels de pérennisation des activités (Mérenne-Schoumaker, 2002). La capacité d'un territoire à pouvoir organiser son propre développement devient ainsi un enjeu face aux recompositions territoriales apportées par la mondialisation de l'économie, afin de diminuer le degré de dépendance aux intérêts extraterritoriaux.

Les choix en matière de développement sur les territoires riverains du détroit de Gibraltar sont plutôt tournés vers des logiques d'ancrage au système monde. **La position d'espace-carrefour** entre le Nord et le Sud et entre les pôles de la Triade permet d'intégrer avec force le marché international des territoires et pallier à la mauvaise situation sur le territoire nationale (périphéricité, pauvreté). Une bonne position à l'échelle globale est un atout pour faire partie des réseaux (réseaux des opérateurs du transport maritime ou des firmes multinationales). L'arrivée de Maersk dans les années 1980 et de Renault dernièrement permet d'illustrer cet ancrage aux réseaux mondialisés. À cet égard, le détroit de Gibraltar est un formidable **observatoire de la mondialisation**.

Sur l'espace étudié apparaît ainsi une variété d'enjeux à partir desquels se fait et se défait la réalité régionale. **Une région dont la place dans l'espace-monde est clairement celle d'un espace de transit peut-elle devenir un espace de production de flux ou de création intrinsèque de richesse ?**

Ainsi, par-delà l'étude des circulations maritimes, ce travail de thèse propose une réflexion sur les difficultés de l'intégration des territoires dans la mondialisation. Pour ce faire, l'analyse du fonctionnement spatial de cet espace de transit est menée par une approche multi-scalaire et pluri-thématique des territoires riverains du détroit.

B. Outils et démarche méthodologique

Trois axes méthodologiques ont guidé ce travail : la recherche bibliographique, la pratique du terrain et l'analyse spatiale. Ces outils de recherche appuient une **démarche hypothético-déductive** au cours de laquelle le détroit de Gibraltar est appréhendé, du global au local, par un regard extérieur. Le travail vise ensuite une **approche inductive** nécessitant une connaissance plus fine du terrain.

Le facteur **temps** joue aussi un rôle important dans cette démarche puisque le territoire étudié subit des évolutions rapides (infrastructures et développements économiques) et des évolutions plus lentes (structures sociales et politiques). Ces évolutions et leurs imbrications organisent, depuis

toujours, l'espace selon des forces et des intérêts multiples et parfois opposés. L'objectif est alors de partir de la réalité actuelle pour tenter de comprendre les dynamiques en cours, de les expliquer et de déboucher finalement sur des vues prospectives.

La recherche bibliographique sur le détroit de Gibraltar

Le sujet étant peu étudié dans la littérature géographique francophone, exploiter le détroit de Gibraltar par le biais de la bibliographie a nécessité d'examiner la littérature étrangère sur la question et en particulier hispanophone. D'une manière générale, le constat est que le détroit de Gibraltar, et les détroits en particulier, font plutôt l'objet d'études spécialisées ou ponctuelles et que leur dimension spatiale est rarement considérée (Herbert, 2006).

Les enclaves du détroit ont suscité différentes études historiques, politiques ou sociologiques (Planet Contreras, 1998; Zurlo, 2005; Moffette, 2010). La baie d'Algeciras a attiré l'attention des géographes et des économistes espagnols (Barragán Muñoz, 1987, 1990; Coronado *et al.*, 2006; Castillo Manzano, 1999) alors que la baie de Tanger a été étudiée surtout par des géomorphologues marocains (El Abdellaoui et Ozer, 2007). Les études physiques et océanographiques sont nombreuses sur la région mais plus rares sont celles proposant une approche conjointe des deux rives comme la *Géographie du golfe ibéro-marocain* de Jean-René Vanney et de Loïc Ménanteau (2004). L'information sur le détroit de Gibraltar est alors très éparpillée. Il faut piocher dans des monographies thématiques ou régionales afin de construire une géographie globale de l'espace en question. Cet exercice a nécessité une recherche bibliographique active sur le terrain.

Le premier séjour bibliographique s'est déroulé à Madrid, à l'automne 2008. Pendant deux mois, trois lieux de travail ont été privilégiés : la *biblioteca de la Casa de Velázquez*, la *biblioteca nacional* et le centre de documentation du ministère des transports (*Ministerio de Fomento*). Ces lieux ont notamment permis un accès à la littérature espagnole spécialisée sur la géographie économique de la région portuaire du détroit de Gibraltar (par exemple, les travaux de Barragan Muñoz, Castillo Manzano ou encore Coronado et Acosta).

Un second séjour bibliographique plus court (deux semaines) en février 2009 a été l'occasion de découvrir la *biblioteca del Estrecho* d'Algeciras. Cette bibliothèque, fruit d'une coopération sur le plan culturel entre les deux rives, possède un fonds documentaire spécifique (essentiellement social et culturel) sur le détroit. Elle a été une source locale d'information en particulier sur les questions de l'immigration et des relations de voisinages entre les riverains du détroit.

Ces lieux se sont avérés être des sources importantes d'études thématiques ou régionales. Leur fréquentation a permis d'approfondir les connaissances régionales même si l'ensemble des documents consultés n'apparaît pas en bibliographie, **où seulement les sources citées dans la thèse sont mentionnées.**

La pratique du terrain d'étude

Avant de commencer cette thèse, ce terrain d'étude à 1700 km de Nantes n'était pas totalement inconnu, le hasard du choix d'une destination de vacances me conduisant en 2001 à Tarifa. Evoquer ce séjour n'est pas simplement anecdotique car cette première pratique du terrain en tant que touriste a favorisé l'établissement d'un bagage mental concernant cet espace. Cet été là, presque chaque jour, la presse locale annonçait l'arrivée de cadavres sur les plages tarifaines. Le *sistema integrado de vigilancia exterior* (SIVE) du détroit n'était pas encore en place. Le mythe du détroit haut-lieu du passage pour les immigrés africains et cimetière de la misère africaine était alors une réalité.

Pendant la thèse, hormis les séjours bibliographiques, le terrain a été essentiellement pratiqué lors de l'été 2010 grâce à une installation de deux mois et demi à Algeciras. Ce séjour a été l'occasion d'échanger à nouveau avec les autorités portuaires d'Algeciras et Tanger-Med (rencontrées une première fois en 2008 avec l'équipe de l'ISEMAR), de découvrir le terrain avec des associations locales (FADDAIT, Ecologistas en Accion, Fundacion Dos Orillas) et d'aller à la rencontre des passagers du détroit. Les observations, rencontres, échanges de ce séjour ont été essentiels à la compréhension des lieux et ont alimenté une réflexion plus inductive nécessaire à l'analyse des territoires.

La rencontre des passagers du détroit sur le tarmac du port d'Algeciras a occupé une partie de ce terrain estival. Les discussions ont pris la forme d'entretiens informels dont l'objet était la traversée du détroit. En échangeant avec l'acteur principal de la traversée, le passager, cette démarche avait pour objectif de compléter de manière qualitative les données brutes sur les flux de passagers traversant chaque année le détroit.

Pour ce séjour de l'été 2010, le choix de l'installation à Algeciras est apparu évident car du côté espagnol, et même gibraltarien, les contacts sollicités avant le séjour sur le terrain ont montré une réelle attention au sujet d'étude et une volonté d'accueil. À l'inverse, peu d'échanges se sont concrétisés du côté marocain, la pratique d'un terrain "du Sud" nécessitant semble-t-il une approche différente et sur un temps plus long.

L'analyse spatiale

La représentation spatiale sous forme de cartes, chorèmes, schémas prend une place importante dans ce travail afin de donner un aperçu simple des dynamiques et configurations étudiées. Les données chiffrées concernent majoritairement les trafics portuaires et proviennent des autorités portuaires (sites internet, recherches sur place pour les données plus anciennes) ou de l'ISEMAR. Elles donnent lieu à des analyses statistiques descriptives (évolutions pluriannuelles, pourcentages d'évolution, tableaux comparatifs, graphiques) et alimentent une cartographie statistique (cartes des trafics portuaires).

Une **analyse spatiale plus qualitative** vient également en support de la réflexion. Elle a donné lieu par exemple, à un essai de systématisation de l'évolution des réseaux maritimes grâce à une approche par la théorie des graphes en partie II (chapitre 4) ou à une classification et une analyse des formes et fonctionnements des interfaces en partie III (chapitre 7). **Chorématique** et **schématisation** viennent en appui à cette analyse qualitative et permettent de contourner la complexité statistique propre à ces lieux (déséquilibre de l'information disponible) et de concentrer l'étude sur la connaissance

et la compréhension de certains mécanismes géographiques. La disparité des données disponibles est alors souvent révélatrice des différences de mentalités entre le Nord et le Sud quant à l'accès à une information transparente et récente. Par exemple, les administrations espagnoles tiennent des sites internet complets et toujours à jour, alors que du côté marocain, il est parfois difficile d'avoir accès à un site qui fonctionne et encore plus d'obtenir des données récentes.

C. Organisation de la thèse

Les interactions entre un écosystème terraqué et un anthroposystème détroit aux influences multi-scalaires font du détroit de Gibraltar un objet géographique complexe (*cf.* fig. Intro.3). La mobilisation d'un champ spatial et temporel large a été nécessaire afin d'appréhender cet espace de transit dont les relations avec "des lointains" sont nombreuses et multiformes et influencent grandement l'organisation des lieux. Pour tenter de comprendre comment le détroit de Gibraltar est inséré dans la mondialisation et les conséquences de cette connexion au Monde, la thèse est organisée en quatre parties, elles-mêmes subdivisées en trois chapitres.

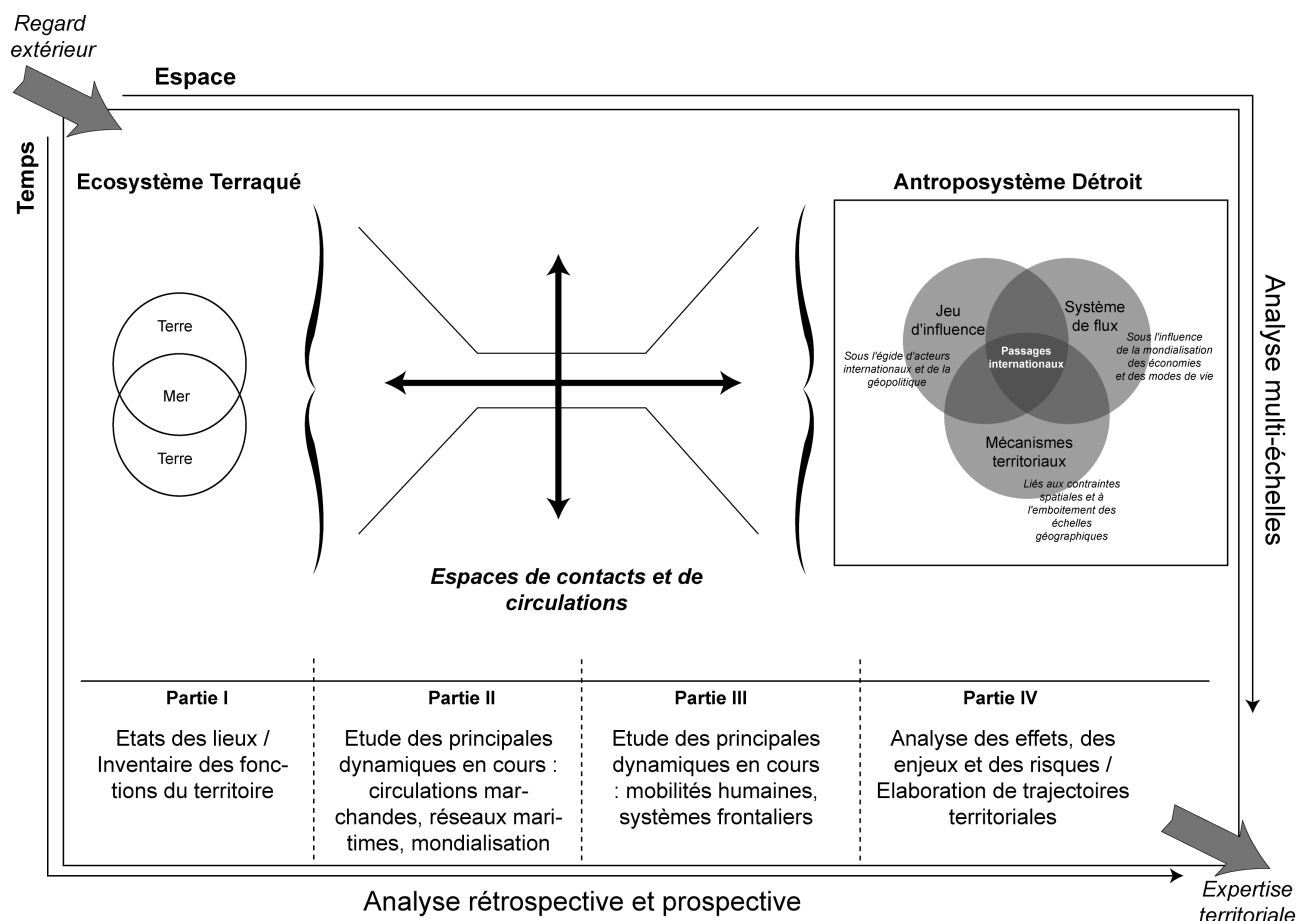


Figure Intro.3 – Organisation et démarche générale de la thèse.

La première partie permet de rendre compte de la complexité de l'espace terraqué. Les éléments d'un contexte aux multiples facettes sont abordés par de brèves monographies thématiques qui

permettent de faire **un état des lieux des fonctions de l'espace étudié**. Il est ainsi montré que les interactions nature (écosystème détroit, chapitre 3) et société (anthroposystème détroit, chapitres 1 et 2) donnent naissance à un espace de contacts et de circulations au service de la mondialisation des échanges, objets des parties II et III de ce manuscrit.

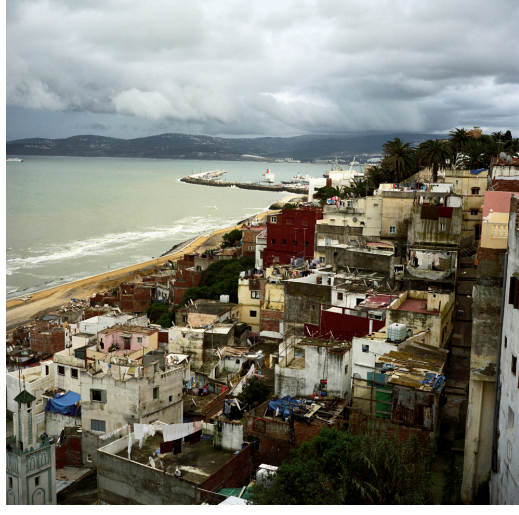
La deuxième partie permet d'entrer dans **l'espace des circulations marchandes** dans lequel le détroit de Gibraltar est un nœud qui n'a cessé de se confirmer ces dernières années. L'approche est ici multi-scalaire. De l'océan global (chapitre 4) au détroit de Gibraltar (chapitre 6), en passant par la mer Méditerranée (chapitre 5), la fonction de passage obligé d'un détroit en situation d'intermédiation est renforcée par les effets de réseau développés par les opérateurs du transport maritime. Du port au réseau, de la mer à la terre, les littoraux apparaissent comme des espaces privilégiés d'expression de la mondialisation des échanges.

La troisième partie prend de la distance avec les échanges de biens manufacturés pour s'intéresser davantage aux hommes qui traversent le détroit. **Traverser le détroit** est un acte plein de sens pour une partie de la population du globe, en particulier les Africains qu'ils s'agissent des habitants de l'Afrique blanche ou noire. En traversant le détroit de manière légale ou illégale, ils tentent de gagner l'Europe ou de la quitter pour retrouver un temps leurs origines. Cette mobilité transnationale met en exergue un rapport différent aux territoires et à ses bornes, les frontières, que le touriste, l'immigré ou le clandestin s'évertuent à outrepasser. Les particularités du détroit en tant que frontière (chapitre 7) et les manières de passer cette frontière et leurs conséquences sur les territoires (chapitre 8 et 9) sont abordées dans cette avant dernière partie.

La quatrième partie recentre l'analyse sur **les dynamiques des territoires riverains du détroit**. Comment supportent-ils cette fonction de lieux de passage pour les hommes et les marchandises ? La mondialisation crée des opportunités de développement (chapitre 11) mais elle menace souvent les équilibres locaux (chapitre 10). Les effets, les enjeux et les risques spatiaux sont alors l'objet de cette dernière partie qui mène le lecteur vers une vue prospective du détroit de Gibraltar (chapitre 12).

Première partie

La complexité d'un espace terraqué



De gauche à droite et de haut en bas : Tanger, les tombeaux des Phéniciens ; Vue de la ville de Tanger depuis les tombeaux des Phéniciens ; Tarifa, résidences sur le front de mer ; Tanger, Cap Malabata ; Tarifa, front de mer ; Tanger, vue sur le détroit depuis les tombeaux des Phéniciens.

Photos prises en février 2009.

SOMMAIRE DE LA PARTIE I

Introduction de la partie I	21
Chapitre 1	État des lieux de l'occupation littorale du détroit de Gibraltar 23
1.1	La lente émergence d'une région portuaire 25
1.2	Une relation contrastée aux activités littorales et rétro-littorales anciennes 30
1.3	Vers une dynamique littorale nouvelle ? 37
Chapitre 2	Des enjeux géopolitiques d'échelles multiples 43
2.1	D'une rive à l'autre, conquête et reconquête 45
2.2	D'une mer à l'autre, la naissance d'une route impériale 47
2.3	L'accélération des prétentions européennes en Méditerranée 48
2.4	L'affirmation des États-nations, un processus inachevé 51
2.5	Une complexité spatiale projetée en mer 56
Chapitre 3	Un cadre naturel contraignant 63
3.1	Le milieu, cadre d'appui 63
3.2	Le milieu, source de contraintes 72
3.3	Le milieu, objectif de patrimonialisation ou de conservation 79
Conclusion de la partie I	83

INTRODUCTION DE LA PARTIE I

La nature du littoral, la dynamique maritime, les influences continentales, les foyers d'activités, les héritages sont autant de facteurs qui vont animer les rivages d'un détroit. Ils peuvent s'exprimer de manières complètement différentes d'une rive à l'autre, le caractère dominant de l'une pouvant être absent de l'autre. Néanmoins aucun de ces caractères n'est figé dans le temps et dans les lieux, le littoral étant un espace ayant une forte capacité de changement et la position sur un rivage marin n'étant pas un facteur direct et essentiel de développement malgré la littoralisation croissante des hommes et des activités. Il n'y a donc pas de symétrie ou d'uniformité dans le fonctionnement des territoires de bordures d'un détroit, cette réalité en fait un espace terraqué dont le fonctionnement peut être complexe. La dynamique globale des lieux va alors dépendre des modalités d'adaptation de chacune des sociétés littorales en présence.

Certains détroits sont tellement emblématiques d'une période de l'histoire ou d'un phénomène plus contemporain que même sans avoir côtoyé les rivages chacun peut s'en faire une représentation (*cf.* fig. I.1). L'exercice de la carte mentale est intéressant à cet égard puisqu'il mobilise trois types d'espace : l'espace perçu, l'espace vécu et l'espace représenté. Il propose un regard qui interprète le monde à sa manière, il dévoile *"la manière dont le monde nous habite avant même que nous l'habitions, sans pour autant que le sujet ne cesse d'être projection de significations"* (André, 1998). Les trois cartes de la figure I.1 ont été élaborées dans trois contextes différents par trois personnes n'ayant absolument pas le même vécu des lieux : la première vit sur le détroit (à Algeciras) et semble avoir une idée assez précise de son environnement ainsi que de l'autre rive ; la deuxième vit à quelques kilomètres de Tanger et n'a qu'une vague représentation des lieux sur lesquels elle projette une survalorisation historico-ethnique ; alors que le dernier, incapable de localiser le détroit a tout de même une idée des enjeux internationaux qui existent autour de l'espace en question. Le trait commun à ces trois représentations est peut être à chercher dans l'effacement des villes qui donnent alors de l'importance à la structure du détroit et donc à sa qualité de lieu de passage. La nature semble dominante, la montagne, la mer, le continent africain. L'homme y est présent mais de manière assez confuse, pourtant des foyers de peuplement sont établis sur chacune des rives. Ce bras de mer crée-t-il *"l'ignorance, l'opposition ou la complémentarité des espaces qu'il sépare"* (Serein, 1989) ? Que le regard porté soit local ou lointain, la relation créée par la coupure d'eau semble difficile à saisir.

Avant de s'aventurer dans un travail analytique sur le fonctionnement du détroit de Gibraltar aux échelles mondiales, régionales et locales, il est nécessaire de passer par un état des lieux, fondé sur la composante géographique, observant souvent chacune des rives alternativement. Ce n'est qu'après

[illegible]

Chapitre 1

ÉTAT DES LIEUX DE L'OCCUPATION LITTORALE DU DÉTROIT DE GIBRALTAR

Les régions bordières du détroit, l'Andalousie d'un côté, la région Tanger-Tétouan de l'autre sont des régions à la périphérie des centres économiques de leur pays respectif. Elles ont longtemps été considérées comme étant en retard de développement, des espaces sous industrialisés, sous-équipés, des terres d'émigration, et c'est encore fortement le cas pour l'ensemble du Nord du Maroc. La contrainte physique d'un arrière-pays montagneux n'a guère facilité la mise en valeur ; pourtant, l'occupation humaine est allée crescendo et les activités économiques se sont multipliées. De manière assez brutale, les rivages du détroit de Gibraltar se sont attachés à la mondialisation. L'Andalousie n'est plus vraiment une région en retard de développement, même si elle détient les taux de chômage les plus élevés d'Espagne (plus de 26% de la population active en 2009¹). Pourtant, le Maroc la regarde avec envie, tout en affichant depuis une décennie ses potentialités.

Au sein de cet espace régional, les villes littorales sont des ports anciens, des villes interlopes, ouvertes, tournées plutôt vers le large. Les activités urbaines sont souvent vouées à la mer, aux passages, aux visiteurs, aux commerces. Les lieux ont parfois mauvaise réputation, "*Soyez extrêmement vigilant sur le port, à la gare routière ou au marché, et ignorez les propositions des innombrables changeurs d'argent, dealers de drogue et revendeurs de billets qui vous accosteront. La situation n'est toutefois pas aussi dramatique qu'à Tanger. Le soir marchez d'un pas résolu*² ...". Algeciras et Tanger sont des villes de taille plutôt moyenne, avec une population s'élevant à près de 118 000 habitants pour la première³ et plus de 730 000 pour la seconde⁴ (cf. fig. I.2). Tanger a absorbé, lors des dernières décennies, la majeure partie de l'exode rural de la région. Il est possible d'identifier ces villes à des pôles ou des relais au sein d'un maillage urbain très lâche et à des zones d'emploi pour une population

1. Donnée issue du site internet de la *Junta de Andalucía, Instituto de Estadística y Cartografía* (<http://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/mercetrab/publicacion.htm>).

2. Guide touristique Frommer's Espagne, 2001.

3. Donnée de 2011, source : *op. cit.* note 1.

4. Donnée de 2008 issue du site internet PopulationData.net (<http://www.populationdata.net/index2.php?option=pays&pid=133&nom=maroc>).

concentrée sur le littoral. En effet, 64% des habitants de la région Tanger-Tétouan vivent dans une commune littorale, ce taux s'élève à 70% dans la province de Cadix⁵.

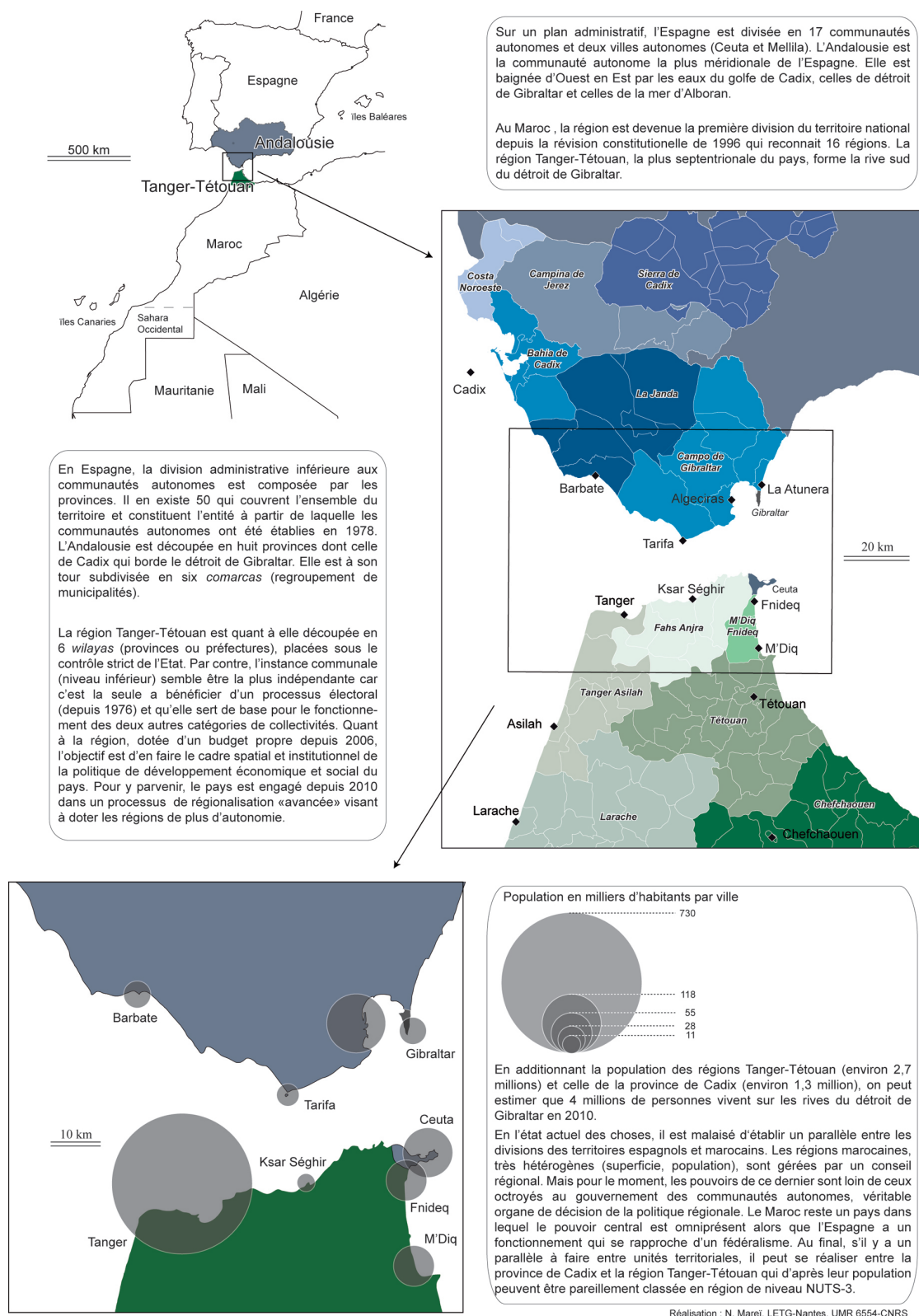


Figure I.2 – Des régions de confins au fonctionnement politique opposé.

5. Données issues des sites internet de la *Junta de Andalucía* (<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/portalweb/>) et de celui du centre régional d'investissement de la région Tanger-Tétouan (<http://www.investangier.com/>).

Ces deux entités territoriales, région Tanger-Tétouan et province de Cadix, ne correspondent pas au même niveau administratif (*cf.* fig. I.2). Mais il serait malaisé de comparer l'Andalousie, deuxième plus grande communauté autonome d'Espagne (près de 90 000 km²) et la plus peuplée (plus 8,4 millions d'habitants) avec la région Tanger-Tétouan⁶ et ses 2,7 millions d'habitants concentrés sur une superficie de 11 600 km². Il semble alors plus équilibré dans une logique comparative d'observer les dynamiques de la région Tanger-Tétouan et celles de la province de Cadix (régions de niveau NUTS-3 au regard de leur population respective). La première est une péninsule située à l'extrême nord du Maroc alors que la seconde est la pointe la plus méridionale de l'Espagne. Évidemment pour les besoins de l'analyse, le regard s'élargit souvent d'un côté sur la dynamique andalouse et de l'autre sur celle de l'ensemble du Nord du Maroc, régions qui avec des temporalités différentes ont été considérées comme des marges de leur territoire national respectif et au sein desquels la région Tanger-Tétouan et la province de Cadix sont les bords extrêmes de la marge.

Les données économiques de base viennent confirmer le caractère de périphérie attribué ici aux rivages du détroit de Gibraltar et mettent en exergue des tendances nouvelles. En effet, en ce qui concerne la province de Cadix, en 2009, il s'agit de la province la plus pauvre d'Andalousie avec 7000 euros de PIB par habitant (soit 71,5% de la moyenne nationale), chiffre qui la situe au troisième niveau le plus bas d'Espagne⁷. Du côté marocain, la région Tanger-Tétouan avec 20 934 dirham de PIB par habitant en 2007 (8,8% du PIB national) reste loin derrière le grand Casablanca par exemple (21,3% du PIB national) sans être cependant en queue de peloton⁸. Ces résultats de 2007 sont en outre permis grâce à un accroissement annuel moyen de 12,7 % entre 2004 et 2007, taux le plus élevé avec celui de la région de Marrakech, et qui en fait aujourd'hui une région émergente.

Alors, par rapport au contexte national, les rives du détroit de Gibraltar restent des lieux de relatives basses pressions, même si ce caractère est en pleine évolution. De ce trait commun d'espaces périphériques, il ne ressort pas la même dynamique littorale, la situation intercontinentale et interocéanique n'étant pas exploitée de la même manière. Des hésitations et des changements de cap dans la relation à "la terre d'en face" ou à "la mer d'à côté" ont produit un espace hétérogène, sur lequel il règne une certaine confusion des genres car les territoires bordiers se sont construits indépendamment l'un de l'autre et par accumulations successives. Sur un espace exigu, l'occupation littorale est alors inscrite dans le temps long et des façades aux fonctionnements très différents coexistent aujourd'hui. Le déséquilibre fonctionnel résultant est avant tout perceptible au niveau de l'organisation maritime et portuaire du détroit, les autres activités venant soit renforcer soit atténuer cette dissymétrie.

1.1 La lente émergence d'une région portuaire

1.1.1 Le détroit de Gibraltar, un carrefour portuaire hétérogène

Parmi les ports, ceux de la baie d'Algeciras concentrent le plus d'atouts pour attirer les navires passant par le détroit (*cf.* fig. I.3). En effet, sur les 90 000 à 100 000 navires de passage chaque année,

6. Données issues des sites internet de la *Junta de Andalucía* (http://www.juntadeandalucia.es/andalucia/alsur/poblacion_joven.html) et de celui du centre régional d'investissement de la région Tanger-Tétouan (<http://www.investangier.com/>).

7. Donnée issue du site internet de la *Diputacion de Cadiz* (<http://www.dipucadiz.es/opencms/opencms/dipucadiz/provincia/datos/Economia/>).

8. Données issues du site internet du Haut commissariat au plan du Royaume du Maroc (www.hcp.ma/file/104659/).

plus d'un tiers font escale dans la baie. En concentrant des services maritimes (*feeding*, ravitaillement, réparation), la plus grande baie du détroit (longue de plus de 8 km, large de près de 5 km) se présente alors comme une zone au profit de la restructuration des échanges maritimes puisque pour réduire le nombre et le coût des escales les armateurs sont à la recherche d'espaces de concentration des activités maritimes.

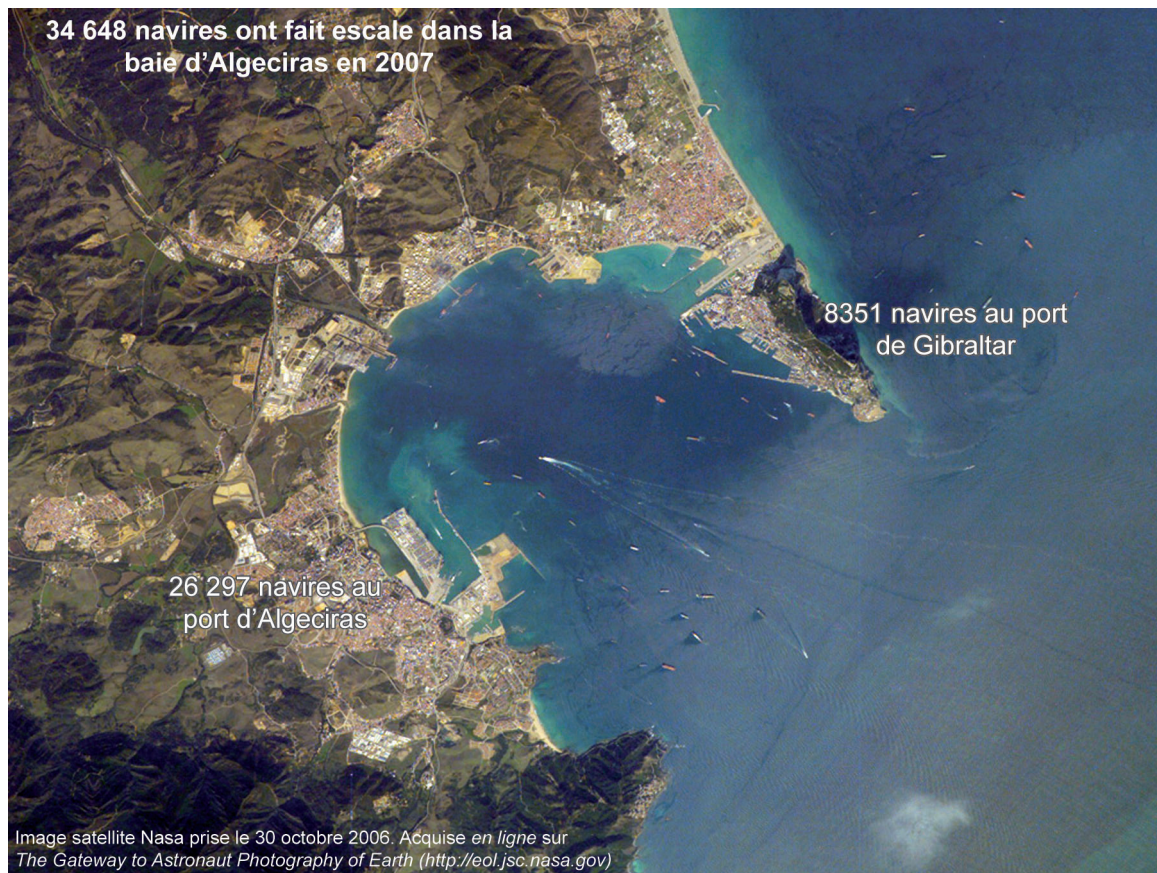


Figure I.3 – La baie d'Algerias, nombre de navires en escale en 2007.

De tout temps, cette baie a été un refuge pour les navigateurs tentant d'affronter les vents et le fort courant de marée du détroit. Elle est d'ailleurs connue depuis l'Antiquité pour être le seul abri réellement ouvert à n'importe quel navire alors que la baie de Tanger, sur la rive opposée, n'a pu avoir les avantages d'un port qu'après la construction d'une digue vers 1663 (Ponsich, 1974). Ces deux baies abritent les deux principaux ports de commerce du détroit : d'un côté l'autorité portuaire de la baie d'Algerias (APBA) et de l'autre le port de Tanger.

Tanger est un port commercial secondaire pour le royaume chérifien puisque le Maroc maritime et portuaire dynamique est celui de la façade atlantique. Casablanca, capitale économique du pays, est aussi sa porte maritime. Le port draine 36 % des échanges (24,5 millions de tonnes en 2007). Quant à la façade méditerranéenne, il s'agit d'un pôle démographique important pour le Maroc, mais son activité portuaire est assez modeste. Le principal port, Tanger, avec ses 3,8 millions de tonnes en 2007, se classe au sixième rang des ports marocains. Il est en particulier loin derrière Casablanca pour les conteneurs (22 000 EVP en 2007, contre 492 000 à Casablanca).

Sur la rive nord, Algerias est un port d'une autre envergure. Spatialement, il s'étale sur plusieurs sites, Algerias et La Linea dans la baie d'Algerias, et le port de Tarifa, en position centrale sur la

côte andalouse du détroit. Tarifa et La Linea fonctionnent grâce aux activités de pêche et plaisance, ainsi qu'avec une forte activité passagers à Tarifa, en direction de Tanger et Ceuta. Le port d'Algeciras est l'élément moteur de ce complexe portuaire. Deux éléments participent à son activité soutenue : le fait d'être une des premières plates-formes d'éclatement des conteneurs du réseau de Maersk depuis 1986 ; et le tissu industriel "bord à quai" (*Compañía Española de Petróleos S.A. (CEPSA)*, *Compañía española para la fabricación de Acero Inoxidable S.A. (ACERINOX)*, *Sociedad Terminal Internacional de Carbones S.A. (Gibraltar-Intercar)*) sur lequel repose une grande partie du trafic de vrac.

Il faut ajouter à ces ports de commerce, les têtes de ponts espagnoles et britanniques de Ceuta et Gibraltar. Par leur position stratégique, ce sont des ports essentiels pour leur métropole. Le premier est un des 28 ports d'intérêt général espagnol et le second reste une base navale britannique. Ces deux ports fonctionnent surtout avec un trafic d'appoint servant à pallier une situation d'enclave territoriale.

Ce carré portuaire sert d'appui aux trafics maritimes intercontinentaux et interocéaniques qui se croisent dans le détroit de Gibraltar et qui ne cessent de se développer. Les deux types de flux sont de nature différente. Le premier, en direction nord-sud, est alimenté par une mobilité humaine euro-marocaine : 5 millions de passagers traversent le détroit chaque année, ils sont accompagnés d'un flux marchand de trafic international roulier (TIR) d'environ 200 000 camions. Le second, en direction est-ouest, est principalement marchand et matérialisé par un trafic conteneur entre l'Europe et l'Asie qui prend de l'ampleur depuis les années 1970. Il est accompagné par un flux énergétique entre le Moyen-Orient, l'Europe et l'Amérique du Nord. Ces flux interocéaniques n'ont pas tous l'intérêt d'un arrêt dans le détroit mais les autorités portuaires riveraines mettent tout en œuvre pour en faire une escale attractive soit pour la gestion des conteneurs grâce au développement des *hubs* soit pour le ravitaillement des navires (soutage ou *bunkering* à gros volume).

1.1.2 Algeciras et l'émergence de la rive andalouse du détroit

L'organisation portuaire du détroit, avec le rôle hégémonique du port d'Algeciras (plus de 60% des trafics andalous et 15,5 % des trafics nationaux), est nouvelle (*cf.* fig. I.4). Jusqu'aux années 1980, Cadix, Huelva, Séville sont les portes méridionales de l'Espagne, situation héritée de l'époque des *conquistadores*, période où une grande partie des navires à destination des Amériques partaient du golfe de Cadix. Aujourd'hui encore, ces ports fonctionnent avec un avant-pays atlantique (Canaries, Amérique latine) mais disposent de très peu de lignes régulières ou de services *feeder*, le port d'Algeciras ayant capté la majeure partie de ce trafic. Il existe en fait sur le littoral andalou six ports d'intérêt général, c'est-à-dire des ports dépendant directement de l'État⁹ : ceux de la façade sud-atlantique Huelva, Cadix, le port fluvial de Séville et ceux de la façade sud-méditerranéenne Algeciras, Malaga et Almeria. L'ensemble de la façade portuaire andalouse est caractérisé par un *hinterland* assez petit, ne dépassant que rarement les frontières de la communauté autonome. Algeciras, Huelva, Cadix, Séville fonctionnent avec une forte prépondérance des trafics captifs générés par les centres industriels, miniers, énergétiques autour desquels ils sont organisés. Si bien que Barragán Muñoz (1990; 1987) décrivait un paysage portuaire d'*umland*¹⁰ en Andalousie dont les exemples les plus caractéristiques sont Algeciras et Huelva. Si les ports andalous ont connu une diversification de leur fonction portuaire, ce

9. Les autres ports, ports de pêche ou ports de plaisance, sont gérés par les communautés autonomes. C'est le cas du port de Barbate dans le détroit.

10. Aire d'influence immédiate du port, environnement portuaire (Van Cleef, 1941).

caractère perdure. En effet, depuis les années 1970 et la politique de mise en place de pôles industriels, l'industrie andalouse reste concentrée sur le littoral autour de quelques ports : chimie et raffinerie à Huelva, pétrochimie, aciérie, fabrication de pâte à papier, raffinerie, centrale électrique à Algeciras et construction navale, aéronautique à Cadix.

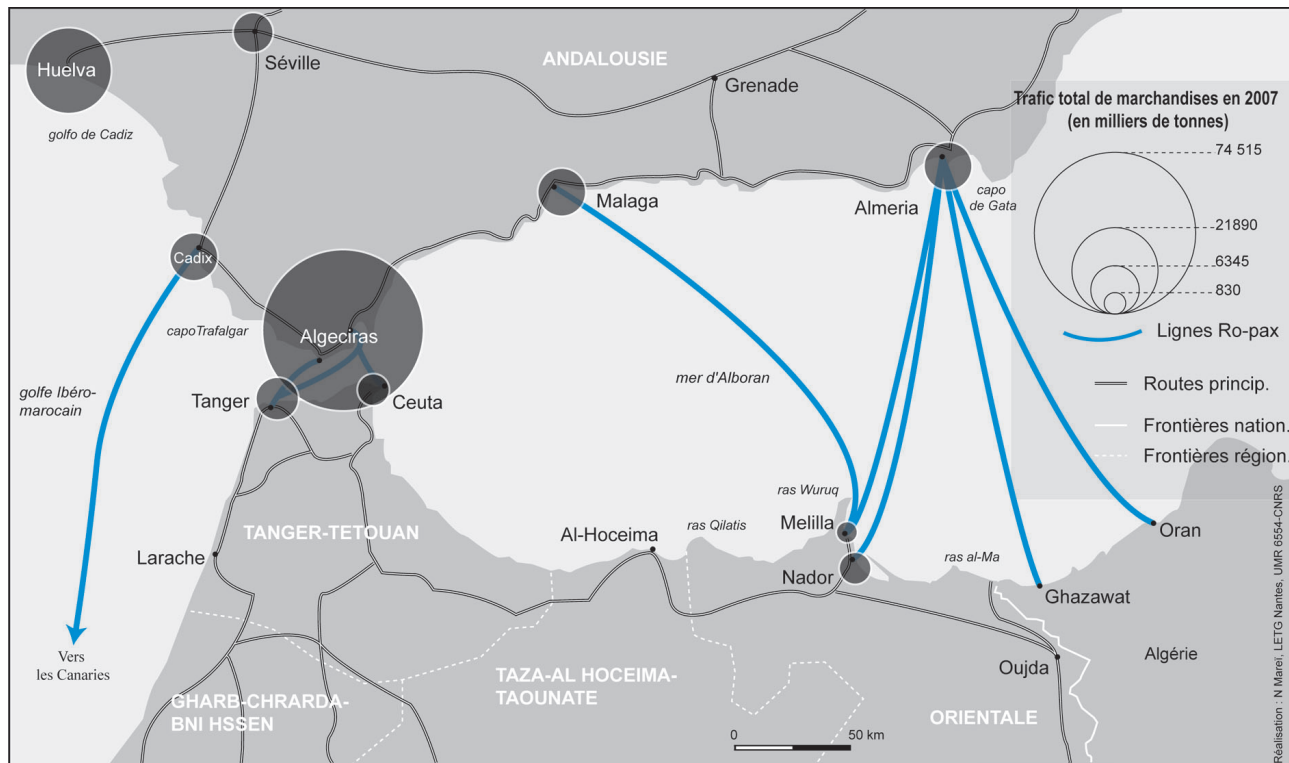


Figure I.4 – Algeciras, un port "macrocéphale".

Depuis, Algeciras, Cadix et Malaga sont devenues trois portes andalouses pour les flux de marchandises diverses (cf. fig. I.5). Les taux de conteneurisation d'Algeciras et Malaga respectivement 95% et 56% contre 3% pour Cadix permettent d'introduire une nuance dans la fonction portuaire. Indéniablement, Algeciras est un *hub*, une plate-forme d'éclatement du trafic conteneurisé avec une centaine de lignes régulières à destination de l'Europe, de l'Amérique, de l'Afrique et de l'Asie. Cadix et Malaga sont des ports d'importation et d'exportation locaux, avec une prédominance des trafics de vrac. Cependant l'activité conteneurisée est en essor à Malaga depuis l'extension du terminal à conteneurs en 2006, qui sert de *hub* d'appoint à Maersk, principale compagnie y opérant (320 000 EVP en 2008).

Ainsi, l'activité portuaire autour du détroit de Gibraltar est ancienne et a connu des bouleversements avec entre autre la mise en place d'une nouvelle politique économique sous Franco. Le *plan comarcal de desarrollo* de 1965 a été un véritable instrument de la modernisation économique de l'Andalousie, en identifiant des pôles d'industrialisation prioritaire comme la baie d'Algeciras. Les logiques portuaires andalouses s'en sont trouvées bouleversées. D'autres secteurs, comme l'agriculture ont également pu se moderniser à cette époque. Dans les deux cas, la révolution des transports, les nouvelles technologies comme l'introduction du froid industriel, la conteneurisation, *etc.*, ont été un enchaînement de facteurs favorables au développement et ont permis à l'Andalousie de jouer un rôle de plus en plus important sur la scène nationale, européenne ou internationale. Pendant cette période

de déploiement de ses forces économiques, l'Andalousie a donc bénéficié d'une conjoncture favorable. Algeciras est devenu un grand port espagnol. En ce qui concerne la région du Tangerois, la situation est toute autre et le Maroc ne s'y intéresse vraiment, en termes de politique d'aménagement du territoire et de développement économique, que depuis une période récente, les années 2000. Le projet Tanger-Med, en cours de réalisation, nouveau pôle portuaire du détroit, en est aujourd'hui la vitrine. Mais la crise économique semble présager des lendemains plus difficiles, même si les difficultés rencontrées n'épargnent pas les concurrents.

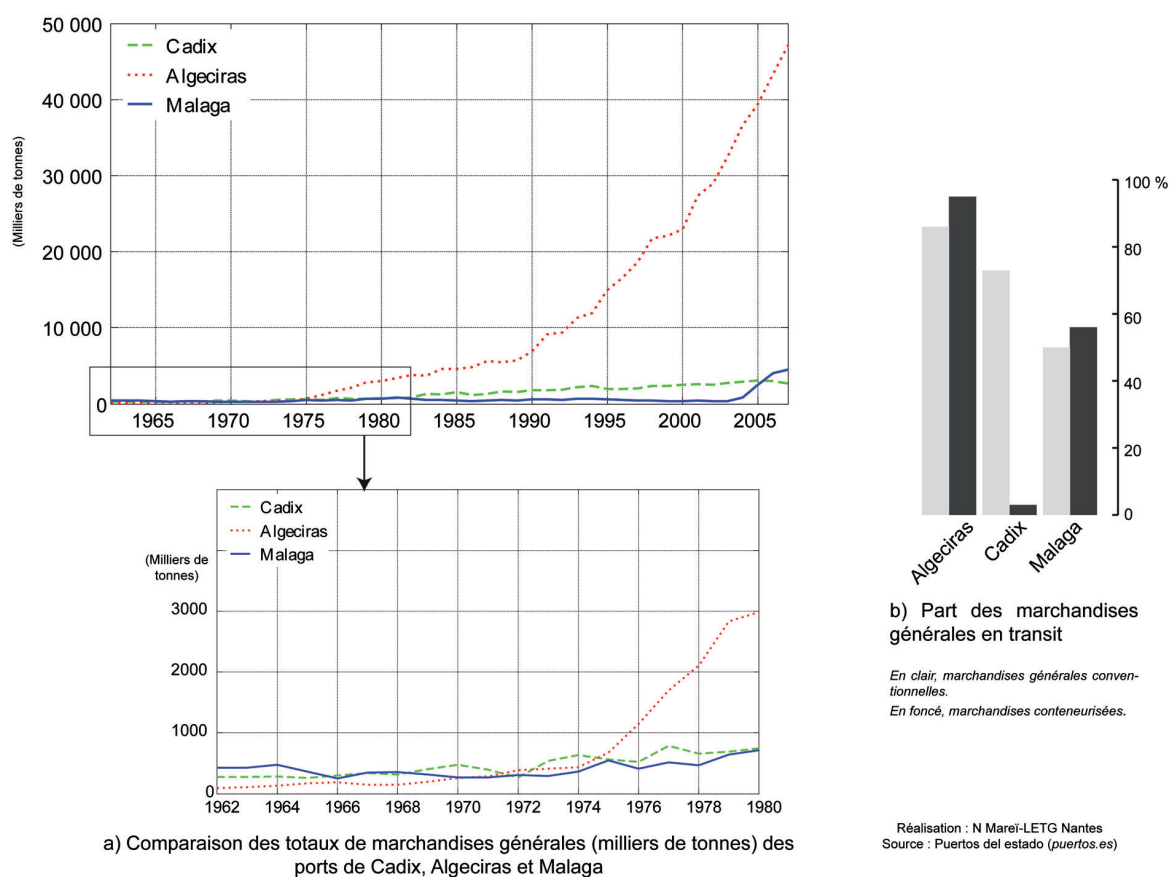


Figure 1.5 – Évolutions des trafics portuaires d'Algeciras, Cadix et Malaga : l'émergence du *hub* d'Algeciras.

Face aux restructurations du transport maritime mondial, les dynamiques portuaires sont souvent bouleversées. En fonction des périodes, les pôles de commandement du passage du détroit de Gibraltar ne sont pas les mêmes. Le rôle dominant du port d'Algeciras reste récent et le manque de place face à une activité dévoreuse d'espace comme l'activité portuaire, la mise en service du port de Tanger-Med, la crise économique qui touche également le secteur maritime, sont autant de facteurs qui sont susceptibles de perturber cette organisation unipolaire.

Dès lors, cette première approche des rivages du détroit permet de révéler un paysage portuaire en mutation régulière au sein duquel trois fonctions portuaires se dégagent :

- **Un rôle dans l'éclatement des conteneurs à l'échelle internationale** endossé par le port d'Algeciras. Cette fonction est consolidée par le nouveau port de Tanger-Med. Les tenants et aboutissants de cette situation font l'objet de développements dans la partie II de ce manuscrit.

- **Un rôle de pont intercontinental** soutenu par les trafics *ro-pax* entre Algeciras, Tanger et Ceuta. Ces flux nord-sud, dont le caractère le plus marquant est le va-et-vient saisonnier des Marocains vivant en Europe, sont abordés dans la partie III.
- **Une fonction de station de service de la mondialisation** dont les opérations sont réalisées en majorité par les deux ports de la baie d'Algeciras (Acosta *et al.*, 2011). Ces activités de services à destination de la flotte de passage sont amenées à se développer. Elles sont aussi régulièrement décriées par les écologistes en raison de leurs impacts sur le milieu. Le développement des activités maritimo-portuaires dans le détroit s'est généralement réalisé avec un déficit d'intérêt face aux questions environnementales. Cette situation est source de nombreux déséquilibres spatiaux qui sont à l'origine d'une réflexion sur l'évolution des territoires riverains du détroit, objet de la partie IV.

À ces trois fonctions maritimes avérées, s'en ajoutent une en projet. Il s'agit de l'émergence d'un pôle croisière-plaisance, issu tout d'abord de la reconversion programmée des activités du port de Tanger-ville qui perd sa fonction commerciale au profit de Tanger-Med, et ensuite des projets d'extension de Tarifa. Le renforcement de ces activités sur le détroit répond à une logique de diversification et de spécialisation des activités portuaires de la zone.

Face à ces activités maritimes et portuaires conquérantes, les autres activités littorales du détroit (pêche, agriculture, tourisme) semblent simplement faire partie d'un décor. Pourtant, il paraît essentiel d'en faire état car elles participent autant aux déséquilibres fonctionnels entre les deux façades qu'au renouveau organisationnel des territoires bordiers du détroit.

1.2 Une relation contrastée aux activités littorales et rétro-littorales anciennes

1.2.1 La pêche : une activité en déclin, des dynamiques différentes

Sardines, anchois, crevettes, seiches, thons, coques, praires, *etc.* remplissent les étals des marchés méditerranéens et y sont consommés quotidiennement. Même si le déclin de l'activité est connu, il semble que les séries de données historiques sur les captures en Méditerranée soient plus ou moins fiables et que les données sur l'effort de pêche soient pratiquement inexistantes (Lleonart, 2005). Dans le rapport de la FAO (2005) sur l'état des ressources halieutiques marines mondiales, Lleonart décrit une structure de pêcheries caractérisées par des flottilles dispersées, d'innombrables points de débarquement, des captures multi spécifiques et une absence de grandes industries. D'après les statistiques du rapport, il est possible d'estimer que 2% des captures mondiales ont une origine méditerranéenne.

Sur le détroit de Gibraltar, les pratiques de pêche sont celles de l'espace méditerranéen. Le déclin de l'activité y est largement visible. Dans les ports, les quais sont déserts, les navires semblent immobilisés à quai. Les quelques pêcheurs rencontrés indiquent qu'il n'y a plus de poissons, qu'ils ne sont pas sortis depuis des semaines. Posée là comme un héritage séculaire, parfois millénaire, l'activité artisanale y est alors presque muséifiée même si elle n'a pas totalement disparu.

1.2.1.1 Les ports de pêche du détroit

Historiquement, Algeciras ou Tanger sont des ports de pêche. Au début du XX^e siècle, les premières extensions portuaires ont servi à créer de grandes darses dédiées à la pêche. Les autres activités portuaires sont venues se rajouter à cette fonction première, très vite devenue industrielle du côté espagnol grâce à la conserverie. Algeciras, Los Barrios, La Línea de la Concepción, Puente Mayorca, municipalités du campo de Gibraltar, sont à l'origine des villages de pêcheurs. La pêche est alors l'activité essentielle des ports de commerce du détroit et toutes les plages sont des points de débarquements de la pêche artisanale. De petits ports dédiés à l'activité existent sur les deux rives comme Ksar Séghir, M'Diq sur la rive marocaine ou La Atunera et Barbate sur l'autre rive. Ce dernier est situé au cœur d'une ville de 23 000 habitants et jouit d'une tradition maritime qui remonte à l'époque phénicienne et romaine. Il est aujourd'hui le plus important port de pêche de la zone en quantité de poissons frais débarqués (4400 tonnes en 2009). La flotte actuelle attachée au port de Barbate est composée de 86 navires¹¹, dont 28 senneurs consacrés à la pêche de l'anchois et de la sardine dans les eaux marocaines. Le reste constitue une flotte artisanale qui pêche dans la baie. Chaque année, d'avril à juin, la pêche du thon rouge par le système des madragues est une tradition qui perdure à Barbate (*cf. enc. I.1*).

Dans la région du détroit, la pêche du thon rouge à la madrague (filet piège) est une pratique traditionnelle introduite en Espagne par les Phéniciens. Les thons représentés sur les monnaies phéniciennes et romaines des cités antiques du golfe ibéro marocain symbolisent l'importance de cette activité à l'époque et explique la présence d'usines de salaison adossées à chaque port de pêche de la zone du cap Saint Vincent à Gibraltar et sur la côte nord du Maroc (Vanney et Ménanteau, 2004; Cabral Fernández et Cabral Fernández, 2003). Le nombre de madragues a cependant fortement diminué ces dernières années. Cette méthode, peu rentable, survit grâce aux prix élevés consentis par les acheteurs japonais. Depuis la fin des années 1970, la majeure partie des captures de thon rouge est destinée à l'exportation vers ce marché. À Barbate, à la saison de la madrague, le quai commercial est pour ainsi dire dédié aux navires frigorifiques japonais qui amarrent dans l'attente des captures de thons.

Il existe deux sortes de madrague. La madrague rentrante qui piège les thons entre mai et juin, à l'entrée du détroit de Gibraltar, au moment où ces poissons gagnent la Méditerranée pour frayer. Quatre madragues espagnoles de ce type sont encore en activité (à Conil, Barbate, Zahara de los Atunes et Tarifa) (Cabral Fernández et Cabral Fernández, 2003) et douze marocaines situées dans la zone d'influence du détroit de Gibraltar, entre Larache et M'diq (Abid et Idrissi, 2007). Une dernière madrague rentrante est opérationnelle au Sud du Portugal. Quant à la madrague sortante, elle se pratique sur les côtes méditerranéennes et à l'est de Gibraltar, quand les thons regagnent l'océan. Cinq pays sont concernés : l'Italie (1 madrague), la Tunisie (3), le Maroc (1), la Libye (2), l'Espagne (2) et l'Algérie (1) (Abid et Idrissi, 2007). Les captures actuelles de thon à la madrague (2800 tonnes) représentent environ 2% des captures annuelles des thons rouges de la Méditerranée (Robles *et al.*, 2007; Breuil, 1997).

Menacé par la surpêche liée au développement de l'activité industrielle, mais aussi par la dégradation de la qualité des eaux, le thon rouge pourrait être inscrit, à la demande d'organisations écologistes, à la convention de l'ONU sur le trafic des espèces menacées, synonyme d'interdiction du commerce international. La CICTA et la commission européenne établissent des quotas de pêche mais la pêche du thon rouge, toutes méthodes de pêches confondues, est souvent dénoncée comme échappant à tout contrôle en Méditerranée. L'Union européenne a mis fin à la campagne de pêche 2010 une semaine avant la date prévue en annonçant que les quotas alloués (13 500 tonnes de thon rouge pour la saison 2010 en Méditerranée) étaient déjà épuisés. La tendance, dans les années à venir, est à la baisse des quotas afin de laisser se reconstituer les stocks de thon rouge. Les organisations écologistes comme Greenpeace ou WWF militent pour une interdiction de la pêche industrielle. Mais le Japon, premier importateur mondial qui achète plus de 80% du thon rouge pêché en Méditerranée¹², ne l'entend pas ainsi.

11. Données issues du site internet de la *Agencia Pública de Puertos de Andalucía* (APPA) (<http://www.eppa.es/es/puertos-de-andalucia>).

Le Japon importe plus de 20 000 tonnes par an, dont la moitié de thon rouge de l'Atlantique (à 80% en frais) et la moitié de thon rouge du Sud (à 80% en congelé). L'élevage du thon rouge, qui permet une souplesse du marché en termes de saisonnalité et une adaptation aux exigences de qualité japonaise, s'est d'abord développé dans le Sud du Pacifique (Australie) au début des années 1990 et gagne les rivages de la Méditerranée à la fin de cette décennie. Sur le marché de gros de Tokyo, le prix le plus élevé est atteint en fin d'année par le thon rouge d'élevage espagnol, à 70 euros/kg, le prix moyen étant de 30 à 40 euros/kg, soit le double de celui du thon rouge de pêche. L'Espagne est le principal fournisseur du marché japonais pour le thon rouge de l'Atlantique (OFIMER, 2003).

Encadré I.1 – Le thon rouge, pêche traditionnelle du détroit de Gibraltar.

L'activité soutenue des années 1990 et la demande des pêcheurs de la zone, ont mené à la construction en 1993 du petit port de La Atunera, situé dans la zone méditerranéenne du littoral de la Linea de la Concepcion, à quelques kilomètres du Rocher (*cf.* fig. I.6). Le port dispose d'une flotte de 80 navires tous consacrés à la pêche artisanale dans les eaux proches de la côte. Les espèces les plus débarquées sont le calamar et le melva à destination des entreprises de conserves de la zone¹³. Les ports de Barbate et de La Atunera sont gérés par la communauté autonome d'Andalousie qui est également responsable de 20 autres ports de pêche dispersés sur tout le littoral de la communauté, soit plus de 800 km de côte.

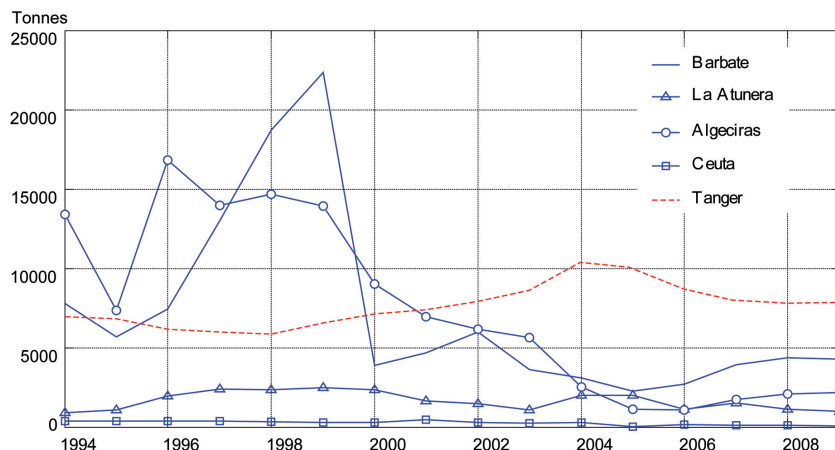


Figure I.6 – Tonnes de poissons frais débarqués dans les principaux ports du détroit (1994-2009) : une baisse généralisée. Sources : APPA et Rapports statistiques de l'office national des pêches marocain (*en ligne*). Réalisation : N. Mareï.

Dans les années 1970, le port de pêche d'Algeciras, idéalement placé pour débarquer les produits de l'Atlantique comme de la Méditerranée, connaît un essor important (*cf.* photo. I.1). Il est à cette époque le quatrième port de pêche espagnol juste derrière Vigo, La Corogne et Las Palmas, grâce à une flotte de 1699 navires immatriculés et 40 000 tonnes en moyenne de poissons débarqués¹⁴. Les sites de pêche les plus exploités sont la baie d'Algeciras, les eaux de Ceuta, le banc canarie-sahraoui, Isla Cristina dans la province de Huelva. Aujourd'hui, ces sites arrivent presque à épuisement et les conflits avec le Maroc ont souvent empêché la pêche sur les côtes voisines. L'activité est alors en fort déclin et une grande partie de la flotte locale a disparu. En 2008, il n'y a plus que 293 navires enregistrés

12. "Les hostilités reprennent autour du thon rouge" par Audrey Garric, LeMonde.fr, 17 novembre 2010 (*en ligne*).

13. APPA, source : *op. cit.* note 11.

14. Données issues du site internet *Puertos del Estado* (http://www.puertos.es/estadisticas/estadistica_historica/index.html).

à Algeciras. Dans les villages de pêcheurs de la baie, les maisons sont à vendre et la population des pêcheurs est petit à petit remplacée par les employés des industries. Les ruelles sales et la pauvreté apparente du petit village de pêcheur adossé au port de la Atunera font froid dans le dos. Les poissons en train de sécher dans les patios ou dans la rue font pourtant subsister un semblant d'activité (*cf.* photo. I.2).

Néanmoins, si la baisse de la pêche fraîche reflète les problèmes de pénurie de poissons, le port d'Algeciras reste un lieu de transit important de produits de la mer congelés, 871 508 tonnes en 2008. À la criée d'Algeciras, la vente totale de produits dérivés de la mer, tant frais que congelés a été de 6947 tonnes en 2008, mais la proportion entre les deux n'est pas précisée.



Photo I.1 – La pêche au port d'Algeciras dans les années 1970.



Photo I.2 – Séchage du poisson au village de La Atunera. Photo. de N. Mareï (juillet 2010).

Sur la rive sud, les mêmes causes n'ont pas tout à fait les mêmes effets. Tanger est le grand port de pêche du Nord du Maroc avec une flotte de 603 bateaux qui a débarqué 8 958 tonnes de poissons en 2009¹⁵. À la période de pêche de l'espadon ou du thon le port est trop petit pour accueillir les flottes en provenance d'autres ports tels que Agadir, Safi, Casablanca et Larache qui se rendent alors vers le détroit. L'extension du port de pêche de Tanger et la mise en place d'un marché de gros composé d'une salle de ventes, de chambres froides, d'ateliers de traitement du poisson et d'une zone logistique sont prévues dans le plan de reconversion du port de Tanger-ville¹⁶. Il faut signaler l'existence de deux autres ports, Ksar Seghir où une dizaine de tonnes de poissons sont débarquées les bonnes années et le port de M'Diq, sur le littoral tétouanais avec 6 297 tonnes de poissons frais en 2009.

Si Tanger concentre l'activité de pêche au Sud du détroit et que le port est parfois congestionné, la quantité des captures n'a rien à voir avec celle des grands ports de pêche du Sud-ouest marocain comme Tan Tan (103 333 tonnes) et Laayoune (410 470 tonnes), à proximité des eaux fameuses du Sahara occidental.

Enfin, en Andalousie, le déclin de la pêche est contrebalancé par un essor important des activités aquacoles. Démarrées dans les années 1980, elles représentent aujourd'hui presque 11% de la production halieutique andalouse (Barragán Muñoz *et al.*, 2008). Au Maroc l'aquaculture a plus de mal à se mettre en place. Cependant, sur les rivages de la mer d'Alboran (région de M'diq, Saïdia et Nador) l'activité connaît des développements significatifs, avec une production de bars et daurades destinée dans sa quasi-totalité, à l'exportation vers l'Italie, l'Espagne et la France.

1.2.1.2 Une activité génératrice de tensions dans la relation nord-sud

Par sa situation, le Maroc est un pays qui génère des convoitises quant à l'activité halieutique. La question n'est pas propre aux eaux du détroit et elle est un des points d'achoppement répétitif entre l'Espagne et le Maroc, en particulier concernant les eaux poissonneuses du Sahara occidental. L'observation de cette activité ancienne comme une activité disputée et qui entraîne des négociations et un partage de la ressource permet de poser les bases de relations Maroc-Espagne et Maroc-UE fondées sur une politique du donnant-donnant. Ce principe est souvent retrouvé dans les relations politiques et économiques qui s'établissent de part et d'autre du détroit.

En 1995, le Maroc signe un accord de pêche avec l'UE qui couvre une période allant d'octobre 1995 à novembre 1999. Il peut être résumé ainsi : autorisation de la présence de 600 navires de pêche, essentiellement espagnols, dans les eaux territoriales marocaines en échange du versement de 125 millions d'euros par an au gouvernement marocain. Cet accord, le plus important jamais signé entre l'UE et un pays tiers, favorise largement les pêcheurs espagnols qui s'octroient 80% des 119 licences¹⁷ accordées aux chalutiers européens, le solde étant partagé entre la France, 10 licences, et le Portugal, 14 licences. À l'issue de la période décidée, le Maroc refuse de renouveler l'accord pour une raison qui semblait convenue dès le début, le repos biologique. Mais cette décision agace l'Espagne et le gouvernement Aznar multipliera alors les provocations à l'encontre du voisin marocain (violation des

15. Données issues du site internet de l'Office Nationale des pêches (http://www.onp.co.ma/Onp/Fr/Banque_donnees.aspx?mod=6&acces=1).

16. "Tanger : Port de pêche : Le revers de la médaille" par Najat Faïssal, Aujourd'hui le Maroc, 21 septembre 2007 (*en ligne*).

17. Données issues du site internet de la commission européenne (http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/index_fr.htm).

eaux territoriales ou de l'espace aérien marocain) en dépit d'un traité d'amitié et de bon voisinage signé en 1991. Malgré les pressions portugaises et espagnoles, les deux premiers consommateurs européens de poisson selon la FAO avec respectivement 60 kg/personne/an et 48 kg/personne/an, il n'y aura pas de nouvel accord signé avant 2007. Cet accord court jusqu'au 27 février 2011¹⁸.

La position du Maroc est compréhensible car ce type d'accord n'est pas sans conséquences économiques et sociales sur le secteur de la pêche marocaine. En effet, d'un côté, les pêcheries marocaines sont artisanales et, de l'autre, le secteur de la pêche espagnole est industriel et il présente la flotte la plus importante d'Europe et la plus diversifiée du monde. Évidemment la capacité de capture des Espagnols est sans commune mesure avec celle des Marocains. L'Europe octroie bien des quotas à ses pêcheurs mais il semble très difficile voire quasi impossible de contrôler le respect de ces normes puisque les prises ne sont pas débarquées dans les ports marocains. Ce caractère est souvent dénoncé dans la presse marocaine où certains parlent même de "néocolonialisme" pour qualifier les rapports de l'UE à la pêche dans les eaux marocaines. La question est délicate et elle cristallise les rapports difficiles entre un Nord conquérant, toujours à la recherche de plus de ressources, et un Sud qui peine à sortir du sous-développement et qui a l'impression que ses richesses sont systématiquement pillées.

Ces considérations ne sortent pas du cadre de la thèse puisque le rapport difficile entre le Nord et le Sud est retrouvé à plusieurs reprises dans ce travail (partie III et IV), elles permettent juste de poser le cadre général dans lequel évolue une activité spécifique du détroit de Gibraltar.

1.2.2 Des arrière-pays agricoles aux fonctionnements opposés

Depuis les années 1970, l'Andalousie a connu un essor remarquable des productions de fruits et légumes primeurs destinées à l'exportation. Tout au long du littoral, entre Malaga et Almería où certaines plages sont occupées par des serres, à Cadix, à Huelva, mais également à l'intérieur des terres, près de Séville, de nouvelles zones de production spécialisées dans les cultures maraîchères et l'arboriculture fruitière sont apparues : productions sous abri à Almería, cultures tropicales près de Malaga, plantations de fraisiers à Huelva, vergers de pêcheurs à Séville, *etc.* Grâce au développement de ces différents foyers agricoles, l'Andalousie est devenue en peu de temps la première zone exportatrice de produits maraîchers pour l'ensemble de l'Europe. Il s'agit d'une agriculture de contre-saison permise grâce à la douceur du climat, intensive, consommatrice d'espace et irriguée (Humbert, 2009). Elle fournit aujourd'hui le quart des volumes exportés par l'Espagne, agrumes exclus, et sur certaines productions comme la fraise, elle détient une part de marché pouvant aller jusqu'à 30% du volume total des importations européennes. À Huelva, les cultures de fraises occupent 7000 ha et les rendements sont de l'ordre de 45 000 kg par hectare¹⁹. Les côtes gaditanes ne sont pas épargnées par le phénomène, la municipalité de Sanlúcar de Barrameda ou le campo de Gibraltar connaissent également une extension des cultures littorales sous serres (horticulture, floriculture), mais le phénomène est moindre puisque Cadix reste la seule province andalouse où subsiste une agriculture traditionnelle destinée aux marchés locaux.

Mécanisation, fertilisation, ouverture vers les marchés étrangers permettent à la campagne andalouse de se moderniser et de se transformer rapidement. Il y a dans la rapidité avec laquelle

18. Source : *op. cit.* note 17.

19. Données issues du site internet de la *Junta de Andalucía* (<http://www.juntadeandalucia.es/agriculturaypesca/portal/areas-tematicas/agricultura/index.html>).

la nouvelle spécialisation s'effectue un effet de rattrapage d'une région jusque là en marge du développement agricole européen (de los Llanos *et al.*, 1990). Cette accélération est une conséquence des changements de politique économique décidés en Espagne dans les années soixante : après une longue période d'autarcie dans l'après-guerre, le régime franquiste ouvre les frontières du pays sur l'extérieur et commence à démanteler le système latifundiaire très dominant en Andalousie. En particulier, la réforme agraire engagée dans les années 1960 a privilégié le faire-valoir direct à la grande propriété tenue par des propriétaires fonciers réputés pour leur manque d'intérêt vis-à-vis de la mise en valeur agricole des terres (Lozano Maldonado, 1974). L'abondance de main-d'œuvre et les très bas salaires, leur permettaient de continuer à exploiter leurs terres selon des techniques rudimentaires, avec plusieurs dizaines d'années de retard sur les régions développées de l'Europe du Nord. Ce système a contribué à maintenir l'Andalousie agricole dans un sous-développement et les paysans ont quitté en masse les campagnes dans les années 1950 et 1960 (Humbert, 2009).

L'ouverture politique et économique des années 1960 déclenche alors un puissant mouvement de modernisation agricole, dont le développement du secteur des fruits et légumes n'est qu'un aspect. L'Andalousie devient "*potager et verger de l'Europe*", grâce à une production intensive, aujourd'hui décriée, et grâce aussi à l'exploitation de travailleurs venus de pays pauvres puisque cette agriculture nécessite une main-d'œuvre abondante et de préférence bon marché (Humbert, 2009). Un système de "*contratación en origen*" (recrutement à l'étranger) fonctionne depuis 2001 en Espagne et permet d'importer le temps que dure la récolte, les bras les moins chers possible : à Huelva en 2007, 29 044 travailleurs sont venus en autobus de Roumanie, d'Ukraine, de Pologne, du Maroc, du Sénégal (Redondo Toronjo, 2007). Dans ce système agricole, l'immigration est considérée comme un des facteurs clé de la rentabilité. Cette immigration de saison, contrôlée, permet de suggérer un système de migration pendulaire saisonnier à travers le détroit de Gibraltar puisqu'il existe au Maroc une main-d'œuvre demandeuse de ce genre de contrat.

Sur la rive sud du détroit, la région du Rif occidental, est par nature une région peu propice au développement de grandes cultures agricoles, bien que ce soit la région la plus arrosée du Maroc. La chaîne montagneuse, qui la traverse d'Est en Ouest, en occupe la plus grande partie, ses pentes très prononcées, ses hauts sommets, ses encaissements rendent difficile le développement d'une agriculture de rente. L'agriculture rifaine est une culture traditionnelle de subsistance : blé, sorgho, arbres fruitiers, petite culture maraîchère, sylviculture, élevage (Sévérac, 1959). Ces campagnes sont connues pour être très densément peuplées, 90% de population rurale dans la province de Chefchaouen, autant que la population rurale de Tétouan et Larache réunie. La province de Tanger fait figure d'exception avec 83,8% de population urbaine (Taïqui, 1997).

La poussée démographique caractéristique des pays du Sud et la pauvreté du milieu rural ont conduit à l'extension des cultures illicites du *kif* (cannabis) qui représente dorénavant la principale ressource économique de la région. Cette culture a pris place à côté des cultures de subsistance et semblent souvent les avoir remplacées. En effet, le Rif est connu pour être le premier exportateur de cannabis au monde. Cette culture est intensive dans la partie centrale du Rif, entre Chefchaouen et Targuist. La superficie des cultures de *kif*, représente environ 134 000 hectares, soit 27 % de la surface agricole utile de la région (ONUDC, 2007). Le territoire espagnol est le pôle de transit du cannabis marocain à destination du marché de l'Europe occidentale. En 2002, 801 tonnes de haschisch ont été saisies, dont 735 tonnes en Europe et 551 tonnes rien que sur le territoire ibérique (ONUDC,

2007). Selon le rapport des Nations Unies (2007) sur l'exportation du cannabis, on apprend que *"les voies de sortie sont aussi nombreuses qu'ingénieuses"*, notamment par *"conteneurs sur les navires de commerce"*, par *"canots pneumatiques avec des moteurs de 500 chevaux qui transportent jusqu'à 1 500 kilos"* et que *"Tanger, et surtout Casablanca, sont les meilleures portes"*. Enfin *"l'essentiel du trafic, de l'aveu des policiers, douaniers et vendeurs, passe par l'Espagne, où s'opère la plupart des ruptures de charge"*.

Ces quelques lignes permettent d'avoir une idée de l'état de l'agriculture dans le Nord du Maroc. Comme en Andalousie, une agriculture d'exportation, intensive s'est développée. Elle crée un courant d'exportation qui passe par le détroit mais celui-ci est principalement illégal et fait de la région une plate-forme internationale des réseaux de narcotrafiquants.

1.3 Vers une dynamique littorale nouvelle ?

En 2007, l'Espagne a accueilli 55,5 millions de touristes internationaux et le Maroc 5,8 millions ²⁰, chiffres qui les placent en deuxième position sur chacune des rives de la Méditerranée respectivement après la France et l'Égypte. Sur la période 1995-2005, l'organisation mondiale du tourisme (OMT) les classe dans la catégorie des pays touristiques émergents, c'est-à-dire des pays ayant une croissance touristique supérieure à la moyenne mondiale (3,9%), avec un taux de croissance de 8,6 % pour le Maroc et 4,6% pour l'Espagne. Le tourisme de "soleil et plage" fait recette sur les bords de la Méditerranée.

1.3.1 Le tourisme balnéaire : *"sol y playa"* et tourisme de masse

Le secteur touristique andalou a connu lors de ces 40 dernières années un essor sans précédent. Il est devenu un axe de croissance de l'économie andalouse, un vecteur de diversification dans le secteur des services, et un facteur fort de transformation des territoires littoraux, en particulier par la conquête de zones quasiment vierges (Baron-Yellès, 2010, 2009; Caravaca *et al.*, 2006). Dans l'espoir de récolter le surplus du formidable essor touristique andalou, le gouvernement marocain s'est engagé dès la fin des années 1960 dans des choix en faveur du développement touristique dans le Nord du Maroc. C'est ainsi que l'État a incité à l'investissement dans le domaine de l'hôtellerie et du tourisme balnéaire (baie de Tanger et aménagement de la côte tétouanaise). Cependant, ces premiers pas vers le secteur touristique ont été peu concluants. La région a enregistré un net recul qui s'est traduit par la baisse de sa part dans la capacité hôtelière nationale qui est passée de 25% à la fin des années 1970 à 16% au début des années 2000 (Refass, 2002). La mise en arrière-plan de cette région dans le secteur touristique marocain est surtout le fait de l'émergence de ce que Jean-François Troin (2002; 1986) appelle le *"corridor urbain du littoral moyen-atlantique"*, zone s'étendant aujourd'hui de Rabat à Agadir. Cet espace a bénéficié des principaux investissements économiques engagés sous le protectorat et poursuivis depuis l'indépendance.

Dès lors, à petite échelle, les dynamiques touristiques d'une rive à l'autre semblent très différentes ; pourtant en resserrant le regard sur les rives du détroit, un point commun peut être mis en exergue, celui de zone de passage vers des régions au tropisme touristique supérieur.

20. Données issues du site internet de l'organisation mondiale du tourisme (<http://www2.unwto.org/fr>).

Les littoraux nord du détroit (province de Cadix, campo de Gibraltar) sont une espèce de saillie d'un segment très touristique de l'Espagne du Sud entre les Baléares et le secteur de Malaga et Marbella (*cf.* tab. I.1). En 2007, l'Andalousie a accueilli environ 20 millions de touristes dont 8 millions d'internationaux, surtout européens, soit 16% du tourisme international à destination de l'Espagne. Cet élan du secteur touristique andalou (14% du PIB régional) est accompagné d'un fort taux de croissance dans le secteur de la construction qui compte pour 8% dans le PIB régional²¹. La province de Cadix, comme le confirme les chiffres du tableau I.1, reste cependant la moins influencée par le boom touristique.

Province	Population des communes littorales	Nombre de touristes au 3 ^{ème} trimestre
Almeria	428 563	1 253 805
Grenade	105 140	827 340
Malaga	1 707 572	3 411 714
Cadix	821 131	1 390 273
Huelva	279 734	597 050
Total	2 742 140	7 480 182

Tableau I.1 – Comparaison du nombre de touristes dans les communes littorales andalouses lors de la période estivale et nombre de résidents annuels (2007). Source : Barragán Muñoz *et al.* 2008.

La côte méditerranéenne andalouse jusqu'à Gibraltar est connue sous le nom de *costa del sol*, elle concentre 50% de l'offre touristique andalouse sur sa seule partie occidentale entre Malaga et Marbella. La côte atlantique depuis la baie d'Algeciras jusqu'à l'Algarve est appelée la *costa de la Luz*. Depuis une dizaine d'années, la fréquentation de ces côtes explose grâce à un tourisme qui s'amasse dans les imposantes stations balnéaires "bord sur la plage" dont les plus réputées sont celle de Marbella ou Malaga. Plus de 72% du premier kilomètre de linéaire côtier est urbanisé dans les principales municipalités de la province de Malaga (Torremolinos, Fuengirole, Malaga) avec la construction de lignes d'immeubles parallèles au front de mer (Barragán Muñoz *et al.*, 2008). L'aménagement des stations balnéaires est l'œuvre de promoteurs privés et s'est mis en place de manière spontanée. Il n'a pas fait l'objet de réglementations visant à encadrer ces constructions puisque les communes littorales espagnoles ne sont pas dotées d'un outil d'urbanisme permettant d'éviter les dérives. Les *plan general de ordenacion urbana* (PGOU), équivalent des plans locaux d'urbanisme (PLU), existent mais ne sont devenus obligatoires qu'en 1956 et uniquement pour les communes de plus de 50 000 habitants. "C'est dans ces conditions qu'une large partie du littoral a été urbanisé" (Fournier et Knafo, 2009). C'est dans ces conditions, parfois même sous le sceau de la planification du littoral, que les murs de béton se sont développés sur beaucoup de littoraux méditerranéens.

Cependant, les deux rives du détroit ne sont pas directement touchées par cette forte affluence touristique. Les conditions météorologiques d'une part, les vents forts presque quotidiens, les eaux agitées et fraîches dépassant rarement 20°C en août et les effets politiques d'autre part, avec du côté espagnol des littoraux industrialisés et du côté marocain des littoraux délaissés, font du détroit une

21. Données issues du site internet de la *Junta de Andalucía* (<http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/turismoycomercio/opencms/el-consejero/>).

zone relativement hybride au regard de sa fréquentation touristique. Le littoral nord du détroit est une simple zone de débordement d'un axe touristique massif et la rive sud est une périphérie lointaine du cœur touristique du pays (triangle Casablanca, Marrakech, Agadir). Le détroit est plutôt une zone de passage, les touristes internationaux y séjournent très peu. Seule Tarifa est de renommée internationale pour les amateurs de *kitesurf* et *windsurf*, mais il ne s'agit guère d'un tourisme de masse. Les velléités d'implanter des stations dans la zone existent, certaines ont vu le jour (Cadix, San Roque) mais elles sont arrivées tard, et se sont confrontées à des mécanismes de protections plus importants. Les plages du campo de Gibraltar, de même que celle de la région Tanger-Tétouan, sont fréquentées plutôt par un tourisme local. La côte méditerranéenne du Maroc a longtemps été oubliée des touristes internationaux et délaissée des autorités marocaines après les échecs des années 1970. Cependant depuis quelques années, les complexes touristiques avec prises d'intérêts qatari, allemands, espagnols *etc.*, fleurissent de Tanger à Oujda. D'ici 2015-2020, des projets touristiques sur plus de 3 000 ha directement sur la côte, avec une capacité de plus de 100 000 lits, trois marinas et pas moins de douze golfs sont prévus sur cette côte (Nachite, 2009). Ces projets, basés sur un positionnement offensif sur le balnéaire, constituent les points forts d'une politique volontariste de relance du secteur à l'échelle nationale (Berriane, 2002). À l'échelle locale, ils s'inscrivent dans une logique de développement de la région du Rif et d'équilibre territorial impulsés par le roi du Maroc Mohamed VI qui a à cœur le développement de cette région, exclue de la vie politique et économique marocaine durant tout le règne de son père.

Mais ces investissements, voire surinvestissements, dans le tourisme balnéaire, ne sont pas sans risques. Cette activité est très dépendante de la conjoncture économique internationale. Si le développement de la région du Rif est nécessaire, la forme choisie, avec un investissement de masse dans une activité soumise aux fluctuations saisonnières et pluriannuelles, n'est certainement pas le choix le plus judicieux. Ensuite, si la population visée est internationale, celle qui amène des devises, il apparaît souvent que ces complexes, surtout s'ils sont éloignés d'un aéroport international ou d'un noyau urbain dynamique (configuration de la région du Rif), sont plutôt fréquentés par les populations nationales aisées ou par les populations expatriées de retour au pays pour les vacances, comme c'est le cas de certaines stations égyptiennes ou brésiliennes (Bonnet, 2010).

Ces espaces modernes contrastent souvent avec des zones rétro littorales peu développées et accentuent les écarts entre une population locale qui n'a parfois pas accès à l'eau potable et des vacanciers vivant dans un îlot de richesse et de modernité. Georges Cazes (1992) dénonce cette logique de l'enclavement touristique où *"le complexe touristique apparaît comme plaqué, parachuté sur un milieu local avec lequel il ne cherche pas à entretenir des relations authentiques"*. Parfois les seules relations avec les locaux sont celles entretenues avec le personnel de service. En effet si le secteur est créateur d'emplois dans le domaine tertiaire, les emplois créés sont soumis aux mêmes fluctuations intra et interannuelles et les locaux, peu qualifiés, bénéficient des emplois les plus bas de l'échelle, les postes les plus qualifiés et les fonctions de gestion revenant souvent à des étrangers (Cazes, 1992).

Le complexe de Meditterrania Saïdia, sur la mer d'Alboran, à quelques encablures de la frontière algérienne est la première station du plan Azur à ouvrir ses portes au début de l'été 2009. La station, inaugurée en grandes pompes par le roi du Maroc, est à l'initiative d'une compagnie immobilière espagnole (Fadesa). Elle comprend 3000 logements et 30 000 lits répartis en hôtels, petits résidentiels et villas. *"La luxueuse station dispose du troisième port de plaisance de la Méditerranée avec 1 354*

anneaux, trois parcours de golf professionnel de 18 trous chacun et une Medina Center de 43 000 m² pouvant accueillir 160 magasins offrant divers services allant de la restauration au shopping en passant par les services", cette petite description de la station est donnée par de nombreux sites internet d'actualités marocaines. Clairement le ton est donné, Saïdia va se développer comme une petite ville privée au cœur d'une région méditerranéenne très irrégulièrement arrosée et où les enjeux liés à la gestion de l'eau sont redondants. En parallèle aux travaux de la station et pour compléter l'offre de l'aéroport de Nador, l'aéroport d'Oujda à une soixantaine de kilomètres au Sud, est en phase d'agrandissement et de modernisation. Véronique Mondou (2010) qui s'intéresse à la politique de déréglementation aérienne au Maroc et à l'arrivée des compagnies *low cost* pose la question des interactions entre l'aménagement touristique et les stratégies des opérateurs aériens, en constatant que le Maroc méditerranéen, région cible de la nouvelle politique touristique n'est pas desservi par les compagnies aériennes à bas prix qui privilégient les régions les plus touristiques du pays. Cette situation peut expliquer les bilans d'activité mitigés de Meditterrania Saïdia pour ses premières saisons de fonctionnement. Bilans qui ont conduit au désengagement partiel de Fadesa suite à la cession de deux hôtels de la station balnéaire et la vente d'une partie de ses terrains.

1.3.2 La plaisance et la croisière : une diversification vers le haut de gamme

Une grande station balnéaire n'est rien sans son golf et son port de plaisance ou sa marina. Ainsi sur la côte andalouse, il existe 42 ports de plaisance gérés par la communauté autonome dont le port de Barbate sur les rives du détroit *stricto sensu*. Ces ports sont nés à la fin des années 1980 pour compléter l'offre de tourisme balnéaire. Les ports de commerce du détroit ont également leur port de plaisance même si l'activité d'Algeciras, de La Linea, ou de Ceuta est relativement modeste, avec en moyenne à peine une centaine de mouillages.

Seule Gibraltar détonne avec ce constat puisque l'activité y est plus développée avec 450 postes d'amarrage organisés autour de trois marinas et une panoplie de services réservés à un tourisme de luxe, des promenades, des centres commerciaux détaxés. En effet, le statut "*free tax*" du Rocher est mis en avant pour attirer ce type de tourisme. Le port est également le seul port de croisière du détroit. Il accueille environ 200 navires par an amenant en moyenne 250 000 visiteurs. Au Sud de l'Espagne seule Malaga, deuxième port de croisière du pays, a une activité équivalente (302 navires de croisières en 2009).

Ces dernières années, sur les deux rives du détroit, sont présentés des projets dont l'objectif est de dédier des zones portuaires à l'activité de plaisance. Ces projets sont en lien à la fois avec une reconversion portuaire de certains espaces, une diversification de l'offre portuaire sur le détroit et la volonté de développer le tourisme "maritime". Deux projets majeurs sont évoqués.

La reconversion du port de Tanger-ville est un des projets phares du programme de modernisation et de développement de la région du Tangérois. Une spécialisation vers les activités de croisière et de plaisance est souhaitée une fois la totalité du trafic passagers et de marchandises transférée vers Tanger-Med. Le projet prévoit de grands travaux d'extension des infrastructures du port, notamment l'extension des quais pour recevoir les grands bateaux de croisières dépassant les 200 m. D'une certaine manière en écho à ce projet, l'APBA a lancé un projet d'extension et de reconversion du port de Tarifa vers les activités de plaisance et de croisière. Le projet, très critiqué par les écologistes et la population

du campo de Gibraltar, prévoit une extension de 36 ha des infrastructures existantes (remblais de 22 ha et darse de 14 ha).

A ces deux grands projets s'ajoutent ceux non moins ambitieux d'extension des ports de plaisance de La Linea d'un côté de la frontière et de Gibraltar de l'autre côté. La *Linea Marina* est un projet tourné vers les loisirs maritimes, grâce à la construction d' "*installations nautiques et de plaisance à usage ludico-commercial*" comme l'indique l'APBA. La capacité actuelle du port de la Linea est de 115 postes d'amarrage, elle devrait passer à 798. Sur la rive sud du détroit, c'est le littoral tétouanais qui a été pris d'assaut par les ports de plaisance puisque trois ont pris place sur à peine 20 kilomètres (Marina Smir, Marina Kabila et M'Diq).

Le secteur touristique andalou, longtemps mené par un développement anarchique et spéculatif, est supposé être un exemple à suivre pour la côte méditerranéenne du Maroc qui est largement engagée dans une profusion de projets. Driss Nachite (2009) rappelle l'urgence d'une législation spécifique pour le littoral marocain afin d'éviter les erreurs commises côté espagnol.

Ainsi, la pression touristique élevée sur les périphéries proches du détroit a une tendance à déborder sur cet espace en pleine mutation et à la recherche d'aménités de développement. Mais le détroit et ses rivages paraissent être plutôt des lieux de passage des touristes que des lieux de résidence. Cette situation quelque peu déterminée par la géographie n'a pas que des désavantages, mais seules les volontés politiques pourraient maintenir un *statu quo* à cet égard.

Conclusion

Les régions bordières du détroit sont caractérisées par la littoralisation des hommes, des activités économiques et les usages intensifs de l'espace et des ressources. En Andalousie, les chiffres de la consommation d'eau en litres par habitant et par jour sont révélateurs : 405 dans la région de Malaga, 395 dans la région de Huelva, 343 dans le campo de Gibraltar, 214 pour l'ensemble de l'Andalousie. La moyenne nationale est de 167²². L'intensivité des pratiques agricoles et les masses touristiques justifient ces quantités. Les activités portuaires sont aussi caractérisées par le surinvestissement. Si les baies du détroit de Gibraltar ont longtemps eu la fonction d'abri pour ces lieux à la navigation difficile, aujourd'hui elles sont occupées par des ports s'étalant sur la mer pour tirer le maximum de leur rente de situation.

Le résultat est la formation d'un espace où l'animation maritime est certes présente mais elles semblent construire des rivages avec des arrière-pays de faible impulsion. Un littoral "de façade" s'est construit en Andalousie. Il permet de cacher tant bien que mal un arrière-pays empêtré dans les problèmes socio-économiques. Jose Ma Lozano Maldonado décrit en 1974 le campo de Gibraltar comme "*un ensemble de sept communes marquées depuis le passé par une profonde situation de sous-développement, aggravée par l'existence d'un problème colonial qui, avec toutes ses conséquences, a grandement contribué à la stagnation*"²³. Le développement économique qui s'est produit depuis a été permis grâce à l'émergence de quelques pôles littoraux mais il n'a pas donné un élan suffisant à

22. Source : *op. cit.* note 21.

23. "un conjunto de siete municipios marcados desde el pasado por una honda situación de subdesarrollo, hermano del andaluz, y agravada por la existencia de un problema colonial que, con todas sus secuelas, ha contribuido grandemente al estancamiento" (Lozano Maldonado, 1974)

l'arrière-pays régional. Jean-François Troin (1986), décrit quant à lui le Nord-ouest du Maroc comme un *"finistère marocain faiblement impulsé par la mer : la pêche y est limitée, la vie maritime réduite aux deux ports de Tanger et Ceuta, le tourisme balnéaire y a connu certaine difficultés. Aussi c'est entre montagnes et villes que se nouent les relations les plus denses"*. L'espace ici semble s'être développé dos à la mer, retranchée sur des villes, pourtant littorales et de plus en plus peuplées, mais dont l'économie repose surtout sur un artisanat local, une petite industrie manufacturière et quelques marchés pour les campagnes environnantes. Si ces descriptions commencent à dater, elles sont toutefois encore d'actualité. Côté espagnol, le plus grand port du pays reste adossé à une ville d'apparence assez pauvre, avec de nombreux immigrés effectuant un travail de mauvaise fortune, des rues dépravées, très peu de services. Côté marocain, la région est tout simplement le canard boiteux de la politique du roi Hassan II. Tout reste alors à faire pour son fils qui a décidé des aménagements voués à la mer. Les trafics du port d'Algeciras ou le nombre de touristes fréquentant les hôtels de la *costa del sol* laissent rêver les politiques marocains. Ils ont alors décidé d'actionner les mêmes leviers de développement. Mais ces derniers ne sont-ils pas ceux de la littoralisation tant décriée de l'économie et de l'espace ?

Cette littoralisation est inscrite dans une dynamique spatio-temporelle spécifique. Tout d'abord, l'importance stratégique et économique des lieux a historiquement créé des convoitises qui marquent encore le paysage géopolitique (chapitre 2). Ensuite l'intensité des usages est ancrée dans un milieu naturel qui ne s'y prête pas forcément (chapitre 3).

Chapitre 2

DES ENJEUX GÉOPOLITIQUES D'ÉCHELLES MULTIPLES POUR UNE GRANDE COMPLEXITÉ TERRITORIALE

"Aussi l'Angleterre est-elle solidement postée là, comme à Pékin, à Aden, à Malte, à Poulo-Pinang, à Hong-Kong, autant de rochers dont, quelque jour, avec les progrès de la mécanique, elle fera des forteresses tournantes."

Verne, 1887.

La situation actuelle des littoraux du détroit est le fruit de différentes phases d'investissements dans la mondialisation. Conquêtes arabes, impérialisme britannique, colonisation, décolonisation, globalisation ont successivement mis en péril l'équilibre de cet espace. Les traces des crises passées sont fermement inscrites sur les lieux et dans les mémoires et renforcent l'impression d'un territoire composite.

En effet, depuis toujours, le détroit de Gibraltar est un espace observé et convoité dont les fonctions ont évolué à chaque époque de l'histoire. S'il n'est plus une place forte de la géopolitique mondiale, il est devenu, en particulier pour les européens, une zone difficilement contournable pour les échanges maritimes de biens et de matières premières. L'ouverture du canal de Suez, en 1869, a accéléré ce destin. Dès lors, le sentiment que ce lieu est un microcosme de la Méditerranée est confirmé par l'approche historique puisque le détroit de Gibraltar a connu à peu près les mêmes évolutions que cette dernière. Après un cycle islamique qui prend fin avec la chute de Grenade en 1492 et qui succède à un cycle gréco-romain, une phase d'expansion hégémonique de l'Europe commence et détourne un temps les regards de la Méditerranée. Cette dernière est initiée par Christophe Colomb qui met le cap par l'Ouest, sur la route des Indes et qui découvre alors le Nouveau Monde. L'installation en Asie du premier comptoir replace ensuite la Méditerranée au centre d'un planisphère en expansion. Le détroit

de Gibraltar devient alors un passage obligé et une place à tenir sur la nouvelle voie impériale des Indes.

Aujourd'hui, les quelques vestiges de l'impérialisme européen solidement ancrés sur le détroit font des lieux un espace anachronique (*cf.* fig. I.7). Cet anachronisme est avéré par une accumulation historique presque indélébile et renforce l'impression de complexité parfois même de confusion déjà donnée par l'accumulation des activités. Les territoires riverains du détroit de Gibraltar sont alors des lieux originaux, habités par le passé, empêtrés dans des problèmes actuels mais aussi porteurs de promesses pour les riverains de la Méditerranée. De la terre à la mer s'entremêlent des influences multiples et se dessine ainsi un territoire singulier.

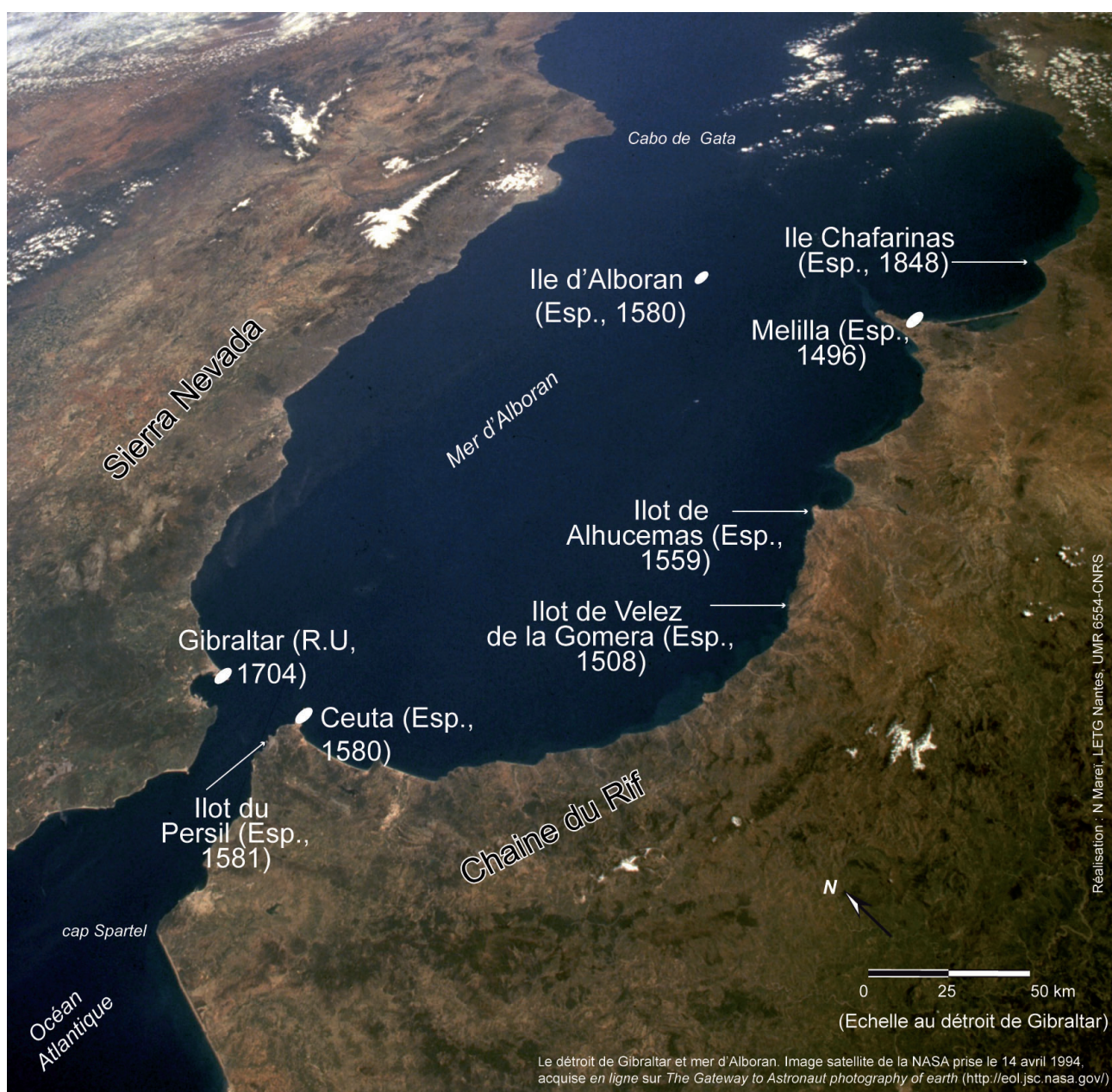


Figure I.7 – Des territoires entremêlés : cailloux, îlots et enclaves du détroit de Gibraltar et de la mer d'Alboran. Légende : (Pays, date de conquête).

2.1 D'une rive à l'autre, conquête et reconquête

Les relations entre les deux rives du détroit sont historiquement complexes et souvent conduites par le conflit et la domination. À tour de rôle, chaque rive a débordé sur l'autre mais l'occupation n'a pas pris les mêmes formes ni laissé les mêmes traces.

La poussée arabe en Espagne est loin d'être insignifiante puisqu'elle a duré sept siècles (711-1492) et qu'elle est inscrite dans la culture. En témoignent une foisonnante toponymie espagnole d'origine arabe et les architectures de médina retrouvées dans de nombreuses villes méridionales de l'Espagne. L'Alhambra de Grenade ou la grande mosquée de Cordoue sont les plus prestigieux témoins de la présence musulmane en Espagne du VIII^e au XV^e siècle. Gibraltar vient de l'arabe *Jabal Tariq* qui signifie la montagne de Tariq du nom de Tariq Ibn Ziyad, le chef des Maures qui a conduit en 711 la première grande expédition musulmane en Espagne. C'est donc à cette période que le mont *Calpe* perd son nom romain. Algeciras est bâti par les Arabes qui la baptisent *Aljezilah Alkhadra* qui signifie l'île verte. Tarifa vient du nom arabe d'un commandant berbère du VIII^e siècle Tarif bin Malik. Guadalquivir vient de l'arabe *wâd-al-kébir* qui signifie la grande rivière. Les exemples pourraient être multipliés puisque les noms de lieux d'origine arabe sont nombreux en Andalousie, région demeurée le noyau dur du royaume musulman jusqu'à la chute de Grenade. En effet, la *conquista* musulmane est vite confrontée à un mouvement de résistance qui mène peu à peu à la *reconquista*, la reconquête du royaume par les Catholiques achevée par la prise de Grenade le 2 janvier 1492 (*cf.* fig. I.8). Mais les Espagnols ne se cantonnent pas aux limites nationales, ils poussent à leur tour les troupes de l'autre côté du détroit.

La présence espagnole au Maroc a alors débuté à la fin du Moyen-âge. Elle a connu plusieurs phases, chacune conduite de manières bien différentes comme l'explique Yves Zurlo (2005) dans l'ouvrage tiré de sa thèse de doctorat sur Ceuta et Melilla.

Dès la fin de la *reconquista*, les souverains espagnols regardent vers l'autre rive du détroit. L'expansion nord-africaine est considérée comme une "*politique naturelle et traditionnelle*"¹ de l'Espagne, dans l'esprit des croisades et dans le prolongement de la lutte contre l'islam de l'autre côté du détroit (Hispanus, 1953). Les rois envoient alors des expéditions qui mèneront tout d'abord à l'occupation de Melilla (1496) et à partir de cette enclave, les Espagnols s'établissent tout au long de la côte méditerranéenne. Marsa el Kebir est prise en 1505, puis le peñón de Velez de la Gomera (1508), le peñón de Alhucemas (1559) et Oran (1509), suivant le modèle de la *frontera*, place militaire avancée en territoire ennemi, jusqu'à atteindre Tripoli en 1510 (Zurlo, 2005; Hispanus, 1953).

Aux XVI^e et XVII^e siècle, les Espagnols ainsi que les Portugais, qui opèrent de la même manière depuis Ceuta mais vers l'Atlantique, se retrouvent dans des positions essentiellement défensives puisqu'ils n'arriveront pas à occuper l'arrière-pays. Ils perdront même de nombreuses places sous le règne du souverain marocain Moulay Ismail.

Au XVIII^e siècle et jusqu'au milieu du XIX^e siècle, les relations s'apaisent entre les deux riverains du détroit qui signent une série d'accords commerciaux et de traités, qui sont la preuve pour Hispanus (1953) dans sa fresque intitulée *El estrecho de Gibraltar*, qui est surtout une histoire politique de l'Espagne, que "*l'Espagne est la seule amie du Maroc*"². Ceuta, cédée aux Espagnols par les Portugais

1. "*politica natural y tradicional*" (Hispanus, 1953).

2. "*Espana es la sola amiga del Mogreb*" (Hispanus, 1953).

en 1580, et Melilla deviennent à cette époque des *presidios*, des places fortes en opposition aux *presidios menores* que sont les cailloux conquis tout au long de la côte marocaine (cf. fig. I.8). Les présides développent leur rôle de bague et la population espagnole y croît.

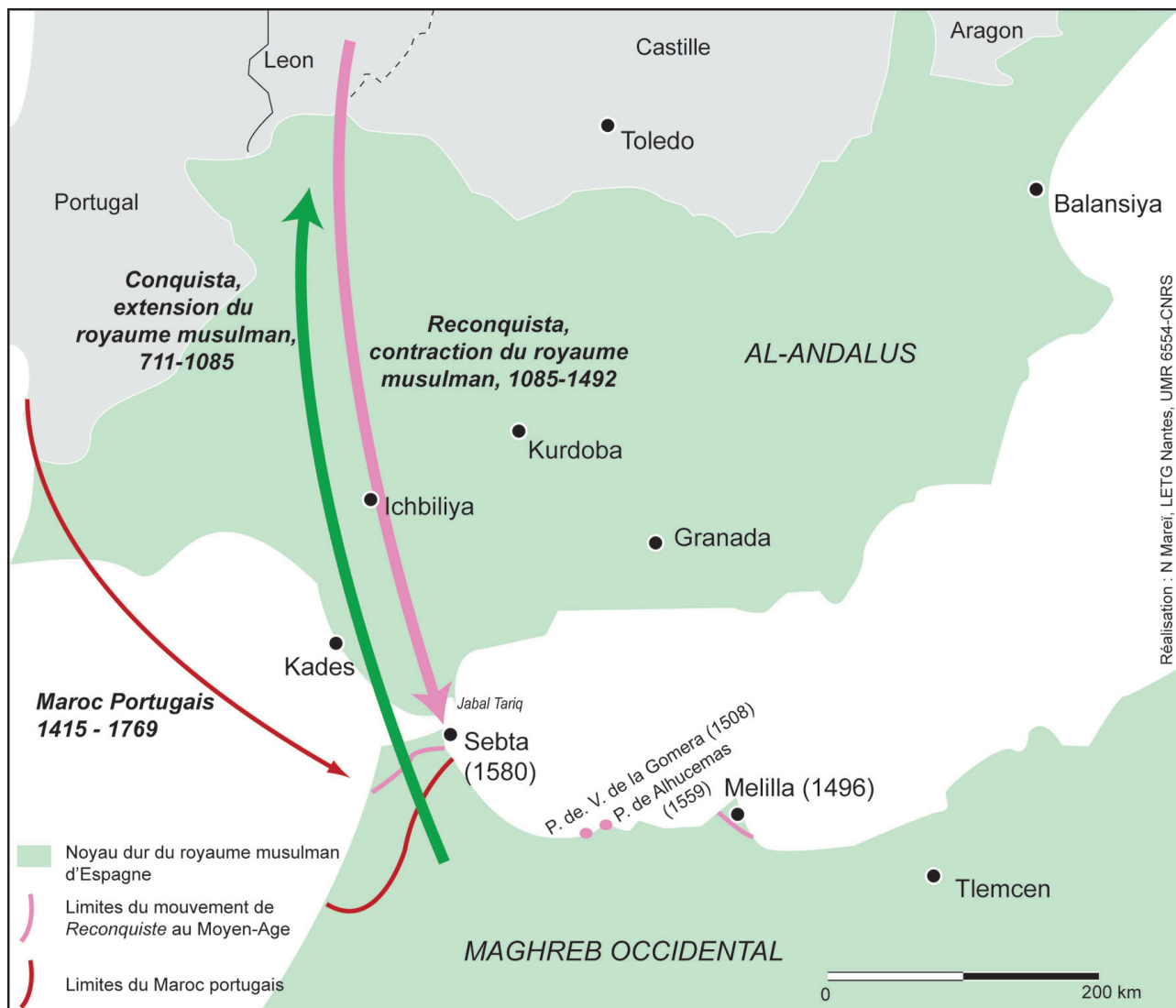


Figure I.8 – Le détroit de Gibraltar au Moyen-âge et à l'époque moderne.

Les derniers territoires conquis par les Espagnols sont les îles Chafarinas (1848), trois petites îles à quelques encablures de la frontière algérienne. L'occupation a lieu quelques heures avant que les Français installés en Algérie n'y arrivent. La conquête de ces îles marque une rupture dans la présence espagnole au Maroc puisqu'elle s'inscrit alors dans "une logique d'expansion coloniale qui n'a plus rien à voir avec la permanence des derniers vestiges de l'empire espagnol" (1943) (Zurlo, 2005). L'Espagne se sent alors encerclée par la France. "Ni les Pyrénées, ni le détroit³" devient une doctrine espagnole lancée par la Société Géographique du pays contre l'avancée française sur ses frontières et ses intérêts (Hispanus, 1953). Cette situation conduit à la dégradation des relations hispano-marocaines, puisque l'Espagne ne veut plus être cantonnée à quelques places littorales. La guerre d'Afrique (novembre 1859 – février 1860) de laquelle le Maroc sort vaincu, le contraint à signer avec l'Espagne le 26 avril 1860

3. "Ni Pireneos, ni Estrecho" (Hispanus, 1953).

le traité de Wad-Ras, qui agrandit la place de Ceuta, confirme la conquête de Tétouan et donne aux Espagnols le droit d'établir une colonie sur la côte atlantique, Sidi Ifni au Sud du Maroc qui restera une colonie espagnole jusqu'en 1969.

2.2 D'une mer à l'autre, la naissance d'une route impériale

Les Français ne sont pas les seuls à contrarier les prétentions espagnoles sur les rivages du détroit. L'Angleterre en pleine expansion maritime et commerciale impose dès le XV^e siècle sa vision du monde et des échanges : les *Navigation Acts* (1485, 1489, 1651) interdisent de transporter des marchandises sur des navires autres qu'anglais ; l'*Intercursus Magnus* (1496) accorde la liberté de commerce total et réciproque aux marchands anglais et hollandais. L'Angleterre se constitue une véritable marine nationale et l'essor des îles sucrières et des Treize colonies devient le moteur commercial de l'expansion britannique qui conduit à l'ouverture des premiers comptoirs en Inde. Face à cette hégémonie croissante, les puissances maritimes concurrentes sur l'aire atlantique, l'Espagne, le Portugal et la France, ne tardent pas à s'écrouler devant une Angleterre qui devient une véritable thalassocratie (Chassaigne, 1996). L'entrée en Méditerranée est la prochaine étape de ce processus de domination des mers.

La première approche se fait par Tanger occupée 30 ans avant Gibraltar, grâce à une dot de Katherine de Bagance, princesse du Portugal, à son futur époux le roi Charles II d'Angleterre en 1661. Très vite, la ville est fortifiée et équipée d'une digue qui vient protéger un môle portuaire. Elle devient une ville de garnison mais le négoce d'un port sans *hinterland* n'est pas florissant. L'intérêt de la place ne va donc guère plus loin que le contrôle naval du détroit mais Tanger n'est pas la meilleure place. Son occupation par les troupes anglaises finit alors par être jugée inutile et coûteuse. De plus abandonner Tanger permet de renouer avec le sultan marocain et son commerce. En 1684, les Anglais quittent ainsi la ville en détruisant môle et murailles mais ne renoncent pas au détroit puisqu'ils profiteront des faiblesses espagnoles lors de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714) pour s'installer quelques années plus tard à Gibraltar (Miège *et al.*, 1992).

Le Rocher est occupé par surprise par les forces anglo-néerlandaises de l'amiral George Rooke le 25 août 1704. La paix d'Utrecht, en 1713, ratifiée en ce qui concerne Gibraltar par le traité de Versailles de 1783, en assure la possession "*pour toujours*" (cf. annexe A) à l'Angleterre malgré les nombreuses tentatives faites par les Espagnols pour reprendre la place. Gibraltar est d'abord considéré comme un territoire militaire, un port d'escale, sur les routes vers l'empire britannique d'Asie. En 1800, Malte devient un deuxième point d'appui et en 1814 Corfou est le troisième. La route des Indes qui passe par la Méditerranée est ainsi verrouillée. Elle est la seule voie alternative à la circumnavigation africaine, la recherche du passage par l'Ouest ayant été abandonnée (Chassaigne, 1996). Gibraltar, passé sous le régime politique de colonie de la Couronne en 1830, devient une escale de ravitaillement obligatoire sur la route des Indes et un chantier de construction navale, fonctions qui se renforceront avec l'ouverture du canal de Suez (Hermet, 1968).

Dans son entreprise maritime l'Angleterre ne trouve guère de concurrent avant le début du XX^e siècle. Elle fera alors tomber l'une après l'autre les places stratégiques de la Méditerranée et de l'océan Indien. Après Gibraltar, Corfou, Malte et Suez, elle s'installe à Aden, Hormuz, Singapour, Taiwan. Elle crée, en deux siècles, le plus vaste empire de l'époque contemporaine. Lorsqu'elle intervient

dans les ambitions coloniales des autres puissances européennes, c'est plus pour préserver son domaine maritime que pour acquérir de nouvelles colonies. L'Angleterre endosse ainsi le rôle de gendarme du monde.

2.3 L'accélération des prétentions européennes en Méditerranée

Dès le XVIII^e siècle, l'expansionnisme colonial européen s'est tourné vers l'Afrique du Nord. Il est accéléré au XIX^e siècle par la France qui s'installe en Algérie dès 1830. À partir de ce pays, elle étendra son influence en Tunisie puis au Maroc. Les aspirations égyptiennes quant à elles sont consacrées par le creusement de l'isthme de Suez. Avec ce canal, la situation du détroit de Gibraltar devient véritablement stratégique et la Méditerranée commence à prendre les formes d'un champ de bataille. L'exemple de l'instauration des protectorats français et espagnol au Maroc témoigne des subtils rapports de force entre les puissances coloniales. D'un côté, il y a celles qui souhaitent avoir des installations pérennes en Afrique du Nord et de l'autre celles qui veulent préserver une nouvelle voie majeure de la navigation mondiale.

Le destin du Maroc est scellé le 16 janvier 1906 à la conférence d'Algeciras (*cf.* fig. I.9 et fig. I.10). Elle établit les limites du futur protectorat franco-espagnol en respectant une grande partie les arrangements des conventions franco-anglaises d'avril 1904 (Zimmermann, 1904). Ces dispositions bilatérales règlent les modalités d'occupation de l'Égypte par la Grande-Bretagne et prépare le protectorat de la France sur le Maroc, en écartant les autres puissances européennes et en sauvegardant les intérêts espagnols sur le Nord du Maroc. Intérêts qui confortent les prétentions anglaises sur la Méditerranée, puisque la France principale puissance concurrente ne s'installera pas sur le détroit. L'Angleterre reconnaît alors le droit de la France, voisine du Maroc à l'Ouest, d'étendre sa domination sur l'empire chérifien et signe la convention de Constantinople d'octobre 1888 garantissant le libre passage du canal de Suez. Ainsi les deux puissances s'assurent mutuellement de ne pas se concurrencer dans la colonisation des deux pays et de respecter les intérêts économiques et diplomatiques de l'autre signataire dans le pays conquis. Cet accord, qui est presque un échange du Maroc contre l'Égypte, survient dans un contexte d'occupation de l'Afrique par les grandes puissances européennes et une période de partage du continent lors de différentes conventions (Conférence de Berlin 1884, Traité anglo-portugais 1891 et Convention du Niger 1898.).

Les protectorats français et espagnol sont officiellement instaurés par le traité de Fès le 30 mars 1912. L'Espagne donne ainsi un arrière-pays à ces présides, le Rif. C'est une région montagneuse, pauvre, difficilement exploitable et habitée par une population berbère qui mènera de nombreuses actions de résistance au protectorat.

Le traité établit également un certain nombre de normes internationales, discutées à la conférence d'Algeciras en 1906, afin d'apaiser les rivalités européennes sur le royaume chérifien qui est un des derniers pays africains à se partager. Le détroit de Gibraltar est désigné "zone démilitarisée" sur laquelle il est interdit d'élever toutes fortifications et une responsabilité partagée pour l'entretien du phare du Cap Spartel, construit entre 1861 et 1864, est instaurée. Enfin Tanger, sorti de la scène internationale depuis le départ des Anglais y revient d'une manière originale.

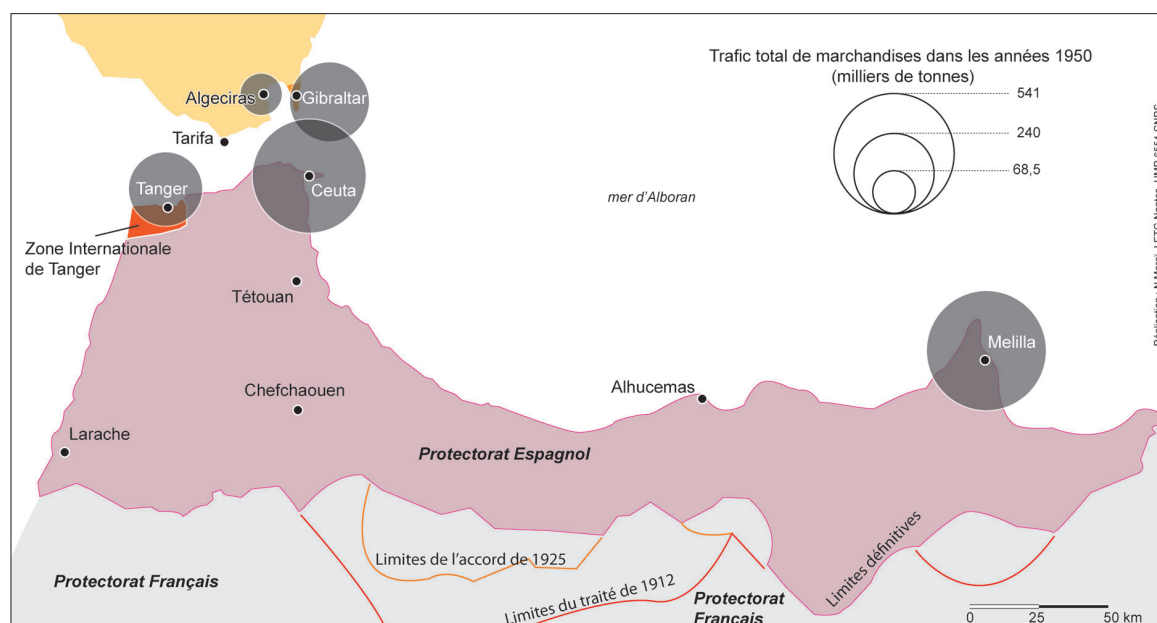


Figure I.9 – Le détroit de Gibraltar entre 1912 et 1956.

En effet, la ville de Tanger est retirée du protectorat pour devenir une zone internationale qui doit garantir l'ouverture de l'économie marocaine. Le traité définissant le "Statut de la Zone Internationale de Tanger" est signé, le 18 décembre 1923, par le Royaume-Uni, l'Espagne, la Belgique, la Hollande, les États-Unis, le Portugal, l'Union Soviétique, la France et l'Italie. La ville est dotée d'un conseil municipal composé à la fois des consuls des puissances et de représentants marocains. Elle possède également son autonomie financière. Cet épisode de l'histoire de la ville de Tanger, constituée en république internationale, administrée par plusieurs pays pendant 33 ans, est une expérience unique dans l'histoire. Tanger devient pendant cette période une véritable cité bancaire et surtout un paradis fiscal. *"On pouvait échanger quasiment toutes les monnaies du monde. Les échoppes qui proposaient cette transaction se multiplièrent et l'on pouvait lire sur les tableaux noirs, le cours des échanges mondiaux afficher à tout moment sa vraie valeur"* (Metalsi et Leroux, 2007). Mais le port de Tanger ne connaît pas le développement imaginable pour une telle ville. Il reste un petit port d'importation qui permet de subvenir aux besoins d'une ville sans ressources naturelles. À l'inverse, le port de Casablanca bénéficie d'un développement en grande pompe sous le protectorat français et, depuis, il demeure le premier port marocain. Le statut de ville internationale prend fin avec l'indépendance du Maroc en 1956. À l'indépendance, la population de Tanger est de 150 000 habitants dont 42 000 étrangers : 30 000 Espagnols, des Français, des Portugais, des Anglais, des Italiens, des Américains ainsi que des réfugiés d'Europe centrale, d'Asie et d'Amérique latine (Metalsi et Leroux, 2007). Tanger endosse le rôle d'une ville porte. Elle est devenue une ville cosmopolite, un lieu de passage pour les voyageurs, fonction qui perdure aujourd'hui.

Pendant toute cette période d'acharnement des grandes puissances à se tailler la part du lion, le Maroc trouve un allié précieux dans les États-Unis d'Amérique, nouvel État, anticolonialiste, proclamant officiellement sa solidarité avec le Maroc face aux appétits coloniaux des puissances européennes. Le président américain Théodore Roosevelt refuse de reconnaître le protectorat français et espagnol jusqu'en 1917, date à laquelle il y consent avec certaines réserves. Les États-Unis conservent ainsi les droits spéciaux que leur confèrent les traités *"d'amitié, de navigation et de commerce"* de 1787

et de 1836 conclu avec le Maroc, premier pays à reconnaître l'indépendance des États-Unis en 1776 (Azzou, 2005). Ce sont là, en quelque sorte, les premiers pas américains en Méditerranéen.

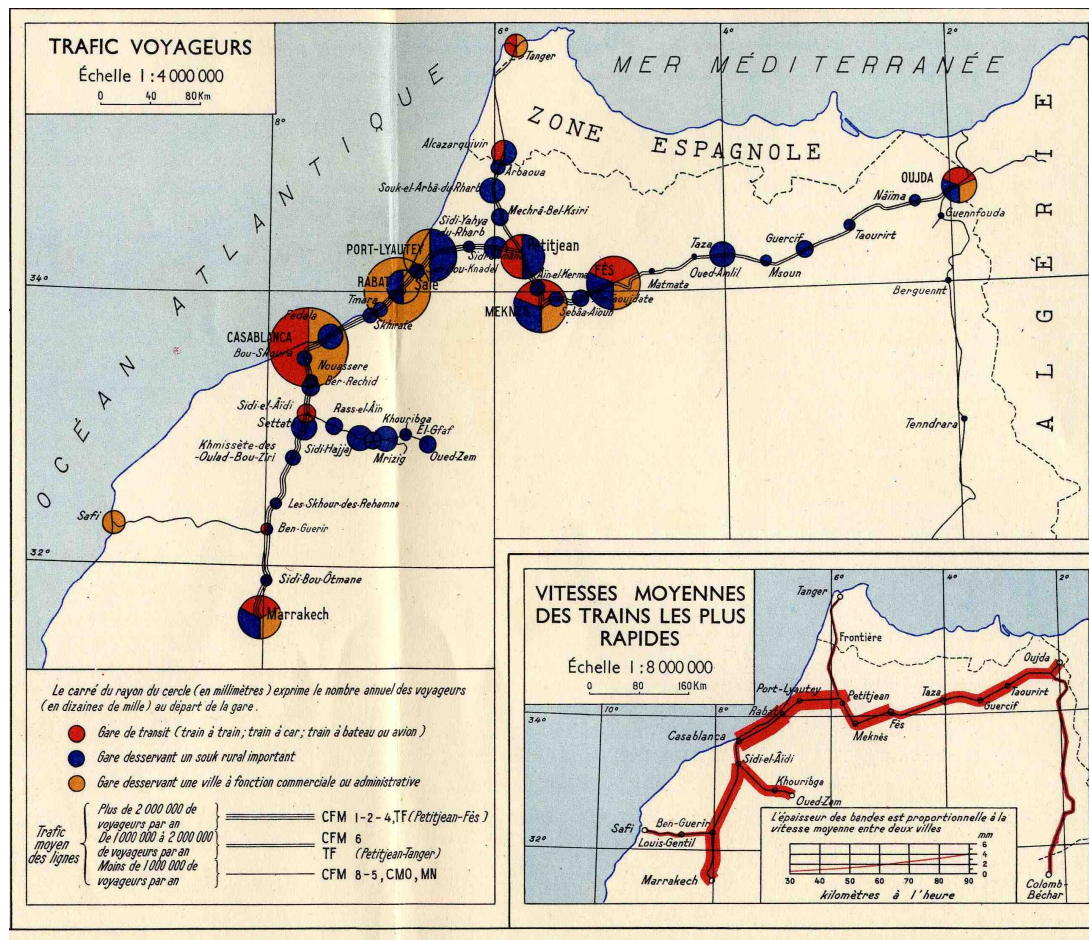


Figure I.10 – Carte des chemins de fer du Maroc en 1949 représentant les trafics de voyageurs pendant le protectorat franco-espagnol. Source : Roux *et al.*, 1955.

La carte permet d'avoir une vue plus large sur la zone du protectorat espagnol, fine bande dans une région montagneuse, difficile d'accès à l'exception des zones côtières. L'action espagnole dans le Nord du Maroc s'appuie alors essentiellement sur les villes côtières, Ceuta, Melilla, Tétouan, Larache mais les investissements espagnols resteront très limités. Au Nord, seule la ville internationale de Tanger est alors reliée au chemin de fer national par la ligne Tanger-Fès en 1927. À l'inverse, la France au Sud bénéficie du cœur économique du pays et participe à son développement, le déploiement du chemin de fer est un exemple de l'action française. Sous concession française, trois compagnies se partagent l'exploitation du réseau ferré. Elles permettent la mise en œuvre de trois lignes majeures : la ligne Tanger-Fès (310 km), la ligne côtière Casablanca-Rabat-Kenitra (130 km) prolongé jusqu'à Petitjean pour relier la ligne Tanger-Fès et la ligne orientale de Fès à Oujda (320 km) qui permet la liaison avec le réseau algérien (Célèrier, 1923). Après la déclaration d'indépendance, l'État a racheté ces trois compagnies et a institué par *dahir* du 05 août 1963 l'Office National des Chemins de Fer Marocain (ONCF)⁴. Cette différence de dotation en infrastructures de transport entre le Nord et le Sud du

4. Office national des chemins de fer (<http://entreprise.oncf.ma/ConnaitreONCF/Pages/StatutETMission.aspx>).

pays est un aspect qui perdure aujourd'hui et qui commence juste à être corrigé par les projets qui gravitent autour du port de Tanger-Med.

2.4 L'affirmation des États-nations, un processus inachevé

2.4.1 Le Maroc dans la décolonisation

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, les puissances coloniales sont affaiblies. Les deux grands gagnants, les États-Unis et l'URSS, soutiennent le mouvement de décolonisation en train de se structurer localement et internationalement. En Asie, ces mouvements sont plus anciens, comme le Parti du Congrès indien fondé en 1886 qui formule très tôt des revendications indépendantistes. En Amérique latine les indépendances ont été plus précoces (1806-1830). Dans le monde arabe, les nationalismes s'organisent et se radicalisent après-guerre. En 1945, au Caire, est créée la Ligue Arabe. Elle est érigée contre l'ingérence des puissances coloniales dans la région, en particulier la France et l'Angleterre. Cette dernière est à l'origine du projet en proposant une coopération à un axe jordano-irakien, encore sous-tutelle Britannique, afin d'affaiblir la Turquie. L'Égypte s'oppose à ce projet et rassemble les pays arabes autour de l'idée d'unité et de modernité de la nation arabe et d'indépendance de chacun de ses membres. En Égypte, Nasser incarne la modernisation du pays et le nationalisme arabe d'après-guerre. Sa grande victoire est la nationalisation du canal de Suez. Elle renforce son rôle de leader dans les mouvements indépendantistes d'abord et des non-alignés ensuite. En Tunisie, c'est le néo-destour dirigé par Bourguiba qui mène le mouvement contre la France. Dans cette mouvance, l'*Istiqlal* parti indépendantiste marocain est fondé en 1943 par Mohamed Allal el-Fassi. Toutes ces revendications trouvent une tribune à l'ONU, nouvellement créée en 1945 par la charte de San Francisco. La décolonisation devient alors le but commun d'un Tiers-Monde qui commence à se constituer en force politique.

Les mouvements indépendantistes panarabes trouvent d'abord un écho dans la bourgeoisie urbaine marocaine du protectorat français, frustrée par le joug colonial, qui la prive de l'encadrement politique d'un Maroc moderne et indépendant ; ensuite dans les milieux commerçants de plus en plus touchés par la concurrence des produits introduits par les colons. La crise éclate en 1930 lors de l'affaire connue sous le nom du *dahir* (décret royal) berbère. Le jeune sultan, Sidi Mohammed Ben Youssef est poussé par les autorités coloniales à publier un *dahir* soustrayant la population berbère à son autorité. L'objectif de la manœuvre est de faciliter la pénétration française dans le haut Atlas en divisant les Arabes et les Berbères. La contestation populaire ne se fait pas attendre et s'étend très vite à l'ensemble du pays. Le *dahir* est interprété par les intellectuels comme une menace dirigée contre l'intégrité politique et religieuse du Maroc. Les protestations populaires ont raison du décret royal, il est aboli en 1934. Mais il est déjà trop tard, le mouvement nationaliste marocain est lancé et soutenu du monde arabe à l'Asie. L'*Istiqlal* mène des révoltes contre les colons dans tout le pays. En 1953, le sultan qui s'est rapproché du mouvement indépendantiste est remplacé et contraint à l'exil (Bernard, 1963).

En 1954, le déclenchement de la guerre en Algérie et les révoltes qui se transforment en terrorisme et guérilla contraignent la France à assouplir sa position à l'égard du Maroc. L'Espagne qui souffre économiquement du protectorat et la France qui ne souhaite pas s'engager dans une autre guerre consentent à liquider le protectorat en 1956. Le sultan Mohammed Ben Youssef est autorisé à rentrer

dès novembre 1955. Il est accueilli comme le libérateur et deviendra le 15 août 1957, Mohammed V, premier roi du Maroc indépendant.

L'indépendance, recouvrée en 1956, n'est pas totale en ce qui concerne ses rapports avec le colonisateur espagnol. Ce n'est qu'en 1958 que la ville de Tarfaya est rétrocédée au Maroc, il faut attendre 1969 pour la ville d'Ifni et 1975 pour la zone du Sahara Occidental. Ni Ceuta ni Melilla, ni les présides mineurs en vertu d'une appartenance à l'Espagne antérieure à la construction du Maroc moderne ne lui sont restitués.

Dès le début le protectorat espagnol n'est pas de même nature que le protectorat français. L'implantation est militaire car elle commence par une guerre entre 1909 et 1926 dont une des figures les plus connues est Abdel-Krim, le chef de la résistance dans le Rif. À la suite de cette guerre, le colonisateur vit en métropole une situation politique agitée (chute de la monarchie, proclamation de la République, guerre civile). L'Espagne est devenue une puissance secondaire qui n'a pas les moyens de mettre en place une véritable action colonisatrice au Nord du Maroc. Sous le régime de Franco, des aménagements sont tout de même réalisés sur ce territoire où il a fait ses premières armes et qu'il n'est pas loin de considérer comme le prolongement naturel de l'Espagne (Albet-Mas *et al.*, 1995; Hispanus, 1953).

Après l'échec du protectorat, l'Espagne semble alors accrochée aux présides comme à des ultimes témoignages de sa grandeur passée. Dès l'indépendance l'intégrité territoriale du Maroc est revendiquée et l'affaire est portée devant l'ONU en 1961. Face à la "*fermeté espagnole*" sur les présides, le Maroc se trouve dans l'obligation de dissocier ses revendications sur les territoires du Sud (Sahara et Ifni) de celles des places du Nord (de La Serre et Marais, 1968). L'amélioration des relations entre les deux pays fait suite à l'entrevue de Barajas le 6 juillet 1963 entre le général Franco et le roi Hassan II depuis lequel un *statu quo* pour les présides du Nord est respecté (Zurlo, 2005; de La Serre et Marais, 1968).

Mais le statut d'autonomie accordé aux deux villes espagnoles depuis 1995 agace le Maroc tout comme les visites inopinées du Roi aux présides ou certains titres de la presse comme ce dernier commentant une visite de la famille royale espagnole à Ceuta "*Les Rois ont traversé le détroit mais ne sont pas sortis d'Espagne*"⁵. *Statu quo* est le maître mot en ce qui concerne les enclaves aujourd'hui. Mais la question demeure un point d'achoppement entre les deux voisins car si le Maroc ne conteste plus officiellement la présence espagnole à Ceuta et Melilla, il n'accepte pas pour autant de reconnaître la situation.

2.4.2 Gibraltar, une colonie sans colonisés

Le pendant européen de Ceuta s'appelle Gibraltar, gros caillou de 6 km² qui met dans une position périlleuse les prétentions espagnoles sur les présides. Le litige de Gibraltar est également porté à l'ONU, en 1963, devant le comité des 24, comité spécial chargé d'étudier la situation sur l'octroi de l'indépendance au pays. Les deux thèses en présence sont celle du demandeur l'Espagne qui veut retrouver la souveraineté sur le *Peñon* et celle de Gibraltar qui tient à la conserver en vertu du traité de Versailles de 1783 où l'Espagne confirme sa renonciation à Gibraltar en contre partie de Minorque et de la Floride. La question est vite évacuée par l'ONU et le comité déclare la nécessité pour les

5. "*Sus Majestades han cruzado el Estrecho, pero no han salido de España*" extrait de "El Rey afirma que tenía "un compromiso pendiente" con Ceuta", El País, 5 novembre 2007 (*en ligne*).

deux pays de régler la question par la voie de la négociation bilatérale "dans le but de mettre fin à la situation coloniale à Gibraltar et de sauvegarder les intérêts de la population". L'affaire est renvoyée à un dialogue de sourds et les provocations entre les deux pays ne font que s'accroître après cette internationalisation du conflit. D'un côté, le contrôle des voitures à la frontière est durci et entraîne des embouteillages interminables, les passeports délivrés au nom du gouvernement de Gibraltar ne sont plus reconnus et le commerce entre Gibraltar et La Línea est limité. De l'autre, les Anglais organisent un référendum d'autodétermination (Hermet, 1968; Dessens, 1970).

La situation ne s'est apaisée qu'en prévision de l'entrée de l'Espagne dans l'OTAN, en 1982, et de son adhésion à la Communauté européenne, en 1986. Londres et Madrid ont alors conclu l'accord de Lisbonne (1980) permettant le rétablissement des communications terrestres entre Gibraltar et l'Espagne après 19 ans de fermeture totale de la frontière (1966-1985) et l'instauration de contacts réguliers entre les deux pays. En effet, le Rocher est une véritable enclave en territoire longtemps hostile : la liaison maritime avec Algeciras a été supprimée en 1969 ; une seule route souvent congestionnée relie Gibraltar à la Línea ; et pendant des décennies l'Espagne interdisait toute liaison aérienne avec Gibraltar en ne permettant pas d'emprunter son espace aérien. La situation a mis du temps à se débloquer, mais depuis septembre 2006 un accord favorise l'utilisation conjointe de l'aéroport de Gibraltar construit en 1938 sur l'isthme, zone normalement neutre et au-delà des territoires stipulés par le traité d'Utrecht. Le premier service aérien Madrid-Gibraltar est lancé en décembre 2006 et depuis juin 2010, une navette maritime entre Algeciras et Gibraltar fonctionne à nouveau. La situation semble donc tendre vers l'apaisement des relations, le dialogue et le renforcement des liens entre l'enclave et son arrière-pays espagnol. L'idée de partage de souveraineté émerge même. Malgré cela, la question de Gibraltar n'est pas réglée et en proposant un référendum d'autodétermination en 1967, l'Angleterre a mis à jour une troisième force sur le litige de Gibraltar, la population gibraltarienne (Garcia, 2002).



Photo I.3 – Défilé en faveur de l'autodétermination, fête nationale de Gibraltar, 10-09-2002. Photo. de A. Taupin

Aujourd'hui ce sont davantage les Gibraltariens qui sont hostiles à un partage de souveraineté avec Madrid que la Grande-Bretagne elle-même. Ainsi, lors du référendum organisé en 1967, les habitants s'étaient prononcés pour rester dans le giron britannique par 12 138 voix pour et 44 contre (O'Reilly, 1990). En 2002, un nouveau référendum a posé la question d'une souveraineté partagée, projet largement rejeté par la population (17 900 votes contre et 187 pour). Le rejet de cette souveraineté partagée traduit la grande méfiance de la population gibraltarienne envers l'Espagne, pays qui a favorisé son isolement (*cf.* photo. I.4 et enc. I.2).



Photo I.4 – Tag sur un mur de Gibraltar. Photographie d'Aurélien Taupin, juillet 2002.

"We will never surrender"⁶, Churchill, 1940". Ce message inscrit à la bombe sur un mur de Gibraltar m'a d'abord étonnée quand je l'ai découvert en ce mois de juillet 2002, au hasard d'une promenade. Je venais d'arriver sur le Rocher. Devant moi, trois mois pour étudier le sentiment identitaire de sa population. Trois mois pour fouiller dans les archives de la bibliothèque militaire, rencontrer les représentants de ses différents courants politiques et interviewer les grandes figures locales. Je ne comprenais pas "Gib". Son statut de colonie, son fonctionnement institutionnel, ses revendications identitaires... tout pour moi tenait du mystère. Jusqu'à ce que je tombe sur ce graffiti emblématique de la pensée gibraltarienne.

Gibraltar est disputé depuis trois siècles par l'Espagne à la Grande-Bretagne. Son histoire est celle de ses sièges. Le dernier en date, le plus tragique pour sa mémoire collective, est celui imposé par Franco et les gouvernements qui lui ont succédé, de 1966 à 1985. Le Rocher a donc appris à vivre seul. On distingue principalement cinq zones : l'aéroport, la ville par elle-même, le port, la base militaire et le parc naturel. Près de 28 000 Gibraltariens⁷ vivent sur 3,9 km². Ils sont originaires d'Espagne pour la plupart mais ils se revendiquent Britanniques, voire Indépendantistes. Pour raisons fiscales ? Peut-être pour les compagnies off-shore qui jettent leur ancre dans les eaux territoriales du Rocher, mais pas pour l'essentiel de ses citoyens. La raison est à chercher ailleurs. Tito Whaley, l'ancien Consul français, m'a initiée à l'économie, à la politique et au droit si spécifiques du Rocher. Je n'ai vu là aucun avantage à être Gibraltarien. Reste alors l'Histoire même de ce caillou ingrat et des treize sièges qu'il a endurés... Chacun y semble très sensible. Et pas seulement parce qu'il s'agit là du socle culturel qui a forgé l'identité gibraltarienne. Non. Parce qu'à chaque fois, la population s'est vue affamée ou persécutée par l'Espagne. Il en est resté chez les habitants du Rocher une méfiance extrême à l'égard de leur grand voisin. De peur d'être de nouveau assiégés, affamés ou isolés.

"Nous ne nous rendrons jamais" traduit cet état d'esprit de résistance, mais aussi en arrière plan, ce rapport à l'histoire, aux guerres et à la mémoire collective que les Gibraltariens partagent avec les Britanniques. Une autre façon de crier : "Tout sauf espagnol !"

Encadré I.2 – Gibraltar, trois siècles d'histoire(s). Récit écrit par Aurélien Taupin, journaliste et écrivain, suite à un entretien réalisé en 2007.

D'origine andalouse, portugaise, italienne, marocaine, israélite et surtout maltaise, la population locale, dont les Britanniques ne représentent que 13 % du total, connaît un brassage important. Par exemple, les liens avec le voisin marocain sont anciens et intenses. Pendant le siège de Franco qui tenta de reprendre la colonie, Gibraltar s'approvisionnait en fruits et légumes venus du Maroc. Une communauté juive marocaine y est installée. Nombreuses également sont les femmes espagnoles qui y sont venues pour se marier et fuir ainsi la dictature franquiste. André Dessens (1970) parle de "*quasi-insulaires serrés sur leur roche étroite*". L'augmentation de la population, dès le dernier tiers du XIX^e siècle, est consécutive au percement de l'isthme de Suez (*cf.* fig. I.11). Dès lors la crise du logement sévit à Gibraltar et perdure encore aujourd'hui. Il est difficile de s'y loger pour un séjour de courte durée. De plus Gibraltar a été évacuée pendant la Seconde Guerre mondiale et sa population civile (16 700 personnes inaptes à la défense) a été dispersée entre l'Angleterre (Londres), le Maroc (Tanger), l'Irlande, Madère, la Jamaïque. Après la guerre, la majorité regagna la colonie. Ainsi, sur les six petits kilomètres carrés, les 28 779 habitants de Gibraltar⁸ sont un véritable *melting pot*, attaché à une identité gibraltarienne. La colonie n'a donc pas vraiment de colonisés comme l'écrit Dessens, d'ailleurs les Anglais se sont installés sur un territoire presque vide et très peu mis en valeur. Six Espagnols seulement seraient restés à Gibraltar en 1704, les autres sont allés s'établir dans le village de San Roque au Nord du campo de Gibraltar (Hermet, 1968).

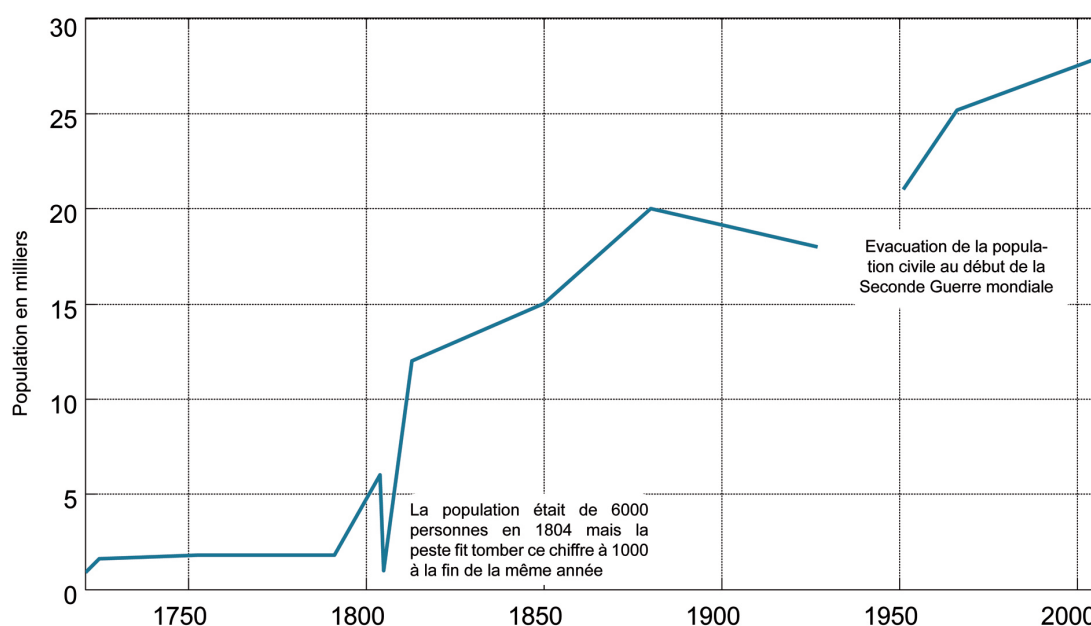


Figure I.11 – Évolution de la population de Gibraltar de 1721 à 2009. Réalisation N. Mareï. Sources : (Dessens, 1970) ; Gibraltar Chamber of Commerce, *en ligne*.

Gibraltar apparaît alors comme un territoire d'outre-mer britannique, assez autonome, peu surveillé par sa métropole. Certains aspects de la ville comme les rues sales ou l'état des canalisations suggèrent même un territoire laissé à l'autogestion. L'enclave est effectivement autonome économiquement. Outre les activités maritimes et touristiques, elle est devenue un paradis fiscal.

6. Nous ne nous rendrons jamais.

7. L'équivalent d'une commune comme Menton.

8. Donnée issue du site internet de la chambre de commerce de Gibraltar (<http://www.gibraltarchamberofcommerce.com/>).

Les gouvernements locaux qui se sont succédés ont tout fait pour attirer banques, assurances et gestionnaires de fonds, en offrant confidentialité et taux d'imposition compétitifs, avec un débouché direct, sur le marché européen : 18 établissements bancaires, 57 compagnies d'assurance et de réassurance, quelques 120 fonds d'investissement de toutes tailles avec un total de près de 5 milliards de dollars sous gestion sont recensés à Gibraltar⁹.

Ainsi, malgré des décennies de restrictions espagnoles à l'égard de Gibraltar dont le but était de paralyser l'économie du rocher, en imposant à la métropole la lourde charge d'un soutien financier, Gibraltar est devenu un territoire de plus en plus indépendant et c'est donc l'effet inverse qui s'est produit. De ce territoire émerge une force tierce, la population gibraltarienne, population qui souhaite rester britannique.

2.5 Une complexité spatiale projetée en mer

2.5.1 La convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Le 16 novembre 1994 entre en vigueur la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, communément appelée convention de Montego Bay (CMB), du nom de la ville jamaïcaine où sont signés les accords en 1982. La convention enrichit les principes de Genève : le zonage des espaces marins est complété (eaux intérieures, mer territoriale, zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles, haute mer et zone internationale des grands fonds marins) et la libéralisation des régimes de navigation, en particulier dans les détroits, est clairement posée comme préalable à toute négociation.

Elle intervient dans un contexte international chamboulé. D'un côté la décolonisation a provoqué la multiplication des États-nations et a renforcé les velléités d'affirmation des souverainetés, jusqu'à projeter en mer ces processus. De l'autre, les nouvelles puissances internationales, les États-Unis et l'URSS, qui ont imposé leurs flottes sur les mers pendant la Seconde Guerre mondiale, défendent avec âpreté un principe d'internationalisation des océans.

Dès 1958, la convention de Genève a ouvert la voie au principe de territorialisation des mers en instaurant la mer territoriale, partie de mer côtière sur laquelle s'étend la souveraineté de l'État côtier (trois milles marins), et un droit de passage dit inoffensif pour les navires étrangers. La CMB renforce cette dialectique liberté de navigation / territorialisation des mers, avec le passage de la mer territoriale à douze milles (19,3 km) et la mise en place d'un droit de passage en transit dans les détroits dont la largeur est inférieure à 24 milles et *"qui mettent en rapport deux parties de haute mer ou ZEE, à condition qu'il ne soit pas possible d'utiliser une autre route de commodité comparable comme contourner une île, ou prendre un autre passage comprenant une bande de haute mer ou ZEE"* (Beurier, 2006).

Le passage en transit est réglementé par les articles 38, 39 et 40 de la CMB (*cf.* annexe B). Le navire en transit doit exécuter une traversée continue et rapide selon un mode normal de navigation (les sous-marins peuvent donc transiter en plongée), n'effectuer aucune activité non autorisée (pêche, transbordement de marchandises, recherche scientifique, emploi de la force) et respecter la législation locale en matière de sécurité de la navigation et de lutte contre la pollution. Les aéronefs peuvent

9. "Gibraltar, le « caillou » de la discorde" par Gilles Senges, n° 20621, 23 février 2010 (*en ligne*).

librement survoler les détroits sous ce régime et la navigation en plongée va permettre le passage d'une mer à l'autre sans se faire remarquer (Beurier, 2006). Le détroit de Gibraltar entre dans cette catégorie et devient alors un passage stratégique pour entrer et sortir de la Méditerranée, d'autant plus que Gibraltar est une base de réparation des sous-marins nucléaires. La Grande-Bretagne profite quant à elle du droit de survol pour gagner Gibraltar puisque l'espace aérien espagnol lui a été interdit jusqu'en 2006.

Le passage inoffensif est quant à lui défini comme une traversée sans arrêt, ni mouillage à moins qu'il ne constitue des incidents ordinaires de la circulation ou en cas de force majeure. Le passage est réputé inoffensif à la condition qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État riverain. Dans cette perspective, les sous-marins sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon. Quant aux aéronefs, ils ne bénéficient pas, dans l'espace aérien sur-jacent à la mer territoriale, d'un droit général de survol. Le passage inoffensif dans les détroits se distingue de celui dans la mer territoriale sur un point. Alors que dans cette dernière, l'État riverain peut suspendre l'exercice de façon non discriminatoire et à titre temporaire pour sa sécurité, cette possibilité ne lui est pas reconnue dans les détroits selon l'article 45 de la CMB (Beurier, 2006). Le détroit de Messine, large d'environ neuf milles et pour lequel la circumnavigation de la Sicile est une route alternative de commodité comparable, entre dans cette catégorie.

Ces nouvelles dispositions n'ont pas été acceptées sans difficultés comme en atteste les douze années qui séparent la signature de l'entrée en vigueur. La géographie a rarement été un allié de la convention surtout dans les espaces où le tracé des côtes est complexe et où les questions de souveraineté ne sont pas résolues. Les difficultés à tracer des frontières maritimes en Méditerranée, en Caraïbes ou en mer de Chine en sont des exemples. Un espace comme le détroit de Gibraltar cumule alors les obstacles. L'élargissement de la mer territoriale à douze milles marins, avec le jeu des enclaves, des îlots et des rochers, projette sur la mer des frontières encore plus imbriquées les une aux autres. Cette configuration originale et la souveraineté contestée des uns et des autres, rendent le tracé des frontières maritimes particulièrement difficile. Le détroit est parfois indiqué dans des atlas comme une limite internationale controversée ou comme un espace à l'instar de la Méditerranée où *"les frontières interrégionales sont toutes virtuelles"* (Labrecque, 2004).

2.5.2 Les difficultés d'établir des frontières maritimes sur le détroit

2.5.2.1 La baie d'Algeciras, une zone de non-droit ?

Si la baie d'Algeciras n'était bordée que par un seul État, elle aurait pu, au regard du droit international de la mer (CMB art. 7, 8 et 10), être fermée par une ligne de base droite et donc être intégrée aux eaux intérieures (*cf.* annexe B). Or la présence de Gibraltar empêche ce dessein, d'autant plus que le Royaume-Uni a institué des eaux territoriales dans la baie. Ces eaux sont limitées à 3 mn autour de Gibraltar et, en application unilatérale d'un principe d'équidistance dans une baie large de 5 mn, les eaux territoriales britanniques sont limitées à 2,5 mn vers l'Ouest. Cette décision est évidemment contestée par l'Espagne qui considère que le traité d'Utrecht de 1713 (article 10) n'a cédé que les eaux du port qui à l'époque n'étaient composées que de deux petits quais (*muelle viejo* et *muelle nuevo*) : *"Le Roi Catholique, en son nom et celui de ses héritiers et successeurs, cède par ce Traité à la Couronne de Grande-Bretagne la pleine et entière propriété de la ville et des châteaux*

de Gibraltar, conjointement à son port, défenses et forteresses qui lui appartiennent, donnant ladite propriété de manière absolue afin qu'elle l'ait et en jouisse de plein droit et pour toujours [...] [...] ladite propriété est cédée à la Grande-Bretagne sans aucune juridiction territoriale et sans aucune communication ouverte par terre avec le pays circonvoisin.” L'Espagne accuse alors l'Angleterre d'une interprétation erronée du traité en s'octroyant des eaux territoriales dans la baie d'Algeciras (O'Reilly, 1990; Gutiérrez Castillo, 2006). La Grande-Bretagne, quant à elle, invoque une raison tirée du droit international selon laquelle une forteresse doit pouvoir contrôler l'espace couvert par la portée de ses canons. Les Anglais évoquent les mêmes raisons pour justifier leurs avances successives jusqu'à occuper aujourd'hui la moitié de la zone contigüe (zone neutre) entre les deux pays. Les Espagnols répondent qu'”avec les progrès de l'artillerie, si l'on admet toujours cette règle, la baie d'Algeciras toute entière serait le port de Gibraltar” (Dessens, 1970).

Pourtant, le gouvernement espagnol lors du tracé de ces lignes de bases droites (décret 2510/1977) n'a pas fermé la baie d'Algeciras, reconnaissant ainsi implicitement une certaine souveraineté britannique dans les eaux de la baie et excluant la baie de ces eaux intérieures (González García, 2000; Scovazzi, 1995). L'absence de statut pour des eaux où l'activité maritime est intense et où le risque d'accident est élevé pose problème. Lors de la collision du *New Flame* (vraquier) avec le *Torm Gertrud* (pétrolier danois) le 12 août 2007, les autorités espagnoles ont mis du temps à intervenir prétextant que l'accident eut lieu dans les eaux de Gibraltar, puisque dans les faits une limite cordiale de séparation est respectée.

Alors si les Espagnols ne souhaitent accorder aucune souveraineté aux Britanniques ni sur la baie ni sur le détroit, certaines positions viennent fragiliser le débat donnant ainsi du grain à moudre aux populations riveraines. En particulier, les mouvements écologistes espagnols ne cessent de dénoncer les activités maritimes de l'enclave britannique comme le soutage des navires dans des eaux sous juridiction espagnole ou la réparation des sous-marins nucléaires au port de Gibraltar et surtout le laisser-faire des autorités espagnoles.

2.5.2.2 Cailloux, îlots et enclaves du détroit, des îlés conflictuelles

Cailloux, îlots et enclaves du détroit sont des espèces d'artéfacts côtiers empêchant les États riverains de tracer une ligne de base droite continue et de délimiter des eaux intérieures. Le Maroc a pourtant établi ses lignes de base droites sans tenir compte des possessions espagnoles, les incluant de fait dans ses eaux intérieures. Ce dernier a également publié un décret royal le 8 avril 1981 qui instaure une ZEE au large de ses côtes atlantiques et méditerranéennes et qui permet donc le contrôle des navires de pêche dans la moitié sud de la mer d'Alboran. Cette ZEE reste cependant mal définie puisqu'elle n'a pas de limite extérieure. En revanche, l'Espagne a exclu la mer d'Alboran de la zone de protection de la pêche (ZPP) qu'elle a instituée en Méditerranée par un décret du 1er août 1997 (Ortolland et Pirat, 2007). La partie nord de la mer d'Alboran, entre une limite non définie de la ZEE marocaine et la limite de la mer territoriale espagnole devient donc une zone de haute mer (*cf.* tab. I.2).

États	Ratification, Adhésion à la CMB	Juridiction nationale / Largeur de la mer territoriale	Juridiction nationale / Largeur de la ZEE	Zone de pêche
Maroc	Signataire	Loi n°1-73-211 de 1973 / 12 milles marins	Loi n°1-81 du 8/04/1981 / 200 milles marins (limite externe non spécifiée en Méditerranée)	Pas de juridiction
Espagne	Adhésion le 15/01/1997	Loi n°10/1977 du 4/01/1977 / 12 milles marins	Loi n°15/1978 du 20/02/1978 (non applicable en Méditerranée) / 200 milles marins	Décret royal n°1315/1997 du 1/08/1997 modifié par le décret royal n° 421/2000 du 31/03/2000

Tableau I.2 – Juridiction et zones maritimes de l'Espagne et du Maroc. Source : Chevalier 2005.

L'îlot du Persil, gros caillou de 13 hectares, toujours découvert, à 200 m de la côte marocaine et à 6 km à l'Ouest de Ceuta, a cristallisé les tensions entre les deux voisins. Le 10 juillet 2002 un escadron de l'armée marocaine y débarque afin d'y établir un poste de contrôle dans le cadre de la lutte contre le trafic de drogue et l'immigration clandestine. La situation est considérée par les Espagnols comme une invasion marocaine. L'affaire n'a été résolue qu'avec la médiation américaine rétablissant le *statu quo*, soit aucune présence sur l'îlot. L'îlot est en fait dans les parages d'une limite possible du couloir transversal que souhaiterait l'Espagne entre Algeciras et Ceuta alors que le Maroc l'utiliserait volontiers et, l'utilise d'ailleurs, comme point d'appui de sa ligne de base droite. Ce rocher qui reste découvert à marée haute mais qui ne se prête pas à l'habitation humaine ou à une vie économique propre pourrait être entouré d'une mer territoriale selon l'article 121 de la CMB (Gutierrez Castillo, 2003).

Enfin, Didier Ortolland et Jean-Pierre Pirat (2007), dans l'*Atlas géopolitique des espaces maritimes*, mentionnent l'importance de l'îlot d'Alboran. C'est un îlot d'environ un km², idéalement placé pour surveiller les flux du détroit, en plein milieu de la mer d'Alboran, à 45 mn de la côte espagnole et à 35 mn de la côte marocaine. Son appartenance à l'Espagne n'est pas vraiment contestée par le Maroc même s'il a déjà fait l'objet de revendications¹⁰. Ortolland et Pirat signale qu'« *il serait de l'intérêt de l'Espagne qu'un plein effet lui soit accordé, mais cela ferait passer la ligne de délimitation à mi-chemin entre la côte marocaine et Alboran soit à 17,5 milles des côtes du Maroc* », situation qui pourrait relancer les prétentions marocaines.

Ainsi, dans la pratique chacun a adopté, unilatéralement, ses frontières maritimes. Toute délimitation officielle d'espaces maritimes dans le détroit est alors exclue tant que les questions de souveraineté ne sont pas réglées (Gutiérrez Castillo, 2006). Mais l'absence d'accord sur les eaux de Ceuta, de Gibraltar, des îlots fait que ces eaux n'ont finalement pas de statut. Dans une zone où les activités illégales animent la mer, la situation peut être préjudiciable. La figure I.12, sur laquelle les frontières maritimes du Maroc et de Gibraltar sont extrapolées, propose une projection des zonages possibles dans la mer d'Alboran et le détroit de Gibraltar. Les frontières maritimes andalouses sont reproduites d'après Suarez de Vivero (1983).

10. Abdeljamil Benjelloun, *Approches du colonialisme Espagnol dans l'ex Maroc khalifen*, Rabat, ed Okad, 1988 cité dans Zurlo, 2005.

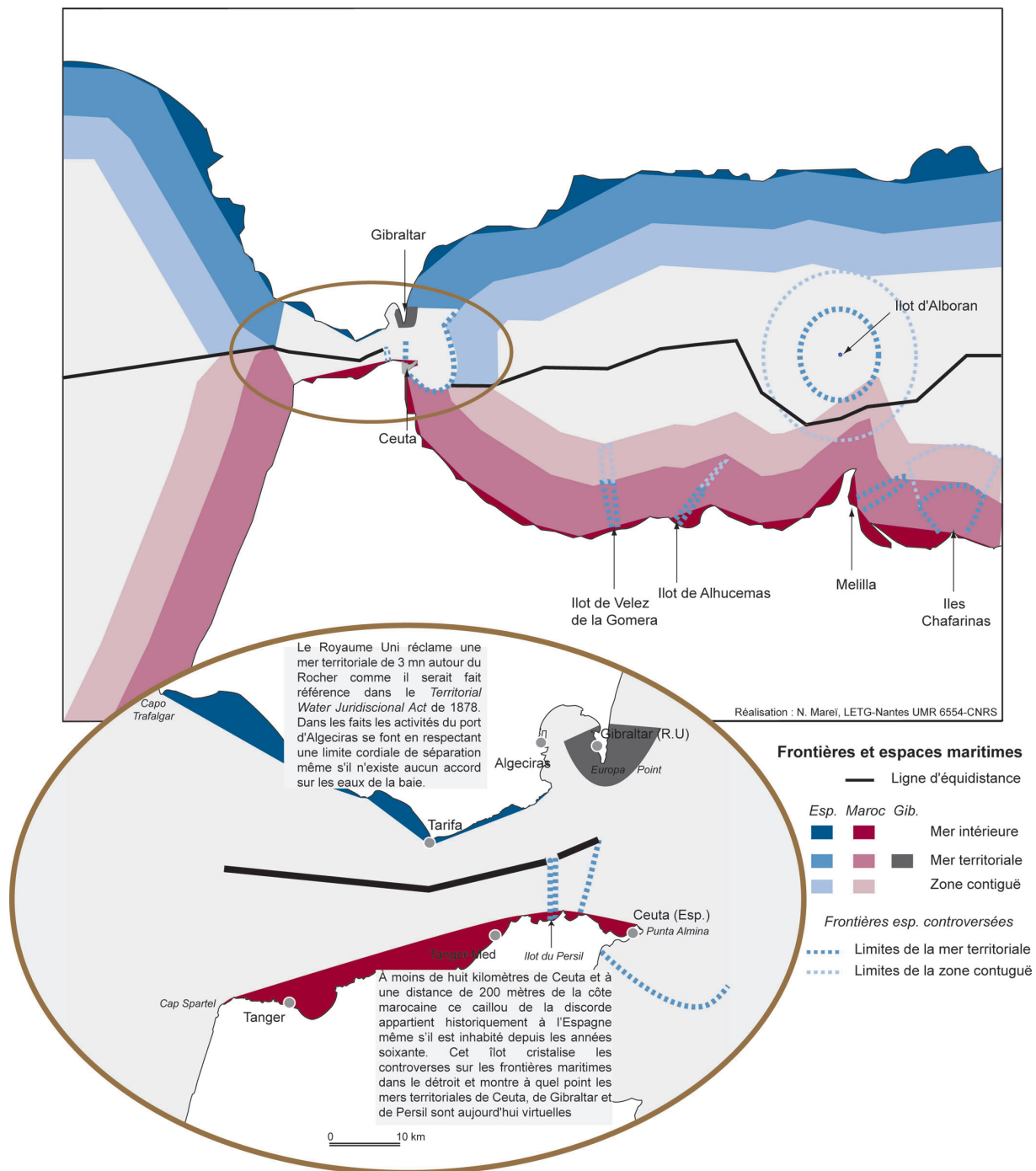


Figure I.12 – Projection des zones maritimes du détroit de Gibraltar et de la mer d'Alboran. Sources : Suarez de Vivero, 1983; Mareï, 2009.

Conclusion

Ainsi l'imbroglie géopolitique qui demeure autour du détroit en fait un lieu de tensions latentes mais aussi un lieu de mélange. Mélanges culturels, imbrications territoriales, brassages humains, jeu de dominant / dominé, période d'éloignement / rapprochement entre les deux rives ont produit un "espace mosaïque". Aujourd'hui cet espace a du mal à se structurer et c'est peut être dans cette diversité qu'il faut chercher une manière de le construire et de l'habiter.

Deux périodes de l'histoire semblent essentiels dans la construction de cet espace. La première est le Moyen-âge avec les cycles de *conquista* / *reconquista* entre les riverains du détroit. Si cette période est marquée par des tensions politiques et un temps long de suprématie musulmane, elle est aussi une période de déploiement du commerce entre les deux rives de la Méditerranée. C'est le commerce entre Al-Andalus et le Maghreb qui amène la frappe de l'or en Europe et la naissance du réal, du florin, du ducat (Dufourcq, 1975). La Méditerranée cesse d'être la *mare nostrum* héritée des Romains et elle devient le théâtre d'affrontement en particulier dans le cadre de la course mais sans véritablement se transformer en champ de bataille puisque le commerce méditerranéen et une certaine culture méditerranéenne émergent des contacts permanents entre les deux rives. En témoigne la naissance de la *lingua franca*, langue mixte qui connaît ses balbutiements au Moyen-âge et qui devient entre la fin du XV^e et la fin XVIII^e siècle "une langue commune avérée, documentée, entre Occidentaux et Orientaux, entre Européens et gens d'Islam, un phénomène qui peut sembler aujourd'hui proprement inouïe" (Dakhli, 2008). Cette langue partagée était surtout parlée dans un domaine littoral circum-méditerranéen. Elle a servi à véhiculer les idées et a nourri et animé les actions et transactions entre les riverains du bassin. C'est surtout une langue de commerce, une langue de gens de mer qui témoigne de la possible naissance d'objet commun entre des sociétés différentes.

Enfin, sur les rives du détroit, *conquista* et *reconquista* laissent des traces pérennes, *Djebel Tariq* et les enclaves espagnoles d'Afrique. Ces territoires vivent aujourd'hui des situations de métissage et de multilinguisme, preuve que les difficultés actuelles sont surtout politiques puisque sur le terrain des sociétés originales se sont composées.

La seconde période est celle du détroit sous domination européenne. La dichotomie du royaume chérifien qui en résulte crée une véritable rupture économique entre les deux Maroc. Le Maroc méditerranéen est demeuré pauvre et rural, alors que le Maroc atlantique a continué à être le cœur battant de l'économie nationale. Dans le monde arabe, cette période est aussi celle des résurgences des sentiments identitaires et d'affirmation des différences culturelles avec le Nord de la Méditerranée. Une Méditerranée, zone de fracture, surgit de la seconde moitié du XX^e siècle.

Les chapitres 1 et 2 ont alors révélé une structure spatiale habitée par différents systèmes qui se sont ajoutés les uns aux autres. Ils ont également souligné les contrastes entre les deux rives et les contentieux qui en font, malgré une histoire partagée, un espace de conflits : conflits d'usage, conflits politiques, conflits idéologiques, conflits sociaux. Pourtant, il existe un terrain d'uniformité presque parfaite entre les deux rives du détroit, il s'agit de l'espace physique, du site qui a servi d'appui à la construction de cet espace en quête de territorialité. Ce dernier ne vient pas toujours faciliter les choses. Il peut à certains égards être un facteur explicatif de la répartition des hommes et des activités et à d'autres être un facteur de risque.

Chapitre 3

UN CADRE NATUREL CONTRAIGNANT

Sans faire de déterminisme géographique, il est difficile de nier les caractéristiques du milieu gibraltarien et leurs influences sur l'originalité et l'organisation des lieux. Les îlots disputés sont des reliquats de montagnes qui ont aujourd'hui les pieds dans l'eau et qui auparavant formaient un seul et même massif. Les plaines littorales sont intensivement exploitées car ces mêmes montagnes ne leur laissent qu'un espace exigü. Les caprices météorologiques, fréquents dans la zone, en font un lieu parfois difficile pour la navigation et certainement peu propice au développement d'un grand port.

Pourtant, cette structure physique, visiblement contraignante, n'a pas empêché l'installation et le développement des activités littorales. D'ailleurs, face à ce milieu, parfois difficile, le surinvestissement littoral, décrit précédemment, est étonnant. Il témoigne de la capacité des sociétés à s'abstraire de leur environnement et à s'y imposer. Il en ressort une structure physique originale et riche. Elle a été presque ignorée pendant des décennies et elle est aujourd'hui redécouverte au gré des prises de conscience écologiques et des efforts de patrimonialisation des espaces naturels.

Ce chapitre s'attarde alors sur ce milieu immuable (le relief) et fragile (les ressources) qui sert de cadre d'appui au développement économique des régions riveraines. Mais ce cadre est parfois source de contrainte et de vulnérabilité du fait de la surcharge humaine et de l'accumulation des équipements sur un espace réduit. Enfin, aujourd'hui la sensibilité environnementale laisse émerger des objectifs de conservation et de patrimonialisation, assurément nécessaires, mais peut être déjà trop tardifs.

3.1 Le milieu, cadre d'appui

Les espaces terraqués sont des milieux où se mêlent la terre et les eaux, des espaces de bout du monde baignés par les eaux et forgés par les courants. Ce sont des *finis terrae* à atteindre, des pointes, des caps à franchir. On y passe de la terre à la mer ou d'une mer à l'autre. Ce sont donc des zones de contact, d'interface mais aussi de rupture. Ces quelques traits sont l'essence même des détroits, mais nul autre terraqué naturel n'a les caractéristiques de Gibraltar. En plus de sa position interocéanique, il s'inscrit dans un domaine interplaque, intercontinental et intramontagneux.

3.1.1 Le détroit de Gibraltar, un terraqué singulier

3.1.1.1 Particularités géophysiques du détroit de Gibraltar

La zone du détroit de Gibraltar est, à la fois, un espace de rupture au sein d'une façade atlantique de direction plutôt subméridienne et passive d'un point de vue tectonique et un espace de transition vers une façade méditerranéenne intercontinentale, de direction latitudinale et plus active tectoniquement.

Cette limite interplaque, intramontagneuse et intercontinentale est formée par la frontière entre les plaques lithosphériques eurasiatique et africaine. Ces plaques prennent place le long d'une zone de fracture planétaire, la faille transformante Açores-Méditerranée. L'histoire structurale de cette limite est établie depuis les temps géologiques anciens (l'ère secondaire). Les principales étapes de sa formation sont le rapprochement, l'affrontement et le cisaillement qui a séparé les chaînes Bétiques et le Rif par un couloir transversal, profond, qui s'étend d'un côté vers la dorsale médio-atlantique et de l'autre vers le bassin occidental de la Méditerranée jusqu'à la Sicile. Cette caractéristique en fait une frontière tectonique en coulissement. La remontée de l'Afrique poussée par l'activité des rifts des océans Indien et Atlantique et la descente de la péninsule ibérique vers le Sud-est poussée par l'Europe en fait aussi une frontière tectonique en convergence (Vanney, 2002; Birot et Dresch, 1953). Ces mouvements sont à l'origine des grandes cordillères plissées du Sud de l'Europe et du Nord du Maghreb (Pyrénées, Alpes, Atlas, les Bétique et le Rif). Cette zone du globe, considérée comme l'une des plus complexes par les géologues et les tectoniciens, est encore l'objet de nombreuses spéculations et recherches.

L'activité géologique de la zone en fait une marge active caractérisée principalement par un risque sismique même si le nombre de séismes est faible et l'énergie libérée lors de ces derniers aussi (4-5 sur l'échelle de Richter). Cependant, des tremblements de terre de plus fortes magnitudes (supérieurs à 6 ou 7) s'alignent sur une ligne joignant les Açores à la Sicile (Hatzfeld *et al.*, 1977) et donc le long de la faille transformante Açores-Méditerranée. C'est précisément au niveau de cette faille, à l'Ouest du détroit qu'est situé l'épicentre du séisme de Lisbonne du 1^{er} novembre 1755. Ce séisme d'une magnitude supérieure à 8, suivi d'un tsunami a détruit la quasi totalité de la ville et a été à l'origine de dégâts dans tout le Sud de la péninsule ibérique et au Maroc.

De manière récurrente, le Sud de l'Espagne et le Nord du Maroc sont touchés par des séismes de magnitudes moyennes mais ressentis par les populations. Les derniers en date sont ceux du 21 janvier et du 14 février 2010 ressentis dans les régions pré-rifaines d'Ouezzane et de Chefchaouen ou celui d'une magnitude de 6,2 ressenti au Sud de Grenade le 12 avril 2010. Le 17 décembre 2009, l'Andalousie, l'Algarve et le Nord-ouest du Maroc ont tremblé suite à un séisme dont les secousses ont atteint 6,3 sur l'échelle de Richter. L'épicentre de ce dernier a été localisé dans l'océan Atlantique, à 100 km au Sud-ouest de Cap Saint-Vincent, non loin de l'épicentre du séisme de Lisbonne, au niveau de la faille transformante Açores-Méditerranée. Si ces séismes qualifiés de séismes lents font peu de dégâts, certains chercheurs indiquent qu'ils seraient annonciateurs de méga séismes, comme celui de Lisbonne, dans des zones de subduction complexe mais qu'ils auraient une récurrence faible, plusieurs centaines d'années (Gutscher, 2004; Tadili et Ramdani, 1982).

L'aléa sismique ne peut donc être ignoré. Aujourd'hui, la vulnérabilité des lieux à l'égard d'un séisme comme celui de 1755 est bien plus grande en raison des fortes concentrations humaines,

des positions stratégiques, des infrastructures industrielles, portuaires et touristiques qui se sont accumulées sur les rivages du détroit et de la mer d'Alboran.

3.1.1.2 Éléments de comparaison avec d'autres détroits

Un détroit est un passage maritime resserré qui met en communication deux océans (le détroit de Magellan) ou deux mers (le Bosphore, le Pas de Calais) ou bien une mer et un océan (Malacca, Gibraltar) et deux côtes. Les littoraux mis en opposition par la coupure d'eau peuvent être ceux de deux continents (Gibraltar est un détroit eurafricain, le Bosphore est eurasiatique) ou ceux d'un continent et d'une île (le Pas de Calais, Messine) ou encore ceux de deux îles (détroit de Torres entre l'Australie et la Nouvelle-Guinée).

De part leur position zonale à l'échelle du globe, ils peuvent se retrouver au sein d'une zone polaire (Béring) ou pluvio-équatoriale (Malacca) ou tempérée (Pas de Calais). Cette situation influence en grande partie le peuplement des rivages. De part cette position, ils forment une discontinuité morpho-structurale active ou passive. Un détroit est considéré comme une marge passive lorsque le passage terre-mer-terre se fait au sein de la même plaque lithosphérique. À l'opposé, les marges actives se situent aux limites de deux plaques. Elles correspondent souvent à des zones de subduction (*cf.* tab. I.3 à I.6). Enfin, leur tracé direct (Gibraltar) ou chicané (Magellan) influencera les conditions nautiques offertes au passage (*cf.* fig. I.3).

Détroit	Dimensions	Climat	Type de marge	Caractéristiques humaines
Gibraltar	Larg. : 14,2 km, Long. : 64 km, Prof. : 80 à 950 m.	Zone tempérée méditerranéenne.	Marge active, rencontre des plaques euras. et afric.	Rivages moy. peuplés, Tanger : 670 000 hab., Algeciras : 116 000 hab.

Tableau I.3 – Le détroit de Gibraltar. Source principale de l'ensemble des tableaux comparatifs : Charlier 2002.

Détroit	Dimensions	Climat	Type de marge	Caractéristiques humaines
Le Pas de Calais	Larg. : 33,3 km, Long. : 65 km, Prof. : 20 à 50 m.	Zone tempérée océanique.	Marge passive de la plaque euras., Plateau continental Manche Mer du Nord	Rivages moy. peuplés, Calais : 80 000 hab., Douvres : 30 000 hab.
Malacca	Larg. : 3,7 km, Long. : 780 km, Prof. : 23 m. ¹	Climat équatorial humide.	Marge passive en bordure de la plaque euras., ceinture de feu du Pacifique à l'Est, volcanismes et séismes de la plaque indo-austral. au Sud	Rivages dens. peuplés, Singapour : 6 416 913 hab., Kuala Lumpur : 7 239 871 hab.
Hormuz	Larg. : 40 km, Long. : 63 km, Prof. : 80 à 200 m.	Climat subtropical désertique.	Marge passive de la plaque arabique	Rivages moy. peuplés, Bandar Abbas : 368 000 hab., Khassab : 18 000 hab.
Bal el Mandeb	Larg. : 20 km ² Long. : 38 km, Prof. : 30 à 300 m.	Climat subtropical désertique.	Marge active, zone de rift, écartement des plaques arabiques et africaines	Rivages moy. peuplés, Aden : 1 000 000 hab., Djibouti : 533 000 hab.

Tableau I.4 – Les détroits de la route maritime est-ouest.

1. La faiblesse des profondeurs oblige les plus gros navires à passer par le détroit de Lombok (200 à 450 m. de profondeur) ou celui de la Sonde (100 à 1500 m.)

2. + 3 km au niveau de Bab Iskender (canal oriental entre l'île de Perim et le Yemen)

Détroit	Dimensions	Climat	Type de marge	Caractéristiques humaines
Bosphore	Larg. : 700 m, Long. : 32 km, Prof. : 30 à 120 m.	Zone tempérée méditer.	Marge active, zone de coulisement entre les plaques greco-turque et euras.	Rivages dens. peuplés, Istanbul : 14 350 423 hab.
Messine	Larg. : 3.3 km, Long. : 23 km, Prof. : 100 m.	Zone tempérée méditer.	Marge active, passage de la faille transformante Açores-Méditerranée.	Rivages moy. peuplés, Messine : 250 000 hab., Reggio de Calabria : 187 000 hab.
Øresund	Larg. : 4 km, Long. : 110 km, Prof. : 15 m.	Zone tempérée océanique	Marge passive de la plaque eurasiatique.	Rivages moy. peuplés, Copenhague : 1 168 000 hab., Malmö : 280 500 hab.

Tableau I.5 – Les détroits de la Méditerranée et de la mer Baltique.

Il existe une multitude de détroits en Méditerranée en particulier le long des mers Egée, Ionienne et Adriatique qui sont parsemées d'îles et donc de passages entre les îles. Les Bouches de Bonifacio, le détroit de Sicile, le détroit d'Otrante, le détroit de Corfou, le détroit des Dardanelles, *etc.*, sont les plus connus. Gibraltar est la porte occidentale, le Bosphore celle vers la mer Noire et la Russie et Messine mène au port de Gioia Tauro, premier port de conteneurs de la Méditerranée.

De manière similaire, la mer Baltique, cette méditerranée froide, abrite de nombreux passages entre des côtes découpées d'îles et de golfes. Pour y accéder, il faut déjà franchir plusieurs détroits, le Skagerrak, puis le Kattegat et se frayer un passage parmi les détroits danois.

Détroit	Dimensions	Climat	Type de marge	Caractéristiques humaines
Béring	Larg. : 92 km, Long. : 1200 km, Prof. : 60 m.	Climat subarctique continental à climat de toundra	Marge passive de la plaque américaine. Ceinture de feu du Pacifique au Sud.	Rivages peu peuplés, Ouelen : 700 hab., Nome : 3505 hab.
Magellan	Larg. : 3 km, Long. : 560 km, Prof. : 1000 m.	Climat polaire humide	Marge passive aux limites de la marge active de la plaque américaine.	Rivages moy. peuplés, Punta Arenas : 142 000 hab.

Tableau I.6 – Des détroits plus lointains.

Ces paramètres de comparaison permettent d'affirmer que chaque détroit est unique. Aucun ne présente les mêmes caractéristiques physiques, ce qui les rend presque incomparables de ce point de vue, même s'il existe une certaine hiérarchisation, une échelle allant des détroits "mineurs" aux "grands" détroits. Il faudrait plutôt regarder du côté de leurs fonctions au sein du système monde pour trouver une raison de les comparer. Ces fonctions ne sont cependant pas indépendantes de leur position sur le planisphère, tel est peut être le point physique le plus important.

De leur rôle dans la mondialisation, en particulier dans le caractère circulatoire et mobile de cette dernière, il est plus facile de dégager des différences et des ressemblances qui en feront plutôt des détroits de rang international (ceux de la route maritime est-ouest), des détroits de rang régional (ceux donnant accès à une mer intérieure) ou des détroits presque oubliés (ceux du bout de la terre). Mais même au sein de ces catégories politico-économiques, les dissemblances sont importantes. Faut-il alors comparer l'incomparable ? Certainement pas, mais tout au long de ce manuscrit un regard croisé sur les différents détroits de la planète est apporté car il permet de nourrir l'analyse du détroit de

Gibraltar et de comprendre le rôle et la place de ce détroit dans le système-monde. Enfin, porter son regard ailleurs aide souvent à imaginer les futurs possibles de l'espace étudié.

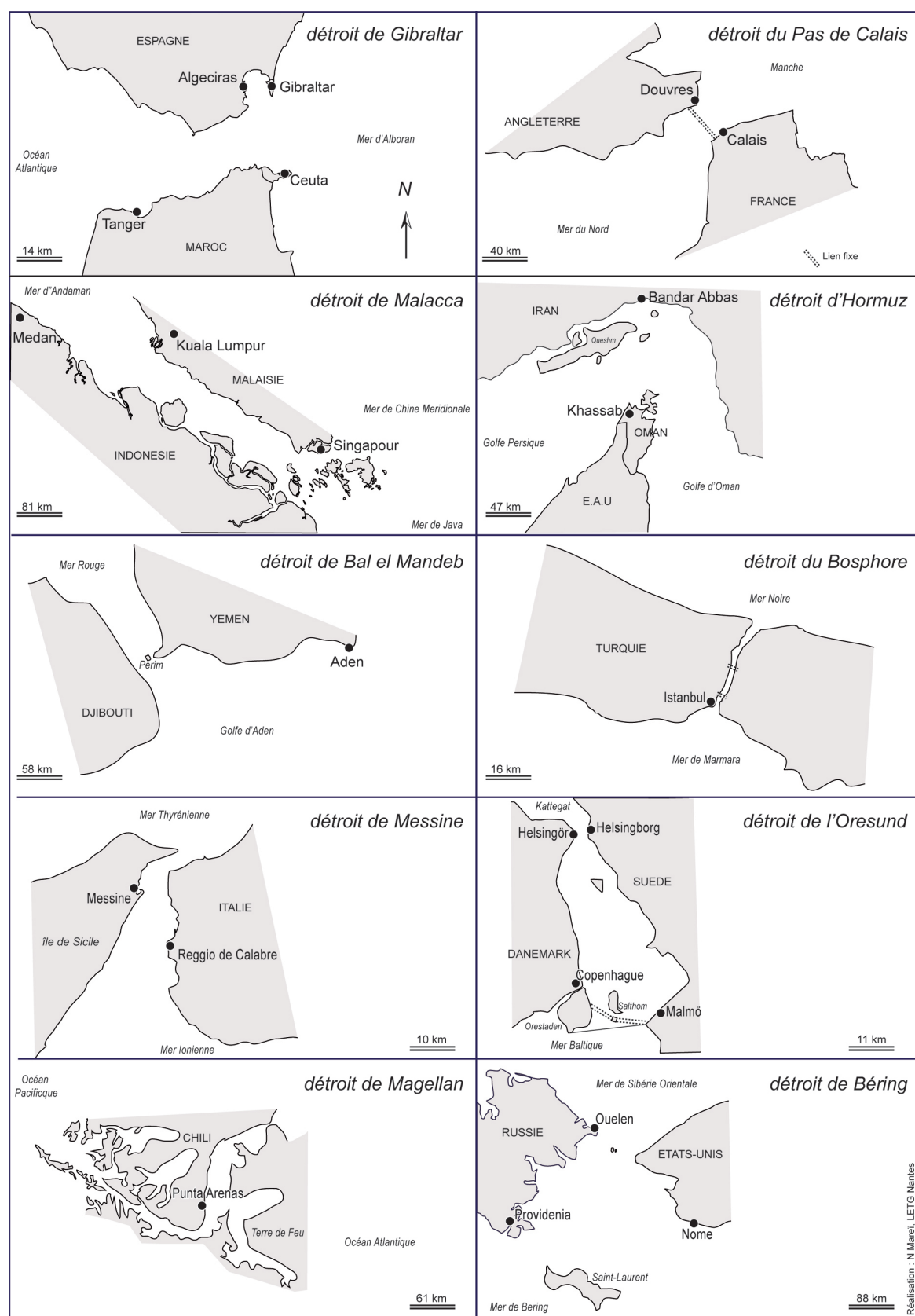
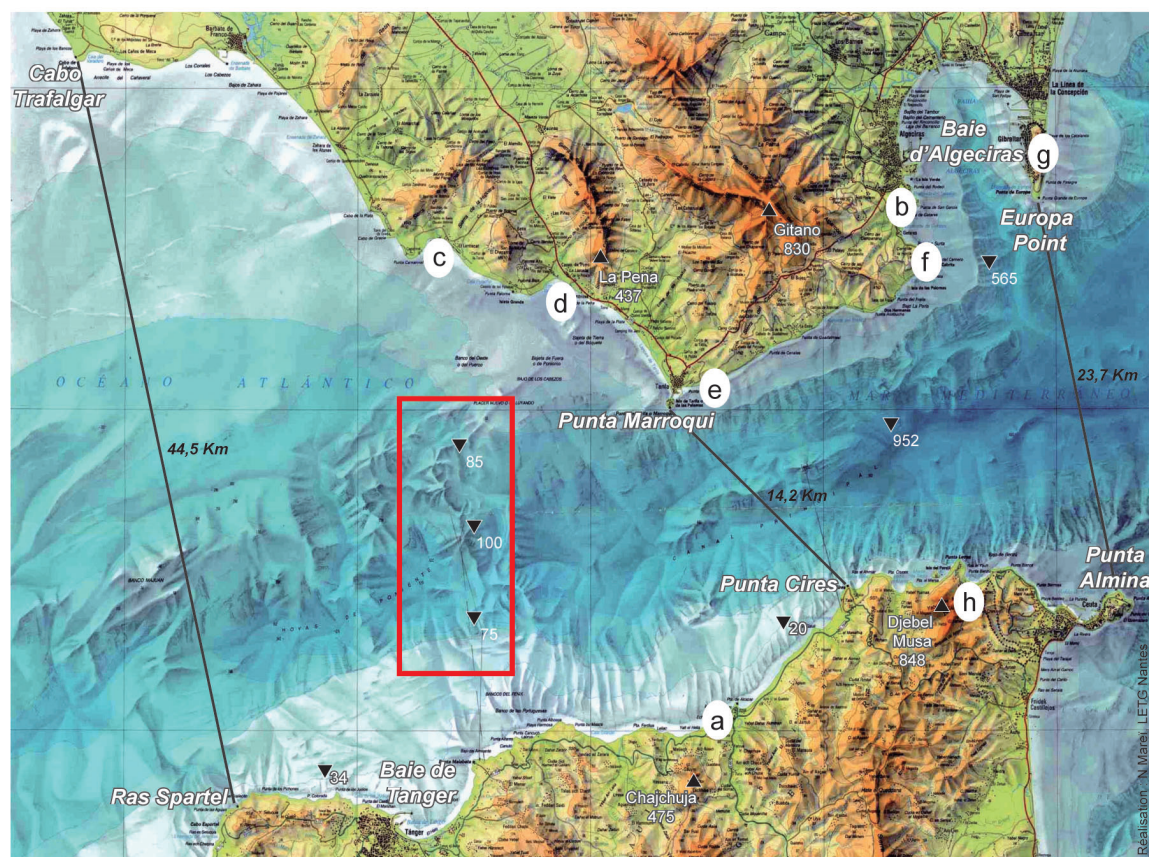


Figure I.13 – Longs, étroits ou biscornus, comparaison morphologique des détroits.

3.1.2 Les paysages côtiers du détroit de Gibraltar

Les terres bordières du détroit de Gibraltar sont caractérisées par une variété de paysages ainsi qu'une certaine symétrie morpho-structurale de part et d'autre du détroit (*cf.* fig. I.14).

Deux systèmes dominant en Andalousie : celui de la dépression du Guadalquivir et celui de la cordillère Bétique. Le bassin du Guadalquivir est une vaste dépression triangulaire encadrée par des montagnes. Depuis longtemps, les plaines y sont entièrement exploitées par l'homme du fait de leur fertilité et de leur relative humidité. L'espace des montagnes est plus vaste que celui des plaines. Il est composé de la Sierra Morena au Nord qui culmine à 1300 m d'altitude et la Sierra Nevada au Sud-est qui culmine au mont Mulhacén à 3482 m (province de Grenade).



Fond de carte extrait de la carte physique du détroit de Gibraltar, 1986, Instituto Geográfico Nacional et SECEG

Seuil Tarifa-Tanger. Sorte de pont sous-marin, large (environ 7 km) et peu profond (entre 80 et 150 m), qui relie de manière quasi continue la plate-forme continentale de Tarifa à celle de Tanger. Cette zone correspond à la zone la moins profonde du détroit, ailleurs les profondeurs peuvent dépasser les 900 m. Il s'agit de la zone identifiée dans le projet de construire un tunnel sous le détroit de Gibraltar.

- ▲ Altitude en mètres
- ▼ Profondeur en mètres

(a) Localisation des photographies (a) à (h) de l'étude des paysages côtiers du détroit

Figure I.14 – Quelques caractéristiques physiographiques du détroit de Gibraltar et éléments de localisation de l'étude de paysage.

De manière presque symétrique, le Nord du Maroc est organisé à l'Ouest autour des bassins de l'oued Mharhar (région du Tangérois) et du bas Loukkos et à l'Est par les escarpements du Rif qui se jettent en mer. Les montagnes du Rif culminent à 2456 m, au djebel Tidighine (région d'Al-Hocema).

Cette organisation physique participe à un certain cloisonnement de l'espace et crée des compartiments qui vont fonctionner de façon presque isolés les uns des autres. En témoigne, d'un côté comme de l'autre, un réseau urbain peu dense, essentiellement littoral et au sein duquel les infrastructures de transport ont mis du temps à se développer. Les replats côtiers, plaines littorales et baies, sont les espaces les plus faciles à aménager. Les baies d'Algeciras et de Tanger sont fortement anthropisées, en particulier par la construction d'édifices portuaires. Ces ports dont les remblais s'étalent en mer ont une activité bien plus tournée vers l'avant-pays maritime que vers l'arrière-pays.

Les rivages du détroit *stricto sensu* correspondent à la fois à l'évanescence des deux grands bassins hydrologiques (Guadalquivir et Mharhar) et à la naissance des cordillères bétiques et rifaines qui y culminent à 848 m au djebel Mussa, 426 m à Gibraltar, 437 m à la Peña (municipalité de Tarifa). Ces altitudes ont tendance à augmenter vers l'intérieur des terres et vers l'Est. Les altitudes les plus importantes se rencontrent alors côté marocain où le relief est plus accidenté et les baies et plaines côtières plus petites que sur la rive espagnole du détroit.

Afin de mieux visualiser le paysage littoral du détroit, les photographies des trois planches suivantes (photo. I.5, I.6 et I.7), dont les lieux sont localisés sur la figure I.14, ont été réalisées à partir de photos prises au cours de l'été 2010 et présentent des éléments caractéristiques du front côtier du détroit.

Dans sa majeure partie, le littoral du détroit est escarpé, rocheux, accidenté, même s'il est parfois découpé par des côtes basses moins répulsives. Ce sont de petites plaines littorales, bordées par des cordons de galets ou de sables, qui permettent le développement de plages comme *Ksar Séghir* (a) sur le littoral marocain et *Getages* (b) au Sud de la baie d'Algeciras. Elles peuvent s'étaler sur quelques mètres ou plusieurs kilomètres et sont fréquentées plutôt par un tourisme local. Du côté marocain, l'espace reste plus sauvage alors que du côté espagnol, les constructions sont développées. Sur la plage de *Getages*, des cabines de plages, achetées par des habitants de la région, occupent désormais tout le haut de plage.

Les plages les plus grandes se rencontrent côté espagnol sur les communes de Bolonia et de Tarifa. À Tarifa, la *playa de Los Lances* s'allonge sur 7,25 km. Ces plages sont caractérisées par quelques zones d'accumulation remarquables comme la dune de *Bolonia* (c) et celle de *Punta Paloma* (d) formées par les vents et les courants dominants venant de l'Est.

Ces plages représentent les espaces les plus préservés du littoral mais aussi les plus convoités par les touristes. Leur maintien et leur préservation nécessitent quelques aménagements comme les clôtures en bois qui servent à contenir l'avancée de la dune. Les principaux ouvrages de fixation des dunes remontent aux années 1950 avec la plantation de plusieurs centaines d'hectares de pinacées, en particulier des pins parasols. Ces plages sont classées sous les dénominations *paraje natural* depuis 1989 pour la plage de *Los Lances* (226 ha) et *monumento natural* depuis 2003 pour les 6 ha de la dune de *Bolonia*. Enfin, les tombolos de Trafalgar et de Gibraltar sont une autre forme d'accumulation sableuse remarquable retrouvée sur les côtes du détroit.



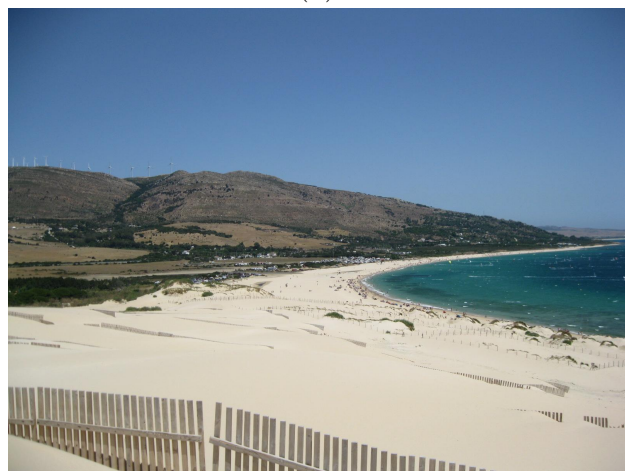
(a)



(b)



(c)



(d)

Photo I.5 – Les plages et les dunes, supports des activités touristiques.

Les escarpements de falaises littorales du détroit se jettent directement en mer et se terminent par des platiers rocheux ou plate-forme d'abrasion marine comme sur les photos (e) *Tarifa* et (f) *Punta Carnero*. Le platier rocheux du littoral de Tarifa est désignée pour l'extension du port et devrait donc être remblayé.

Ces reliefs littoraux se prolongent en mer à quelques centaines de mètres de la côte et laissent parfois émerger des hauts-fonds qui sont de petites îles rocheuses qui ont résisté à l'érosion marine comme l'îlot du Persil sur la côte marocaine, ou *Isla Verde* dans la baie d'Algeciras. Cette dernière est caractérisée par un platier rocheux développé qui a été le support de l'extension du port d'Algeciras.

Ces zones ont alors été privilégiées pour les développements portuaires, lorsqu'elles se sont trouvées dans des zones abritées, comme la baie d'Algeciras, elles ont même servi à des extensions de grande ampleur. Le port de Tanger a bénéficié pour sa construction du même type de configuration. De même le port de Tarifa est construit sur un platier rocheux mais en plein milieu de la côte septentrionale du détroit, il est donc extrêmement exposé aux vents. Tanger-Med ou le nouveau port militaire de Ksar Séghir prennent également place au cœur du détroit, dans des baies extrêmement ouvertes et donc peu à l'abri des intempéries susceptibles de se produire dans le détroit de Gibraltar.



(e)



(f)

Photo I.6 – Les platiers rocheux, les baies, appuis naturels des zones portuaires.

Les reliefs de *Gibraltar* (g) et du *djebel Mussa* (h) s'érigent tels des promontoires rocheux se jetant en mer. Ces formations qui se font face, composées essentiellement de calcaire et de flyschs, constituent ce que les Anciens appelaient les colonnes d'Hercule. Ils correspondent aux balbutiements de l'élévation de l'orogénèse bético-rifaine qui se déploie pleinement sur les bords de la mer d'Alboran et donnent ses caractéristiques à la plate-forme continentale sous-jacente, étroite et abrupte.



(g)



(h)

Photo I.7 – Les montagnes, les vallées, formes transzonales utilisées dans la production d'énergie.

Ces reliefs peu ou pas aménageables dominant la structure physique des rives du détroit. Du côté espagnol surtout, et de manière ponctuelle côté marocain (mais en développement), ils sont tapissés de champs d'éoliennes. Il existe 27 parcs éoliens sur la municipalité de Tarifa, la région étant pionnière dans l'utilisation de ce type d'énergie.

Enfin, ces montagnes sont entrecoupées d'étroites vallées abritant de petits fleuves côtiers équipés pour la plupart de barrages servant à la production d'énergie et à la fourniture d'eau potable pour les riverains.

3.2 Le milieu, source de contraintes

Les caractéristiques du milieu (climat, océanographie) sont essentielles pour la navigation dans le détroit. Ces éléments sont abordés de manière assez complète dans les ouvrages relatifs à la navigation comme les instructions nautiques des services hydrologiques de la marine (SHOM, 2002; Instituto Hidrográfico de la Marina, 1973, 2003). Ces instructions mettent en exergue un espace qui peut parfois s'avérer périlleux pour la navigation en raison de la concentration des flux d'origines atmosphériques ou marines et leur exacerbation liée à la topographie des lieux.

3.2.1 Un climat d'entre-deux

Point de rencontre entre une Europe tempérée et une Afrique désertique, entre un Atlantique froid et une Méditerranée chaude, le détroit de Gibraltar présente une climatologie spécifique. Les prévisions météorologiques sont réputées difficiles à réaliser car la moindre différence de températures de l'air sur l'Espagne ou sur le Maroc, ou de l'eau entre l'Atlantique et la Méditerranée, provoque des changements.

3.2.1.1 La chaleur méditerranéenne et l'humidité atlantique

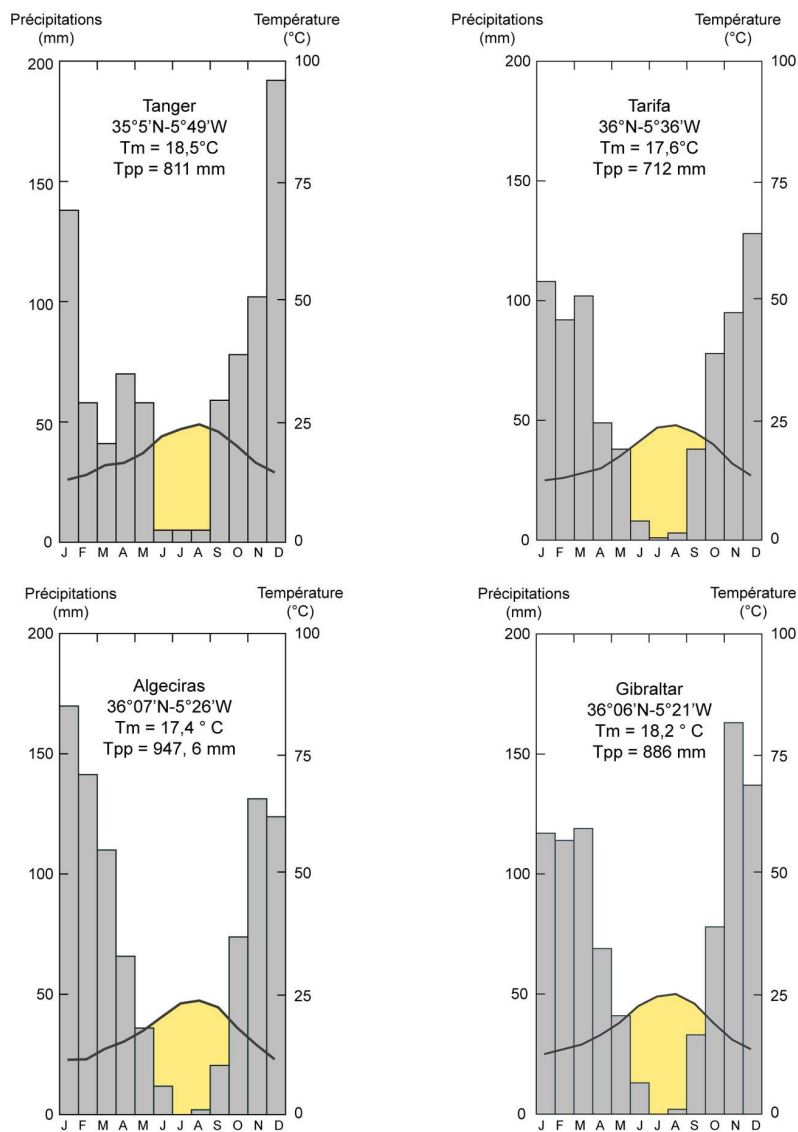
Dans le contexte européen, les côtes du détroit ont une situation basse en latitude qui détermine un régime de température très doux, avec 2800 heures d'ensoleillement en moyenne par an. Ce chiffre relativement élevé est équivalent à celui de Marseille par exemple mais reste en dessous du seuil de 3000 heures par an atteint par des villes méditerranéennes comme Tunis ou Alger, à des latitudes similaires, ceci étant lié au nombre de jours couverts élevés sur les rivages du détroit.

Les précipitations moyennes, influencées par l'Atlantique, sont plutôt élevées avec des totaux allant de 712 à 947 mm, équivalant à ceux de Nantes (47°12' N) par exemple. Mais elles sont concentrées sur l'année : 70% à 75 % des pluies tombent de novembre à mars. Toutefois une saison sèche, marquée, de trois à quatre mois, place climatiquement le détroit dans la zone méditerranéenne. Plus à l'Est, en mer d'Alboran, à Malaga ou Melilla, la saison sèche atteint 5 à 6 mois. L'été est alors chaud et sec, avec des températures qui commencent à s'élever au début de mai jusqu'à fin septembre (*cf.* fig. I.15).

Le rôle de l'anticyclone des Açores est essentiel. Il est responsable de la grande stabilité atmosphérique estivale. En hiver, il occupe sa position la plus méridionale (parallèle 30°N), ce qui favorise alors l'incursion des perturbations venant de l'océan Atlantique.

Le climat du détroit peut alors être qualifié de climat méditerranéen océanique qui se dégrade vers l'Est en climat méditerranéen subtropical (région de Malaga) puis subdésertique (région d'Almeria). Les taux de précipitations élevés, la régularité des vents, l'irruption de tempêtes sont des marqueurs d'une certaine océanité des rivages du détroit.

a) Sur les rives du détroit, un climat méditerranée océanique



b) Sur les rives de la mer d'Alboran, un climat méditerranéen subtropical à subdésertique

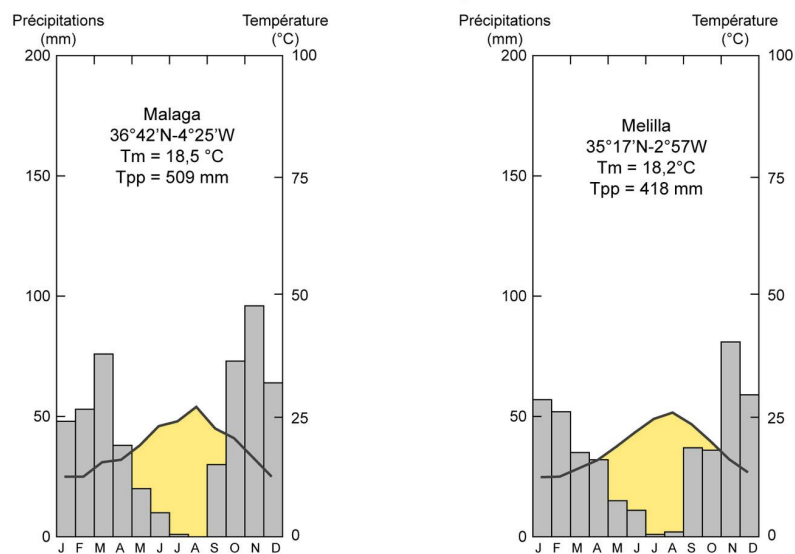


Figure I.15 – Diagrammes ombrothermiques des villes du détroit et de la mer d'Alboran. Sources : weatheronline (www.wofrance.fr) ; SHOM 2002; Ocaña Torres 2001. Réalisation N. Mareï.

La question de la ressource en eau est primordiale dans ce type de milieu puisque la période de plus forte demande, la saison touristique estivale, coïncide avec le cœur de la saison sèche. La qualité et la quantité de la ressource hydraulique sont alors susceptibles d'être altérées. En particulier, le littoral andalou est touché par des problèmes d'épuisement des aquifères et d'intrusion d'eaux marines dans les systèmes hydrogéologiques (Lopez Geta, 2005). Ce déficit hydrique est lié à une augmentation de la demande de près de 25% depuis 1986 (Barragán Muñoz *et al.*, 2008). Les développements urbains et touristiques y participent largement mais l'agriculture, de modèle intensif, reste la principale responsable de la surconsommation en eau en accaparant 78% de la croissance de la consommation. Le tourisme crée surtout une pression saisonnière puisque la population des communes littorales andalouses triple sur le semestre estival. Les piscines, les jardins, les golfs, équipements d'un environnement touristique rentable, ont également pris de plus en plus de place sur les littoraux andalous. Barragan Munoz (2008) précise que seulement 25% de ces golfs sont équipés de système d'épuration de leurs eaux usées. Ce problème est retrouvé d'une manière générale dans les communes riveraines du détroit. À Algeciras les eaux usées sont rejetées directement dans la baie en deux endroits, en plein port de plaisance et au niveau de la plage du Rinconcillo fréquentée par les habitants de la ville. D'autres villes du littoral comme Tarifa, Chipona, Vejer versent leurs eaux usées en mer sans aucune épuration. La situation est similaire au Nord du Maroc¹.

3.2.1.2 Des vents constants et parfois violents

À Tarifa, en plein milieu du détroit, les jours sans vents sont exceptionnels. Le vent est une composante importante du climat du détroit, surtout que les coups de vents ne sont pas rares sur cette zone d'interface terre-mer et donc de gradients thermiques et barométriques favorables à leurs formation.

L'été, les vents dominants soufflent surtout de l'Est (*Levante*) et parfois de l'Ouest (*Poniente*). Le rocher de Gibraltar est un bon indicateur de la météo du détroit. Si sur son sommet, s'installe un nuage blanc horizontal, appelé localement "*Levanter Cloud*", alors les vents d'Est sont levés (*cf.* photo. I.8). Un phénomène analogue s'observe sur les sommets à l'Est de la baie de Tanger. Ces vents, venant de la mer, sont fréquents au printemps et de juillet à octobre et ils apportent une certaine humidité de l'air. Ils sont généralement modérés (force trois ou quatre) mais peuvent prendre de la puissance avec des rafales qui dépassent les 100 km par heure (force huit). À l'inverse, les temps de *Poniente* sont plus secs et le rocher de Gibraltar est complètement dégagé. Les journées de *Poniente* sont les meilleures pour voir à l'œil nu l'autre rive. Ces vents d'Ouest ne dépassent que rarement le degré trois de l'échelle Beaufort. Les Espagnols affirment que le *Levante* rend les gens fous, à l'image du *Föhn*, ce vent chaud qui souffle dans les Alpes et provoquerait chez certains des migraines. Les jours de *Levante* sont surtout caractérisés par des tempêtes de sable qui se lèvent sur les plages, en particulier à Tarifa. Le sable fouette alors la peau et s'insinue dans les moindres recoins du corps rendant la présence sur la plage insupportable au plus vaillant touriste, alors que les jours de *Poniente* les plages tarifaines sont les plus recherchées de la côte du détroit.

1. Depuis 2010, l'APBA est en train de mettre en place un système d'épuration des eaux usées pour la ville d'Algeciras. Au Maroc, grâce à la station touristique de Saïdia, une station d'épuration est fonctionnelle depuis fin 2010 dans cette région. Après des pressions de la population, elle servira aussi la ville et ses alentours.



Photo I.8 – La baie d’Algeciras avec le *Levanter Cloud*, au dessus de Gibraltar. Photo. de N. Mareï, 2010.

Pendant l’hiver les *Vendavales*, forts vents de Sud-ouest associés aux dépressions qui se déplacent vers l’Est, atteignent parfois les degrés sept ou huit de l’échelle Beaufort. Ils sont souvent accompagnés de grains violents voire de fortes trombes marines qui ont déjà causé des dégâts aux installations portuaires de la baie d’Algeciras. Lorsque le vent de Sud s’établit le *Leveche*, le sable et les poussières qu’il transporte réduisent considérablement la visibilité dans le détroit et ses abords.

Tous ces vents sont renforcés par la topographie du détroit. La forme d’entonnoir, créée par les reliefs bordiers, provoque une accélération du vent liée au rétrécissement de la zone de circulation. C’est l’effet Venturi du nom du physicien italien qui a décrit ce phénomène de la dynamique des fluides. Il peut ainsi y avoir un vent faible à l’entrée ou à la sortie du détroit, alors qu’une tempête souffle à l’intérieur. De même, il n’est pas rare que les vents changent dans une même journée. Le calme du lever du soleil peut se transformer en coup de vent d’Est à midi et un léger vent d’Ouest peut effleurer le détroit le soir.

Le fort régime de vent régnant dans le détroit peut compliquer certaines activités. Il est d’abord un facteur limitant pour l’agriculture, cette activité étant bien moins développée dans le campo de Gibraltar que dans le reste de la province de Cadix. Ensuite pour le tourisme, les plages du détroit sont impraticables les jours de forts *Levante*. Enfin, les tempêtes de *Vendavales* qui se produisent tous les hivers ont causé plusieurs fois des surcotes et des inondations (cf. photo. I.9), de fortes perturbations de la navigation jusqu’à la suspension des liaisons par ferries, et ont été à l’origine de plusieurs accidents maritimes.

Ainsi, par sa position intermédiaire entre la zone tempérée, soumise aux perturbations atlantiques, et la zone tropicale du continent africain, influencée par la zone intertropicale de convergence, la région offre un climat bigarré. La saisonnalité bien marquée lui donne son caractère méditerranéen et les vents et les fortes pluies son caractère océanisé. Ces aspects peuvent se transformer en véritable risques climatiques au regard de l'occupation humaine des littoraux du détroit, en attestent les photos de la commune de San Roque (campo de Gibraltar) où les inondations sont exacerbées par une imperméabilisation des sols, en particulier celle des lits majeurs des petits fleuves côtiers remblayés à des fins industrielles et portuaires.

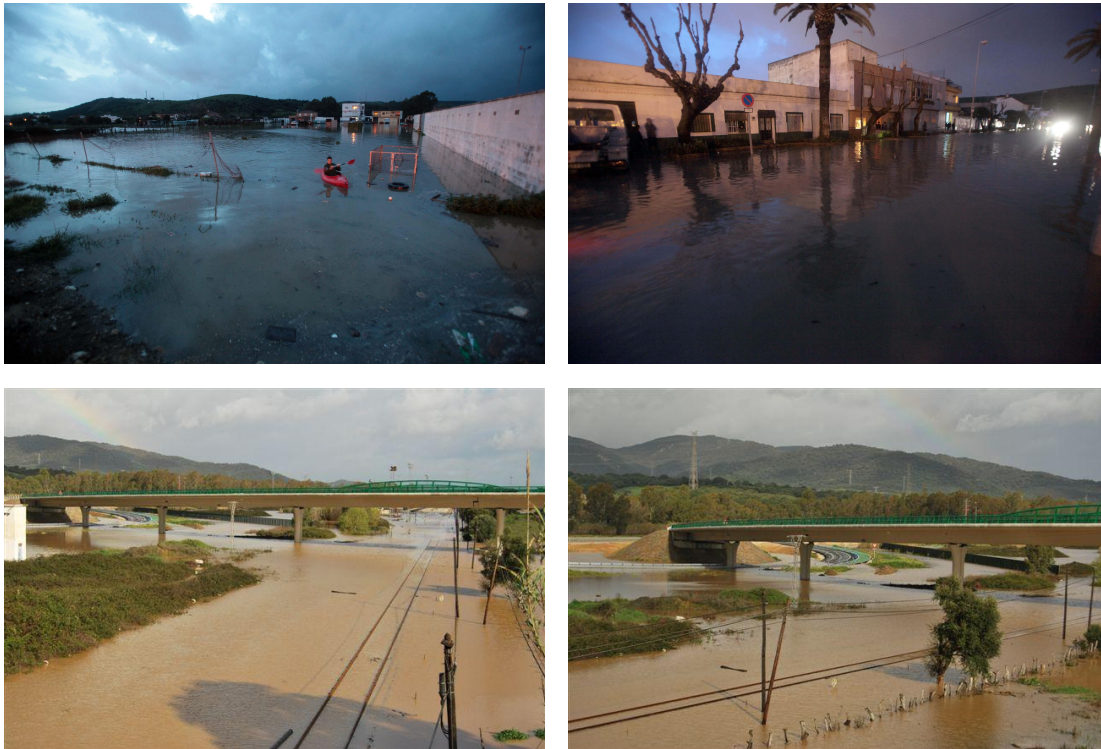


Photo I.9 – Inondations de la commune San Roque et de la zone d'activité logistique (ZAL) suite à une tempête de *Vendavales*, 15 février 2010. Photos Antonio Muñoz Secilla VERDEMAR Ecologistas en Acción.

3.2.2 D'une mer à l'autre, quelques éléments d'océanographie

3.2.2.1 La circulation générale

La circulation générale des eaux dans le détroit est primordiale car elle règle l'équilibre de la Méditerranée et a une influence profonde et lointaine dans l'océan Atlantique (Vanne, 2002). Cette circulation est conditionnée par deux facteurs, le niveau inférieur de la mer Méditerranée par rapport à l'Atlantique et la salinité. Le niveau bas de la mer Méditerranée est lié à la forte évaporation, au faible apport d'eau des fleuves et à des précipitations faibles. Ces mêmes facteurs sont des éléments d'explication de la forte salinité méditerranéenne (38 g. de sel par kg d'eau de mer); à profondeur égale, la Méditerranée est plus salée que l'Atlantique.

Un gradient vertical de densité se met alors en place. Il se compose de deux flux superposés, opposés et permanents : dans la couche supérieure des eaux, la différence des niveaux en surface donne

naissance, jusqu'aux environs de 125 m de profondeur, à un courant de 3 à 4 km/h de l'Ouest vers l'Est et en profondeur, la différence de salinité entre les deux volumes marins crée un courant de densité permanente qui porte de l'Est vers l'Ouest.

En définitive, en surface, les eaux issues de l'océan Atlantique pénètrent en Méditerranée, ce courant de surface, à son maximum en été à cause de la forte évaporation, est d'ailleurs anciennement utilisé par les navigateurs pour franchir le détroit. À l'inverse, en profondeur, ce sont les eaux salées de la Méditerranée qui se propagent en direction de l'océan Atlantique.

3.2.2.2 Marée, courants de marée et raz de courant

La région du détroit est la région méditerranéenne la plus sensible aux marées avec des processus de type semi diurne et un marnage qui diminue progressivement en allant vers l'Est. Le marnage moyen de vive eau est de 3,50 m au cap Spartel, 1,18 m à Tarifa et Tanger, 0,85 m à Gibraltar et 0,55 m à Malaga. Les courants de marée peuvent atteindre deux nœuds et créer des contre-courants le long des côtes nord et sud. Ils créent aussi des raz de courant qui se produisent régulièrement aux abords des nombreux caps, pointes avancées et hauts-fonds. Ces derniers apparaissent brusquement, même par temps calme, sans aucun signe précurseur, sous la forme d'un bouillonnement d'eau souvent déferlant. Ils atteignent leur force maximale aux environs de l'heure de la mi-marée (SHOM, 2002; Ponsich, 1975). Là encore, l'effet venturi, associé à l'encaissement des fonds du détroit, accélère ces mouvements d'eau et favorise une activité turbulente de la colonne d'eau (Vanney, 2002). Un phénomène exceptionnel, appelé "ondes internes" et qui entraîne la formation de fortes vagues jusqu'à 9 m de creux, est parfois observable sur le détroit. Ces ondes internes, visibles sur les images satellites, résultent également de l'interaction des courants de marée avec les caractéristiques topologiques du détroit (*cf.* fig. I.16).

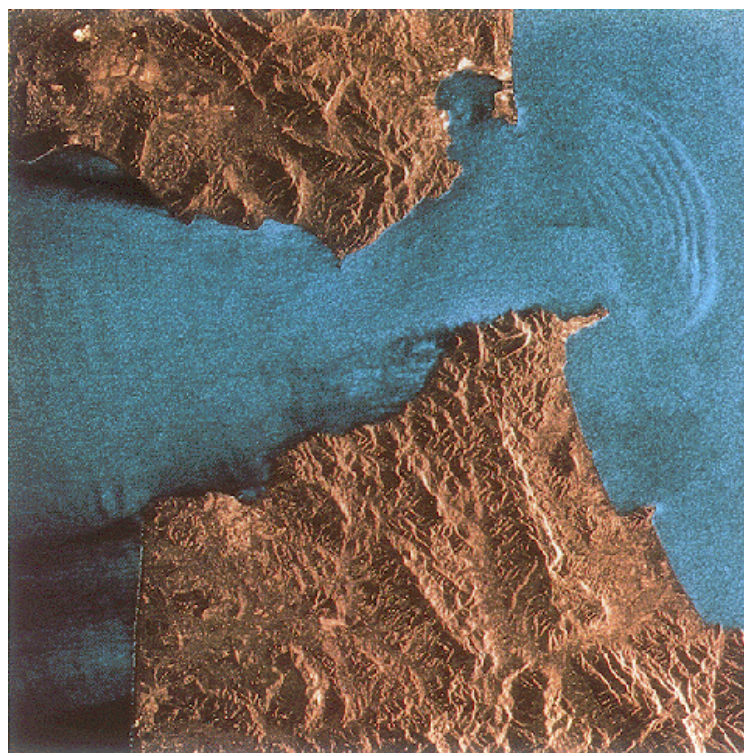


Figure I.16 – Les ondes "internes" du détroit. Image créée par la combinaison de trois images du satellite Envisat (SAR) (12/10/2010, 1/10/2009 et 27/08/2009). *European Space Agency en ligne.*

Ces considérations océanographiques sont importantes à deux égards. Tout d'abord, ces brassages marins font entrer une eau atlantique plus fraîche (courant froid le long du Portugal) et riche en nutriments, créant ainsi une zone relativement poissonneuse. Ensuite ces courants, associés à des vents forts, peuvent produire une mauvaise visibilité et une mer très mouvementée, voire dangereuse pour la navigation. Le passage est d'ailleurs réputé très périlleux pour les petits navires. Surtout, qu'aux conditions de mer souvent médiocres, s'ajoute la situation de carrefour de plus en plus emprunté lié au croisement d'un trafic transversal régulier et d'un trafic longitudinal de plus en plus dense. Potentiellement, le risque de collision est donc élevé.

Pour prévenir ce risque d'abordage et en relation avec les dispositions de la convention COLREG (collision régulation) de 1972, un système de séparation du trafic, agréé par l'OMI, est en vigueur depuis le 3 juin 1997 (cf. fig. I.17).

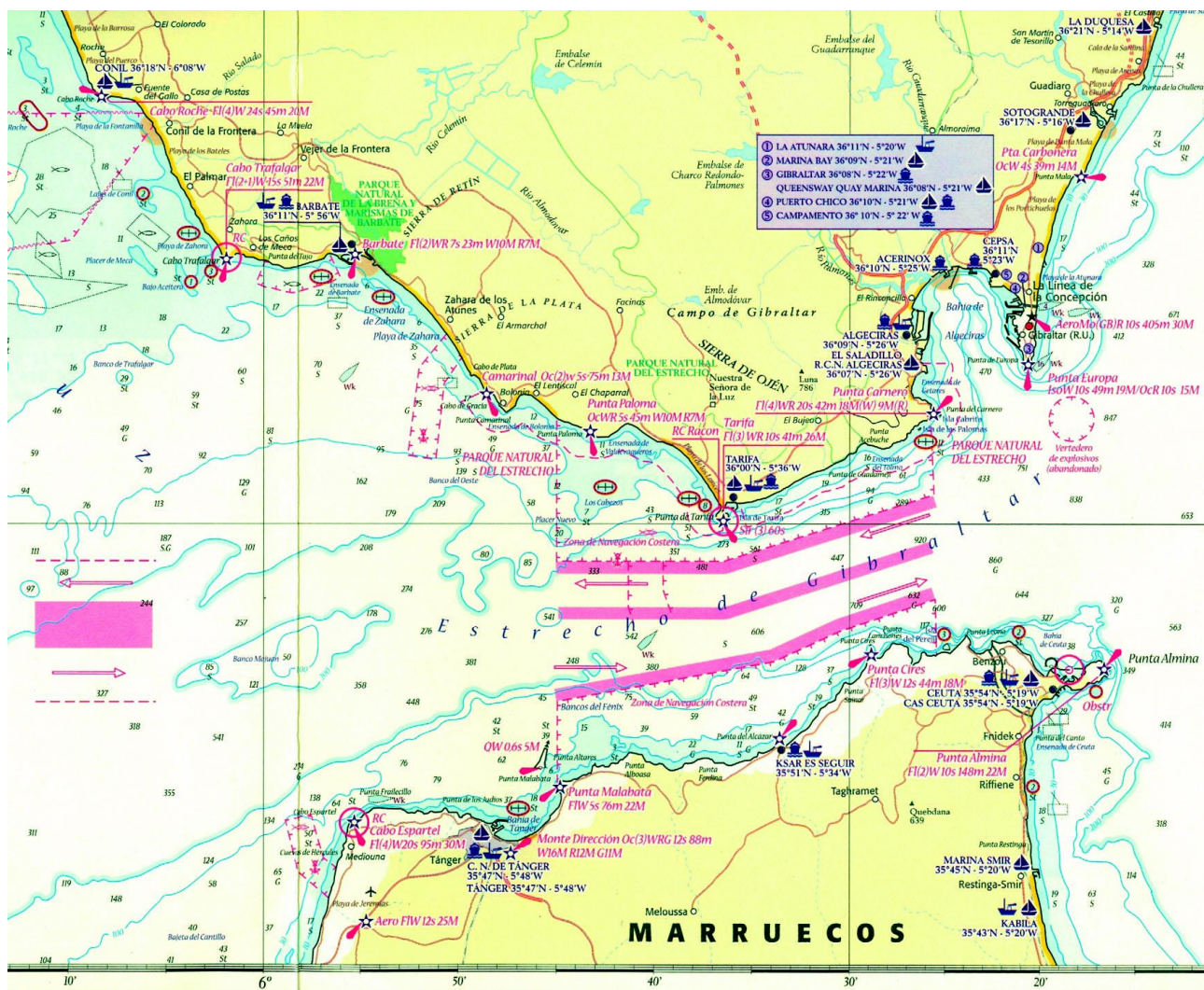


Figure I.17 – Carte de navigation de détroit de Gibraltar avec son DST. Source : Extrait de Mapes de Navegos, Estrecho de Gibraltar, Costa de la Luz-Costa del Sol-Costa Tropical, Ayamonte-Punta de la Mona, échelle 1/375 000, Edition d'avril 2004, actualisé en octobre 2005, édité par Mapes de Navegacion de F.L.C.

Le DST établit une zone de séparation de 0,5 mille de large dont l'axe relie les trois points géographiques suivants (cf. fig. I.18) : (1) 35°59,09' N-5°25,60' W; (2) 35°56,29' N-5°36,40' W; (3)

35°56,29' N-5°44,90' W. Au Nord de cette zone de séparation s'établit la voie de circulation accueillant le trafic en direction de l'Ouest, au Sud celui en direction de l'Est.

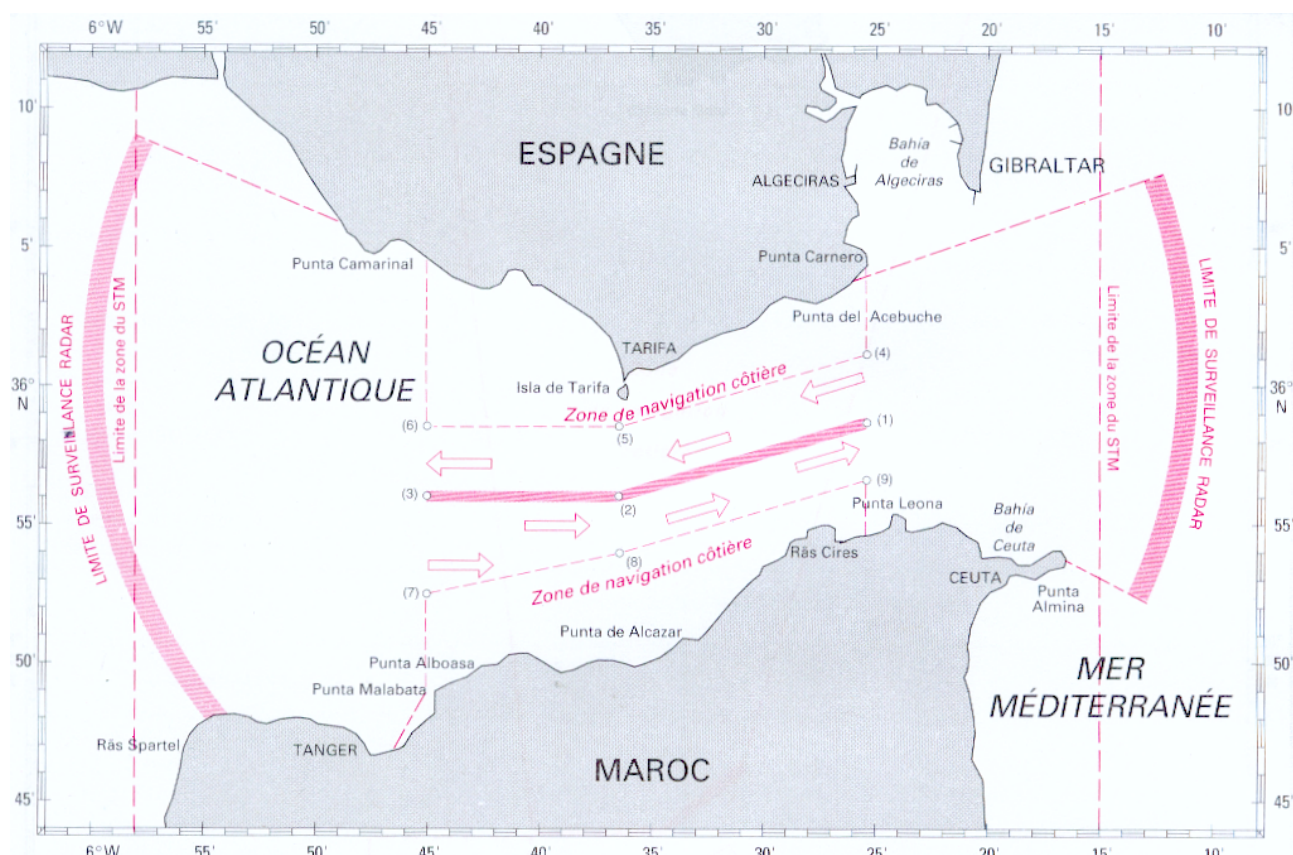


Figure I.18 – Le DST du détroit de Gibraltar. Source : Instructions nautiques du SHOM 2002

Les conditions de visibilité sont favorisées par quatre phares situés sur les quatre caps qui limitent le détroit. Le cap Trafalgar est équipé d'une haute tour blanche de 34 mètres qui fait office de phare aéromaritime. La pointe de l'Europe porte un phare blanc à bande rouge d'une hauteur de 19 mètres. Côté africain, le phare du cap Spartel culmine à 29 mètres et sa portée est de 25 milles nautiques alors que la tour blanche de la pointe de Almina haute de 7 mètres à partir du sol, mais culminant à 148 m, porte à 22 milles nautiques.

Le phare du cap Spartel fonctionne depuis le 15 octobre 1864. Sa construction a été ordonnée par le sultan du Maroc Mohammed IV, à la demande des représentants des puissances européennes alarmées par la dangerosité de la côte sud du détroit et par les nombreux naufrages qui se sont produits au large de ce cap. Jusqu'à l'indépendance du Maroc, la responsabilité de gestion et d'entretien du phare a été dévolue aux puissances signataires de la convention d'Algeciras.

3.3 Le milieu, objectif de patrimonialisation ou de conservation

Ce cadre naturel, qui parfois paraît contraignant pour les activités humaines, est un milieu fabuleusement riche. La situation intercontinentale et interocéanique favorise la formation d'un écosystème singulier puisqu'elle fait de la zone un passage obligé pour l'avifaune (rapaces, cigognes blanches, hirondelles rustiques, etc.) et la faune marine (dauphins, baleines, orques, tortues marines,

etc.). Cette richesse naturelle et l'application de la réglementation européenne en matière de protection de la nature (directive Oiseaux et directive Habitat) expliquent que certaines zones du territoire sont classées par le réseau Natura 2000 en zones de protection spéciale des oiseaux (ZEPA en espagnol) et en sites d'importance communautaire. La *ZEPA del estrecho* est identifiée en 2003, du côté marocain le site d'intérêt biologique et écologique (SIBE) du Jebel Moussa est reconnu dès 1996 par le plan directeur des aires protégées.

Cependant, sur les rives du détroit comme ailleurs dans le monde, les expansions urbaines, industrielles, portuaires, touristiques, agricoles ont profondément modifié les paysages littoraux. En Espagne comme au Maroc, la valorisation du milieu naturel et sa protection sont des composantes qui sont entrées tard dans l'équation et, souvent, dans une situation d'urgence. Les espaces protégés du littoral andalou, sont alors des zones qui, exceptionnellement, n'ont pas été touchées par l'extension des activités humaines. Elles sont presque un négatif de l'urbanisation. Seule 14 % des zones protégées andalouses ont une situation littorale et la plupart ont été mises sous le sceau de la protection dans les années 2000, il ne restait alors plus grand-chose à protéger sur la *costa del Sol* par exemple (Macia Bedoya, 2010; Barragán Muñoz *et al.*, 2008). Au Maroc, la situation est différente car le littoral méditerranéen a été très peu exploité avant les années 2000, période où l'État marocain décide de regarder vers le Nord du royaume. Alors, de manière paradoxale ont été enclenchés, en même temps, des systèmes de protection des milieux naturels et des mouvements de rattrapage économique avec investissement dans des infrastructures lourdes (ports, routes, stations balnéaires, *etc.*). Le second mouvement semblant aller bien plus vite que le premier ou ignorant parfois le premier.

Les rivages du détroit n'ont donc pas été épargnés par l'anthropisation littorale mais les aménagements sont souvent restés cantonnés à quelques zones d'abri. Les littoraux du détroit et les zones rétro-littorales hébergent alors des espaces récemment protégés² : le *Parque Natural del Estrecho* (PNE) proclamé en 2003, d'une superficie de 19 000 ha dont 9000 sont marins, ou le *Parque Natural de los Alcornocales* (168 000 ha, créé en 2004) sur la rive nord ; le site d'importance communautaire autour de Gibraltar (33 ha de surface terrestre et 838 ha de surface marine) instauré en 2009 ; ou sur la rive marocaine, le parc naturel de Talassemtane (60 000 ha, créé en 2004). Aujourd'hui, l'ensemble des espaces protégés du détroit est regroupé dans une zone d'un million d'ha intitulée Réserve de Biosphère Intercontinentale de la Méditerranée (RBIM) créée en 2006 dans le cadre du programme *Man and Biosphère* de l'UNESCO.

Cet aperçu de la patrimonialisation des rivages du détroit permet de constater que les concepts de préservation du milieu naturel sont arrivés tard dans les pays riverains et sont donc intégrés de manière récente dans les différentes politiques relatives à la gestion du littoral. Néanmoins, le rattrapage ne s'est pas fait attendre et aujourd'hui les législations environnementales sont foisonnantes au point d'en compliquer la lisibilité. Pourtant, le "pont patrimonial" créé par la RBIM en fait peut être un espace pionnier dans la gestion de projet transcontinentaux.

2. Le site internet de la *Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía* (<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/porta/web/>) et le site internet du Centre d'Échange d'Information sur la Biodiversité au Maroc (<http://ma.chm-cbd.net/>) permettent d'obtenir des informations complètes sur les espaces protégés des deux rives.

Conclusion

Ainsi, à l'héritage historique partagé entre riverains du détroit, vient se rajouter un cadre biogéographique commun. Ce cadre est tout d'abord celui d'un espace terraqué au sein duquel la terre et la mer se combinent pour créer des paysages remarquables. Elles débordent parfois l'une sur l'autre dans un combat où la terre s'impose souvent par de lourds remblaiements mais où les eaux reprennent occasionnellement leurs droits. Le détroit peut se définir ensuite comme un écotone euro-africain et atlantico-méditerranéen créant alors un milieu naturel où la biodiversité est foisonnante.

Les caractéristiques de ce milieu ont été parfois méprisées et souvent contournées mais elles se révèlent aujourd'hui, à un moment où la prise de conscience environnementale est devenue un fondement de toute société moderne. La question qui se pose alors est comment gérer un tel espace où d'un côté tout a été permis pendant trop longtemps et de l'autre tout reste à faire ?

Cette réflexion qui opte volontairement pour une prise en compte solidaire des deux rives du détroit peut étonner. Pourtant, elle semble nécessaire. Au-delà de la proximité physique des deux rives et de leurs caractères géographiques proches, la manière de gérer et de vivre un espace si particulier ne serait-elle pas dans le partage et dans l'action qui impliquerait tous les riverains ? La nature semble le suggérer.

CONCLUSION DE LA PARTIE I

Le détroit, une structure géographique complexe

Le détroit est un bras de mer resserré entre deux terres susceptible de subir une quadruple influence s'exprimant selon deux axes théoriques (*cf.* fig. I.19) : un "*axe de continuité*" entre deux espaces maritimes et un "*axe de la rupture de charge*" entre les deux rives (Serein, 1989). Ce schéma théorique qui figure un développement isotrope du détroit selon cette double symétrie est un modèle spatial sous-entendant une influence uniforme des quatre espaces en présence.

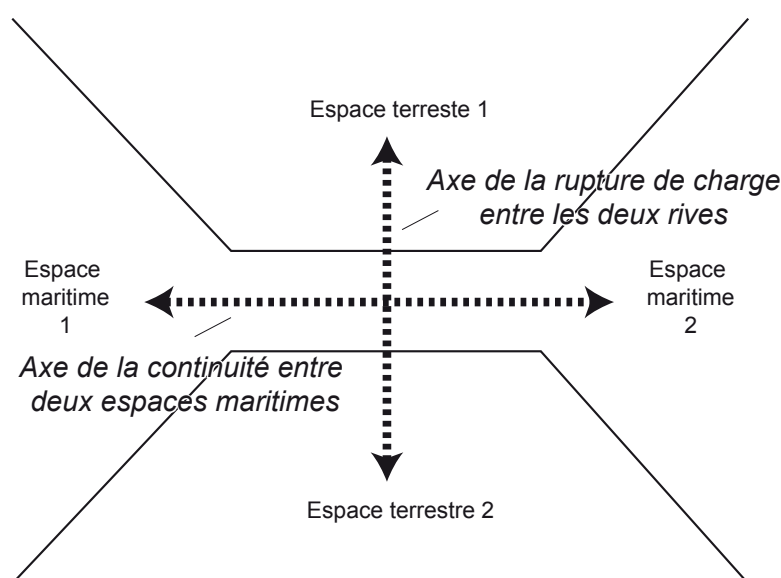


Figure I.19 – Modèle de fonctionnement isotrope du détroit.

Mais cet espace géographique, aux influences non différenciées n'existe pas, l'espace détroit subit des influences endogènes et exogènes, maritimes et terrestres, qui l'engagent dans une trajectoire territoriale donnée. Sur le détroit de Gibraltar, les débordements successifs d'une terre à l'autre, puis le rôle des puissances méditerranéennes et atlantiques ont participé à la création d'un espace à la fois de lien et de rupture qui se manifeste aujourd'hui selon un triple déséquilibre :

- **Un déséquilibre de façade.** Le détroit de Gibraltar semble fonctionner avec "une rive motrice", la rive nord.
- **Un déséquilibre longitudinal.** Il s'exprime par un basculement d'une logique atlantique à une logique méditerranéenne.
- **Un déséquilibre fonctionnel.** Il est l'expression sur la zone littorale des déséquilibres précédents.

Le détroit en tant que territoire est alors dissymétrique (dissymétrie de peuplement, de mise en valeur des littoraux, d'orientation des flux, *etc.*). Cette réalité est retrouvée sur d'autres grands détroits internationaux ou régionaux : les rives du détroit du Pas de Calais sont loin d'être homogènes malgré l'intensité des flux traversiers (Lasserre, 2003; Picouët et Renard, 2002) ; il en est de même sur le détroit de Malacca où la cité-État de Singapour fait figure de rive intégrée à la mondialisation (Fau, 2010; Herbert, 1999), sur celui de l'Øresund où en dépit de l'intégration avancée entre les deux rives, le côté danois avec Copenhague reste plus polarisant (Ek, 2009; Cabouret, 1992) ou sur le Bosphore qui sépare en deux parties inégales la même métropole (Bazin et Pérouse, 2004).

La volonté d'analyser les détroits en tant que territoire à part entière est alors confrontée à la réalité de l'espace terraqué où la terre et la mer s'associent dans une composition territoriale originale qui souligne souvent de manière remarquable l'histoire du détroit et l'emboîtement des échelles géographiques sur ce dernier. Dès lors, observer le détroit dans une perspective globale consiste à analyser les retombées spatiales du dynamisme maritime sur les deux façades littorales qui se font face. Dans quelle mesure, les littoraux d'un détroit subissent-ils les influences des quatre compartiments spatiaux qui les entourent ? Si Patrick Picouët et Jean-Pierre Renard (2002) considèrent le détroit du Pas de Calais comme *"l'un des plus achevés"* au regard des processus de territorialisation, ils l'observent également comme l'un de ceux qui *"peuvent prétendre constituer d'importants centres d'impulsion économique au sein de la Triade"*. L'analyse qui suit du détroit de Gibraltar (parties II, III et IV) montre cependant que ces deux critères sont souvent peu compatibles, les dynamiques mondiales étant bien souvent un élément parasitant les mécanismes d'intégration régionale en cours.

La question des limites du détroit

L'ensemble des observations sur la valeur stratégique du détroit de Gibraltar, sur les conflits qui l'habitent, sur la complexité territoriale, posent la question des limites du détroit. La délimitation stricte, physiographique, qui définit le détroit comme l'espace entre quatre caps est vite obsolète lorsque sont prises en compte des considérations économiques ou politiques.

Tout d'abord à l'Est, le détroit de Gibraltar est inséparable de la mer d'Alboran, une mer longue et étroite, prolongement naturel du détroit vers la Méditerranée et qui est reconnue pour sa richesse écologique. Elle prolonge les affaires de souveraineté sur un espace plus vaste puisqu'elle abrite aussi cailloux et enclaves territoriales. Elle est au même titre que le détroit un goulet d'étranglement des flux est-ouest et une voie de passage alternative pour les flux nord-sud.

À l'Ouest, le golfe ibéro-marocain, sur lequel est établi la base navale de Rota, directement au Nord de la baie de Cadix, est pour le détroit le pendant atlantique de la mer d'Alboran. L'espace est plus ouvert, il n'a pas la forme du goulet, il est plutôt un lieu d'éparpillement ou de rencontre des flux est-ouest qu'un véritable lieu de concentration. C'est un espace d'échange important vers les Canaries surtout et vers l'Amérique latine ensuite par les lignes maritimes qui forment l'avant-pays du port de Cadix. À la différence de la mer d'Alboran, cet espace atlantique ne reproduit pas le microcosme

du détroit qui a plutôt une nature méditerranéenne. Dans ces conditions, travailler sur le golfe ibéro-marocain ouvrirait la réflexion sur l'Atlantique alors que les problématiques principales qui gravitent autour du détroit sont plutôt celles de l'espace méditerranéen.

Toutefois, les discours stratégiques espagnols désignent un axe Baléares-Gibraltar-Canaries, comme l'axe principal et moderne des stratégies internationales de l'Espagne (Santos, 1985; Labatut, 1987). Ils auraient donc tendance à associer le détroit de Gibraltar à l'Ouest au golfe ibéro-marocain et ses prolongements vers les îles atlantiques espagnoles et à l'est à la mer d'Alboran et ses extensions vers les îles méditerranéennes espagnoles. L'espace étudié est donc à géométrie variable en fonction des enjeux à mettre en évidence, du lieu d'observation, des intérêts à défendre.

À travers l'étude du détroit de Gibraltar et la vision globale de cet espace apportée par cette thèse, le regard se tourne plus naturellement vers l'Est, vers la Méditerranée. La position d'espace de confrontations idéologiques, politiques à la limite de la rupture est retrouvée en Méditerranée et sur le détroit. Également, la position de carrefour, de lieu de concentration, de diversification des activités maritimes est celle de la Méditerranée et permet donc d'affirmer une posture méditerranéenne du présent travail.

Force et faiblesse de l'espace d'étude

Et si la situation du détroit de Gibraltar était la principale faiblesse et la principale force de ses territoires frontaliers (*cf.* tab. I.7) ? Par essence, l'espace étudié est un lieu de passage et l'histoire n'a fait que renforcer cette fonction. Il est devenu un lieu de circulations maritimes intenses : flux marchands, flux humains. Avec le jeu des enclaves territoriales, la situation frontalière en fait un lieu de circulation terrestre originale.

Barragan Munoz (1990) souligne à propos du campo de Gibraltar que l'importance donnée à la fonction de passage, de gué, a influencé le rythme de son intégration aux processus généraux de développement³. Cette fonction prépondérante aurait retardé le développement. Elle a surtout fait que longtemps, l'intérêt a plutôt été porté à la mer, à ce qui passe aux pieds du Rocher au détriment des terres et des habitants des territoires frontaliers du détroit. Mais les choses ne semblent pas avoir tant changé que ça, la littoralisation poussée des activités de la zone en est le reflet.

Les questionnements sur les manières d'habiter l'œcoumène ou l'espace anthropisé se révèlent alors (Bousquet, 1990). Comment vivre les lieux ? Comment les habiter dans la perspective de les préserver ? Ici, se pose la question de la particularité du détroit de Gibraltar. Peut-il être en soi un espace de vie, d'action ? Si oui, comment s'adapter à ses particularités, à son caractère mouvant, à son essence transcontinentale, aux déséquilibres de rives ?

3. "La consideration de la zona como estrictamente de paso y sin otro gran valor que el geostrategico, ha influido en el ritmo de su integracion a los procesos generales historicos de desarrollo" (Barragán Muñoz, 1990).

Faiblesses	Forces
• Faiblesses des réseaux d'infrastructures vers l'arrière-pays. • Zone socialement dégradée (chômage, manque de formation). • Poids des activités illicites. • Faible intégration économique et développement d'activités fortement dépendantes de l'extérieur.	• Situation géostratégique : pont euro-africain, porte atlantique et méditerranéenne. • Infrastructures portuaires. • Intensité des flux entre les deux rives. • Ressources naturelles (côtes, parcs, <i>etc.</i>).
Menaces	Enjeux
• Augmentation de la situation de périphéricité • Exacerbation des contentieux politiques • Dégradation des écosystèmes littoraux et côtiers • Augmentation des trafics illicites • Durcissement des systèmes frontaliers	• Développement d'activités plus ancrées au territoire (développement des <i>hinterlands</i> portuaires, offres de tourisms plus durables) • Meilleure intégration régionale (Région du Tangérois / Province de Cadix)

Tableau I.7 – Bilan des potentialités des régions bordières du détroit de Gibraltar.

D'une rive à l'autre, la terre et la mer marquent différemment les littoraux du détroit. Il en résulte un espace hétérogène au regard de la nature et du degré d'anthropisation des bordures littorales. La figure I.20 permet d'établir un bilan du rôle des activités dans la consolidation des territoires de bordure du détroit et de mettre en opposition le développement des deux rives. D'une manière générale, quatre types principaux d'activité structurent les espaces littoraux.

- **Les activités de la littoralité** sont cantonnées aux bandes côtières. La pêche côtière, l'aquaculture et agriculture littorale, le cabotage, *etc.* entrent dans cette catégorie. Il s'agit des activités les plus anciennes et les plus sensibles car elles sont directement dépendantes des ressources et de l'environnement littoral.
- **Les activités de l'océanité** utilisent le littoral comme simple point d'appui à un développement tourné vers l'océan. Le transport maritime ou les activités de services aux navires servent ainsi une économie océanisée.
- **Les activités de la continentalité** sont celles qui émanent du continent et donc ne sont pas propres au littoral. Elles profitent, comme le tourisme ou l'industrie, du simple effet de contact avec la mer.
- **Les activités de l'intermédiarité** sont liées à l'exploitation de l'interface terre-mer. Le port traditionnel, celui répondant à la définition du triptyque portuaire, en est l'exemple le plus abouti.

Sur les littoraux du détroit, ces activités s'expriment de différentes manières et créent donc des bordures littorales singulières. La domination des activités de la littoralité sur les rives marocaines

permet de penser que cet espace demeure celui d'une société littorale restée introvertie, qui ne s'est donc ouverte ni à l'océan ni à la terre. Ce caractère est cependant en rapide mutation. À l'inverse, la prédominance des activités de l'océanité sur l'autre rive suggère un développement extraverti au point de gommer la présence des activités de la littoralité.

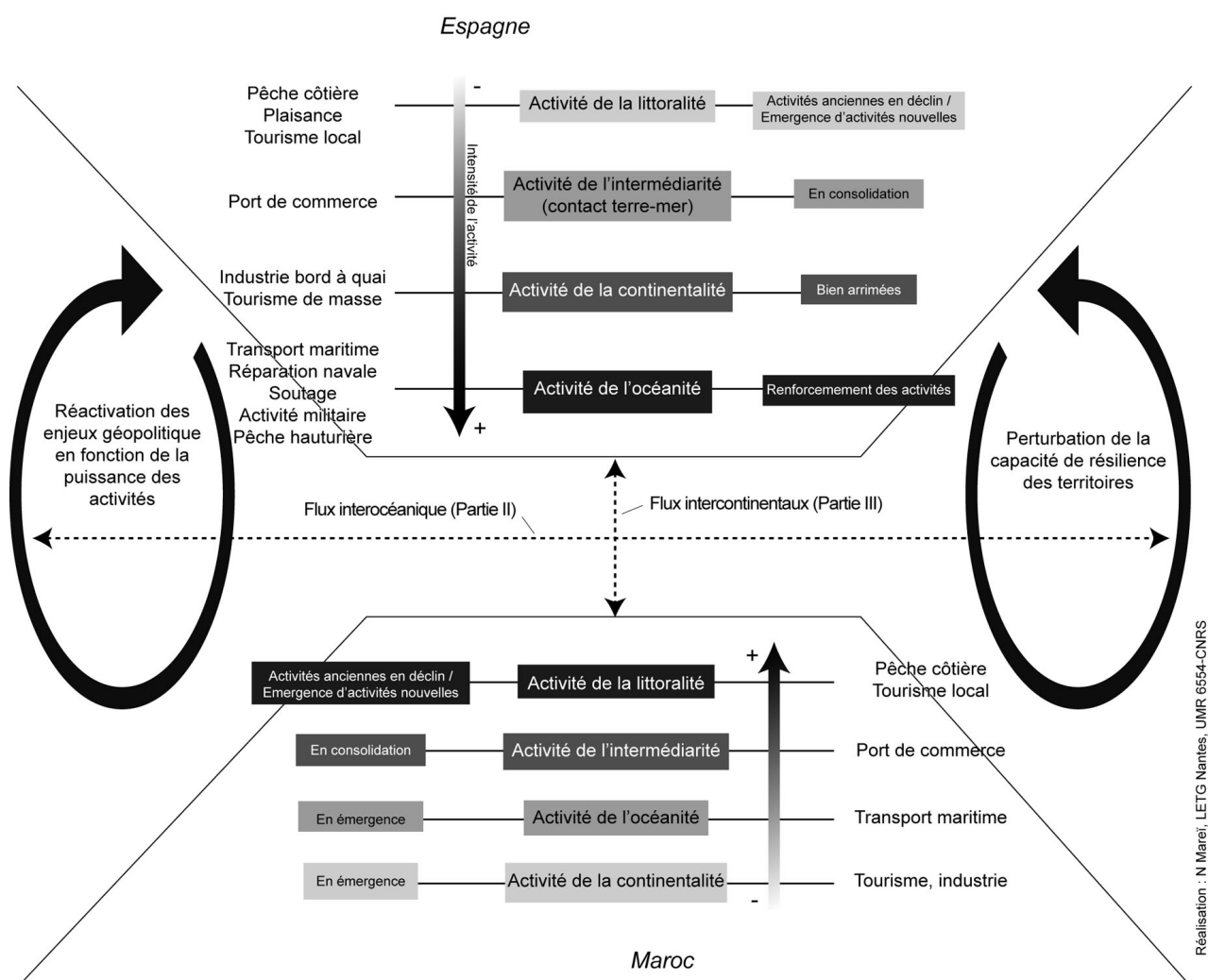
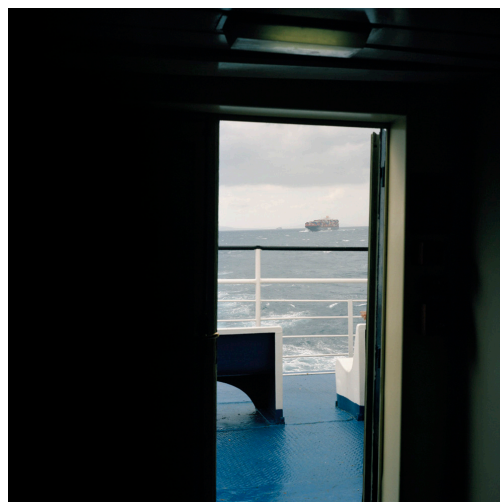


Figure I.20 – Nature et degré d'anthropisation des bordures littorales du détroit de Gibraltar.

La situation maritime exceptionnelle des lieux a fait d'Algeciras le premier port d'Espagne et elle est en train de faire du détroit une plaque tournante des flux maritimes conteneurisés. Les activités de l'océanité, celles qui permettent de capter le flux interocéanique y prennent alors de plus en plus d'importance. La situation continentale singulière en fait un lieu de passage régulier pour des millions de personnes, en particulier les Marocains résidant à l'étranger (MRE) comme il est coutume de les appeler au Maroc. Beaucoup d'entre eux sont aujourd'hui européens, la régularité de leur circulation révèle leur attache à l'autre rive de la Méditerranée. Des flux maritimes intenses, réguliers, pluriels animent ce terraqué. L'étude de leurs caractéristiques est l'objet des parties II et III de la thèse. L'étude de leurs implications dans les processus d'intégration ou de rupture territoriale est l'objet de la partie IV.

Deuxième partie

**Des goulets d'étranglement au service
de la mondialisation**



© Sébastien Sindou

"Le XIX^e a été l'âge du fer et de l'acier ; le XX^e et encore plus le XXI^e seront ceux de la mer."
Vigarié, 1995.

De gauche à droite et de haut en bas : Baie d'Algeciras depuis Gibraltar ; Vue sur le détroit de Gibraltar depuis un ferry ; Départ de ferries, port d'Algeciras ; La pointe de l'Europe, Gibraltar ; Vue sur le détroit de Gibraltar depuis un ferry ; Port de Tanger.

Photos prises en février 2009.

SOMMAIRE DE LA PARTIE II

Introduction de la partie II	95
Chapitre 4	L'océan global et l'axe maritime est-ouest 97
4.1	Qu'est ce que la route maritime est-ouest ? 98
4.2	Qu'est ce qu'un réseau maritime ? 100
4.3	Un réseau fortement articulé par les évolutions de l'économie mondiale 105
4.4	Les conteneurs, les <i>hubs</i> et les armements globaux 114
4.5	Le glissement du centre de gravité du monde vers le Pacifique 119
Chapitre 5	Trois méditerranées et quatre grands passages interocéaniques 125
5.1	La Méditerranée portuaire 127
5.2	L'espace panamo-caribéen 144
5.3	La mer de Chine Méridionale et le détroit de Malacca 148
Chapitre 6	Vers la création d'une plaque tournante de la route maritime est-ouest 155
6.1	L'organisation portuaire du détroit et le cadre légal des ports 156
6.2	Algeciras, du succès à la saturation 159
6.3	De Tanger-Ville à Tanger-Med : les appétits nouveaux 164
6.4	État des lieux des grandes lignes est-ouest qui font escale dans le détroit 166
6.5	Gibraltar, station de service de la mondialisation 171
6.6	Algeciras et Tanger-Med, deux modèles de développement 174
Conclusion de la partie II	181

INTRODUCTION DE LA PARTIE II

Entre les terres fortement peuplées de l'hémisphère nord, les routes maritimes marquent leurs empreintes. Les rivages nord-atlantiques et nord-pacifiques arborent les plus imposantes infrastructures portuaires et c'est de leurs chantiers que sortent les plus gros navires du monde. Sur ces rivages, la mondialisation de l'économie est incontestablement doublée d'une maritimisation de l'activité économique. Mais à l'instar de la mondialisation, la maritimisation est un phénomène sélectif et concurrentiel. Elle fait apparaître des espaces intégrés, des espaces marginalisés, des espaces tampons, des périphéries intégrées, des vieux centres, des espaces qui passent d'une catégorie à l'autre. Comment s'opère la sélection ? À quelles organisations aboutit-elle ? Quels sont les phénomènes en cours ?

En faisant basculer le regard de l'échelle mondiale, celle de l'océan global (chapitre 4), à l'échelle locale, celle du détroit de Gibraltar (chapitre 6), en passant par les espaces intermédiaires que sont les méditerranées (chapitre 5), cette deuxième partie tente de répondre à ces questions.



"L'armateur danois Maersk vient de lancer un porte-conteneurs capable de traverser les mers avec 11 000 "boîtes" de 33 tonnes à son bord, soit plus de 350 000 tonnes de marchandises. Jusqu'ici les cargos classiques en convoyaient 250 000. Le conteneur révolutionne ainsi le commerce intercontinental. Son trafic augmente à un rythme accéléré. Les armateurs changent de métier, les sociétés de fret s'emparent des ports, la mécanisation des transferts fait disparaître le métier de docker. L'Asie de l'Est est au cœur de ces mutations."

Figure II.1 – Caricature de Plantu dans Le Monde, 22 novembre 2006.

Chapitre 4

L'ÉMERGENCE PROGRESSIVE DE L'OCÉAN GLOBAL ET LA CONFIRMATION DE L'AXE MARITIME EST-OUEST

Si au long de ce chapitre le regard se détourne un temps du détroit de Gibraltar, c'est pour mieux le comprendre et déceler son rôle à l'échelle mondiale. L'entrée se fait alors par le transport maritime car le détroit n'est rien d'autre qu'un espace relais au service d'une organisation plus large.

Au cours de l'histoire, cette organisation n'a cessé d'évoluer au gré des rapports de force politico-économiques et des innovations techniques (Rodrigue *et al.*, 1997). À l'image des cycles économiques de Kondratiev, Jean-Paul Rodrigue *et al.* (1997) estiment que le transport maritime est traversé par des cycles de longues durées intimement liés aux changements économiques et périodiquement impulsés par des cycles plus courts liés à l'apparition d'innovations qui surviennent par grappes "schumpetériennes". Les auteurs mettent en exergue les relations entre l'espace et le transport, en théorisant ces liens par des cycles, où l'innovation technologique, les conditions économiques, les stratégies de gestion et les politiques influencent les processus de développement. Tous ces paramètres, une fois appliqués au transport maritime, définissent le champ maritime dans lequel ce transport évolue. Ce champ, considéré en état constant de changement, est à la fois en position d'influencer et d'être affecté par l'économie mondiale. André Vigarié (1990) parle plutôt d'ordres ou de systèmes qui correspondent à "*un état temporaire des relations maritimes*". La succession des systèmes océaniques modifie les rapports à la mer et les stratégies publiques ou privées mises en œuvre. Chaque système témoigne d'un rapport de force politique, économique, géographique, technique, *etc.* Ces travaux de géographie maritime confirment la pertinence d'examiner la mondialisation à travers la lucarne du transport maritime, en particulier celui des conteneurs devenus symboles de la globalisation de l'économie marchande.

La conteneurisation est une innovation majeure affectant l'organisation du transport maritime à l'échelle mondiale. Le géographe Antoine Frémont a centré une partie de ses travaux sur cette dernière. Il a employé essentiellement deux approches : une méthode d'évaluation quantitative, la capacité hebdomadaire de transport conteneurisé (CHTC), appliquée aux routes maritimes et aux

ports (Frémont et Soppé, 2004) ; et une analyse plus qualitative, en s'intéressant aux stratégies des armements de lignes régulières, en particulier celles du premier opérateur mondial, Maersk (Frémont, 2008, 2007, 2003). Dans les pages suivantes, l'évolution des réseaux maritimes conteneurisés est analysée, d'une part, à travers le prisme géo-historique car elle est le fruit de bouleversements successifs fortement inscrits dans le temps et dans l'espace. D'autre part, une volonté de modélisation des fonctions des nœuds d'un réseau maritime vient étayer l'approche spatio-temporelle. Cette seconde approche est basée sur une modélisation graphique inspirée des travaux de Jean Debie (2005; 2003) et complétée par une analyse par la théorie des graphes.

4.1 Qu'est ce que la route maritime est-ouest ?

La conquête de la route des Indes, par le franchissement des caps ou par la recherche du passage maritime par l'Ouest pour rejoindre l'Asie, a permis de dompter une partie de l'immensité océanique et de poser les prémices d'un trafic maritime entre l'Occident et l'Orient. La navigation, qui a été de tout temps un domaine d'innovation, a d'abord été conduite au hasard des vents, puis très vite, la propulsion permettra l'établissement d'itinéraires réguliers et de transporter des marchandises pondéreuses. Dès lors, le commerce maritime au long cours se déploie et dessine des routes maritimes, celle des épices ou des étoffes étant les plus anciennes.

Il existe de nombreuses routes maritimes reliant des origines et des destinations très diverses mais un axe maritime supporte aujourd'hui la majorité du trafic maritime international : la route maritime est-ouest (*cf.* fig. II.2). Cette route est remarquablement dense et sillonnée par les plus gros navires de la planète.

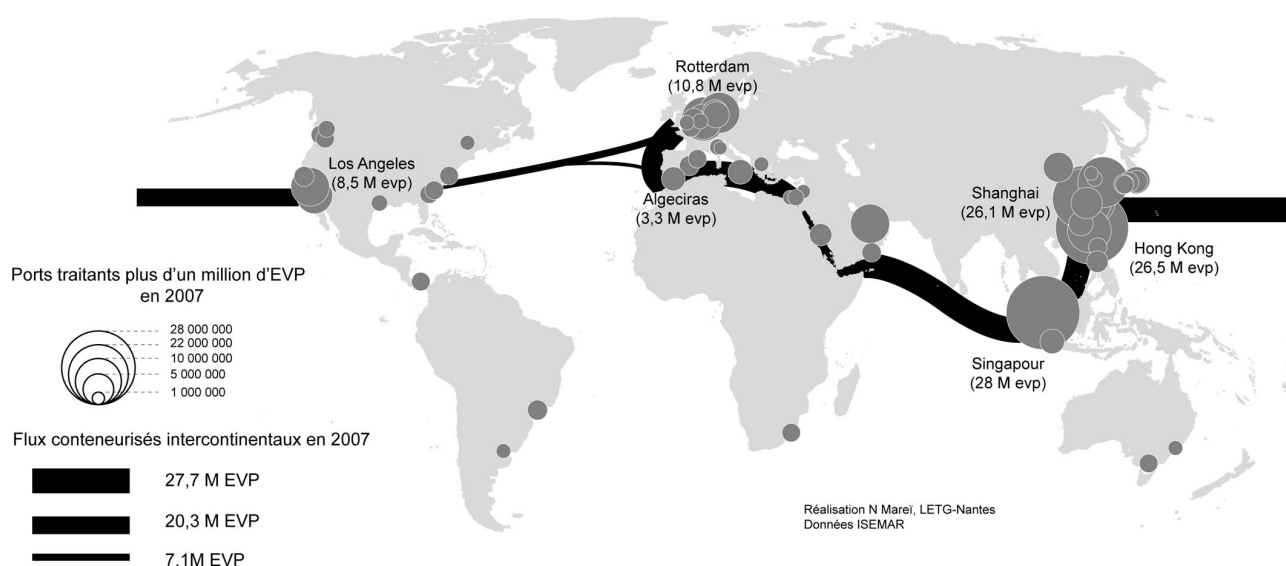


Figure II.2 – La route maritime est-ouest et les grands ports conteneurisés du monde.

L'axe maritime est-ouest peut être défini selon quatre points caractérisant une route maritime : l'origine et la destination, l'itinéraire, le type et les volumes de marchandises, le type d'organisation

entre les partenaires (Marcadon, 2005). La route est-ouest peut donc être définie de la manière suivante :

- **C'est une route transocéanique** reliant les ports de chargement et de déchargement majeurs des trois pôles de la Triade, moteurs du commerce international.
- Elle est déterminée par **l'itinéraire le plus court utilisant les passages interocéaniques** que sont les canaux transisthmiques de Panama et Suez ainsi que les détroits du Pas de Calais, de Gibraltar, de Bab el Mandeb, d'Hormuz et de Malacca.
- Cette route est principalement le fait **d'un transport de marchandises diverses** de plus en plus conteneurisées et est empruntée par les plus gros porte-conteneurs du monde.
- Sur cette route s'exercent avec force **les concepts de *hub and spokes* et de *feederling*** en lien avec la restructuration du transport maritime et, en particulier, grâce à l'émergence d'acteurs globaux aux commandes de ces bouleversements.

Cette grande route maritime est-ouest qui ceinture le globe met donc en relation l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie et incarne la réalité d'une économie maritime mondialisée qui ne cesse de croître. Héritière des routes mises en place par les Chargeurs Réunis dès 1953, la circumnavigation à but commercial a été systématisée par US Lines et Evergreen à partir de 1984. Dans ce contexte, les passages internationaux comme Suez ou Gibraltar sont devenus des nœuds d'un nouveau maillage maritime orchestré par les plus grands armements mondiaux. En créant un réseau maritime mondial et hiérarchisé par le jeu des lignes *feederling* et des lignes satellites nord-sud, l'armateur danois Maersk a initié une restructuration des logiques qui gouvernent le transport maritime mondial. Très vite, le choix de cet armement à l'ambition globale, s'est tourné vers le port d'Algeiras, sur le détroit de Gibraltar, afin d'en faire un de ces ports pivots (Vigarié, 1995; Guillaume, 2005; Frémont, 2007). Cette localisation n'est pas le fruit du hasard, à la croisée des chemins entre Atlantique et Méditerranée et entre Europe et Afrique, le port est parfaitement bien placé pour devenir une plate-forme d'éclatement des conteneurs au sein d'un réseau à la portée mondiale. Le détroit de Gibraltar est-il alors devenu un laboratoire de la restructuration des réseaux maritimes ? L'arrivée du port de Tanger-Med face à Algeiras peut le laisser penser.

La partie euro-asiatique de cette route passant par l'océan Indien et la Méditerranée est une des plus dynamiques comme l'atteste la croissance du trafic conteneurisé entre Europe et Asie, qui a atteint 27,7 millions de boîtes équivalent vingt pieds (EVP) sur plus de 55 millions en 2007 (trafic est-ouest uniquement). Le maillon pacifique comptabilise 20,3 millions d'EVP en 2007, année où il est dépassé pour la première fois par des échanges eurasiatiques. Enfin, les quelques 7,1 millions de la voie transatlantique sont la trace d'un certain glissement du centre de gravité économique du monde (CNUCED, 2008a).

L'organisation de cette route est révélatrice du nouvel ordre des échanges qui gouverne le commerce mondial : maritimisation croissante de l'économie ; asiatization des flux liée à la nouvelle place de l'Asie Pacifique dans l'économie mondiale ; fonctionnement en réseaux, en particulier mise en place de réseaux maritimes conteneurisés.

4.2 Qu'est ce qu'un réseau maritime ?

4.2.1 L'émergence du concept de réseau

Le terme réseau vient du latin *retis*, qui signifie filet. Au XII^e siècle, il est d'abord attesté au sens de "*petit filet de chasse ou de pêche*", puis à partir du XVI^e siècle, il désigne dans des domaines comme l'anatomie, l'architecture ou l'optique un ensemble de lignes ou de fils entrecroisés. Au XIX^e siècle, de nombreux sens analogiques se développent : réseau d'espionnage, réseau ferroviaire, réseau urbain, *etc*¹. Au XX^e et au XXI^e siècle, le terme poursuit son évolution. Les réseaux techniques que sont la voirie, les câbles électriques, les égouts ont alors contribué à l'organisation des villes contemporaines et à leur interrelation, en les liant par un ensemble de lignes. Les réseaux de transport ferroviaire et routier, associés à l'accélération des vitesses de transport, ont permis de relier de nouvelles villes et ainsi d'étendre les espaces traversés tout en diminuant les temps de parcours. Les transports maritimes et aériens propulsent à l'échelle planétaire les connexions possibles. Puis, les nouvelles technologies de l'informatique et de la communication ont aboli les distances, grâce à leur capacité à créer une certaine instantanéité. Si elles échappent aux logiques des réseaux matériels, elles peuvent aujourd'hui s'avérer être un aspect de leur force. Une communication performante ne pouvant que servir un système circulatoire puissant.

Les réseaux de transport, qui ont un rôle privilégié dans l'organisation et la répartition des activités humaines, ont très vite été organisés de manière à rationaliser leur fonctionnement. La recherche de rentabilité, d'économie d'échelle a alors favorisé les transports groupés de biens et de personnes au point que "*le groupage et le dégroupage sont les deux mamelles du profit dans le transport*" (Brunet *et al.*, 1993). Les réseaux de transport tendent donc à s'organiser au vu d'une optimisation des relais et de la rupture de charge. Ils se constituent alors de trois éléments majeurs (Brunet *et al.*, 1993) : les lignes ou les faisceaux (autoroutes, chemins de fer, voies navigables, *etc.*) ; les plateformes (ports, aéroports, gares) qui supportent l'articulation du réseau ; et les points nœuds ou plaques tournantes qui sont des plateformes plus complexes permettant l'intégration de réseaux de portées différentes. Ainsi, la mise en réseau organise l'espace, le hiérarchise, au nom de la fluidité, de la rapidité et de l'efficacité d'un système plus large.

Alors, dans son acception actuelle, le terme réseau est donc fortement lié à la notion d'espace-temps et de réduction de ce paramètre essentiel qui régit les organisations économiques et sociales. La définition de Jacques Levy (2003) dans le *dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* révèle une forte abstraction de l'idée en géographie puisque le réseau est défini comme un "*espace à métrique topologique*". Cette définition indique que l'approche de l'espace par les réseaux permet un traitement de ce dernier en supprimant la distance et en la remplaçant par des distances abstraites aux propriétés immuables. Ainsi dans son usage actuel en géographie, la notion de réseau emprunte beaucoup aux mathématiques, puisque la métrique, la topologie, la théorie des graphes en sont des disciplines ; et à l'informatique car le réseau maillé, en étoile, en arbre, en bus sont des descriptions des modes de fonctionnement réticulaire dans ce domaine. L'économie s'est également très vite appropriée l'approche par les réseaux en s'efforçant de rendre compte de théories macro et microéconomiques. Géographie et économie reconnaissent donc la place des réseaux dans l'organisation des activités et de

1. Dictionnaire étymologique et historique de la langue française par Emmanuelle Beaumgartner et Philippe Ménard, la librairie générale française, 1996.

l'espace. Leurs apports réciproques sont essentiels. Mais si l'économiste dans son analyse se détache des aspérités du territoire, le géographe peut lui donner les moyens d'observer la réalité territoriale des réseaux (Dupuy, 1993). Une approche purement théorique des réseaux a cependant l'avantage de pouvoir formuler de manière rigoureuse des lois et des schémas de fonctionnement qui peuvent alors être vérifiés ou démentis par les réalités territoriales. Ce type de recherche s'inscrit à la suite des travaux initiés à la fin du XIX^e siècle par Johann Heinrich von Thünen, puis par Walter Christaller, Alfred Weber, Auguste Lösch, *etc.* à la recherche de la localisation optimale d'une entité géographique ou économique, en quête de lois d'équilibre ou de situations normatives.

4.2.2 La mise en place des réseaux maritimes

La connexion d'un port à l'autre est naturellement une ligne, un sillage dessiné à la surface de l'eau par les navires. Mais ces sillages n'étant qu'éphémères, il est difficile d'en suivre les itinéraires et les changements de cap. Pourtant, les réseaux maritimes ont évolué remarquablement au cours des siècles. Il est alors intéressant de questionner cette évolution au regard de la place et des fonctions successives des nœuds du réseau, les ports, et de celles des espaces relais comme les canaux et les détroits.

L'objet de l'étude est alors l'évolution de la route maritime est-ouest, en particulier le tronçon Europe-Asie. À la différence des deux autres, purement océaniques, ce dernier est corseté entre les continents européen, africain et asiatique. D'Europe en Asie, le navire traverse une succession de mers semi-fermées et de passages interocéaniques qui vont donner une hétérogénéité à ce tronçon terraqué. D'un point de vue maritimo-portuaire, s'est mis en place un système qui peut être théorisé. Il emprunte au transport aérien sa distribution en *hub and spokes* décrite par Morton E. O'Kelly en 1986 et l'inscrit fortement dans les organisations spatiales, en particulier sur les littoraux de la route maritime est-ouest.

La méthode employée afin d'analyser l'évolution des réseaux maritimes est une approche par la théorie des graphes et les indices locaux de caractérisation d'un réseau. Elle permet un premier regard théorique en vue d'une systématisation des comportements maritimo-portuaires qui ont conduit à la constitution d'un réseau (*cf.* fig. II.3). Ensuite, tout au long du chapitre, l'apport géo-historique permettra l'articulation des schémas proposés dans une perspective spatio-temporelle.

Les indices calculés permettent d'observer l'organisation du réseau en fonction de deux paramètres essentiels que sont la centralité et l'accessibilité (Ducruet, 2010a; Dupuy, 1985; Haggett, 1973). Deux indices, choisis parmi une batterie d'indicateurs, se sont révélés pertinents pour l'analyse. Ce sont les indices de König et de Schimbel (*cf.* enc. II.1).

La mesure de la centralité d'un nœud est une évaluation de sa position dans le réseau. L'accessibilité donne quant à elle en plus une indication sur les possibilités offertes pour relier les autres nœuds du réseau dans une situation donnée. Il est pertinent de combiner ces deux paramètres car la centralité est moins la position centrale d'un lieu dans l'espace que sa capacité à polariser, à attirer des flux, des activités jugées de rang supérieur, des populations, *etc.* L'accessibilité offre ainsi une information supplémentaire afin de juger de la plus ou moins bonne relation avec le reste du réseau. Les indices de König et de Schimbel permettent donc de traiter de la position des nœuds dans le réseau et de la manière dont évolue cette position en fonction des mutations du réseau.

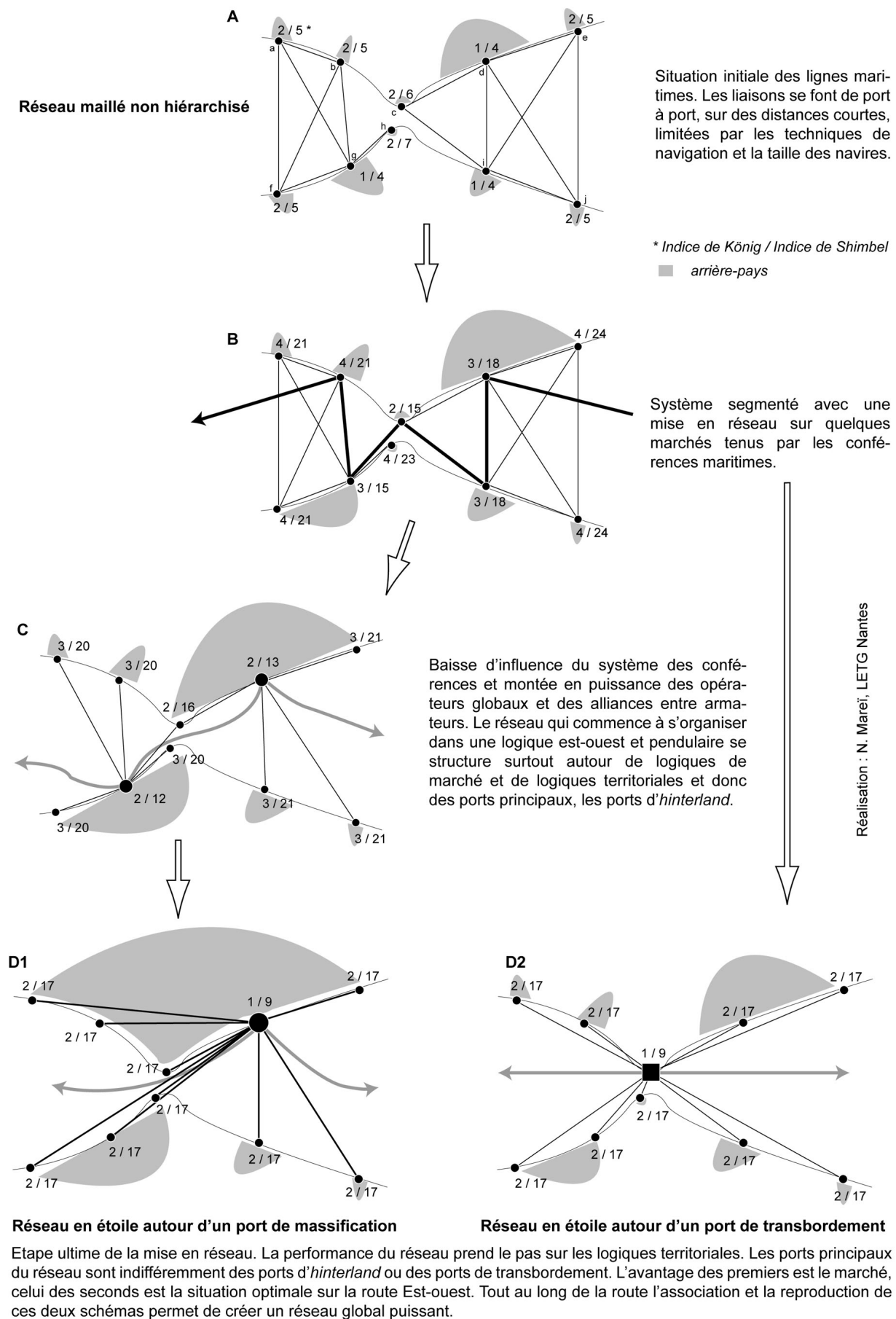


Figure II.3 – Essai de systématisation de l'évolution des réseaux maritimes conteneurisés.

Les graphes de la figure II.3 permettent d'observer que de la situation B à la situation D, la centralité et l'accessibilité des ports pivots augmentent alors que les nœuds en situation les plus marginales se périphérisent. Dès le graphe B et également en C, le nœud (c) peu ou pas utilisé par les acteurs du réseau, en raison de sa périphéricité avec les marchés importants, est mis en valeur par les indices. Dans la situation B, où il revêt des indices de centralité et d'accessibilité meilleurs que ceux des ports d'*hinterland*, il est utilisé simplement comme une halte de ravitaillement grâce à une situation optimale entre deux marchés. En C, il est en situation d'être "*feederisé*" alors qu'il a une centralité équivalente à celle des ports pivots (indice de König de 2) et une accessibilité moindre que ces derniers au vu de la hiérarchisation des ports déjà en place (16 contre 12 et 13) mais elle reste supérieure à celle des autres nœuds (20 ou 21).

Les mesures locales donnent une indication sur le degré de centralité ou d'accessibilité d'un nœud du réseau. Elles expriment avant tout un potentiel.

L'**indice de König** est un paramètre mesurant la **centralité** d'un nœud en termes de nombres d'arcs qui doivent être traversés d'un nœud à un autre du réseau. L'indice de König K_i du nœud i a pour expression analytique :

$$K_i = \max_j a_{ij},$$

où a_{ij} est le nombre d'arcs reliant les nœuds i et j par le plus court chemin. Plus l'indice de König est faible, plus le nœud occupe une position centrale dans le réseau.

L'**indice de Schimbel** (ou indice d'**accessibilité**), complémentaire à l'indice de König, est une mesure de la facilité à relier un nœud particulier à tous les autres nœuds d'un réseau. L'indice de Schimbel A_i du nœud i est calculé à partir de la relation

$$A_i = \sum_j a_{ij}.$$

Plus l'indice de Schimbel est faible, plus le nœud présente une bonne accessibilité au reste du réseau.

Encadré II.1 – Indices locaux de caractérisation du réseau.

Le nœud (c) présentant une "*anomalous centrality*" est typiquement un nœud qui a le potentiel pour devenir un *hub* d'éclatement au sein du réseau (Guimerà *et al.*, 2005; Ducruet, 2010a). Si ce potentiel est utilisé, il est possible de passer de la situation B à la situation D2 où le nœud (c) devient le pivot du système et organise l'éclatement des marchandises aussi bien vers de petits ports que des ports d'*hinterland*. Ces derniers vont se retrouver dans des positions secondaires en ce qui concerne leurs trafics conteneurisés pendant que le *hub* verra son trafic gonfler en lien avec la fonction d'éclatement et la double manutention des conteneurs (il bénéficie d'un trafic compté deux fois). La principale particularité des ports présentant une *anomalous centrality* est qu'ils permettent aux navires-mères une déviation minimale par rapport à l'axe est-ouest. Les *hubs* du bassin méditerranéen, Algeciras, Gioia Tauro, Port-Saïd sont typiquement dans cette situation. Ils ont connu au détriment des ports d'*hinterland* traditionnels de leur pays respectifs (Barcelone, Gênes, Alexandrie) une hausse fulgurante de leurs trafics conteneurisés les propulsant à la tête du système portuaire méditerranéen.

Sur le graphe C, la situation du nœud (d) correspond typiquement à celle du port de Hambourg dans laquelle le port établit ces trafics grâce à une double organisation autour d'un traditionnel *dry-transit* associé à un *wet-transit* où les lignes *feeders* sont les lignes de desserte d'un arrière-pays maritime (Weigend, 1956; Vigarié, 1979). Dans cette situation, il est possible d'imaginer que deux

ports soient en concurrence pour cette forme d'organisation. Dans le cas de Hambourg, le *dry-transit* se réalise vers les pays de l'*ex* Europe socialiste alors que le *wet-transit* s'effectue vers la Baltique.

Enfin, le renforcement de la fonction de massification des trafics au niveau du nœud (d), associé à une fonction d'éclatement, crée alors la situation D1 qui se révèle celle des grands ports de la planète dont Rotterdam est le meilleur exemple européen. Cette organisation, rendue possible grâce aux mutations du transport maritime, est en forte corrélation avec les schémas dominant le système économique mondial. **Économies d'échelle** et **économies d'agglomération** sont les mots d'ordre qui ont guidé le gigantisme naval et la formation d'énormes complexes industrialo-portuaires. Ils ont conduit à une hiérarchisation des routes, c'est-à-dire des arêtes du réseau.

Maersk, premier opérateur mondial, s'est révélé être un puissant instigateur de ces changements (Frémont, 2007). De ses chantiers d'Odense sont sortis les premiers porte-conteneurs géants comme le *Regina Maersk* de 6000 EVP en 1996 ou le *Emma Maersk* lancé en 2006 et estimé à 14 000 EVP. De son objectif de couvrir largement les marchés mondiaux émerge le système *hub and spokes* dans le transport maritime. Ce système a permis une véritable modification du réseau qui est passé d'un modèle peu hiérarchisé, reliant point à point les destinations, à un modèle hiérarchisé impliquant des ports pivots et donc un transbordement des marchandises.

Le *hub* fonctionne alors comme un catalyseur des économies d'échelle et d'agglomération. Il oblige à bannir les définitions traditionnelles du système maritime et portuaire et à repenser les organisations spatiales en termes de nœuds, de liens, de hiérarchies, de transit (O'Kelly, 1998). Le solide triptyque portuaire vacille et les capacités du port à répondre aux enjeux logistiques de la conteneurisation (manutention, stockage, groupage, dégroupage, acheminement, *etc.*) deviennent les nouveaux fondements. Le port passe "du rôle de centre du triptyque portuaire [...] à celui de simple maillon d'une chaîne logistique porte à porte très mouvante et "déroutante"" (Ducruet, 2005), aux mains d'entreprises mondiales (Hutchison, PSA, Eurogate, APM, *etc.*) qui sont les animatrices de la mise en réseau.

Enfin, cette puissante réticularisation des transports maritimes n'a été possible que par la concordance de trois facteurs essentiels qui sont à la fois des éléments de formation et de transformation du système :

- **Le percement des deux grands canaux interocéaniques.** Cette gageure a permis d'éliminer des obstacles à la libre circulation maritime des marchandises. Ces ouvrages sont comme les autoroutes, les oléoducs, les gazoducs, les ports, les aéroports "*des objets et des lieux qui ont pour fin la fluidité [des réseaux]*" (Santos, 1997). Ces canaux ont accéléré les circulations maritimes et participé à la formation du réseau mais ont également dû s'adapter "*à la frénésie de vitesse*" qui accompagne son fonctionnement (Santos, 1997).
- **L'arrivée du conteneur.** C'est une révolution technique qui a permis une standardisation des façons de circuler et donc facilité l'intermodalité. Elle s'est insinuée dans la quasi-totalité des échanges de marchandises diverses, puis pour s'adapter à certains biais de son fonctionnement s'attaque même aux marchandises en vrac.
- **Les temps de la mondialisation.** Le progrès des techniques et leur diffusion, l'industrialisation, la décolonisation, *etc.* sont des paramètres majeurs dans la formation et l'évolution du réseau. Cet axe maritime est-ouest, artère des réseaux maritimes conteneurisés, puissant par sa capacité de concentration des flux et sa capacité organisationnelle, n'est

pas totalement nouveau. Il semble directement hérité de l'organisation du monde sous l'empire victorien, période pendant laquelle les marchandises diverses, sous l'impulsion de l'industrialisation des rivages nord Atlantique, ont commencé à prendre une part importante des tonnages transportés par mer. Il est possible d'y voir les prémices de cet axe maritime et commercial est-ouest, qui dans sa forme actuelle s'est alors renforcé, structuré et pérennisé.

4.3 Un réseau fortement articulé par les évolutions de l'économie mondiale

"La technique doit être vue sous un triple aspect : elle est celle qui révèle la production historique de la réalité ; qui inspire une méthode unitaire ; et qui est le garant de la conquête du futur [...]"
Santos, 1997

4.3.1 Des grandes découvertes à la colonisation : les prémices d'une économie mondialisée

Les marins ont fortement participé à la construction du monde. Ils sont à l'origine d'un treillage maritime progressif qui a permis de le cartographier, de le nommer, de le relier et ceci dès les civilisations antiques. C'est cependant à une époque bien plus récente, entre la fin du XV^e siècle et celle du XVI^e, que les relations maritimes atteignent des dimensions universelles, grâce à la fois aux expéditions des Espagnols et des Portugais et à l'inauguration d'une période de colonisation du monde par l'Europe.

La découverte de l'Amérique par Christophe Colomb en 1492 et celle de la route maritime de l'océan Indien par Vasco de Gama qui franchit le cap de Bonne Espérance en 1497 vont modifier la donne d'un monde centré sur la *Mare Nostrum*. Dès lors, une partie de la puissance navale quitte l'espace confiné de la Méditerranée et évite ainsi l'incommodité d'un relais arabe pour le commerce avec l'Orient. Portée par les nouvelles techniques de navigations véliques et le dynamisme de nouvelles nations atlantiques, les caravelles font voile vers le nouveau monde et la conquête des routes transocéaniques. Gênes et Venise perdent alors leur monopole dans le commerce des épices et laissent petit à petit les places à Lisbonne ou Cadix puisque ce sont les pays ibériques qui ont mené la danse dans le domaine des grandes découvertes. Les Portugais ont cherché une nouvelle route des Indes dans le contournement de l'Afrique. Après l'occupation de Madère et des Açores, découvertes respectivement en 1419 et 1431, ils envoient chaque année un convoi avec pour mission de pousser toujours plus loin le long des côtes de l'Afrique. Les Espagnols, quant à eux, acceptent les services du navigateur génois et financent l'expédition qui aboutit en 1492 à la redécouverte de l'Amérique (Verlaque, 1975).

Petit à petit, de port en port, se crée un réseau de routes maritimes, caractérisé selon le vocabulaire de la théorie des graphes par un **système non connexe** puisque chacun opère sur une portion qui lui est dévolue (fig. II.3 A). Il existe même une ligne de démarcation placée à 370 lieues du Cap Vert par le traité de Tordesillas (1494). Cette organisation, qui peut être qualifiée d'exclusive ou de préférentielle, trouvera une certaine globalité puisque l'Espagne et le Portugal parviennent à peu près à s'accaparer

l'ensemble du commerce maritime mondial. Les Portugais drainent les épices de l'Insulinde et des Indes vers l'Europe par le contournement de l'Afrique. Les galions espagnols amènent à Cadix pierres et métaux précieux, mais aussi produits agricoles du Nouveau Monde. Cette première phase dans le processus de construction des réseaux maritimes reste marquée par un hasard et une spontanéité, parfois encadrée, et mène à l'émersion de pans entiers du globe malgré un maillage du monde qui reste aléatoire.

L'évolution de ce système d'exclusivité se fait essentiellement par la concurrence et l'affrontement périodique sur mer et sur terre, qui finissent par ruiner l'hégémonie ibérique (Bataille de Gravelines, 1588) et la remplacent très vite par une seconde, l'hégémonie britannique. Places fortes, comptoirs, bases navales jalonnent alors un parcours tenu par la *Royal Navy* et les compagnies marchandes jusqu'au marché lointain de l'Inde.

Devenue alors puissance incontestée sur mer, la Grande-Bretagne surinvestit l'océan en s'octroyant une succession de bases navales en particulier sur les détroits. Dès 1704, elle occupe Gibraltar, puis Minorque (1708-1782), Malte (1800-1964), Chypre (1878-1960), la Méditerranée restant la voie la plus courte vers l'Empire Britannique des Indes. Ensuite, afin de sécuriser tout son parcours vers l'Asie, elle occupe Singapour en 1819, puis Aden en 1839 (Béthémont, 2001). En installant ses intérêts au Maghreb, en Egypte, à Djibouti, la France suit le même mouvement. En 1849, avec l'abolition des actes de navigation, la Grande-Bretagne se rallie au concept de *mare liberum* après lui avoir longtemps opposé celui de *mare closum* qui sous-entend un rapport de force et donc une mer réservée à l'État le plus puissant. Les navires du monde entier sont alors en mesure de circuler à leur gré. La maritimisation des échanges s'accélère, elle accompagne leur mondialisation.

Cette colonisation, parachevée au XIX^e et au début du XX^e siècle, sous l'égide de la France et de la Grande-Bretagne, mais aussi de la Belgique, de l'Allemagne et de l'Italie, va trouver sur le plan économique un auxiliaire précieux dans le navire à vapeur puisqu'il permettra à la fois d'établir des lignes régulières et de transporter des marchandises lourdes. Cette expansion des transports maritimes internationaux bénéficie alors de l'avènement progressif du système du libre échange, dérivé lui-même en partie de la révolution industrielle. Forte de son industrie naissante, l'Angleterre victorienne se fait, comme le souligne Verlaque (1975), le "*champion du libre-échange*" et entraîne la France et une partie de l'Europe dans ce mouvement de la maritimisation de l'économie mondiale. Ce modèle victorien devient un véritable ordre mondial qui s'appuie sur les échanges commerciaux par mer : exportation de produits fabriqués issus de la révolution industrielle en échange de produits agricoles et de compléments de matières premières (Vigarié, 1995).

Ce modèle sera à l'origine du **système conférentiel** (fig. II.3 B), puisque certains exploitants de navires pour le transport de marchandises s'associent pour conjuguer leurs investissements dans un marché en pleine explosion et pour réguler les taux de fret sur certaines lignes régulières. Si ces ententes tarifaires sont contraires à l'esprit du libéralisme, la mise en place des conférences maritimes au moment de son avènement (fin XIX^e siècle), montre déjà l'ambiguïté de certains agents économiques à l'égard de cette nouvelle doctrine et déjà les volontés d'effacer la réalité de la concurrence. Cette organisation segmentée du transport maritime, malgré les critiques et les organisations parallèles, n'a été démantelée que depuis 2008 dans l'Union européenne.

Cet ordre mondial correspond, à l'aube de la modernité, à un second moment dans le processus de constitution du réseau. "*Le marché mondial de l'époque est une somme de marchés coloniaux,*

et la colonisation crée un commerce international fermé. Les réseaux cherchent à se mondialiser et y parviennent du point de vue de leur structure physique, mais leur fonctionnement reste limité [...]” (Santos, 1997). Cependant, le réseau commence à perdre sa forme spontanée et une certaine organisation délibérée apparaît. La révolution des techniques participe à cette organisation. Les deux grands canaux interocéaniques, Suez et Panama, fruits de cette révolution, vont devenir des noms d'objets et de lieux symbolisant l'accélération de la mise en réseau.

4.3.2 Le percement des deux grands canaux interocéaniques

Dans ce contexte de boom des échanges par mer et en parallèle de l'amélioration des techniques de navigation et du développement du génie civil, les deux grands canaux interocéaniques vont être creusés. Ces passages artificiels seront l'objet de formidables luttes d'influence entre les “pays traditionnellement maritimes” (Vigarié, 1995) et les nouvelles puissances. Ce sont des espaces à fortes contraintes pour la navigation, mais en raccourcissant considérablement les distances (cf. tab. II.1), ils permettent de réaliser des économies de temps, de consommation et d'exploitation des navires et deviennent “de véritables accélérateurs de la révolution du steamer” (Guillaume, 1999). Canaux et détroits deviennent des lieux géostratégiques, des points chauds de l'économie mondialisée, le long d'un axe circumterrestre.

Segments	Cap de Bonne Espérance (Milles)	Canal de Suez (Milles)	Gains %
Algeciras - Tokyo Yokohama	13800	9850	28,6
Algeciras - Shanghai	13300	9200	30,8
Algeciras - Bombay	9800	4900	50
Algéciras - Aden	9150	3350	63,4

Tableau II.1 – Distances depuis Algeciras entre la route de Suez et la route du Cap et gains obtenus entre les deux routes.

4.3.2.1 Le canal de Suez

L'idée de la construction d'un canal maritime, c'est-à-dire accessible aux navires de haute mer jusqu'à un certain tonnage, est française. Le premier tracé est relevé en 1798 par l'architecte français Jean-Baptiste Lepère, membre de l'expédition de Bonaparte en Egypte, qui imagine alors un canal sur un tracé Suez-Alexandrie. Ces travaux attirent l'attention de l'ingénieur français Linant de Bellefonds qui lui substitue un tracé plus direct à travers l'isthme de Suez. En 1833, il est appuyé par Prosper Enfantin, ingénieur adepte du comte de Saint-Simon, théoricien du début du siècle qui promet un avenir rayonnant grâce aux progrès des techniques et de l'industrie (Morsy, 1989). Le projet intéresse alors Ferdinand de Lesseps, consul de France à Alexandrie et ami du Vice-roi d'Egypte Mohamed Saïd. Reste à convaincre l'opinion européenne afin de faire appel à l'épargne publique et surmonter l'opposition du gouvernement anglais au projet (Moghira, 2002).

"Il faut faire disparaître le seul obstacle laissé par la providence sur la grande route du commerce du monde."

"La coupure de l'isthme est destinée à faire communiquer 300 M d'occidentaux avec 700 M d'orientaux, en abrégant de 3000 lieues en moyenne la distance qui les sépare."

"Cette abréviation donnera une impulsion considérable au mouvement commercial existant entre l'extrême orient et toutes les villes du monde occidental, qui sont comme Nantes au premier rang de leur intelligence et de leur activité."

Encadré II.2 – Extraits de la conférence de Ferdinand de Lesseps à Nantes sur le canal maritime de Suez le 8 décembre 1866. Source : de Lesseps et Sabbatier 1867.

De Lesseps crée en 1856 la Compagnie Universelle du Canal de Suez, avec une concession de 99 ans, dont les actions sont détenues essentiellement par la France et l'Égypte mais aussi par l'Empire Ottoman et 14 autres pays. Fort de ces appuis, au printemps 1859, il se lance dans cette vaste entreprise qui réunit ingénieurs, techniciens et ouvriers spécialisés venus de toute l'Europe ainsi que plus de 25 000 paysans égyptiens (les *Falahs*) mais aussi des entreprises privées. Les autres puissances de l'époque comme l'Autriche, la Hongrie, les États-Unis, mais aussi l'Angleterre, ne souscrivent pas au projet. En particulier, les Anglais, craignant pour leur propre projet de chemin de fer, s'opposent farouchement à cette initiative, préférant à un canal sous domination française ou internationale, les voies de transport traditionnelles à travers l'Égypte et la péninsule du Sinaï (Moghira, 2002).

La jonction des eaux a lieu le 15 août 1869 (*cf.* photo. II.1). Au terme des travaux, le canal de Suez traverse de part en part l'isthme, sa longueur est de 164 km pour 54 mètres de largeur et 10 mètres de profondeur. Ce projet a contribué à l'aménagement du territoire égyptien, occupé en grande partie par le désert. Des sables sortiront des villes nouvelles : Port-Saïd côté méditerranéen, Suez sur la mer Rouge et Ismaïlia à mi-chemin.

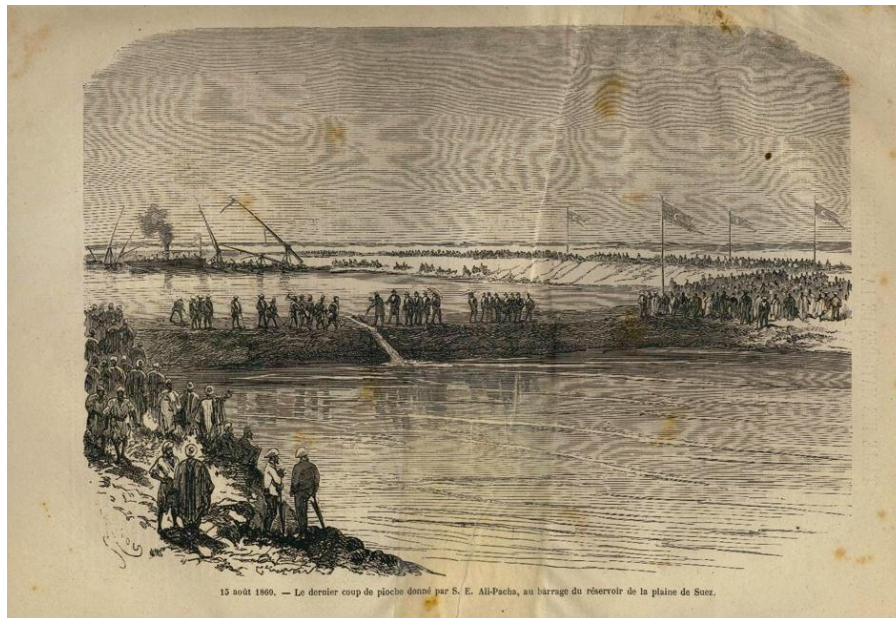


Photo II.1 – La jonction des eaux sous l'étendard de l'empire Ottoman. Source : documentation de la bibliothèque d'Alexandrie.

Le plus long canal sans écluse du monde est ensuite inauguré et ouvert à la navigation le 17 novembre 1869. Les Anglais reconnaissent alors son importance stratégique et économique pour leur

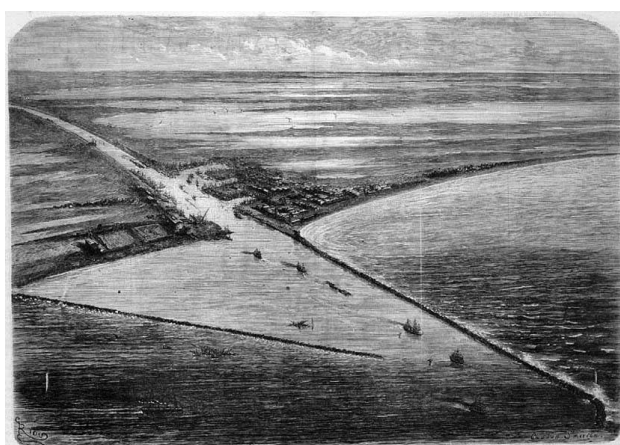
Empire et finissent par démontrer un intérêt financier pour ce dernier. Ils prennent alors en 1876 une option certaine sur le canal en rachetant les actions du vice-roi d'Égypte et occupent le pays de 1882 à 1952. En 1914, l'Angleterre fait officiellement de l'Égypte un protectorat de la couronne britannique.

En 1880, il faut compter une cinquantaine d'heures pour traverser le canal. Mais comparé à la route du Cap, ce nouveau trajet est une aubaine et le trafic du canal de Suez ne cesse d'augmenter jusqu'à sa fermeture en 1967 suite à la guerre israélo-arabe des six jours (*cf.* tab. II.2). Le trafic total avait alors atteint un record historique en 1966 avec près de 242 Mt de marchandises.

Années	Nb. de navires	Tonnage (tjb)
1870	486	400 000
1880	2026	3 000 000
1890	3389	69 00 000
1900	3441	10 000 000
1912	5373	20 200 000

Tableau II.2 – Les premières décennies d'activité : un trafic déjà important. Source : Suez Canal Authority (<http://www.suezcanal.gov.eg/>).

Ainsi, à la fin du XIX^e siècle, la Grande-Bretagne tient Gibraltar et Suez, les deux portes de l'espace méditerranéen, maillons indispensables de sa stratégie maritime. En marginalisant la route du Cap, l'ouverture du canal de Suez recentre la Méditerranée par rapport aux grands axes de la circulation maritime. L'Extrême-Orient se rapproche de l'Europe. Un des segments les plus actifs de ce qui deviendra la route maritime est-ouest est ainsi créé. Dès le percement du canal de Suez, il est sillonné par les navires à vapeur des plus grandes compagnies européennes (*cf.* photo. II.2). En 1909, entre Europe et Asie, 51 lignes régulières sous l'égide de compagnies principalement européennes passent par le détroit de Gibraltar et/ou le canal de Suez avec une fréquence mensuelle ou bimensuelle (*cf.* tab. II.3 et annexe C).



(a)



(b)

Photo II.2 – Port Saïd : (a) Entrée Méditerranéenne du canal de Suez, (b) Navires des Messageries Maritimes dans le canal. Source : documentation de la bibliothèque d'Alexandrie.

Compagnies	Régions concernées	Fréquence	Escales
Hamburg Amerika linie (HAPAG)	Europe du Nord / Asie	1/mois	Hambourg, Lisbonne, Naples, Port Saïd (14), Suez (15), Colombo (27), Penang (32), Singapour (35), Hong-Kong (42), Shanghai (47), Kobe (52), Yokohama (57).
Peninsular and Oriental Steam Navigation	Grande-Bretagne / Asie	2/mois	Londres, Gibraltar (4), Marseille (7), Port Saïd (12), Aden (16), Colombo (22), Penang (28), Singapour (29), Hong-Kong (35), Shanghai (39 ou 41 selon les saisons).
Chargeurs Réunis	France / Asie	1/mois	Dunkerque, Havre, Bordeaux, Pauillac, Marseille, Port Saïd, Colombo, Saïgon, Haiphong.
Navigazione Generale Italiana	Italie / Inde	1/mois	Gênes, Naples, Messine, Port Saïd (5), Aden (11), Bombay (17).
Nippon Yusen Kaisha	Europe du Nord-ouest / Asie	2/mois	Anvers et Londres, Port Saïd, Colombo, Singapour, Hong-Kong, Kobe, Yokohama.

Tableau II.3 – Quelques lignes de navigation Europe-Asie en 1909 (*cf.* annexe C). Les nombres entre parenthèses indiquent la durée du voyage en jours. Source : Carte du monde indiquant les pays et leurs colonies, les principaux moyens de transport, *etc.* Publiée par la Cie Scarnorough, Paris, France, 1909.

4.3.2.2 Le canal de Panama

Avec le percement du second grand canal interocéanique les États-Unis entrent sur la scène maritime internationale. Fort de son expérience égyptienne, Ferdinand De Lesseps se lance dans l'aventure du percement de l'isthme de Panama. Il forme la Compagnie Universelle du Canal interocéanique de Panama et la faveur est accordée à un canal à un seul niveau. Les travaux de percement débutent en 1880 et les Français travaillent à cette mission pendant 20 ans. Les maladies, les glissements de terrains et les problèmes financiers eurent raison du projet. À la fin des années 1890, une nouvelle étude topographique indique que la construction d'un canal sans écluse est inadaptée en raison du dénivelé trop important (26 mètres environ) pour traverser la cordillère centrale panaméenne. Les Français jettent alors l'éponge et cèdent leurs droits de construction aux États-Unis.

En 1903, Panama et les États-Unis signent le traité de Hay-Bunau-Varilla par lequel les États-Unis entreprennent la construction d'un canal, muni de trois jeux d'écluses, reliant les eaux profondes de l'Atlantique à celle du Pacifique à travers l'isthme de Panama. Le traité garantit aux États-Unis, à perpétuité, l'utilisation, l'occupation et le contrôle d'une *Canal Zone* de 5 kilomètres de part et d'autre de la voie d'eau. En retour, ils acceptent de verser 10 millions de Dollars, une annuité de 250 000 Dollars et garantissent l'indépendance de la République de Panama. Les Américains soutiendront alors la rébellion panaméenne contre la Colombie dont fait alors partie la région de l'isthme panaméen, conduisant à la création d'un État indépendant, le 4 novembre 1903. L'année suivante, les États-Unis achètent à la Compagnie Française du Canal ses droits et propriétés pour une somme de 40 millions de Dollars et commencent la construction. Le projet monumental, d'un coût d'environ 387 millions de Dollars, est achevé au bout de dix ans (Menu, 2007).

Le canal est inauguré le 15 août 1914, alors que l'Europe vient d'entrer en guerre. En 1936, un traité est signé augmentant l'annuité à 430 000 Dollars et retirant la garantie de protection et d'indépendance suite à une volonté panaméenne. En effet, avec le temps, la présence américaine est de plus en plus mal vécue par les Panaméens qui cherchent à se réappropriier l'ouvrage. Les traités

Torrijos et de Carter sont signés entre Panama et les États-Unis le 10 août et le 7 septembre 1977. Le premier est relatif à la souveraineté, à l'administration et à la gestion du canal avec une plus grande présence des Panaméens; le second porte sur la rétrocession de la voie d'eau (Salkin, 1985). Le 31 décembre 1999, le canal devient complètement panaméen, il n'y a plus de *Canal Zone* et la gestion est remise à une administration panaméenne, l'Autorité du Canal de Panama (PCA).

Le canal est constitué de trois complexes d'écluses, un canal et deux lacs (cf. fig. II.4). Le lac Miraflores constitue un premier palier vers les écluses de Pedro Miguel et le canal Gaillard, percé sur 14 km dans la roche de la Cordillère centrale. Le lac Gatun d'une superficie de 423 km² est utilisé comme zone d'attente surtout pour les navires arrivant du Pacifique. Les trois écluses de Gatun ouvrent les portes du canal sur l'Atlantique. Ces trois jeux d'écluses à deux voies fonctionnent comme des ascenseurs hydrauliques pour permettre aux navires de franchir la région montagneuse. Aujourd'hui, il faut environ huit à neuf heures pour traverser les 80 km du canal, auxquelles s'ajoutent en moyenne une douzaine d'heures d'attente à l'entrée.

LES ÉCLUSES ACTUELLES PERMETTENT LE TRAFIC À DOUBLE SENS

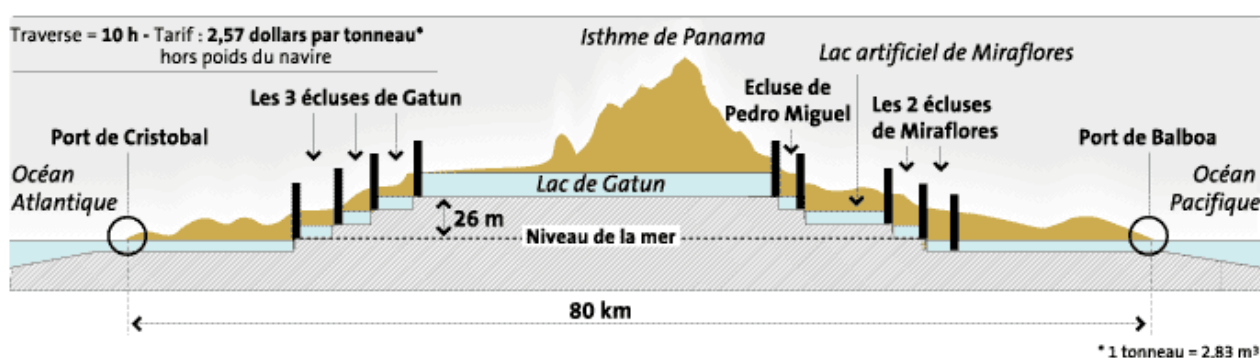


Figure II.4 – Caractéristique de l'ouvrage panaméen. Source : Le Monde.fr 4 Mai 2004.

4.3.2.3 La place de ces ouvrages dans le processus de mise en réseau

Avec la construction de ces deux canaux, pour un temps, il n'y a plus d'obstacles sur "la grande route du commerce du monde" comme la nomme Ferdinand de Lesseps (1867). Les connexions maritimes intercontinentales vont pouvoir prendre une nouvelle ampleur en particulier grâce au gain de temps sur les trajets, censés compenser les coûts de passage par les canaux.

Ces espaces, objets et lieux emblématiques du réseau en émergence, sont donc des facteurs de fluidité. Ils permettent de créer une continuité dans l'espace de circulation maritime et deviennent ainsi des nœuds du réseau, dont la principale fonction est la connexion d'un espace à un autre, l'articulation entre deux marchés, le marché européen et le marché asiatique, ou la jonction maritime entre deux façades, la façade atlantique des États-Unis et la façade pacifique. Ce sont donc des nœuds "au service du mouvement" (Bavoux, 2005). Par analogie à la théorie des graphes, ils permettent de rendre connexe, un ensemble de points qui ne l'est pas et réciproquement leur blocage coupe le graphe en ensembles indépendants.

Chaque canal a cependant évolué selon son propre rythme, accusant même des mises entre parenthèses plus ou moins longues, qui attestent alors de la capacité du réseau maritime à se réorganiser et à fonctionner sans eux. Le premier a connu une longue mise entre parenthèses politique, suite à la guerre israélo-arabe des six jours. Quasiment dix années de fermeture, pendant lesquelles et à cause desquelles, les lignes maritimes mondiales se sont réorganisées et avec elles, les navires ont gagné plusieurs tailles pour assurer des économies d'échelles malgré des trajets redevenus circumafricains. Cette réorganisation complète du système suite à la fermeture de Suez montre à quel point il en était dépendant. Le second connaît depuis les années 1990 une mise entre parenthèse économico-technique, rattrapé en réalité par une autre révolution technique, le génie civil permettant la construction de porte-conteneurs géants. Ce n'est pas un hasard si les générations successives de porte-conteneurs portent le nom des passages interocéaniques (suezmax, panamax), caractérisant ainsi leur dimension et leur capacité et intégrant *de facto* l'ouvrage dans leur utilisation. Les navires postpanamax, construits dans les années 1990, sonnent alors le glas du canal de Panama qui ne peut espérer une réintégration dans les grandes lignes intercontinentales avant 2014 et au prix de lourds et chers travaux de recalibrage. S'il a perdu sa valeur économique, il garde pour les États-Unis une valeur stratégique puisque le gabarit des écluses actuelles est toujours celui des cuirassés et sous-marins américains. Et donc finalement, ce canal construit dans une logique américaine acquiert très vite **un rôle secondaire dans la construction de l'axe est-ouest**.

La valeur de ces lieux a donc connu des changements qui ont orienté la constitution des réseaux maritimes dans le temps et dans l'espace. Des objets au service des stratégies géopolitiques, voilà un rôle qu'ils ont pu tenir et qui ne l'est plus vraiment. Dans *l'homme au robinet* (fig. II.5), le caricaturiste néerlandais Fritz Behrendt, au lendemain de la nationalisation du canal de Suez par Nasser, ironise sur les menaces qui pèsent sur l'approvisionnement en pétrole des pays occidentaux. Anglais et Français, en tête de la file d'attente, ont perdu avec cette nationalisation la domination sur un objet garant de la fluidité de leurs réseaux maritimes. Un objet qui a contribué à leur donner l'image de puissances mondiales, les plus savantes, les plus mobiles, les plus maritimes, *etc.* En retournant dans le spectre de l'État égyptien, le canal a finalement retrouvé un rôle plus normal, celui de **commutateur de réseau**. De la même manière, la rétrocession du canal de Panama a permis à l'État panaméen de se réapproprier cet objet et d'essayer de rétablir son rôle, là aussi d'échangeur, entre plusieurs segments du réseau.

Après la Seconde Guerre mondiale, la maritimisation du monde passera à la vitesse supérieure en particulier grâce aux échanges de matières premières et sources d'énergies. *"Jamais il n'avait été nécessaire de mobiliser des norias de gros navires pour des besoins à l'ampleur insoupçonnée : le transport maritime de pétrole brut grimpe rapidement après la Seconde Guerre mondiale, pour atteindre 42 à 43% des trafics mondiaux en 1974 (près de 1,4 milliard de tonnes)"* (Guillaume, 2005). Des routes dites de long-cours, car s'effectuant sur de très longues distances (jusqu'à 10 000 km), et spécialisées se mettent en place : les routes du pétrole, du charbon, du minerai de fer, des grains, de la bauxite ou des phosphates, *etc.* Elles seront sillonnées par des vraquiers à fort tonnage.

La route la plus célèbre est celle de l'or noir empruntant le canal de Suez. Les hydrocarbures pouvaient constituer plus des trois quarts des trafics et cela jusqu'à la fermeture du canal en 1967 : le pétrole du Moyen-Orient après passage par le canal était évacué vers l'Europe de l'Ouest et les États-Unis. La fermeture a donc entraîné la réorganisation de la circulation maritime internationale et

en particulier le transport de brut. Pour compenser les 25 jours de trajet supplémentaire de la route du Cap, la flotte pétrolière passe de la classe des 100 000 tpl à celle des 250 000 tpl (VLCC) puis 350 000 tpl (ULCC), avec 25 m de tirant d'eau. Ainsi, l'imposant flux pétrolier sortant d'Hormuz se divise en deux branches, l'une par le canal du Mozambique, Le Cap, Dakar et l'Europe, et l'autre par le détroit de Malacca et l'Asie du Sud-est et le Japon.



Figure II.5 – L'homme au robinet. Source : F. Behrendt, 1957.

Paradoxalement, la réouverture de Suez accompagnée pourtant de travaux de recalibrage (*cf.* tab. II.4), n'a pas redonné l'ampleur d'antan à son animation pétrolière. Ses nouvelles pointes de trafic (de 300 millions de tonnes dans les années 1990 à plus de 700 millions en 2008) se sont construites sur des cargaisons de marchandises sèches, dans lesquelles s'observent de plus en plus de conteneurs (Guillaume, 2005; Charlier, 2008, 1990). Si un porte-conteneurs transitait par jour en moyenne lors de sa réouverture, ils sont plus de 5000 pour l'année 2004 soit plus de 40% du trafic du canal. Ce changement radical dans l'utilisation du canal de Suez est le signe de nouvelles formes d'utilisation des routes maritimes. Elle est permise grâce à une adaptation remarquable de la norme suezmax qui a gagné 210 000 tpl depuis 1956. Petit à petit s'est mis en place un nouvel ordre où les porte-conteneurs sont "les nouveaux rois" (Charlier, 1990) (*cf.* fig. II.6).

Caractéristiques	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2009	Gain
Longueur total (km)	164	175	175	190,25	190,25	190,25	190,25	190,25	16 %
Chenaux dédoublés (km)	–	29	29	78	78	78	78	78	
Largeur ² (m)	44	60	90	160	180-210	180-210	200-210	220	400 %
Profondeur (m)	10	14	15,5	19,5	20,5	21	22,5	24,5	145 %
Tirant d'eau (pied)	22	35	38	53	56	58	62	66	200 %
Surface mouillée (km ²)	304	1100	1800	3600	3800-4300	3900-4500	5000	5200	1611 %
Tonnage max. (tpl)	5000	30000	80000	150000	180000	185000	220000	240000	4700 %

Tableau II.4 – Évolution des caractéristiques physiques du canal depuis 1869. Source : SCA.

2. Largeur à la profondeur de 11 m.

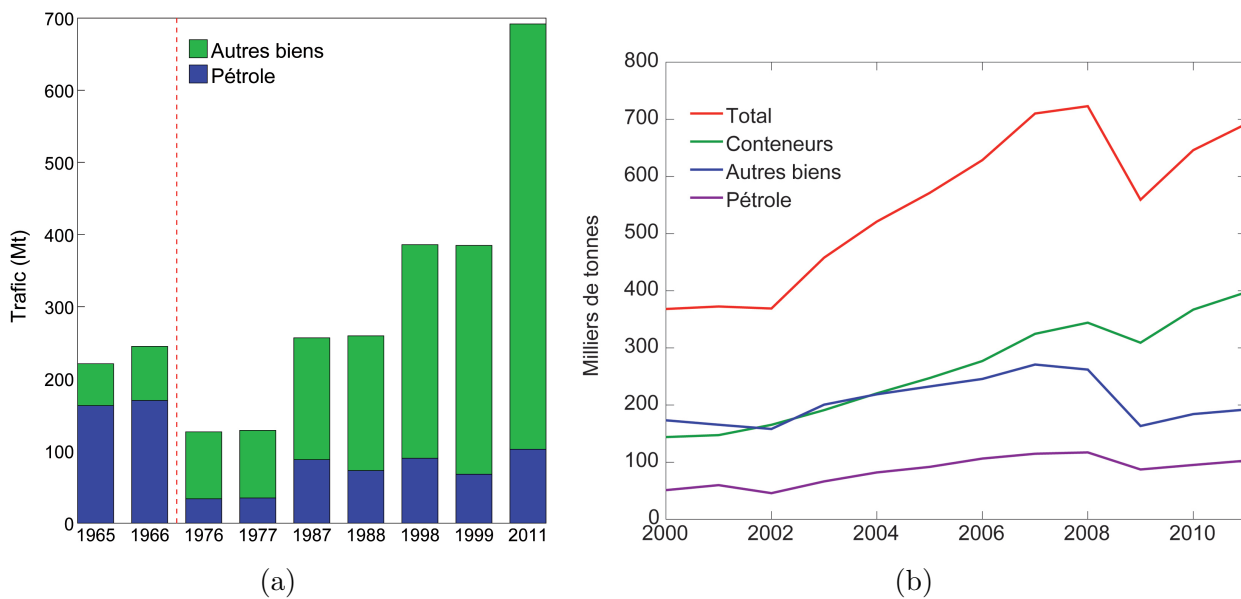


Figure II.6 – (a) Évolution des trafics du canal de Suez depuis 1965 et (b) trafics sur la période 2000–2011. Source : SCA.

4.4 Les conteneurs, les *hubs* et les armements globaux

La révolution du conteneur arrive à un moment où la géographie des échanges par voie maritime s'est considérablement diversifiée. La circumnavigation, grâce à des services "tour du monde" qui empruntent tous les grands passages interocéaniques et qui enfilent plusieurs trafics les uns après les autres, est devenue une réalité et a lancé les bases d'une artère maritime puissante alimentée essentiellement par les trois pôles de la triade. Dès 1953, les Chargeurs Réunis ont assuré une liaison entre les ports nord-américains comme New York, Houston, La Nouvelle Orléans puis les navires passaient par le canal de Panama direction Manille, Hong-Kong, Singapour, Saïgon, *etc.* Ensuite, ils engainaient le canal de Suez pour rejoindre la *Northern Range* européenne et regagnaient enfin New York. Ce service fonctionne jusqu'à la fermeture du canal de Suez en 1967. Cette liaison assurée par des navires de 7100 tpl au début puis par des 10 700 tpl ensuite a généré un trafic très varié et a mis en évidence les potentialités de l'axe maritime est-ouest ³.

Puis arrive le conteneur, une innovation provenant du deuxième groupe de transport routier des États-Unis dans les années 1950, *McLean Trucking Company*. Afin de contourner les bouchons qui se produisent sur les autoroutes reliant les différents ports de la côte ouest, l'idée d'embarquer directement les remorques des camions sur des bateaux fait surface. Cette dernière n'est pas tout à fait nouvelle. Au début du siècle, en France, en Angleterre et aux États-Unis, les compagnies de chemin de fer ont mis au point des conteneurs en bois, chargés directement au départ des usines. Mais l'expérience est vite abandonnée faute de trafic. Plus tard, des expériences d'embarquement de camions complets sur des navires sont tentées. Elles sont également peu concluantes en raison des bouchons provoqués par les véhicules sur les quais et de la place occupée par les roues et les essieux des camions. Malcom McLean ⁴ innove car il cherche à optimiser l'occupation de l'espace en n'embarquant que les remorques. L'idée

3. "Conteneurs Est/Ouest : la consolidation" par Gérard Cornier et Jean-Claude Cornier, *Le Marin*, hors série conteneurs, novembre 2001.

4. "Malcom McLean" par Tristan Gaston-Breton, *Lesechos.fr*, 31 juillet 2007 (*en ligne*).

lui permet alors de diversifier son activité en achetant une petite compagnie de transport maritime, Pan-Atlantic Steamship Company, qu'il rebaptisera plus tard Sea-Land Service. La normalisation internationale des conteneurs est également un élément déterminant de sa diffusion mondiale : en 1961, l'ISO fixe à 20, 30 et 40 pieds les dimensions standards. En 1966, après quelques galops d'essais en cabotage national, Sea-Land lance alors son premier service sur *"le track de l'Atlantique Nord"* (Vigarié, 1968). Ensuite, la conteneurisation s'insinue sur toutes les lignes entre les pays développés. Ce nouveau mode de conditionnement des marchandises diverses devient un appui considérable à la globalisation des transports.

Deux autres éléments ont accéléré la diffusion mondiale de cette innovation. Le premier est d'ordre technique. La réouverture du canal de Suez en juin 1975 permet désormais l'épanouissement des relations maritimes entre l'Europe et l'Asie par la voie la plus courte. Le canal étant sans écluse, il a donc suffi de creuser pour l'adapter à la nouvelle flotte mondiale. En réintégrant avec force sa fonction de commutateur de marchés, le canal prouve alors son rôle incontestable pour la navigation mondiale. Le second élément est d'ordre économique. Le boom économique de l'Asie du Sud-est à la fin des années 1980 permet d'en faire auprès du Japon le troisième pôle de l'économie mondiale. Depuis ce pôle n'a cessé de s'affirmer. André Vigarié (1995) le définit comme *"un centre important de regroupement de flux de vracs et de divers, et donc des flottes correspondantes, ainsi que des marchés de lignes régulières et d'affrètement"*. Ce pôle est devenu, en particulier avec le rôle de la Chine, le principal fournisseur mondial de marchandises diverses.

La mise en place de cet axe d'échange circumterrestre a favorisé le développement de services réguliers grâce à des compagnies comme Ocean Star Container Line qui offre un tour du monde au départ de Marseille. D'autres compagnies, comme ABC Container Line, lancé en 1978, utilise des *conbulkers*, des vraquiers aptes au transport de conteneurs jusqu'à 1500 EVP pour son tour du monde entre l'Europe, le Golfe du Mexique et l'Australie. Mais c'est le taïwanais Evergreen, en juillet 1984, qui innovera avec un tour du monde en 80 jours, une flotte de 16 porte-conteneurs de 2700 EVP et l'utilisation des deux canaux interocéaniques⁵. Un premier *hub* voit le jour en Méditerranée. Le port de Valence est utilisé comme plate forme régionale pour distribuer et collecter les conteneurs. La ligne régulière, moyen particulier d'utilisation du transport maritime, accélère la restructuration de ce dernier et l'émergence d'un réseau maritime conteneurisé de plus en plus proche de sa forme actuelle. Elle se caractérise par la régularité de ces itinéraires, le choix des ports d'escale et par une spécialisation liée au type de marchandises transportées (Bauchet, 1991).

Evergreen, quatrième armateur mondial et premier asiatique en 2010⁶, a inscrit jusqu'en 2002 ses services tour du monde sur le grand ring est-ouest. L'originalité d'Evergreen est d'utiliser pendant longtemps le canal de Panama à la différence de la plupart des grands armements mondiaux. Les concurrents ont très vite préféré aligner des porte-conteneurs plus gros et utiliser l'offre multimodale exceptionnelle américaine grâce aux *land-bridges*, ces liaisons ferroviaires allant d'une côte à l'autre des États-Unis (Marcadon, 2005). Il semble cependant que depuis 2002 et avec la pression de l'augmentation constante de la taille des porte-conteneurs la stratégie d'Evergreen a changé. Il organise dorénavant des services pendulaires et emploie des porte-conteneurs jusqu'à 8000 EVP. En 2012, entre l'Europe et l'Asie, Evergreen propose 13 lignes régulières dont six s'arrêtant dans un port

5. Source : *op. cit.* note 3.

6. Evergreen est dépassé par Cosco Container Lines en 2012.

méditerranéen (lignes CES, UAM, MD1, MD2, NE6 et AUE3). L'armateur utilise le port du Pirée comme *hub* dédié, port depuis lequel il dessert l'Est du bassin méditerranéen.

La stratégie d'Evergreen, *outsider* au côté des grandes alliances asiatiques, démontre que très tôt les armements asiatiques ont dominé et renforcé le schéma est-ouest alors en construction. Les chargeurs asiatiques sont les principaux clients de ces armements que Frémont qualifie d' "*armement-chargeur*" au service du commerce extérieur de leur pays respectif. Ce commerce est dirigé essentiellement vers l'Amérique du Nord et l'Europe mais se développe également sur les lignes intra-asiatiques et alimente donc fortement l'artère circumterrestre est-ouest. Cette stratégie leur a permis d'occuper à la fin des années 1980 et dans les années 1990 les devants de la scène sur un ring est-ouest en pleine consolidation (Frémont, 2007).

Après la disparition du dernier armement américain avec l'intégration de la Sea-Land au premier opérateur mondial, les Européens sont devenus les grands concurrents des armements asiatiques (cf. tab. II.5). Maersk, indétrônable premier opérateur mondial, précurseur dans la mise en réseau par *hub and spokes* est "*le seul armement véritablement global*". Les deux autres armements européens MSC et CMA-CGM obéissent à des stratégies plus diversifiées. Après s'être insinués sur des marchés de niches, délaissés par les Asiatiques, et avec la puissance "*multiplicatrice de liaisons*" du *hub and spokes*, ces deux armements outsiders se sont hissés sur le podium mondial (Frémont, 2007).

1994			2010		
Armements	Capacité (EVP)	Nb. PC	Armements	Capacité (EVP)	Nb. PC
Maersk (Danemark)	185 805	94	Maersk-Sea-Land	2 147 543	579
Evergreen (Taiwan)	160 108	75	MSC (Italo.-Suisse)	1 881 976	452
Sea-Land (États-Unis)	153 658	84	CMA-CGM (France)	1 211 622	402
Cosco (Chine)	146 068	101	Evergreen (Taiwan)	611 709	159
NYK (Japon)	123 938	73	Hapag-Lloyd (All.)	589 877	136
P&O (Royaume-Uni)	99 977	45	CSAV (Chili)	585 058	156
Mitsui OSK (Japon)	88 238	62	APL (Singapour)	584 488	146
DSR-Sentor (All.)	85 843	49	Cosco (Chine)	544 857	139
Hanjin (Corée du S.)	85 466	35	Hanjin (Corée du S.)	476 955	104
Nedlloyd (Pays-Bas)	84 651	39	CSLC (Chine)	451 611	139

Tableau II.5 – Les dix premiers armateurs mondiaux de lignes régulières conteneurisées en 1994 et 2010. Sources : Containerisation internationale, novembre 1994 in. Frémont 1996 ; www.alphaliner.com (base de données consacrées aux lignes régulières de conteneurs).

Si l'ambition de tous ces opérateurs est globale, les stratégies mises en place sont nombreuses et complexes. Elles sont souvent un mélange de stratégies territoriales et réticulaires. Les Asiatiques sont plus chargeurs alors que les Européens sont plus transporteurs. Et les uns les autres, doivent perpétuellement adapter leurs stratégies de croissance et d'alliances pour demeurer aux premières places.

L'ambition globale de l'ensemble de ces armements maritimes légitime le concept d'axe est-ouest puisque c'est sur ce dernier qu'ils vont dégainer leurs manœuvres "*qui sont entièrement soumises aux impératifs du transport par conteneurs*" (Frémont, 1996). En effet, les armateurs, du fait des coûts élevés de gestion de leur flotte et de l'exigence en termes d'équipement portuaire de la conteneurisation

(grues, portiques, chariots cavaliers, *etc.*) sont obligés de réduire le nombre de leurs escales et d'accentuer alors la compétition portuaire. Judicieusement choisies, les escales deviennent alors des plates-formes d'éclatement des conteneurs, des *hubs*, capables d'accueillir les plus gros navires de la flotte, les navires-mères et de renvoyer vers des ports secondaires par navires-navettes (*feeders*) une partie des conteneurs transbordés. Cette pratique du *hub and spokes*, (*cf.* fig. II.3 C) est une nouvelle étape dans le processus de construction d'un réseau maritime global. Elle amène à une restructuration du transport maritime mondial et s'exprime avec force le long de l'axe est-ouest.

L'étude des lignes régulières conteneurisées empruntant le canal de Suez, réalisée en 2006, a permis de montrer qu'en 2004, il y avait 58 lignes de fréquence hebdomadaire qui passaient par le canal, totalisant 462 porte-conteneurs (d'une taille moyenne de 5000 EVP) soit une capacité de 2,2 M EVP hebdomadaire (Mareï, 2006). La majorité de ce trafic est à affecter à la partie euro-asiatique de la route maritime est-ouest. Sur ce tronçon enserré par trois des grands continents de la planète, la globalisation du réseau maritime conteneurisé prend tout son sens. De nouveaux ports seront même établis pour le bon fonctionnement du réseau. En fonction des contraintes économiques, commerciales ou géographiques la place de ces "ports réseau" est choisie puisque "*l'escale d'un porte-conteneur ne se justifie que si 10 % au moins de sa capacité est manutentionnée*" (Frémont et Soppé, 2005). La compétition portuaire est alors sévère, en particulier sur les mers charnières entre Europe et Asie. Pour faire partie du jeu, la première condition est de posséder un site accessible à la flotte des grands porte-conteneurs, la seconde est d'être munie de l'équipement de manutention le plus moderne possible. Une fois ces critères remplis le port peut devenir un port de transbordement, un *hub*. Mais s'il répond à des exigences plus complexes comme posséder une offre intermodale permettant la massification de l'acheminement de l'arrière-pays ou l'existence d'un marché, le port peut devenir un port d'*hinterland* et de transbordement ou port de massification (Frémont, 2003).

La systématisation de ces concepts à l'échelle mondiale est révélatrice des relations marchandes entre les continents et donc de la mondialisation (*cf.* fig. II.7). Les *hubs* se concentrent sur les façades portuaires les plus dynamiques de chaque continent et sur les mers charnières puisqu'elles sont en position de contact intercontinental et interocéanique. Il s'y greffe alors une organisation à plusieurs échelles des routes maritimes : une échelle régionale grâce à l'éclatement des lignes de *feeder*ing et une échelle mondiale par la connexion de lignes nord-sud sur ces mêmes *hubs* (Guillaume, 2005).

L'Afrique, l'Amérique latine, l'Océanie sont reliées par *feeders*. D'un *hub* à l'autre, le réseau s'articule entre les trois pôles de l'"*archipel métropolitain mondial*" (Dollfus, 1994) et passe par des espaces d'éclatement en position à la fois centrale dans le réseau et intermédiaire par rapport aux grands centres économiques de la planète (Fleming et Hayuth, 1994). Les méditerranées européenne, asiatique et américaine peuvent être identifiées comme les principaux lieux répondant à cette dialectique centralité / intermédialité. L'Asie de l'Est et du Sud-est est devenue le principal pôle émetteur de ce système. Les routes Europe-Asie et Asie-Amérique du Nord sont les plus densément fréquentées. Les réseaux maritimes conteneurisés confirment donc le basculement vers cette zone du centre de gravité économique de la planète.

D'un point de vue portuaire, cette organisation exacerbe la concurrence et bouleverse les hiérarchies. Les formes les plus abouties, celles qui érigent au rang de nœuds majeurs du réseau,

sont les ports d'*hinterland* et de transbordement et les *hubs* maritimes (Frémont, 2007). Les premiers sont de véritables plates-formes de massification des marchandises, en provenance ou à destination de la mer ou de la terre. Rotterdam, Los Angeles, Shanghai entrent sans aucun doute dans cette catégorie. Les seconds sont des *hubs* de transbordement, jouant à fond la carte du port-réseau, du terminal dédié à un opérateur global. Algeciras en est l'archétype.

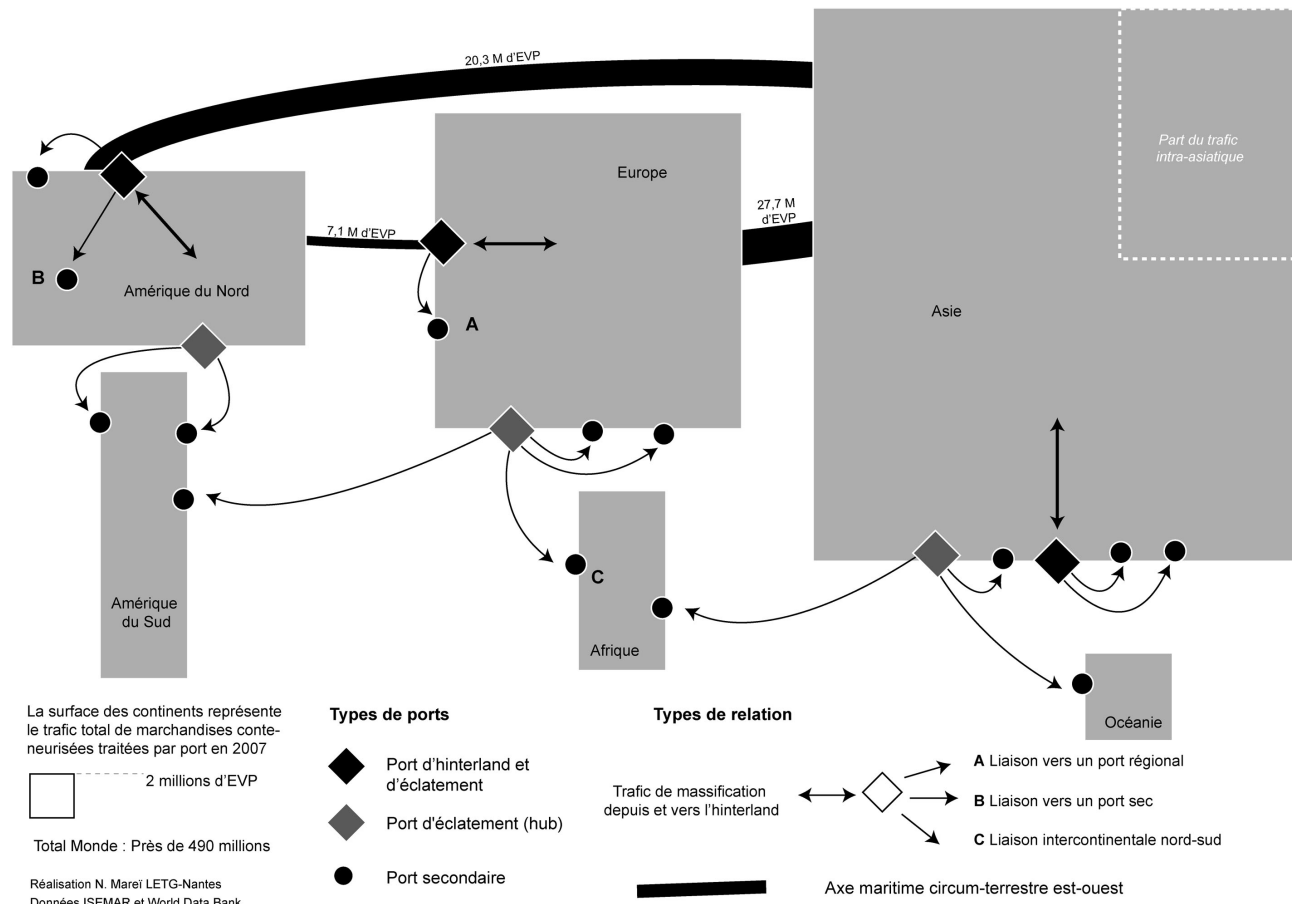


Figure II.7 – La planète conteneur : espaces intégrés à l'artère circumterrestre et espaces périphériques.

Alors, l'étape ultime du réseau (fig. II.3 D) est celle poussant à l'extrême les économies de coûts et de temps, rationalisant ainsi au maximum le réseau en l'organisant donc autour d'**une seule escale par façade**, le tout géré par une énorme plate-forme de communication et d'information organisée également par façade comme le suggère déjà, à l'échelle de la Méditerranée, François Mahe des Portes (2008). Antoine Frémont (1996) imagine ainsi cette "*révolution multimodale*" : "*Une armada de porte-conteneurs géants dessert un port principal par façade maritime. Celui-ci irrigue son arrière-pays par feeding, train-blocs ou convois routiers. Le tout est géré par quelques gros opérateurs qui développent une logistique mondiale grâce à de puissants moyens informatiques*".

Le transport multimodal est en fort développement avec d'importants projets de merroutage, ferroulage, train-blocs, etc. Les outils informatiques pour la logistique permettent également une meilleure optimisation de la chaîne de transport et les nouveaux outils de manutention portuaire autorisent des nouvelles performances. Mais cette étape ultime, sorte de révolution logistique,

complètement intégrée aux logiques des économies d'échelle est-elle vraiment en marche ? Quels ports les opérateurs vont-ils choisir pour devenir le super *hub* de la façade ? Ils ont le choix entre un port situé en périphérie par rapport aux noyaux économico-industriels mais au contact de l'axe est-ouest. Ce dernier offrira un temps minimum de déviation par rapport à l'axe central. C'est la **logique du réseau**. Ou bien, un port au contact des noyaux économico-industriels mais avec un temps de déviation notable par rapport à l'axe central. La **logique** suivie serait alors plus **territoriale**.

Cependant, pousser ce système dans ses retranchements signifierait que sa régulation n'obéît qu'à des logiques purement économiques. Or, il semble plutôt fonctionner sur un paradoxe accumulation / régulation (Rodrigue *et al.*, 1997). Ce dernier étant plutôt complexe car les modes de gouvernance diffèrent d'une région à l'autre et que les ports, les chargeurs, les transporteurs, *etc.* fonctionnent également différemment au gré des accords régionaux et des degrés d'autonomie des uns et des autres. Le résultat est un système de transport maritime qui ne semble pas intégrer pleinement une logique d'agglomération de ces facteurs productifs et qui essaie plutôt de minimiser les risques liés aux instabilités du marché. Ainsi, les opérateurs maritimes, puissants acteurs de ce réseau, sont les premiers à minimiser leur dépendance vis-à-vis d'un nombre trop restreint de ports. Les stratégies de Maersk et d'Evergreen sur les détroits de Gibraltar et / ou de Malacca en attestent. Maersk est capable de créer une concurrence portuaire même lorsqu'elle n'existe pas et même pour les ports les plus puissants de son réseau (Frémont, 2007). Tanjung Pelepas et Tanger-Med sont ainsi devenus les concurrents de Singapour et d'Algeiras au point de faire baisser leurs trafics. Le résultat est donc plutôt une multiplication des *hubs* par opérateur et par façade.

Les stratégies des acteurs contrarient alors le dessein d'un réseau complètement intégré à une logique économique, mais elles suggèrent tout de même une agglomération des forces au sein de sous-façades ou de sous-régions avec, en fonction des opportunités et des configurations géographiques, l'organisation autour d'un *hub* d'éclatement ou d'un *hub* de massification.

4.5 Le glissement du centre de gravité du monde vers le Pacifique

Longtemps, les deux rives de l'océan Pacifique se sont complètement ignorées. Aujourd'hui, les navires fourmillent entre les ports d'Asie de l'Est et du Sud-est et ceux de la côte ouest des États-Unis. Le principal facteur de cet apparent glissement économique de l'aire atlantique vers l'aire pacifique au cours des dernières décennies réside dans l'accroissement considérable des échanges de tous types entre les deux rives du Pacifique qui a mené, entre autres, au développement des liaisons maritimes, des ports et des flottes. En 2007, quatre des cinq plus grands ports du monde (Shanghai, le complexe Ningbo/Zhoushan, Singapour et Tianjin), dix des quinze premiers ports à conteneurs, quatre des dix premiers armateurs mondiaux, l'écrasante majorité des chantiers navals et le premier centre de réparation (Corée du Sud) sont implantés sur les rives du Pacifique, essentiellement en Asie orientale. André Vigarié dans *La mer et la géostratégie des nations* (1995) parle de la naissance d'un nouveau Japon, le long des mers bordières de la Chine, "entre le 100^e et le 130^e parallèle Est, avec une force supérieure à celle du premier. [...] là s'est constitué un marché international de capitaux, de biens d'équipement, de vente et d'affrètement des navires ; une nouvelle aire de compétition s'est constituée."

Les investissements japonais et américains ont contribué à ce développement vigoureux autour des mers de Chine et au gonflement des échanges maritimes entre les deux rives du pacifique. Aujourd'hui, plus de 55 % du trafic conteneurisé de marchandises à destination ou en provenance des États-Unis emprunte les ports américains du Pacifique, contre seulement 42 % en 1980 (Cosaert, 2009). Cinq des dix principaux ports à conteneurs des États-Unis (dont les deux premiers, Los Angeles et Long Beach) sont situés sur la côte pacifique, contre quatre sur l'Atlantique et un sur le golfe du Mexique.

Ces bouleversements qui débutent dès les années 1980 ont permis à l'Asie orientale de devenir le pôle dominant des réseaux maritimes conteneurisés. La puissante rangée portuaire qui va du Japon à Singapour en passant par Busan, Shanghai, Hong Kong, Kaohsiung est le reflet de cette vigueur économique.

Le rôle de la Chine est indéniable dans ce nouvel équilibre mondial. Les investissements provenant d'abord des pays les plus développés de la région (États-Unis, Japon, Corée du Sud) s'y multiplient. En 2002, elle devient le premier pays bénéficiaire des flux d'investissements directs étrangers (IDE) dans le monde, 10 % du total mondial devant les États-Unis (Bost, 2004). En retour, la Chine investit de plus en plus dans les autres pays de la région. Les investissements sont essentiellement dirigés vers les pays producteurs d'énergie ou de matières premières pour assurer sa demande en forte augmentation. Le système d'investissement en "cascade" des mieux dotés de la région vers les moins bien dotés, est en quelque sorte un processus de développement de l'Asie de l'Est et du Sud-est. Investissements et exportations sont les maîtres-mots de ce modèle économique. La Chine en a bénéficié. Est-elle prête à le poursuivre dans sa zone d'influence, celle-ci s'étendant au moins jusqu'aux rivages est-africains, ou bien poursuivra-t-elle le modèle qui domine, celui de l'exploitation des ressources des plus pauvres à des fins de croissance infinie ?

François Bost (2003) propose d'utiliser les IDE comme indicateurs de la mondialisation, reflétant les choix des firmes transnationales en matière d'investissement et donc leurs "*arbitrages géographiques à l'échelle mondiale*" (cf. fig. II.8). Le parallèle entre le boom des échanges commerciaux avec l'Asie de l'Est et du Sud-est et les arrivées spectaculaires d'IDE dans cette région depuis les années 1990 est alors facile à établir puisque cet ensemble régional, avec à sa tête la Chine et Hong-Kong, connaît depuis plusieurs années des records d'investissements révélateurs d'une croissance économique soutenue. Le modèle de développement basé sur l'investissement massif des firmes étrangères et le développement des exportations en particulier de biens manufacturés à valeur ajoutée croissante, s'est révélé fructueux en Asie orientale (Bost, 2003). Il crée des envieux, en particulier dans la catégorie des pays "*à l'attractivité encore limitée*" dans lesquels Bost (2003) classe les pays de l'Est et du sud de la Méditerranée.

Il est intéressant de mettre en parallèle la figure II.8 avec la figure II.7 sur les conteneurs traités par continent, d'observer les hiérarchies qui en découlent et de regarder la place de l'Asie de l'Est et du Sud-est, considérée comme un espace émergent et de plus en plus moteur dans les enjeux économiques mondiaux. La figure ci-dessus montre qu'au regard des stocks d'IDE placés à l'étrangers aussi bien en 1990 qu'en 2007, seuls les États-Unis, l'Union européenne et le Japon présentent des chiffres supérieurs aux stocks entrés sur leur sol. Si l'étude des trafics conteneurisés révèle alors que détrônés par l'Asie du Sud-Est, les anciens pays industrialisés sont de moins en moins émetteurs de produits manufacturés,

l'étude des stocks d'IDE démontre qu'ils restent les principaux pourvoyeurs de flux financiers de la planète et demeurent donc les chefs d'orchestre de la globalisation.

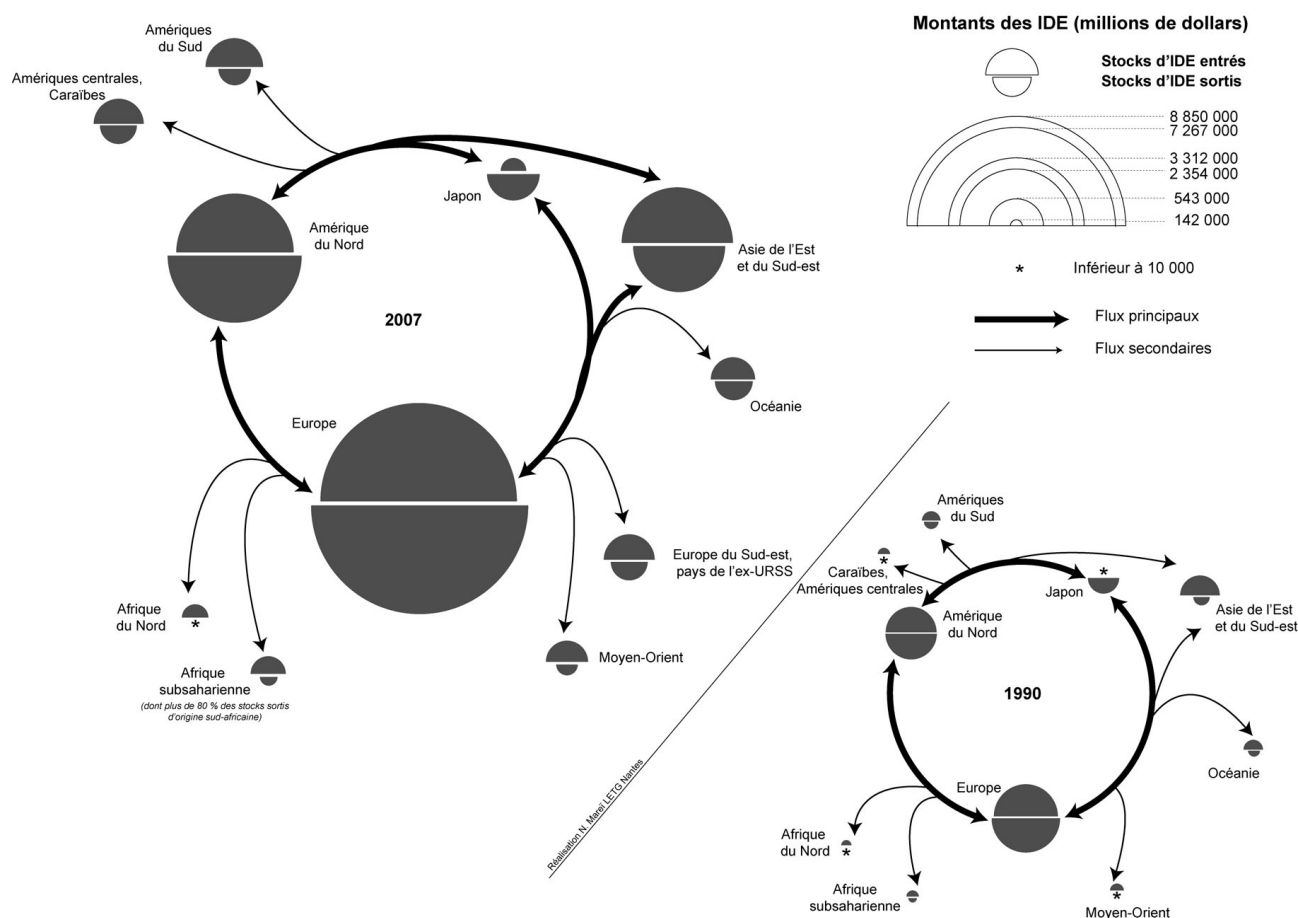


Figure II.8 – Évolution diachronique (1990-2007) des stocks d'investissements directs étrangers dans le monde. Source : CNUCED 2008b.

Conclusion

Nouvel ordre des échanges orchestrés par le commerce de marchandises diverses mais extrêmement dépendant des ressources pétrolières, nouvelles puissances maritimes, nouvelles géostratégies, réticularisation des relations sociales, économiques, politiques, *etc.* sont de nombreuses révolutions qui mettent à mal le cadre atlantique et européenocentré qui a longtemps dominé le monde (*cf.* tab. II.6). Irrémédiablement, le monde change. L'approche par les échanges maritimes et leur organisation en donne une grille de lecture différente et complémentaire à celles habituelles. Par exemple, la perte de vitesse des États-nations au profit de régionalismes fondés sur la sphère économique peut également s'observer depuis la mer. En mettant à mal les protectionnismes et les barrières douanières, les régionalismes ont contribué à la construction d'*hinterlands* continentaux ornés de façades portuaires puissantes. La *Northern Range*, façade portuaire de l'Union européenne, en est l'exemple le plus abouti. Également l'association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), fortement soutenue par la Chine, le Japon et la Corée du Sud, est un des appuis de la façade maritime qui s'est constituée le long des mers de Chine. Ainsi, les points d'équilibre changent et avec eux le ou les centres de gravité de

l'économie mondiale. Comme le transport maritime est devenu à la fois un agent et un vecteur de la mondialisation, ne serait-il pas plus judicieux de placer le centre de gravité du monde le long d'axes d'échanges comme le suggèrent Rodrigue *et al.* (1997) affirmant que "*Maritime transportation [...] put oceans at the center of the global economy*" ? L'axe maritime est-ouest paraît alors approprié.

Afin de poursuivre ces réflexions, dans les chapitres suivants les échelles se resserrent. Tout d'abord ce sont les mers charnières de l'espace maritime et marchand qui attirent l'attention (chapitre 5). Ces mers, en position interocéanique et intercontinentale, sont en quelque sorte percées par le puissant flux est-ouest et connaissent dès lors un bouleversement de l'activité portuaire sur leur rivage. Elles deviennent des périphéries plus ou moins intégrées de l'espace monde. Le chapitre 6, quant à lui, centre l'analyse sur une des portes maritimes de cet espace, le détroit de Gibraltar. Les dynamiques maritimo-portuaires de ce passage obligé révèlent typiquement celles du nœud en position périphérique par rapport aux grands marchés de production / consommation mais en position de proximité maximale avec l'artère maritime est-ouest.

Cycles économiques longs				
	Système Pré Industriel	Système Industriel Unicentré	Système Industriel Polycentré	Système Post Industriel
Ordre ou modèle dominant	L'ordre des "Conquistadors"	L'ordre victorien	Ordre états-unien d'abord puis émergence d'un modèle nippono-asiatique. De la ZIP à la ZES.	Vers un ordre asiatique ?
Période	XV ^e siècle Période de progrès dans la navigation qui mènent à l'arrivée en Caraïbe des caravelles de C. Colomb.	XVIII ^e siècle Constitution des empires coloniaux. Révolution industrielle mène à l'industrialisation des rivages nord-Atlantique et au système de production de masse (fordisme). Perte des colonies d'Amérique latine.	1929 Krach boursier de 1929 Décolonisation du reste du monde Trente glorieuses Intégration régionale Système économique basé sur la mobilité des facteurs de production, l'inter-nationalisation des entreprises, les économies d'échelle et d'agglomération. Chocs pétroliers	1990 Nouvelles technologies de l'informatique et de la communication (NTIC) innovations majeurs du système post fordisme. Transports performants et flexibles qui permettent une meilleure organisation entre système de production et de consommation. Tentatives de rationalisation dans l'utilisation des ressources et de l'énergie.
	Croissance lente et relativement homogène		Croissance mondiale forte et inégalement répartie	
Flux maritimes dominants	Centrés sur l'Atlantique		Multipolaires	
Principaux pays concernés	Espagne et Portugal à la conquête du Nouveau Monde. Période qui donne naissance vers 1500 au commerce triangulaire entre l'Europe, l'Afrique et l'Amérique.	Angleterre puis les "pays traditionnellement maritime".	États-Unis, Europe et Japon forment la triade et se démarquent du reste du monde.	Tigres et dragons rejoignent le Japon pour former un troisième pôle asiatique.
Types d'échanges	Épices Pierres précieuses Produits agricoles	Peu d'échange de vracs et pondéreux car charbon énergie première et en quantité chez les pays de la révolution industrielle. Produits manufacturés (la moitié du tonnage transporté par mer).	Mise en place d'un système mondial de marchés reposant sur l'exploitation des réserves naturelles des autres régions du globe. Domination des vracs, en particulier nouvelles énergies (hydrocarbures 63 % de la consommation mondiale d'énergie entre 1970 et 1980) et matières premières.	Part très importante des marchandises diverses. Consécration du conteneur comme symbole des échanges marchands. Grande dépendance vis-à-vis de la disponibilité des ressources pétrolières et augmentation des prix.

Tableau II.6 – Les temps de la mondialisation. Sources : Vigarié, 1995; Rodrigue *et al.*, 1997.

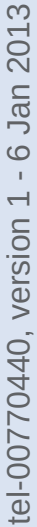
Chapitre 5

UNE ROUTE JALONNÉE PAR TROIS MÉDITERRANÉES ET QUATRE GRANDS PASSAGES INTEROCÉANIQUES

Une "méditerranée" est une mer intérieure, plus ou moins fermée, communiquant avec l'océan global par de grands passages, animée par des circuits de navigation et caractérisée par une opposition de rives proches. Les méditerranées sont marquées par l'importance des échanges par mer mais aussi par des antagonismes politiques, économiques et culturels. Chacune d'entre elles peut être considérée comme un foyer d'activité en relation avec des espaces lointains, trait essentiel de leur fonctionnement économique et social. La Méditerranée, la mer de Chine Méridionale, la Caraïbe, malgré leurs différences notables, sont des méditerranées. Certains y ajoutent la Baltique, cette méditerranée froide, marquée par un rôle omniprésent de la mer et un usage constant du bateau, mais sa situation à la périphérie de la route maritime est-ouest, la place à l'écart de l'étude. Quant à l'espace Manche / mer du Nord, un des principaux bassins récepteurs et émetteurs de la grande route du commerce mondial, il est au cœur d'un espace politique, économique et social trop homogène et surtout il est trop ouvert sur l'extérieur pour prétendre au statut controversé de méditerranée. Sa porte d'entrée, le détroit du Pas-de-Calais, demeure cependant un des grands passages de la route maritime est-ouest.

Fernand Braudel (1982), dans sa fresque intitulée la Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, décrit cette mer comme "*une succession de plaines liquides (...) étroites*", des mers semi-fermées créant des mondes ayant "*chacun ses caractères, ses types de bateaux, ses usages, [...]*". Les mêmes termes peuvent s'appliquer à la mer Caraïbes ou à la mer de Chine. En effet, la multitude d'îles, de détroits, de passages entre les îles y forme autant de mondes juxtaposés les uns à côté des autres. Mais de la traditionnelle métaphore avec la Méditerranée ne demeure souvent que l'idée de *mare clausum* / *mare nostrum* des États-Unis pour l'une, du Japon et de la Chine pour l'autre. Les méditerranées semblent alors être des espaces sous fortes influences. Cependant, dans une acception moderne, la notion de "méditerranée" est plus complexe si on ajoute aux notions de mers plus ou moins fermées, l'importance du contact entre sociétés de niveaux de développement différents

tel-00770440, version 1 - 6 Jan 2013



tel-00770440, version 1 - 6 Jan 2013

L'organisation maritime en *hub and spokes* y est devenue une condition d'ancrage au système mondial mais aussi un mode d'organisation régionale. Theo Notteboom (2012) précise que "*Most of the intermediate hubs are located along the global beltway or equatorial round-the-world route (i.e. the Carribean, Southeast and East Asia, the Middle East and the Meditterraen)*". En effet, depuis la fin des années 1990, de nouveaux ports y voient le jour, des *hubs*, qui servent à l'éclatement de la marchandise. Mais tous les ports ne peuvent pas devenir des *hubs*, il faut non seulement une localisation avantageuse, des infrastructures modernes mais aussi une gouvernance portuaire libérale (McCalla *et al.*, 2005). Pour devenir compétitifs, des pays où le poids des structures étatiques est encore très lourd comme l'Égypte, le Maroc, la Chine, le Vénézuëla, *etc.* ont alors entamé et accéléré leur réforme portuaire.

Des *hubs*, des ports d'*hinterland* souvent traditionnels, des ports mixtes, forment alors l'ossature du réseau portuaire de ces méditerranées. Les canaux et détroits internationaux, en position de seuil, concentrent alors des flux de marchandises toujours plus importants et deviennent des passages géostratégiques de tout premier ordre. Les méditerranées endossent alors le rôle de goulets d'étranglement au service de la mondialisation des échanges. Les prochaines pages insistent essentiellement sur les caractéristiques maritimes et portuaires de la méditerranée eurafricaine. L'analyse plus succincte des méditerranées américaines et asiatiques vient alors apporter un regard croisé sur ces trois mers où les flux est-ouest ont de tout temps mobilisé les rivages.

5.1 La Méditerranée portuaire : ports d'*hinterland* traditionnel *versus* ports de pertuis

La Méditerranée, au cœur d'un système d'échange prospère entre Europe et Asie, est donc un de ces goulets d'étranglement au service de la mondialisation des échanges. "*La Méditerranée est un lac, mais pas seulement, car c'est un lac que les navires empruntent bien plus comme une "route". [...] C'est, après la Manche, le second trafic maritime le plus dense du monde. Aux abords des grands ports, des détroits et du canal de Suez, l'encombrement est visible [...] L'essentiel du trafic est donc trans-méditerranéen, soit qu'il fasse communiquer les ports avec le reste du monde, soit qu'il pratique cette mer comme une voie de passage, sans escale*" (Scheibling et Borne, 2002). 25 % du trafic maritime mondial dont 30 % du trafic pétrolier empruntent la Méditerranée¹. Cette mer tend de plus à se transformer en zone d'escale pour les lignes Asie-Europe, desservies par des navires porte-conteneurs (de 8000 à bientôt 18 000 EVP). Deux types de ports s'y ancrent, même si la réalité de chaque port est le plus souvent un mixte des deux avec une tendance plus appuyée pour l'une ou l'autre des fonctions : des *hubs* situés sur une trajectoire idéale (tels que Algéciras, Port Saïd ou Marsaxlokk) et d'importants ports de chargement avec *hinterland* (tels Barcelone ou Gênes), capables de recevoir de grands navires *feeders* (2000-3000 EVP) et de fournir des services logistiques et d'expédition des marchandises vers leur arrière-pays, à l'instar des ports de l'Europe du Nord.

Une rationalisation de cette organisation portuaire associée à l'amélioration des infrastructures de transport terrestre permettrait aux ports du sud de l'Europe d'avoir un rôle plus important puisqu'ils occupent indéniablement une place stratégique mais n'en tirent pas, pour l'instant, le profit escompté. Les principaux pôles économiques européens sont à proximité des ports du Nord, mais les territoires

1. "Conférence maritime de la Méditerranée : sur les écueils politiques", Journal de la Marine Marchande, n° 4500, 17 mars 2006.

du Sud de l'Europe sont tout autant peuplés voire plus. Un rééquilibrage du territoire européen n'est-il alors pas souhaitable ? Cela permettrait à terme de réduire la congestion de certains axes nord-sud (Beauchet et Reynaud, 2005).

5.1.1 Le bassin occidental : ports d'*hinterland* au Nord *versus* hubs au Sud

5.1.1.1 Les ports européens du bassin ouest méditerranéen

Si l'on se réfère à l'étude des trafics conteneurisés, l'Espagne apparaît comme la seconde puissance maritime de l'Europe après l'Allemagne et devant les Pays-Bas, la Belgique et l'Italie (Morales Gil 2008, *cf.* annexe D.2). La façade méditerranéenne espagnole est la vitrine de cette puissance (*cf.* fig. II.10). Les trois grands ports du pays, Algeciras (3,4 M EVP en 2008), Valence (3,5 M) et Barcelone (2,6 M) participent à la forte croissance des performances portuaires européennes. Des projets d'extension² de leurs infrastructures portuaires sont en cours pour répondre à la croissance des trafics conteneurisés, lutter contre la congestion et se donner des capacités nouvelles. Le port d'Algeciras a perdu en 2008 sa place de leader des ports conteneurisés espagnols au profit de Valence, second port du pays et principale voie d'entrée vers Madrid et l'*hinterland* national. Ces ports fonctionnent avec des terminaux dédiés aux plus grands opérateurs mondiaux : Hutchison Port Holding à Barcelone, Mediterranean Shipping Cie à Valence, Maersk et le Coréen Hanjin Shipping à Algeciras.

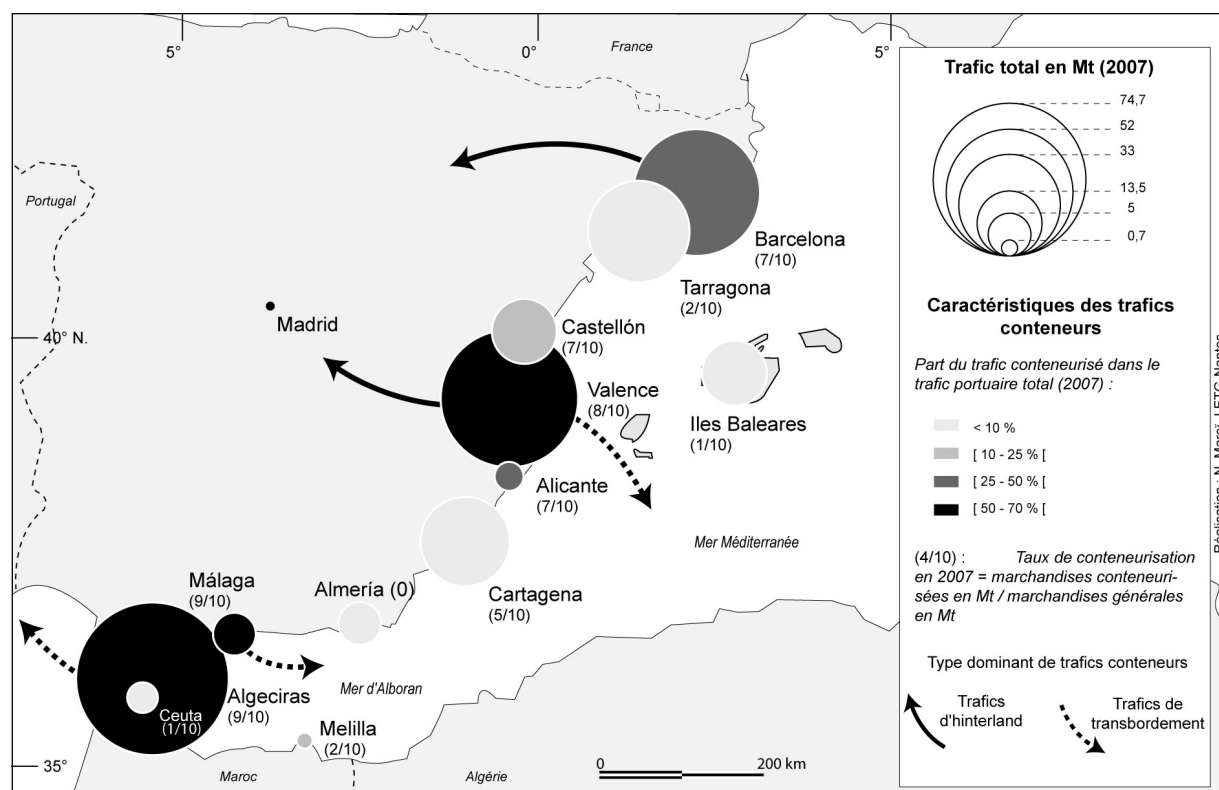


Figure II.10 – D'Algeciras à Barcelone : conteneurisation et concurrence.

2. Les projets d'Algeciras et de Barcelone sont très impressionnants et peuvent susciter certaines interrogations d'un point de vue écologique : pour le premier les terrains, de plusieurs centaines d'hectares, n'ont cessé d'être gagnés sur la mer, pour le second les extensions ont nécessité le détournement du fleuve Llobregat.

Dans la suite du lancement du *Plan Estrategico de Infraestructuras y Transportes 2005-2020*, la logistique est devenue le fer de lance du développement portuaire espagnol. La plupart des ports se sont donc dotés de zones d'activités logistiques (ZAL) à proximité des terminaux. L'enjeu est de fixer la marchandise dans les ports en couvrant les marchés intérieurs du centre du pays, en particulier la région de Madrid qui dispose de son port sec relié aux ZAL des grands ports espagnols par voies ferrées ou autoroutes. Barcelone a une stratégie plus individuelle puisque sa démarche repose sur des zones logistiques locales à Saragosse et à Toulouse et récemment à Tanger-Med. Les développements annoncés à Perpignan, Béziers, Montpellier, Lyon montrent les ambitions barcelonaises sur les marchés frontaliers (Tourret, 2008). Aujourd'hui, seuls les ports de Barcelone et de Valence ont un véritable impact national. La statistique du transbordement est un bon révélateur : le transbordement compte pour un peu plus d'un tiers de l'activité conteneurs de Barcelone et Valence alors qu'il est la base de l'activité conteneurs à Algeciras (95%) ou Malaga (97%). Le premier port du pays est donc essentiellement un *hub*, une plate-forme d'éclatement des conteneurs. Avec son nouveau voisin et concurrent Tanger-Med, l'objectif annoncé est de faire du détroit de Gibraltar la plus grande plate-forme d'éclatement de la route maritime est-ouest. Cependant, l'arrivée d'Hanjin Shipping aurait été conditionnée par une activité davantage en relation avec l'*hinterland* que celle actuelle de Maersk.

Au regard des données du tableau II.7 et de la figure II.11, le concurrent le plus sérieux du port d'Algeciras est le port de Gioia Tauro qui a l'avantage d'être en position centrale sur le bassin méditerranéen. Situé sur le détroit de Messine, il a connu une croissance éclair depuis sa mise en service en 1995, à la faveur d'un projet de US Lines Company et Contship Italia. Le port est construit dès les années 1970 dans le cadre du plan national italien de l'énergie pour devenir une plate-forme de stockage du charbon (Ridolfi, 1995). Mais ce sont les conteneurs qui le mettent sur le devant de la scène puisque l'ouverture du terminal Contship entraîne la chute des parts de marché de Gênes et la Spezia.

Ports	Trafic total en 2007 (Milliers de tonnes)	Trafic conteneurisé en 2002 (Milliers d'EVP)	Trafic conteneurisé en 2007 (Milliers d'EVP)	Taux d'évolution 2002-2007 (%)
Gioia Tauro	27 780	2955	3445	16,6
Algeciras	69 462	2234	3414	52,8
Valence	53 254	1821	3043	67,1
Barcelone	50 046	1461	2601	78
Gênes	57 190	1531	1855	21,2
Marsaxlokk	10 168	1244	1901	52,8
La Spezia	19 416	975	1187	21,7
Marseille	96 282	809	1003	24

Tableau II.7 – Trafics conteneurisés des principaux ports européens du bassin ouest méditerranéen.
Sources : Coronado *et al.* 2006 ; ISEMAR.

Cependant, les ports italiens de Gênes, La Spezia et Livourne restent adossés à un *hinterland* très riche (Piémont, Lombardie, Emilie Romagne, Vénétie, Toscane) qui en fait une zone idéale de massification des flux marchands pour une grande partie du Nord de l'Italie (Lacoste et Terrassier, 2000). Le port de Gênes reste alors la principale porte d'entrée et de sortie des marchandises

conteneurisées de la côte ouest de l'Italie avec 1,8 M d'EVP en 2007. Il est talonné par la Spezia (1,2 M) puis Livourne (0,7 M), ces trois ports concentrent plus de 50% du trafic conteneur de cette zone.

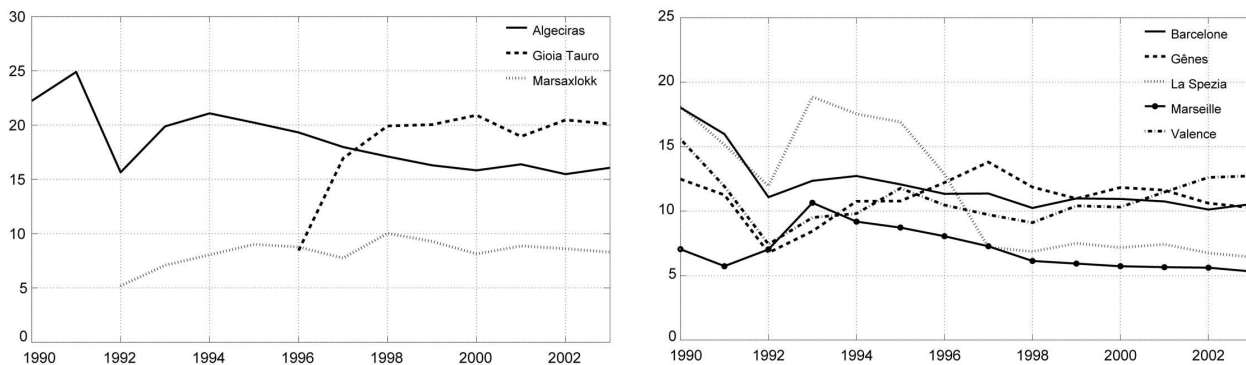


Figure II.11 – Évolution des parts de marchés (%) des ports européens du bassin ouest méditerranéen.
Source : Coronado *et al.* 2006.

Aujourd'hui, Gioia Tauro reste au coude à coude avec Algeciras pour les trafics de conteneurs manutentionnés, mais l'avantage d'une bonne desserte routière et ferroviaire vers l'*hinterland* européen lui permet de jouer une carte supplémentaire pour attirer du trafic. Cet atout le met d'une certaine manière en concurrence avec les ports de la *Northern Range*, afin de desservir les marchés centre-européens. Il court-circuiterait ainsi la voie maritime par Gibraltar.

Si l'Espagne et l'Italie ont une façade maritime structurée autour de ports d'*hinterland* et de *hubs*, la façade méditerranéenne de la France paraît trop à l'écart de l'axe est-ouest pour connaître le développement d'un grand *hub*. Marseille, premier port méditerranéen et premier port français, voit toutefois sa position se détériorer face à des concurrents italiens ou espagnols (Gênes, La Spezia, Barcelone, Valence) profitant de la massification apportée par les opérateurs privés dans le cadre de modèle de gestion libéralisée. La difficile mise en place de la réforme portuaire en France et les mouvements sociaux qu'elle a entraînés, ont également favorisé un détournement des trafics de ce dernier.

Enfin, situé à équidistance entre Gibraltar et le canal de Suez, le port de Malte est l'autre *hub* stratégique de la Méditerranée occidentale. Equipé du terminal de Marsaxlokk depuis 1989, créé *ex-nihilo* au Sud-est de Malte dans la baie du même nom, il a su attirer de grands armateurs comme le Sud-Coréen Hyundai, le Japonais NYK, l'Allemand Hapag Lloyd et le Français CMA-CGM. Le port de Malte peut être considéré comme le principal concurrent de Gioia Tauro et Algeciras. L'insularité est un avantage et un inconvénient. Il ne sera jamais rattaché à l'*hinterland* européen. Mais cette place au milieu du bassin méditerranéen n'est-elle pas idéale pour devenir une grande plate-forme d'éclatement régional ?

5.1.1.2 Ports du Maghreb

Les pays du Maghreb, à proximité du marché européen et au croisement des routes maritimes méditerranéennes et atlantiques, ont une carte à jouer sur le marché de la conteneurisation qui représente une nouvelle opportunité économique. Ce mode de conditionnement modifie de plusieurs

façons le paysage maritime et portuaire. Il pose et crée des problèmes logistiques nouveaux (stockage, gestion des vides) qui ne peuvent être gérés que par des opérateurs connaissant bien le marché. Jusqu'à présent, les *hubs* ont été installés par les opérateurs dans la partie européenne de la Méditerranée et ils sont devenus les pivots des lignes des grands opérateurs mondiaux. Mais les *hubs* du Sud de l'Europe seront congestionnés dans un contexte de doublement des trafics durant la prochaine décennie et la plupart d'entre eux n'ont pas les espaces suffisants pour une extension significative des terminaux. Les opérateurs sont demandeurs de nouvelles solutions logistiques de transbordement et les États du Maghreb, en pleine accélération de leur réforme portuaire, ont conscience de l'intérêt économique de ce marché. À l'image de l'Égypte à l'extrémité est du bassin méditerranéen, le Maroc avec le port Tanger-Méditerranée est bien engagé dans cette voie, alors que la Tunisie, encore au stade des projets, souhaite offrir à terme une solution en Méditerranée centrale. Quant à l'Algérie, même si les échanges énergétiques monopolisent une large part de l'activité portuaire, l'État se donne les moyens d'engager une réorganisation du système par l'ouverture aux opérateurs privés de certains services portuaires (Tourret, 2005).

Ces pays constituent aussi un bassin de consommation et de production important, des filières comme celle du textile étant amenées à se développer. Sans oublier le bassin de main-d'œuvre potentiel que ces pays représentent. Dans un contexte de pétrole cher, ne faudrait-il pas diminuer les distances entre marchés de production et de consommation et penser à une véritable régionalisation des filières ?

Port	Trafic total (t.)	Trafic conteneurisé (EVP)	Passagers
Maroc			
Nador	2 605 096	0	782 837
Tanger	5 117 344	34 668	2 958 885
Tunisie			
Bizerte	5 035 212	281	1 060
Gabes	4 260 980	3 678	0
La Goulette	839 337	9 356	683 130
Rades	5 996 032	345 845	0
Sfax	5 144 892	22 461	394
Skhira	5 402 137	0	0
Sousse	2 126 461	1 549	6833
Algérie			
Alger	11 264 959	373538	530526
Annaba	5 561 251	34564	33694
Arzew	67 052 996	0	46
Bejaia	14 815 731	46006	99208
Djen Djen	1 362 939	0	1090
Mostaganem	865 804	0	3614
Oran	3 958 236	311074	124380
Skikda	24 299 289	36008	100305

Tableau II.8 – Trafics 2007 des ports du Maghreb. Source : ISEMAR.

5.1.2 Le bassin oriental : de *hub* en *hub*

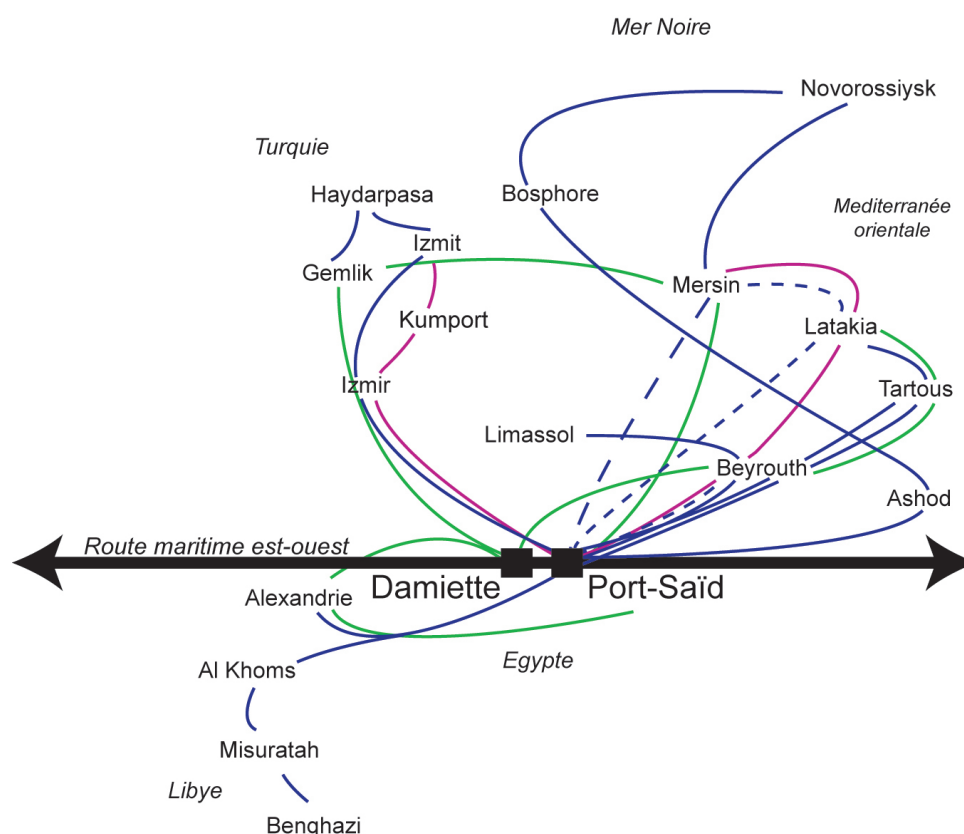
Le bassin est-méditerranéen, connaît une tout autre situation avec au Nord comme au Sud le développement d'une multitude de petits *hubs*.

Le port grec du Pirée, longtemps premier *hub* de cet espace, enregistre 1,4 M EVP en 2007. Quitté en 1996 par les armateurs Evergreen et Lloyd Triestino, qui ont préféré le nouveau venu Gioia Tauro, il accuse une baisse considérable de son trafic. Mais les Grecs font jouer leur position de carrefour entre l'Adriatique et la Mer Noire et se lancent dans une concurrence tarifaire et une amélioration de leurs infrastructures (tirant d'eau porté à 16,5 m et quai porté à 3100 m de longueur) afin d'attirer de nouveaux armateurs. Le résultat ne se fait pas attendre. En 1997, Mediterranean Shipping Compagny (MSC) quitte Marsaxlokk pour faire du port du Pirée son *hub* entre Méditerranée occidentale et orientale.

Au niveau de l'Est du bassin, la situation est plus dispersée avec des ports chypriotes (Limassol, Larnaca) et israéliens (Ashod et surtout Haïfa avec 0,8 M EVP) qui pourraient jouer un rôle régional. Des navires de lignes comme ceux de ZIM font escale à Limassol et profite alors d'une flotte de caboteurs bon marché et sous pavillon de complaisance.

Au Sud, les ports égyptiens de Damiette et Port Saïd, situés au niveau de la sortie nord du canal de Suez, sont devenus les *hubs* incontestables de cette Méditerranée orientale. Passages obligés sur la route de Suez, ces ports ont vu leur trafic augmenter ces dernières années. Autour de Damiette et Port Saïd, un réseau dense de lignes *feeders* alimente les ports israéliens, libanais, syriens et turcs (cf. fig. II.12). Damiette (0,9 M EVP), utilisé comme port d'escale de la CMA-CGM, offre 8 places à quais et un tirant d'eau de 14 m. Il est également desservi par une pléiade de puissants armateurs comme Nippon Yusen Kaisha, Yang Ming Line ou Maersk depuis le rachat de Pando Nedlloyd. Il est aujourd'hui dans une phase de modernisation et d'extension, en s'équipant de nouveaux portiques, en développant les trafics rouliers et en renforçant sa fonction de plate-forme logistique afin de rester compétitif face au nouveau Suez Canal Container terminal (SCCT) de Port-Saïd.

La société du SCCT, qui dispose d'une concession de 30 ans, a été créée en janvier 2000 avec une participation à hauteur de 60% d'European Combined Transport (ECT, Pays-Bas) et AP Moller Terminals, le solde étant détenu par les Égyptiens. Le terminal est réalisé en deux étapes. La première achevée en 2004 comprend la réalisation d'un quai de 1200 m et de 60 ha pour une capacité de 1,7 M d'EVP et accueille cinq portiques superpostpanamax. Le port doit encore s'agrandir grâce à une seconde phase de travaux qui inclura la réalisation de 1200 m de quais supplémentaires. L'ambition de ce nouveau port en eaux profondes est d'atteindre 3 M d'EVP par an en 2011, contrat en bonne voie puisqu'il enregistre déjà 2,6 Mt en 2007 et devient ainsi le premier *hub* du bassin oriental. Ce nouveau port permet à Maersk avec Algeciras, Tanger-Med et Gioia Tauro de compléter son réseau méditerranéen.



Réseau secondaire de Maersk (—) et Hanjin Shipping (—) au départ de Port-Saïd ; de CGM-CGM (—) au départ de Damiette

Réalisation : N. Mareï, LETG-Nantes, 2011

Sources : Services feeders maerskline.com, hanjin.com, cma-cgm.fr

Figure II.12 – Un bipôle pour les trafics en transbordement.

5.1.3 La Méditerranée, mer animée par un dense réseau régional

Il est intéressant d'observer l'organisation des réseaux régionaux des quelques opérateurs possédant des terminaux dédiés en Méditerranée, en particulier Maersk, CMA-CGM et Hanjin Shipping puisque ces derniers opèrent sur le détroit de Gibraltar.

Les graphes ci-dessous (*cf.* fig. II.13, II.14 et II.15) représentent les arbres créés par les lignes *feeders* de chaque opérateur au départ d'un *hub*. En informatique, la caractéristique d'un réseau en arbre est une organisation hiérarchique divisée en niveaux à partir d'un nœud central de niveau supérieur. L'analogie est rapidement faite avec le réseau en *hub and spokes*, les lignes *feeders* représentant les ramifications de l'arbre à partir d'un tronc est-ouest. Chaque ligne a comme point de départ un terminal dédié sur lequel a lieu une opération de transbordement depuis un navire-mère vers un navire plus petit. Chaque *feeder* dessert ensuite un certain nombre de ports dans une zone géographique qui reste circonscrite, puis retourne au terminal de départ (les retours ne sont pas représentés sur les figures). Le réseau de Maersk apparaît comme le modèle idéal du *hub and spokes* puisqu'il offre une desserte complète et dense du bassin à partir d'Algeciras, de Gioia Tauro et de Port-Saïd.

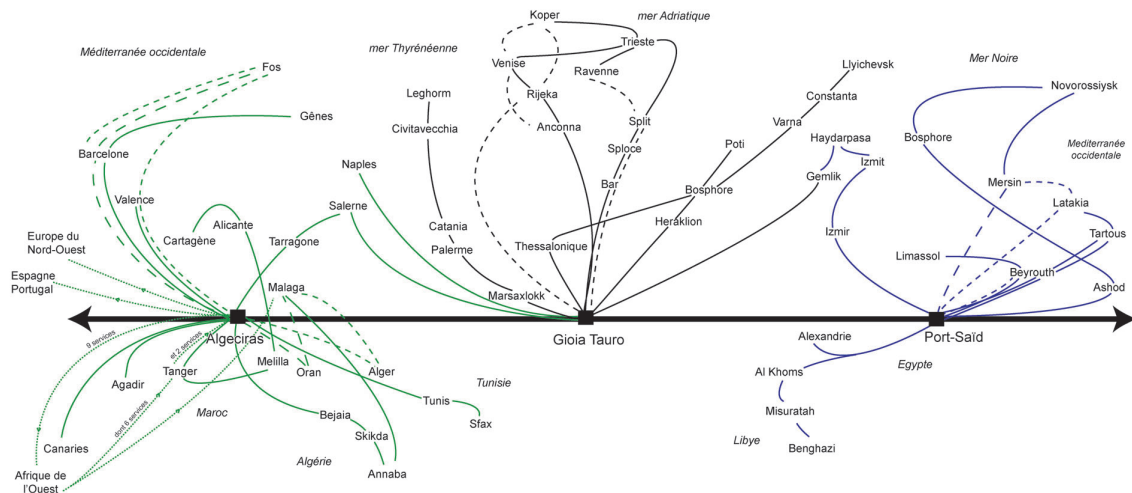


Figure II.13 – L'arbre de Maersk en Méditerranée en 2011. 64 nœuds, 105 arêtes. Le départ de chaque ligne s'effectue depuis un *hub*. Les couleurs et/ou pointillés permettent de différencier les lignes *feeders*. Les retours au terminal de départ ne sont pas représentés. Source : www.maerskline.com. Réalisation N. Mareï.

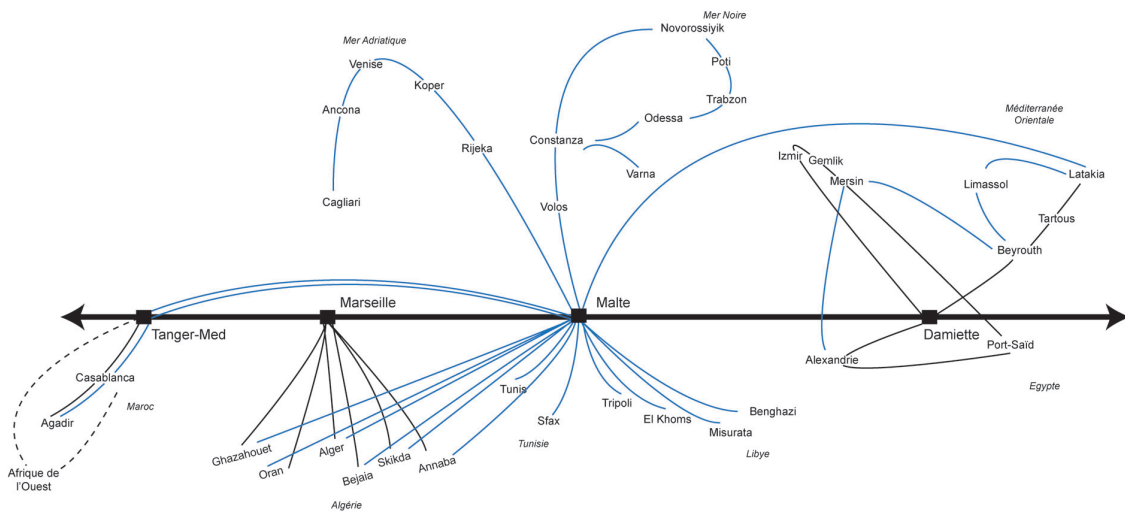


Figure II.14 – L'arbre de CMA-CGM en Méditerranée en 2011. 40 nœuds, 57 arêtes. Source : www.cma-cgm.fr. Réalisation N. Mareï.

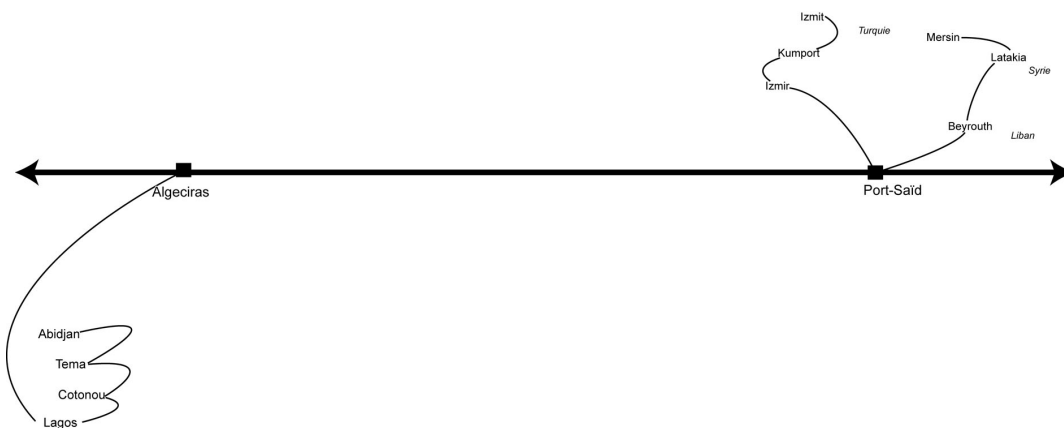


Figure II.15 – L'arbre de Hanjin Shipping en Méditerranée en 2011. 12 nœuds, 10 arêtes. Source : www.hanjin.com. Réalisation N. Mareï.

Des calculs de connectivité du réseau ont été effectués sur ces arbres, en l'occurrence par des indices dits globaux, tels α et γ (cf. annexe E). Ces indices informent de la qualité du maillage puisque la connectivité permet d'évaluer la multiplicité des liaisons assurées dans le système par le réseau (Ducruet, 2010b; Dupuy, 1985; Haggett, 1973). Cependant, les résultats sont insignifiants. Chaque réseau recueillant des indices très faibles (inférieur à 0,07 pour les arbres de Maersk et de CMA-CGM), la connectivité est alors très limitée. Le réseau de Maersk enregistre à quelques centièmes près les plus faibles valeurs. Ces résultats sont dus à la hiérarchisation très forte de ces réseaux et leur organisation centripète vers une plate-forme distributrice.

S'il est clair qu'une organisation avec une arborescence dense comme celle de Maersk est efficace en termes de portée et de couverture d'un marché, son défaut réside dans une trop grande importance donnée à un *hub* qui devient alors un maillon indispensable du système et donc la source d'une certaine vulnérabilité.

La connectivité apparaît alors comme une propriété antinomique de la notion d'économies d'échelle puisque améliorer la première consisterait à réduire le risque de rupture d'un maillon du réseau en augmentant le maillage alors qu'améliorer la seconde conduirait à l'inverse c'est-à-dire augmenter la concentration du réseau autour d'une plate-forme distributrice et étendre alors le système portuaire de niveau secondaire avec un déclasserement de certains nœuds. Les opérateurs sont donc confrontés à ce dilemme qu'ils résolvent en multipliant les *hubs* d'un secteur (Algeciras / Tanger-Med ; Tanjung Pelapas / Singapour) et donc en exacerbant la concurrence entre plate-formes et la volatilité des trafics portuaires.

Les graphes laissent également apparaître deux types de *hubs*. Ceux à vocation de desserte régionale qui se retrouvent au centre d'une arborescence fournie formant alors un système de *wet-transit* à destination d'un "arrière-pays rétro-maritime". Et ceux offrant un réseau secondaire très réduit et qui ont plutôt une vocation de *hub* d'interchange entre les lignes régulières intercontinentales faisant escale au port. Toutefois, dans les deux situations, les conteneurs transbordés sont manutentionnés deux fois, gonflant ainsi les chiffres de l'activité conteneurs. Ce sont les stratégies des opérateurs qui donnent l'une ou l'autre des qualités à un terminal.

Un second type de système d'échange est bien implanté en Méditerranée, celui empruntant le dense réseau de lignes *ro-pax*. Ce type de lignes forme surtout l'armature d'un réseau intra-méditerranéen d'échange nord-sud, mais qui a les potentialités de court-circuiter le trafic conteneur traditionnel au sein du marché régional. Ce système fonctionne sur un mode de manutention horizontale, en opposition à la manutention classique³ où les produits sont chargés à la verticale par des grues spécialisées et a une stratégie de desserte propre, complémentaire de la seconde mais également concurrente. Les conteneurs qui passent par le système *ro-ro* constituent d'une certaine manière un manque à gagner pour la conteneurisation classique et donc pour les lignes *feeders* comme pour l'interchange entre grandes lignes passant par les ports méditerranéens.

Il n'est pas évident d'évaluer avec précision le nombre de conteneurs ou de semi-remorques, empruntant ce réseau car les statistiques ne sont pas toujours claires à cet égard, mais cette concurrence

3. Appelé système *lo-lo* ou *lift-on lift-off*.

est réelle en particulier pour des groupes comme Grandi Navi Veloci ou Grimaldi lines qui alignent des navires *ro-pax* avec des capacités roulières importantes et qui desservent l'ensemble du bassin occidental de la Méditerranée. D'autres groupes comme Acciona Trasmediterranea, la compagnie marocaine de navigation (CoMaNav) et la compagnie tunisienne de navigation (CoTuNav) sont également présents sur ce marché et semblent développer leur branche marchandises en multipliant, par exemple, les accords visant à renforcer la compétitivité et la fluidité des routes maritimes intra-méditerranéennes (amélioration des passages portuaires et meilleure réception des flux *con-ro*⁴, etc.).

Par exemple, le groupe italien Grimaldi lines possède une flotte de 20 *con-ro* utilisée sur les marchés nord-sud depuis l'Europe vers les marchés africains et sud-américains. Ces navires peuvent recevoir, en plus des passagers et des véhicules pour certains, 400 à 800 EVP et 1500 à 2500 remorques dételées ou l'équivalent en ensembles routiers et conteneurs. Une ligne hebdomadaire, fonctionnant avec trois *con-ro*, lie les ports méditerranéens de Salerne, Gênes, Marseille et Valence aux ports africains de Casablanca, Dakar, Lagos, Cotonou, Lome et Tema. De plus, à travers sa filiale Atlantic Container Line, des liaisons hebdomadaires sont assurées entre New York, Baltimore, Portsmouth, Halifax et les ports méditerranéens.

La concurrence *lolo / roro* peut s'observer également sur les marchés tunisiens et marocains où les unités roulantes chargées s'accaparent une part importante des tonnages (76% des tonnages de marchandises au port de Rades⁵, 72% au port de Tanger⁶), alors qu'en Algérie, les expéditeurs n'ont pas confiance dans le système pour envoyer des remorques. En particulier, la filière fruits et légumes maghrébine empruntant les réseaux TIR vers l'Europe du Nord est une véritable alternative à la voie longue par mer, utilisant des conteneurs frigorifiques (*reefers*), mais qui peut être pénalisée par des temps de transit trop long dans les plates-formes d'éclatement portuaires. Il faut par exemple sept jours de transit à Algeciras pour un conteneur arrivant d'Afrique et en attente d'un trajet vers Anvers (Ezzine, 2009), alors que ce trajet est bien plus rapide par la route.

S'il est certainement excessif de parler de concurrence directe entre le réseau *feeder* classique et le réseau *ro-pax* méditerranéen car les stratégies de dessertes ne sont pas similaires, en particulier par les obligations liées aux trafics de passagers, le trafic de marchandises empruntant cette voie est sans doute amené à se développer au cœur d'un bassin méditerranéen à l'animation maritime grandissante.

Toutefois, ce réseau, en comparaison à celui de lignes feederisées, échappe aux stratégies de rentabilité des dessertes est-ouest et peut alors offrir un système avec une plus grande connectivité, grâce à un maillage moins hiérarchisé (cf. fig. II.16 et II.17).

4. Les navires *con-ro* peuvent charger les marchandises par roulage et par manutention verticale, ils peuvent donc accueillir des conteneurs sur le pont.

5. Donnée issue du site internet de l'office tunisienne de la marine marchande et des ports (http://www.ommp.nat.tn/rades.php?code_menu=4&code_page=16).

6. Donnée issue du site internet du ministère marocain de l'équipement et du transport (http://www.mtpnet.gov.ma/MET_New/Fr/MenuHautPrincipal/Statistiques/Portuaires/Monographie+des+ports.htm).

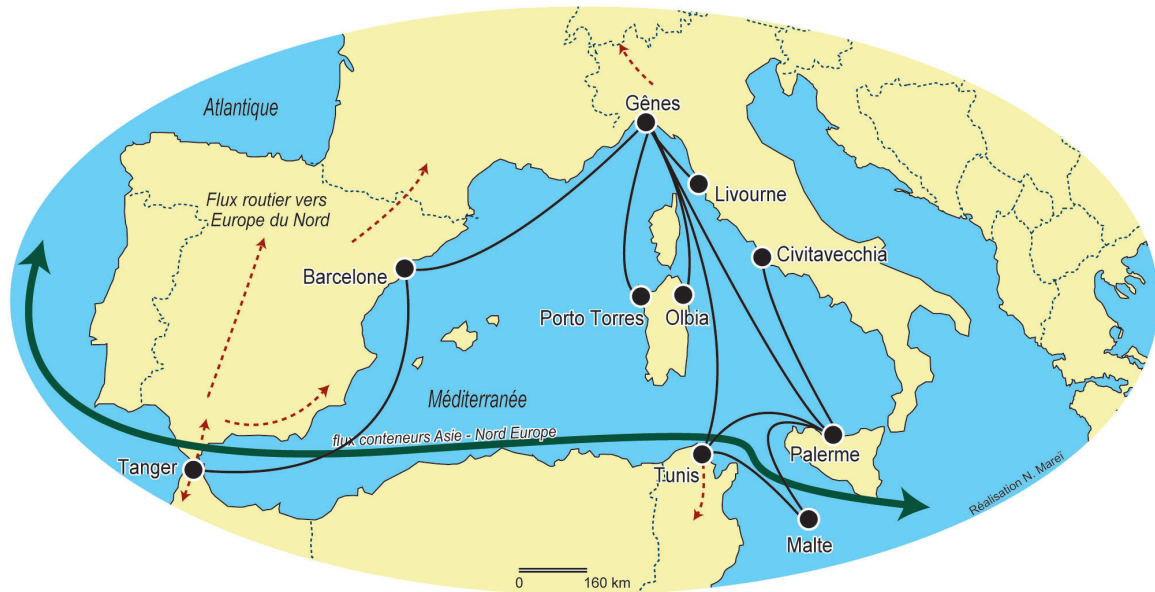


Figure II.16 – Réseau *ro-pax* de Grandi Navi Veloci en Méditerranée occidentale en 2011. Nombre de nœuds 10, Nombre d'arêtes 11, $\gamma = 0,244$. Source : gnv.it. Réalisation : N. Mareï.

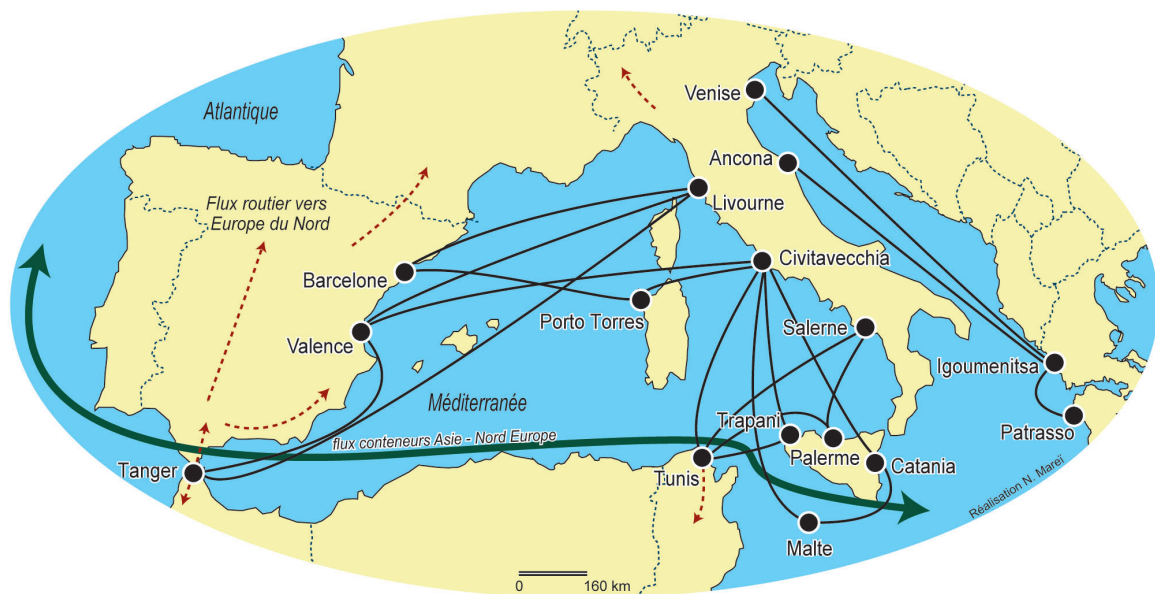


Figure II.17 – Réseau *ro-pax* de Grimaldi Lines en Méditerranée occidentale en 2011. Nombre de nœuds 16, nombre d'arêtes 18, $\gamma = 0,150$. Source : grimaldi-lines.com. Réalisation : N. Mareï.

5.1.4 L'intégration des *hubs* du détroit de Gibraltar dans les réseaux mondialisés du transport maritime

Il existe de nombreuses typologies portuaires selon l'échelle ou les fonctions portuaires évaluées. S. Abbas et J. Guillaume (2008) proposent par exemple de classer les ports en trois catégories. En faisant primer leur vocation économique, ils les définissent ainsi :

- **Le port de transit** n'est qu'un lieu de passage sans aucune valorisation économique par le conditionnement et la distribution mais néanmoins au cœur des choix stratégiques vis-à-vis de la maîtrise du marché.
- **Le port logistique** est un élément dans une chaîne avec souvent une valorisation du passage portuaire et la recherche de la performance intermodale pour étendre l'*hinterland*.
- **Le port industriel** s'est développé dans l'espace proche des industries de transformation des matières premières, réciproquement les industries des biens manufacturés peuvent aussi choisir la proximité portuaire dans une stratégie de développement (ex. ZES en Chine).

Il est ensuite intéressant de considérer la seule fonction conteneurisée et ses retombées puisque c'est une activité avec un mode de fonctionnement spécifique. Les ports sont alors classiquement séparés en trois catégories : les ports de transbordement, les ports d'*hinterland* et les ports mixtes. Les deux derniers, au regard de leurs marchés terrestres, peuvent être reclassés soit en portes d'entrées majeures à l'échelle d'un continent soit en ports d'intérêt régional. À leur tour, les ports de transbordement ont soit un impact régional soit un impact mondial en fonction du développement du réseau feederisé associé au port. Cette classification est donc relative au degré de transbordement et à l'activité commerciale des zones desservies.

Avec la perspective d'une généralisation des porte-conteneurs géants, le concept de méga *hub* déconnecté du continent va se trouver stimulé (Marcadon, 2004). Comme démontré dans le chapitre précédent, le conteneur crée une nouvelle donne pour le transport maritime et érige certains espaces, les nœuds du réseau et les passages obligés, au niveau de lieux stratégiques pour la mondialisation des échanges. Sur ces espaces, la fonction de transbordement va être extrêmement développée : "*Port sites situated close to a strategic passage ways such as the Straits of Gibraltar, the Suez Canal, the Panama Canal and the Malacca Strait act as magnets on the development of transshipment relay and interlining activities*" (Notteboom, 2012).

À l'instar de l'espace méditerranéen, les ports du détroit de Gibraltar sont alors aujourd'hui investis par les plus grands armateurs mondiaux. Si ces derniers sont capables de faire et défaire un *hub*, ils semblent cependant apprécier les situations déviant le moins de la route directe Suez / Gibraltar. À cet égard, les *hubs* dédiés de Maersk représente un cas d'école. Ce dernier a investi sur les trois grands passages méditerranéens avec le binôme Algeciras/Tanger-Med sur le détroit de Gibraltar, Gioia Tauro sur le détroit de Messine et Port-Saïd sur le canal de Suez. Le système en étoile ou en *hub and spokes* permet une couverture complète de la zone méditerranéenne. Les *hubs* du détroit de Gibraltar en font un réseau à la portée mondiale. Tanger-Med a également attiré le français CMA-CGM sur cette place stratégique. Ce dernier développe ainsi son implantation en Méditerranée.

L'organisation du système Maersk incite à une réflexion sur l'organisation portuaire de la Méditerranée où, au regard des statistiques relatives aux conteneurs, deux types de ports prédominent : les ports d'*hinterland* et les ports de pertuis. Pour les premiers, l'ancrage au réseau terrestre en fait une interface de choix alors que les seconds fonctionnent presque en apesanteur puisqu'ils n'ont pas vraiment d'*hinterland* :

- **Les ports d'*hinterland* méditerranéens** sont des ports polyvalents, souvent associés à une fonction industrielle dominante (raffinage, pétrochimie, métallurgie, matériaux de construction, etc.). Le trafic conteneurisé y est légèrement inférieur à celui des *hubs* mais ils s'en différencient surtout par la faiblesse des taux de transbordement. Marseille, Barcelone, Gênes, en tant que

portes d'entrée pour le Sud du continent européen, en sont les principaux exemples. Ces ports ont le potentiel pour concurrencer les ports de la *Northern Range* sur les marchés centraux européens.

- **Les ports de pertuis** sont les grands *hubs* de la Méditerranée. Situés sur les voies de passages obligés, ils sont systématiquement insérés dans le réseau maritime d'un opérateur de taille mondiale qui en fait une plate-forme de redistribution des conteneurs, à l'échelle régionale (Port Saïd, Gioia Tauro, Malte) ou mondiale (Algeciras). Les taux de transbordement y sont alors très élevés (supérieur à 80 %). La situation sur une voie de passage internationale semble s'imposer comme une place idéale même si *"c'est bien l'opérateur qui crée le lieu et le fait vivre, ce n'est pas le lieu qui s'impose à l'opérateur comme on peut le constater avec les véritables places portuaires"* (Abbes et Guillaume, 2008). Les *hubs* qui fonctionnent le mieux sont cependant ceux qui ont cette situation idéale. Port-Saïd, Gioia Tauro, Algeciras ne sont pas de grandes places portuaires traditionnelles mais sont devenus les principaux relais des réseaux maritimes conteneurisés. Une partie de ces réseaux est complètement déterritorialisée. La plate-forme de Marsaxlokk qui a su attirer de grands armateurs européens et asiatiques en est un exemple caractéristique.

La situation stratégique de la Méditerranée attire les grandes compagnies et les sociétés d'exploitation portuaire. Mais ce ne sont pas toujours les pays riverains qui bénéficient des retombées profitables de cette économie maritime offensive. La fonction de transbordement, si elle a projeté certains ports sur le devant de la scène (*cf.* fig. II.18), est parfois sujette à de nombreuses critiques, en particulier celles des retombées économiques et de l'intégration de la plate-forme dans l'économie régionale.



Figure II.18 – Trafic conteneurisé et taux de transbordement des ports méditerranéens en 2007. Source : Mareï 2008.

Aujourd'hui, Port-Saïd, Gioia Tauro, Algeciras ou Tanger-Med sont indéniablement des ports de transbordement développés selon une logique de réseau. Ce statut de port au service du réseau d'un opérateur mondial en fait des places portuaires incontournables. Leur avantage comparatif se résume à une situation optimale sur la grande route du commerce maritime est-ouest (*cf.* fig. II.19). Ils permettent donc une déviation minimale par rapport à la route est-ouest et autorisent alors à pousser au maximum les économies de coût et de temps.

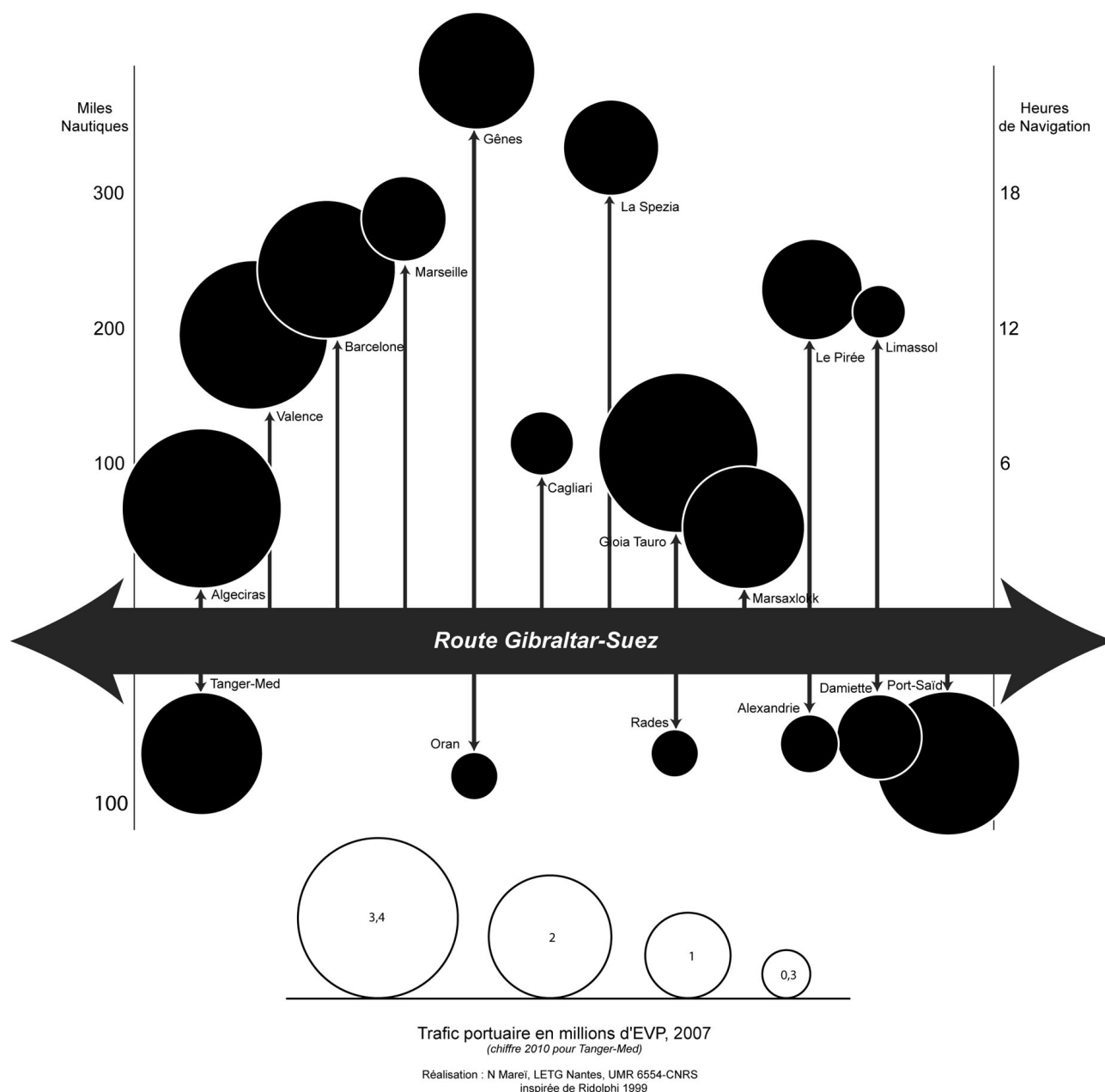


Figure II.19 – Déviation de la route directe Gibraltar-Suez vers les ports méditerranéens. Source : Ridolphi 1999. Réalisation N. Marei.

Tout au long de la route circumterrestre, des ports bénéficiant de cette logique de réseau peuvent être identifiés. Ils sont souvent positionnés sur un passage obligé, comme Singapour et Tanjung Pelapas sur le détroit de Malacca, Colon et Balboa aux débouchés du canal de Panama ou encore Kingston dans l'orbite de ce même canal. La situation de porte océanique devient alors une nodalité privilégiée dans un système de réseau mondialisé. C'est à travers cette situation de nœuds d'un réseau maritime mondial que les passages interocéaniques retrouvent une valeur stratégique sur la scène internationale.

Ces *hubs* qui fonctionnent en quasi-insularité par rapport à leur arrière-pays remettent en cause le traditionnel triptyque portuaire où le port est un élément puissant de structuration régionale. Les *hubs* en question ont perdu le lien à l'*hinterland*. Ces nouvelles places portuaires sont-elles alors des lieux choisis par la mondialisation ou imposés à cette dernière ? Dans le premier cas, la situation d'insularité

est sans doute irréversible, le choix d'un opérateur peut être révocable ; dans le second il semblerait que cette situation déspatialisée pourrait devenir, à long terme, polarisante. Le nœud aurait alors la possibilité de devenir un pôle (Debrie *et al.*, 2005). Il est difficile d'abandonner les meilleures places du réseau. Or ces places portuaires sont malgré tout les têtes de pont de régions périphériques en recherche d'opportunité de développement. Le *hub* maritime, dans un objectif de pérennisation de son activité, pourrait alors devenir à terme un port d'*hinterland* et de transbordement. Ce glissement vers une activité plus massifiée peut s'opérer grâce à une meilleure articulation des enjeux globaux et locaux afin de permettre un meilleur raccord à l'arrière-pays.

5.1.5 De Gibraltar à Suez, goulets d'étranglement et points chauds sur la route maritime est-ouest

"Le canal de Suez à l'est et le détroit de Gibraltar à l'Ouest sont les portes océanes vitales pour l'activité maritime non seulement méditerranéenne mais mondiale" (Marcadon, 2002). La Méditerranée est donc reliée à l'océan global par deux des passages les plus stratégiques du monde : le détroit de Gibraltar, détroit international jouissant d'un droit de passage en transit sans entrave comme le Pas de Calais ou Malacca, et le canal de Suez, régi par la convention de Constantinople de 1888 lui octroyant un statut international et garantissant le passage en temps de guerre comme en temps de paix. Près de 100 000 navires croisent le détroit de Gibraltar chaque année et plus de 18 000 navires passent par le canal de Suez, actuellement approfondi pour accueillir des supertankers (VLCC à pleine charge). Cette amélioration devrait également profiter au trafic conteneurisé. En 2008, le canal a enregistré un trafic record de 723 Mt (*cf.* tab. II.9). En 2011, le trafic du canal est de 691,8 Mt (baisse liée à la crise économique mondiale), mais le trafic conteneurisé a atteint un record de 397,2 Mt, équivalent à 38,6 millions de EVP transportés sur 7178 porte-conteneurs⁷.

Type de marchandises	Northbound (M de tonnes)	Southbound (M de tonnes)	Total (M de tonnes)
Hydrocarbures	83,3*	45,9	129,2
Conteneurs	188	156	344
Autres vrac	142,1	102,9	249,8
Total	413,4	309,6	723**

Tableau II.9 – Trafic du canal de Suez en 2008 (Millions de tonnes). * +120 Mt par Sumed. ** représente 9% du trafic maritime mondial. Source : Suez Canal Authority.

L'axe Suez-Gibraltar apparaît alors comme une artère vitale de l'économie maritime qui ne sert plus simplement à drainer le pétrole du Moyen-Orient vers l'Europe. En arrivant d'Asie, l'accès au canal de Suez implique le passage par le détroit de Bab-el Mandeb séparant Djibouti et le Yémen et reliant la mer Rouge au golfe d'Aden, dans l'océan Indien.

Ainsi, trois zones maritimes, le Nord-ouest de l'océan Indien, la mer Rouge et la mer Méditerranée forment un ensemble quasi-continu animé par des mouvements de matières premières, d'hydrocarbures

7. Données issues du site internet de la *Suez canal authority* (<http://www.suezcanal.gov.eg/>).

et de biens d'équipement de toutes sortes. Ces échanges, essentiellement euro-asiatiques, ont connu depuis les années 1980 un essor considérable donnant à nouveau vie à la valeur stratégique des lieux.

La sécurisation des approvisionnements et des trafics passant par cette enfilade de mer et de pertuis est un enjeu mondial. Une double sécurisation, militaire et politique, est nécessaire pour ce segment singulier de l'axe est-ouest. Ce tronçon enserré par les terres subit de ce fait des pressions et marque le territoire selon des degrés et des modalités diverses. Dans cette optique, les passages interocéaniques de cet espace sont des lieux privilégiés car resserrés et catalyseurs des phénomènes de la mondialisation. Leur valeur stratégique est aujourd'hui incontestable et convoitée. Elle augmente même avec :

- **la croissance du trafic conteneurisé entre Europe et Asie**, qui a atteint 28 millions d'EVP en 2007, soit une progression de 62 % depuis 2003.
- **la part croissante du pétrole moyen-oriental dans la consommation européenne**. La diversification des routes énergétiques dans la zone favorise une évacuation via la mer Rouge, puis le canal de Suez plutôt que par le golfe Persique ; sans oublier l'enjeu des ressources fossiles est-africaines (Soudan et Ethiopie).
- **le retour de l'océan Indien comme enjeu géostratégique mondial** en lien avec l'engagement militaire occidental dans le Nord de ce dernier depuis l'opération de l'OTAN en Afghanistan et les guerres irakienne et afghane menées par les États-Unis.

Cette importance à l'échelle globale est en apparence menacée par les trafics illicites (migrations clandestines, trafic de drogues et d'armes), les dangers du terrorisme et de la piraterie. Elle n'est pourtant pas fondamentalement remise en question et structure largement ces territoires qui évoluent selon des dynamiques propres à chacun. Dès lors, l'artère économique mondiale qui les traverse fonctionne comme un corridor ou un tunnel, coupé des réalités territoriales environnantes, à l'instar des corridors africains dédiés au trafic de transit (Lombard et Ninot, 2010).

Dès lors, les ports méditerranéens ne sont pas les seuls à profiter de l'axe maritime conteneurisé entre Europe et Asie. Les ports du golfe arabe se développent également (*cf.* fig. II.20) : Jeddah (Arabie Saoudite, 3 M EVP en 2007), Salalah (Sultanat d'Oman, 2,6 M d'EVP en 2007), Dubaï (Emirats Arabes Unis, 9 M EVP en 2007). Ce dernier se classe ainsi parmi les vingt plus grands ports à conteneurs du monde grâce aux deux grands terminaux de Port Rachid et de Jebel Ali.

L'effervescence maritimo-portuaire qui règne dans cette région grâce à l'importance croissante de la circulation maritime qui emprunte le détroit de Bab el Manded, le canal de Suez puis Gibraltar oblige à une sécurisation de cette région qui est devenue un maillon essentiel de l'axe est-ouest. Plusieurs opérations terroristes ont déjà été recensées au large des côtes yéménites, sans compter les incessants actes de piraterie. L'attaque du pétrolier français Limbourg le 6 octobre 2002 a porté un lourd préjudice au port yéménite d'Aden en renchérissant les taux d'assurance pour les compagnies qui désiraient y faire escale. Cependant, malgré la pression qui règne sur cette région, les risques d'attentat sont faibles sur les détroits car il faudrait de gros moyens terroristes pour s'attaquer à un navire. L'attentat du Limbourg n'a été possible que parce que le navire était à l'arrêt près des côtes du Yémen.

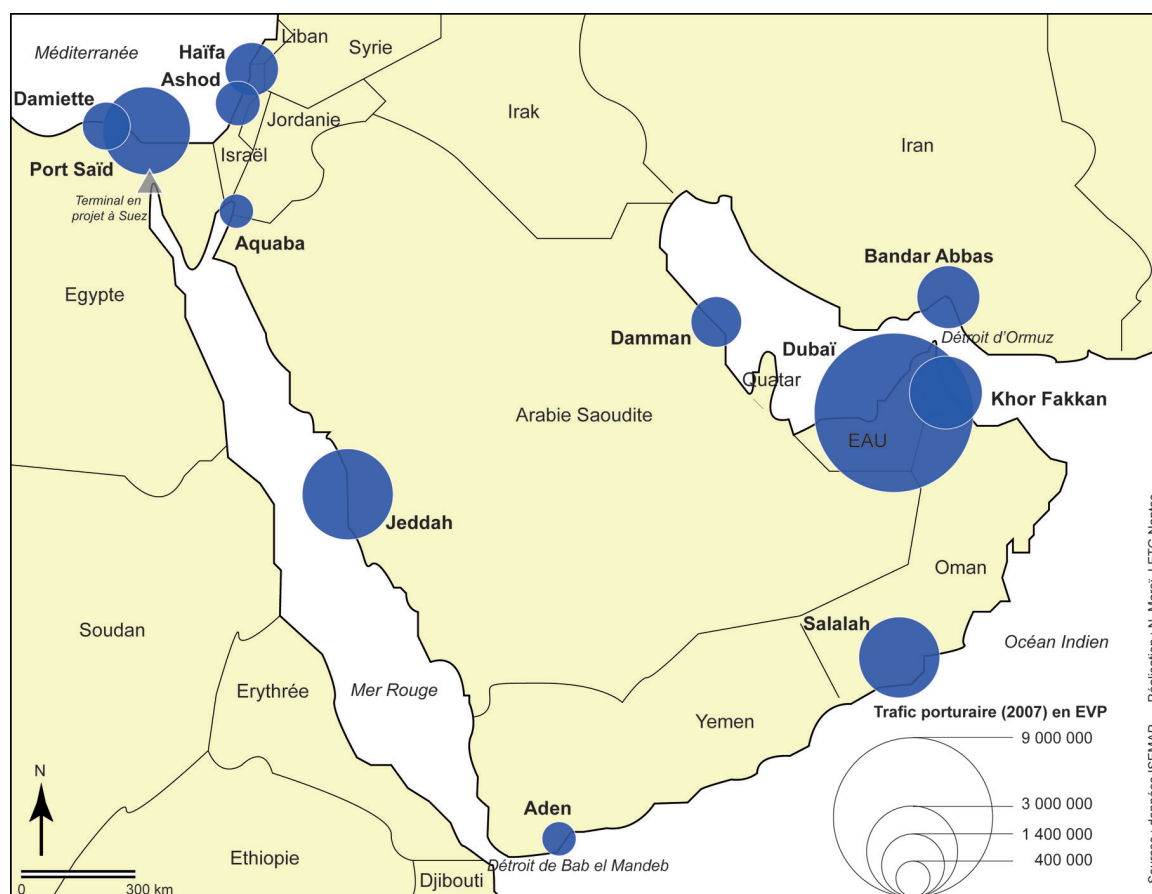


Figure II.20 – Ports du Moyen-Orient en 2007.

Bab el Mandeb est un détroit international dans lequel la liberté de navigation doit être assurée conformément à la convention de Montego Bay de 1982. Le détroit de Bab el Mandeb est divisé en deux parties par l'île de Perim qui appartient au Yémen. Dans sa partie la plus étroite (de 2 à 5 km entre l'île et les côtes du Yémen), la navigation est dangereuse et déconseillée à cause d'îlots et de courants forts. C'est donc dans la zone comprise entre Perim et Djibouti que passe le couloir de navigation emprunté par l'essentiel du trafic. Djibouti constitue alors l'implantation idéale pour s'en assurer puisque ses eaux territoriales jouxtent et englobent partiellement le couloir de navigation. De ce fait, la France, dont la présence militaire est très ancienne à Djibouti (1862) a participé à plusieurs reprises à des opérations de lutte contre le minage des eaux de la mer Rouge (1984 et 1990 notamment). Les États-Unis commencent également à s'intéresser à cet espace idéalement placé entre le canal de Suez et le golfe Arabo-persique. Ainsi, en septembre 2002, un camp militaire américain ouvrait à Djibouti⁸. Cette base signifie une volonté de limiter la menace terroriste qui pèse sur le détroit de Bab el-Mandeb et accompagne le renforcement du dispositif américain en mer Rouge et dans le golfe Arabo-persique afin de préserver la valeur géostratégique des lieux. Djibouti, considéré jusqu'à présent comme une chasse gardée française, est également utilisé par l'armée française comme escale de la flotte de l'océan Indien.

Le contrôle des pertuis méditerranéens est historiquement un enjeu stratégique et a depuis toujours mobilisé les grandes puissances. À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, le jeu géopolitique est bouleversé. La France perd son influence sur la Méditerranée et les flottes américaines et britanniques

8. "Djibouti, entre superpuissance et superpauvreté" par Philippe Leymarie, Le Monde Diplomatique, février 2003.

se partagent le contrôle de cette mer. La crise de Suez de 1956 en décrédibilisant les Anglais et les Français sur la scène internationale marque le début du retrait des puissances européennes. La Grande-Bretagne conservera cependant Gibraltar et les bases d'Akrotiri et Dhekelia à Chypre. Parallèlement, depuis la Seconde Guerre mondiale, la VI^{ème} flotte américaine est présente en Méditerranée et s'appuie sur une dizaine de bases navales. Elle est composée actuellement de 27 navires de surface et de sous-marins nucléaires. En considérant les bases navales américaines et britanniques ainsi que celle des États riverains, il y aurait une centaine de bases en Méditerranée (Ridolfi, 1997). L'intervention militaire en Libye a permis d'en mettre certaines en lumière. Également, pendant la guerre froide, l'URSS a placé en Méditerranée orientale une flotte militaire, le V^{ème} Sovmedron. La présence de cette flotte qui s'appuyait sur une quarantaine de navires et des bases militaires en Syrie et en Libye montre que le contrôle de la Méditerranée a toujours été un enjeu des puissances mondiales (Ridolfi, 1997).

Après les attentats du 11 septembre contre les États-Unis, l'organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) a lancé le 18 novembre 2001 l'opération *"Active Endeavour"*. *"Cette action vise à protéger les navires contre les attaques terroristes du détroit de Gibraltar au canal de Suez"* (OTAN, 2004). Depuis, les navires de l'OTAN procèdent systématiquement à des reconnaissances préparatoires des routes maritimes aux points de passage obligé ainsi que dans les couloirs maritimes et les ports importants dans toute la Méditerranée. Des navires patrouillent dans l'ensemble de cet espace pour surveiller le trafic maritime et peuvent escorter les navires non militaires de pays membres de l'Alliance qui en feraient la demande (OTAN, 2004). Ces missions de l'OTAN doivent prévenir les risques d'attentats terroristes tels que ceux qui s'étaient produits au large des côtes du Yémen contre le navire américain USS Cole en octobre 2000 et contre le pétrolier français Limburg. Même s'il n'y a jamais eu ce genre d'incident à Gibraltar, le détroit est jugé particulièrement vulnérable du fait de sa faible largeur et de l'intensité de son trafic.

Finalement, si aujourd'hui les acteurs du jeu géopolitique ne sont plus les mêmes, les places stratégiques demeurent. L'Espagne, Malte, Chypre et l'Égypte deviennent des lieux à haute valeur commerciale où les principaux *hubs* prennent place. Les acteurs de cet échiquier sont les grands armateurs et opérateurs maritimes pour qui cette mer reliant l'Europe, l'Afrique et l'Asie est un passage nécessaire par lequel défile la majeure partie de leurs flottes et donc sa sécurisation est un préalable indispensable.

5.2 L'espace panamo-caribéen

5.2.1 L'organisation portuaire de la Caraïbe

"Cette mer est une méditerranée au sens océanique et morphologique du terme : bassin enserré dans des chaînes plissées ; celle de l'Est est largement ennoyée et disséquée en îles (Grandes et Petites Antilles), avec un rôle très important réservé aux détroits. C'est un ensemble contrasté, avec un grand pays industriel au Nord : les États-Unis, et un environnement complet de pays du tiers-monde ailleurs." (Vigarié, 1995). Comme la Méditerranée, la Caraïbe occupe une position stratégique en tant que zone intermédiaire entre les routes nord-sud et est-ouest. La région peut être considérée comme le berceau des lignes régulières conteneurisées puisque le premier service régulier de Sea-Land vers un outre-mer était à destination de San Juan de Puerto Rico. Elle est également un lieu privilégié pour étudier

les restructurations du transport maritime, les compagnies maritimes y rationalisant leurs réseaux de services afin de combiner les services régionaux et les liaisons intercontinentales. Sur les routes est-ouest, la norme panamax (4800 EVP) impose une limite au trafic conteneurisé. Les routes nord-sud sont quant à elles sillonnées par des navires porte-conteneurs de taille moyenne (2000-3000 EVP) et les relations par *feeders*, ainsi que le cabotage international, utilisent des porte-conteneurs de 350 à 1500 EVP. S'y est alors développé un système multimodal original où le transbordement de la marchandise fait partie intégrante du commerce et constitue une pièce importante dans l'articulation des routes régionales et internationales de cet espace insulaire (McCalla *et al.*, 2005). La région des Petites Antilles est exclue de cette dynamique, les sites portuaires apparaissant trop excentrés et sans véritable arrière-pays pour jouer un rôle important.

Les grands *hubs* de la Caraïbe sont situés au seuil de la région. Le premier d'entre eux n'est pas Miami déjà saturé avec 0,9 M EVP en 2007, ce n'est plus San Juan de Porto Rico (1,7 M EVP), mais Kingston avec 2 M EVP en 2007. C'est l'un des plus anciens et plus importants *hubs* du bassin Caraïbe car, dès 1984, la compagnie taiwanaise Evergreen en avait fait, avec le port de Cristobal (Panama), l'une de ses deux escales dans la région pour ses services autour du monde. 90% du trafic du Kingston Container Terminal est aujourd'hui dédié aux activités de transbordement des conteneurs illustrant ainsi la réussite de ce modèle dans la région. La réputation de cette plate-forme est basée sur une longue expérience en ce domaine, l'efficacité des services, les coûts avantageux et une politique de modernisation des infrastructures (Ranély Vergé-Dépré, 2006). San Juan, à Porto Rico, a longtemps été le premier port conteneurisé du réseau caraïbéen. Le statut particulier de Puerto Rico et le développement industriel sont à l'origine de la puissance des activités portuaires dans l'île : dans les années 1980, c'était l'un des dix premiers ports conteneurisés du monde grâce à des trafics captifs (les marchandises arrivaient des États-Unis puis repartaient grâce à une législation particulière) (Bégot *et al.*, 2001). Mais depuis 2000, confronté au problème de saturation des équipements et à la concurrence des ports voisins, plus productifs, et proposant des frais de manutention moins élevés, le port enregistre une baisse de ses activités. Freeport aux Bahamas (1,64 M EVP), qui bénéficie d'aménagements et d'infrastructures très modernes depuis sa mise en service en 1997, est un de ces nouveaux concurrents dont l'évolution spectaculaire est typique des port-*hubs*. Plate-forme d'éclatement créée par Hutchison Port Holding, il bénéficie de sa proximité avec les grandes routes maritimes océaniques et des liaisons connexes denses avec le Nord-est des États-Unis. Doté d'une zone franche et logistique, c'est l'un des sites portuaires les plus modernes du bassin Caraïbe (1 033 mètres de linéaire de quais disposant d'un tirant d'eau de 16 mètres, 10 portiques à conteneurs et 30 chariots cavaliers).

Les autres grands ports du bassin sont situés aux débouchés du canal de Panama. Ils assurent la jonction entre les océans Atlantique et Pacifique et ont vu s'installer des zones franches assurant des productions et des services divers. Il s'agit des ports de Colon (2 M EVP) et Balboa (1,8 M EVP). Hutchison Port Holding est installé des deux côtés du canal et Evergreen s'est octroyé le terminal de Coco Solo à Colon. Le système portuario-maritime panaméen a longtemps été la clef de voûte de la domination américaine sur l'espace Caraïbe mais cet aspect tend à disparaître depuis la rétrocession du canal. Aujourd'hui, ce système devient de plus en plus la chasse-gardée de l'Asie du Sud-est : Coréens, Japonais et Chinois placent de nombreux intérêts au Panama. La zone franche de Colon est la deuxième du monde, 80 % des marchés proviennent d'Asie du Sud-est. Cette nouvelle organisation

illustre les nouveaux enjeux stratégiques de la région. L'Asie orientale, par ses investissements, en particulier chinois, joue un rôle de plus en plus important, alors que le rôle des États-Unis est relégué au plan sécuritaire (Slack et McCalla, 2003).

Les ports de la façade continentale de la Caraïbe, des États-Unis au Venezuela, sont plutôt des ports d'*hinterland* desservant un arrière-pays densément peuplé. Ils n'ont pas la localisation idéale pour développer la fonction de *hub* puisqu'ils requièrent une déviation par rapport à l'axe est-ouest. Les ports de Cartagena (Colombie) et Puerto Cabello (Venezuela) ont cependant un rôle régional puisqu'ils sont bien connectés au reste du bassin et développent des lignes avec la côte Est de l'Amérique du Sud (McCalla *et al.*, 2005). Les ports américains du golfe du Mexique représentent 44% du trafic total des États-Unis, mais seulement 5% des trafics conteneurisés : les terminaux de cette rangée servent surtout de portes pour les hydrocarbures (gaz et pétrole) et l'industrie agro-alimentaire (engrais, céréales, fruits, *etc.*) (Lacoste, 2008).

Ports	1994 (Milliers EVP)	2007 (Milliers EVP)	Taux d'évolution (%)
Altamira (Mexico)	-	436	-
Cartagena (Colombia)	105	795	657,1
Fort-de-France (Martinique)	110	154	40
Freeport (Bahamas)	-	1366	-
Havana (Cuba)	-	214	-
Houston (États-Unis)	578	1769	206,1
Kingston (Jamaïque)	339	2017	495
La Guaira (Venezuela)	-	421	-
Miami (États-Unis)	400	885	121,3
New Orléans (États-Unis)	306	251	-18
Colon (Panama)	255	2056	706,3
Pointe à Pitre (Guadeloupe)	100	169	69
Port of Spain (Trinidad&Tobago)	129	290	124,8
Puerto Cabello (Venezuela)	161	832	416,8
Puerto Limon (Costa Rica)	361	843	133,5
Rio Haina (Republic Dominicaine)	139	259	86,3
San Juan (Porto Rico)	1 598	1695	6,1
Veracruz (Mexique)	256	716	179,7
Total ports étudiés	4837	15191	-
Total bassin	5 600	17632	-
Part ports étudiés	86,4 %	86,2 %	-

Tableau II.10 – Trafic conteneurisé du bassin Caraïbe (milliers EVP), évolution 1994-2007. Sources : McCalla *et al.* 2005 ; ISEMAR.

Enfin, principale différence avec la Méditerranée eurafricaine et paradoxe de cet espace insulaire, le réseau *ro-pax* est presque inexistant sur cette mer où les passagers se déplacent plutôt par les airs.

5.2.2 Les métamorphoses du canal de Panama

Près de 14 000 navires transitent par le canal de Panama chaque année, avec une moyenne de 38 navires par jour. Le canal est fréquenté par les plus grands opérateurs européens et asiatiques pour les porte-conteneurs et par les opérateurs de croisières surtout américains. Les vraquiers et les pétroliers constituent une clientèle également importante. L'US Navy en particulier le Military Sealift Command continue à utiliser le canal régulièrement. Les principaux utilisateurs du canal sont de loin les États-Unis, suivis par la Chine et le Japon, puis le Chili, la Corée du Sud, l'Équateur et le Pérou⁹. Mais le premier navire overpanamax (4300 EVP) livré en 1988 à American Président Line va marquer un tournant dans l'histoire du canal¹⁰. D'autant plus que la course au gigantisme naval est rapide, en particulier pour les porte-conteneurs et les navires de croisière, principaux utilisateurs du canal. Aujourd'hui, Panama est alors relégué à un second plan. La norme Panamax – 32,26 mètres de large pour une longueur maximale de 294 mètres – est bien loin au regard des standards actuels. Les derniers porte-conteneurs en flotte font 56 mètres de large et 400 mètres de long (classe Emma Maersk) et les derniers paquebots comme le MSC Fantasia atteignent 37,92 mètres de large et 333 mètres de long.

Type de marchandises	Atlantique-Pacifique (M de tonnes)	Pacifique-Atlantique (M de tonnes)	Total (M de tonnes)
Hydrocarbures	25,8	11,2	37
Conteneurs	27,3	30,8	58,1
Autres	71,1	62,7	133,8
Total	124,2	104,7	228,8

Tableau II.11 – Trafic du canal de Panama en 2008 (Million de tonnes). Source : Panama Canal Authority.

Un premier programme de modernisation de l'infrastructure du canal a été lancé en 1996. Les travaux, achevés en novembre 2001, ont permis l'élargissement de la passe Gaillard. La largeur de ce tronçon de 152 mètres est passée à un minimum de 192 mètres dans les lignes droites et jusqu'à 222 mètres dans les virages. Puis en mars 2002 ont été entamés des travaux d'excavation de la voie navigable du lac de Gatun. Ce dragage de 6,7 millions de mètres cubes permettra aussi d'augmenter la capacité de stockage d'eau douce disponible à la consommation. Enfin, c'est par la voie d'un référendum, le 22 octobre 2006, qu'a été accepté le projet qui vise à la construction de nouvelles écluses géantes, même si les Panaméens ne sont pas tout à fait satisfaits des retombées économiques du canal sur leur pays, marqué par de très fortes inégalités sociales.

Deux complexes sont en cours de construction. Côté atlantique les nouvelles écluses seront implantées à l'Est des écluses de Gatun tandis que les nouvelles écluses pacifiques seront construites au Sud-est des écluses de Miraflores et Pedro Miguel. Elles seront connectées à la voie d'eau actuelle par de nouveaux canaux d'accès. Leurs dimensions seront les suivantes : 427 m de longueur et 55 m de largeur. Le tirant d'eau autorisé pourra aller jusqu'à 18 m (*cf.* fig. II.21). L'objectif est de pouvoir réceptionner des porte-conteneurs de 11 000 à 12 000 EVP¹¹ pour le centième anniversaire du canal

9. Données issues du site internet de la *Panama Canal Authority* (<http://www.pancanal.com/eng/>).

10. "Dossier : Le canal de Panama", *Le Monde Maritime*, n° 4, décembre 2006.

11. Source : *op. cit.* note 9.

en 2014, et doubler le trafic actuel du canal. Cependant la perspective de mise sur le marché des navires de Maersk pouvant accueillir jusqu'à 18 000 EVP donne une certaine obsolescence à un projet pourtant pharaonique.

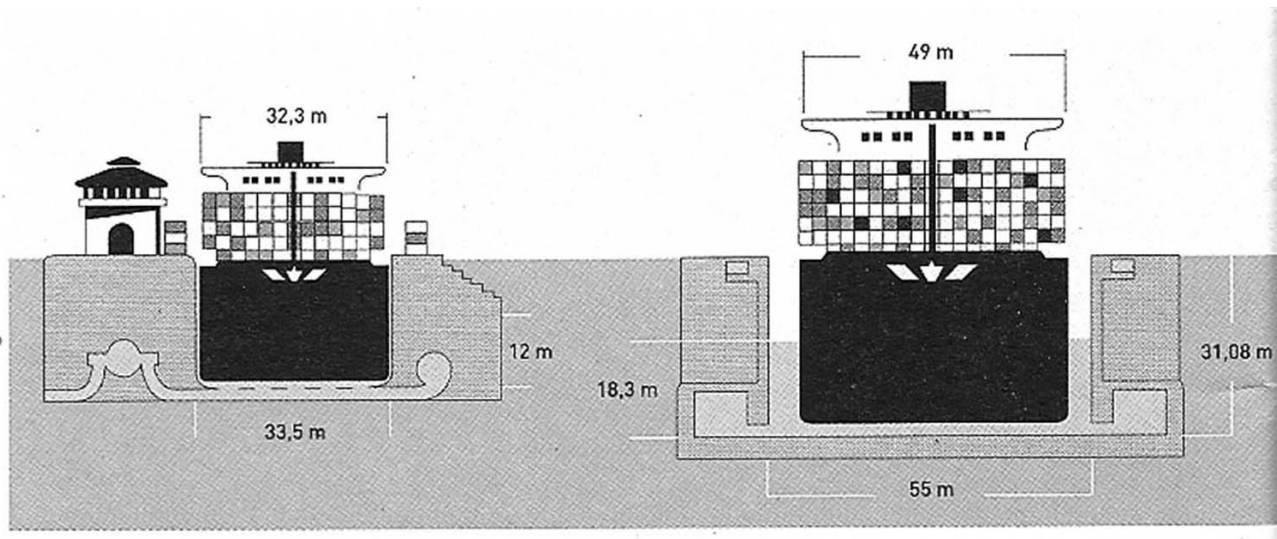


Figure II.21 – Comparaison entre les écluses actuelles et les nouvelles. Source : Le Monde.fr 4 mai 2004.

5.3 La mer de Chine Méridionale et le détroit de Malacca

5.3.1 L'artère portuaire des mers de Chine, un réseau qui évolue très vite

Entre Singapour et le détroit de Taïwan, s'étend au dessus d'un plateau continental, la mer de Chine Méridionale. Denys Lombard (1994) voit cette mer comme une "*méditerranée d'Extrême-Orient*", lieu d'échanges commerciaux et humains entre ses différentes rives, chinoise, indochinoise et insulindienne. Cette mer bordière de l'océan Pacifique, ponctuée par des centaines de minuscules îles, faisant l'objet de revendications de souveraineté concurrentes par les nations limitrophes, est aussi un lieu de tensions et de conflits à la fois contenus et attisés par la Chine.

Pour la Chine, la mer de Chine Méridionale est stratégique à plusieurs égards. C'est d'abord une route de transit vitale puisque environ 80 % des importations énergétiques chinoises passent par cette mer. Elle est considérée comme un territoire chinois dont elle doit prendre et conserver le contrôle, d'autant plus qu'elle recèle d'importantes quantités d'hydrocarbures. Dominer cet espace maritime permettrait de faire pression sur des pays riverains tels que le Vietnam, le Cambodge, la Thaïlande, la Malaisie et les Philippines.

Depuis sa candidature auprès du GATT en 1986 jusqu'à son adhésion à l'OMC en décembre 2001, la Chine est entrée progressivement dans l'économie globale. Cette ouverture reste très encadrée puisque le modèle de développement s'est fortement appuyé sur des co-entreprises avec des sociétés occidentales ou asiatiques (*sino-foreign joint-venture equity*) seules autorisées sur le territoire chinois jusqu'en 2004 (Tourret, 2006). Territorialement, le choix a été fait de circonscrire ce développement en établissant notamment un type particulier d'industrialisation péri-portuaire de biens manufacturés soutenu par la création des zones économiques spéciales (ZES). Dès 1985, les co-entreprises avec des intérêts étrangers sont autorisées dans les ports. Les terminaux vont se développer à l'initiative

de sociétés mixtes associant des intérêts locaux chinois (municipalités ou autorités portuaires) à des sociétés spécialisées asiatiques ou européennes (Tourret, 2006). La croissance du trafic est très vigoureuse dans les ports chinois : la Chine importe de plus en plus de matières premières pour ses besoins industriels intérieurs (minerais, charbon, pétrole) et à l'inverse le secteur manufacturier d'exportation dope activement la conteneurisation.

Rang en 2000	Rang en 2007	Ports (Pays)	EVP en 2007
2	1	Singapour (Singapour)	27 935 500
6	2	Shanghai (Chine)	26 152 400
1	3	Hong Kong (Chine)	23 998 449
23	4	Shenzhen (Chine)	21 103 800
Non classé	5	Yingkou (Liaonin) (Chine)	13 713 000
3	6	Busan (Corée du Sud)	13 254 703
5	7	Rotterdam (Pays-Bas)	10 790 604
13	8	Dubai Ports UAE	10 653 026
4	9	Kaohsiung (Taiwan)	10 256 829
9	10	Hamburg (Allemagne)	9 917 180
24	11	Qingdao (Chine)	9 430 600
Non classé	12	Ningbo (Chine)	9 258 800
Non classé	13	Guangzhou (Chine)	9 200 000
7	14	Los Angeles (USA)	8 355 038
8	15	Antwerp (Belgique)	8 175 951
6	16	Long Beach (USA)	7 312 465
12	17	Port Kelang (Malaisie)	7 118 714
31	18	Tianjin (Chine)	7 102 100
108	19	Tanjung Pelepas (Malaisie)	5 500 000
14	20	New York / New Jersey (USA)	5 299 105

Tableau II.12 – Les 20 premiers ports conteneurisés en 2007 et leur classement en 2000. 15 sur 20 sont asiatiques. 3 ports européens et 2 ports nord-américains demeurent dans ce classement. Source : classement American Association of Port Authorities, *en ligne*.

Pour la Corée du Sud et le Japon, importateurs de matières premières, le passage par la mer de Chine Méridionale est également stratégique. Le Japon a la plus ancienne des façades maritimes asiatiques. Organisée autour de vastes complexes industrialo-portuaires gagnés sur la mer, cette façade de Tokyo à Nagoya a longtemps été la vitrine de la mégalopolis nippone. Les ports japonais (Tokyo, Yokohama, Kobé, Osaka, Nagoya) étaient les plus importants d'Asie avec ceux de Hong Kong et de Singapour dans les années 1970 (Boquet, 2009). La Corée du Sud, le plus important en termes de poids économique des quatre dragons asiatiques (Corée du Sud, Hong Kong, Singapour et Taïwan), a très vite emboîté le pas du Japon. Le développement des dragons asiatiques – basé sur un modèle qui promeut les exportations, le financement par l'État de certaines industries et les stratégies de remontées de filières – a par exemple permis à la filière de la construction navale en Corée du Sud

de devenir la plus puissante du monde. Chaque mois sortent des chantiers navals Hyundai porte-conteneurs, méthaniers, minéraliers, équipements de forage pétrolier et portiques de déchargement de conteneurs (Boquet, 2009). Les derniers porte-conteneurs de Maersk y sont actuellement construits (cf. photo. II.3). Nouvelle puissance navale, la Corée du Sud, forme avec le Japon, la Chine, Taïwan et Singapour "un Nord" de cet espace hétérogène formé par la mer de Chine Méridionale et ses débouchés.



"See how energy efficiency, economy of scale and the environment inspired their design. Our fleet of ten Triple-E vessels, developed for Asia-Europe trade, will be delivered from 2013 to 2015. Triple-E class vessels will reduce CO₂ emissions by more than 50% per container moved, compared to the industry average"

Photo II.3 – Février 2011, lancement de la construction des navires dernière génération de Maersk qui pourront accueillir jusqu'à 18 000 EVP. Source : www.maerskline.com.

5.3.2 Le détroit de Malacca, un espace de coopération internationale

25 à 30 % du commerce mondial transitent par le détroit de Malacca, situé entre l'Indonésie et la Malaisie. C'est un des passages obligés sur la route maritime est-ouest entre l'Asie et l'Europe. Il sera successivement contrôlé par les grandes puissances maritimes, le Portugal (1511), les Pays-Bas (1641), l'Angleterre (1867) et le Japon (1942-1945). Après la Seconde Guerre mondiale, les pays riverains du détroit accèdent successivement à leur indépendance. En 1971, Singapour, la Malaisie et l'Indonésie affirment leur souveraineté sur le détroit de Malacca et leur responsabilité en termes de sécurité du détroit (Ortolland et Pirat, 2007). Aujourd'hui, la Chine, du fait de ses ambitions en mer de Chine Méridionale et de l'augmentation de ses besoins pétroliers, cherche à avoir un contrôle sur Malacca. Elle dispose grâce à des accords avec la Birmanie d'une présence militaire des deux côtés du détroit. Les États-Unis gardent depuis longtemps un œil sur le détroit de Malacca : l'US Navy y patrouille régulièrement et des aides financières sont accordées à la Malaisie et l'Indonésie pour améliorer la sécurité de cette zone connue pour la piraterie (150 attaques en 2003). Le déploiement militaire occidental dans l'océan Indien ainsi que le renforcement des alliances bilatérales avec notamment l'Inde, le Japon, la Corée du Sud, la Thaïlande et les Philippines ne sont pas sans lien avec la sécurisation de

l'axe stratégique entre Aden, Hormuz et Malacca, par lequel transite 20% de la production mondiale de brut ¹².

”En dépit de son importance, le trafic dans le détroit de Malacca n’a jamais été connu précisément et on dispose uniquement d’estimations ou d’études ponctuelles” (Fau, 2004). En 1997, le nombre moyen de navires en transit est de 300 par jour. Ce chiffre se fonde sur la croissance du nombre de navires accédant au port de Singapour : 130 333 en 1997, contre 21 999 en 1976 (Herbert, 1999). Aujourd’hui, le trafic est de l’ordre de 100 000 navires par an tous types de flux confondus. La moitié du commerce maritime du pétrole y transite, soit plus de 12 millions de barils par jour ¹³, et ce trafic est en constante augmentation, suivant la croissance économique chinoise. Le tirant d’eau du détroit de Malacca n’excèdent pas 21 m, les navires de plus de 280 000 tpl empruntent alors le détroit de Lombok en Indonésie, entre la mer de Java et l’océan Indien. Plus de 3500 navires y transitent chaque année (Ortolland et Pirat, 2007).

Ce détroit est une artère vitale pour l’économie japonaise, tant pour son approvisionnement en matières premières que pour ses exportations vers l’Europe de produits manufacturés. Par le détroit de Malacca transitent près de 41% des importations totales de l’archipel nippon et notamment 80 à 90% de son pétrole, qui vient du golfe arabo-persique (Michoudet et Pelletier, 2004; Ortolland et Pirat, 2007). La libre circulation et la sécurité dans ce détroit sont une priorité stratégique pour le Japon qui met tout en œuvre pour coopérer avec les États riverains. En 1968, le ministre japonais des transports, en coopération avec des entreprises pétrolières, des transporteurs et des organismes liés au domaine maritime (assurances, constructions navales, propriétaires de navires, etc.) fonde le *Malacca Strait Council* chargé de l’amélioration des conditions de navigation dans le détroit en proposant une aide technique et financière. Sous sa protection et en coopération avec la Malaisie, l’Indonésie et Singapour, les Japonais procèdent à des campagnes de relevés hydrographiques du détroit de 1968 à 1978 afin de mettre en place un système de séparation du trafic (appliqué depuis 1981). Le *Malacca Strait Council* finance aussi le système électronique d’aide à la navigation et crée en 1981 un fonds pour la prévention et la suppression de la pollution dans le détroit de Malacca suite à quatre naufrages majeurs qui ont déversé 54 000 tonnes de pétrole dans le détroit (Fau, 2004). En 1998, un nouveau système de séparation de trafic (appelé STRAIREP) restreint les navires à grand tirant d’eau et les VLCC à naviguer à moins de 12 nœuds. L’article 43 de la partie trois de la convention de Montego Bay (1982) relative aux détroits servant à la navigation internationale préconise que ”les États utilisateurs d’un détroit et les États riverains devraient, par voie d’accord, coopérer pour établir et entretenir dans le détroit les installations de sécurité et les aides à la navigation nécessaires, ainsi que les autres équipements destinés à faciliter la navigation internationale; et, prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.” Le Japon par son implication technique et financière forte à Malacca est alors un précurseur en matière de coopération internationale dans les détroits.

12. ”Le détroit de Malacca : un espace maritime exigu et complexe”, Le Monde Maritime, n° 10, mars/avril 2008.

13. Source : *op. cit.* note 11.



Figure II.22 – Trafs conteneurs des ports méditerranéens, caribéens et est-asiatiques en 2007. Réalisation N. Marei.

Conclusion

Sur une zone géographique allant du 40^e parallèle nord à l'équateur prennent place trois espaces intercontinentaux et interocéaniques majeurs que sont la Caraïbe, la Méditerranée et la mer de Chine du Sud. La forte maritimisation des économies des pays riverains, en particulier vis-à-vis du commerce extérieur, est un élément d'uniformité qui porte ces mers à la fonction de pivot majeur d'un réseau maritime global et fait basculer les pays riverains dans un système postfordiste alors même que certains pays au sein d'une même zone n'ont pas terminé leur industrialisation.

Cette forte maritimité des économies n'est pas forcément corrélée par une forte maritimité socioculturelle. À la différence de la Méditerranée, sur les pourtours de la Caraïbe peu de gens vivent de la mer. Même si la Caraïbe est le premier espace au monde pour la croisière, dominée par une clientèle américaine, il y a très peu de trafics de voyageurs par ferries, les échanges humains se faisant essentiellement par avion. Les Bahamas sont les seules à fournir des marins et il n'y a quasiment pas d'activité halieutique. Sur les mers de Chine, il existe comme en Méditerranée une tradition maritime ancestrale qui s'est plus ou moins exprimée selon les époques.

Quant à la Méditerranée eurafricaine, elle est le berceau d'une civilisation maritime, peut être les plus anciens navigateurs sont méditerranéens, et les pratiques maritimes (pêche, construction navale, formation de marins, *etc.*) perdurent sur ces rivages. Mais jusqu'à présent elle reste un espace très hétérogène sur lequel ne s'est pas structurée une véritable façade maritime qui serait le miroir de cette économie fortement dépendante de la mer. Les façades sud et est répondent complètement à cette image d'un espace désordonné. Sur le bassin nord-ouest les évolutions sont en cours, les principaux ports abattent leurs cartes et misent sur un déploiement des dessertes sud-européennes pour se massifier. Enfin, l'intégration de cet espace aux réseaux mondiaux des circulations marchandes est incontestable. Ces réseaux s'articulent selon des logiques multi scalaires et multi directionnelles et en font certes une mer de passage mais aussi un lieu de croisements, d'escales et d'interchange (*cf.* fig II.23). Les logiques globalisées animent fortement l'espace mais elles rencontrent aussi des organisations plus locales, inhérentes aux lieux, mais aussi voulues dans une perspective d'impulsion régionale.

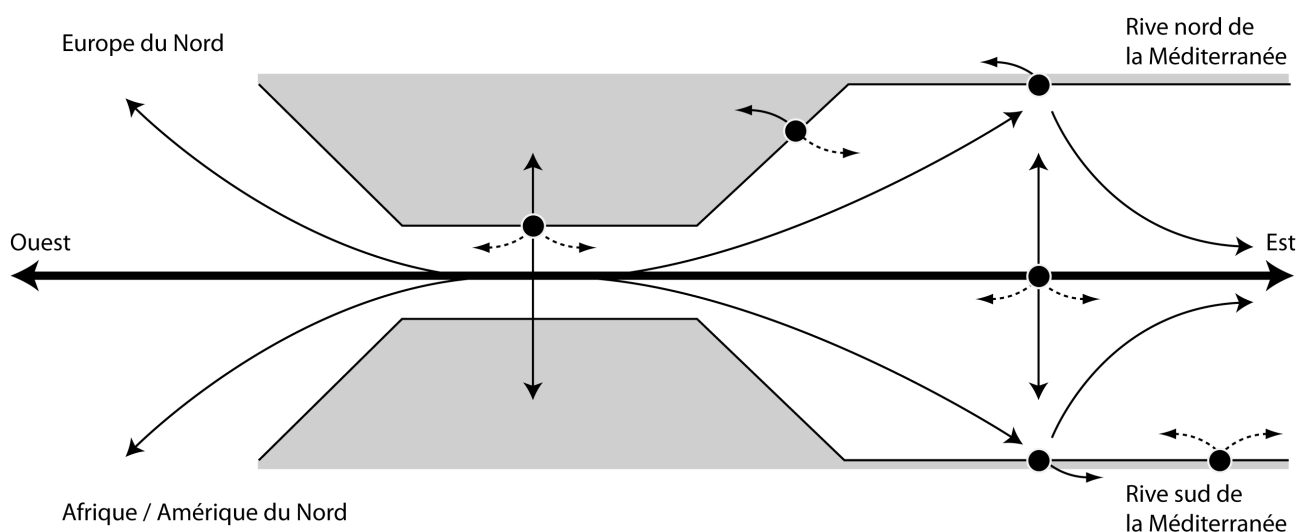


Figure II.23 – Le système du goulet méditerranéen. Réalisation : N. Mareï.

Les influences qui traversent la Méditerranée et les logiques en place peuvent se transposer aisément au détroit de Gibraltar puisque ce dernier réagit comme un microcosme de la Méditerranée. Du local au global, de la ligne au réseau, les enjeux s'enchevêtrent alors sur le détroit et en font un observatoire des dynamiques maritimes et portuaires méditerranéennes.

Pour finir, il est intéressant de hiérarchiser ces trois méditerranées au regard de l'activité maritime-portuaire :

- **L'espace caribéen** est caractérisé par **une situation d'éparpillement portuaire**. Le renforcement à venir du rôle du canal de Panama devrait permettre une reconfiguration autour d'un système plus hiérarchisé grâce à un réseau en *hub and spokes* plus performant. Cette reconcentration des forces devrait épouser le modèle de la méditerranée eurafricaine.
- **Le modèle du goulet méditerranéen** vient d'être décrit et schématisé précédemment. Il fournit une organisation plus structurée que celle existante sur le bassin Caraïbe. Ce modèle laisse entrevoir un détroit de Gibraltar quasiment prédisposé à l'émergence d'un *hub*. En comparaison avec les deux autres espaces étudiés, sur la Méditerranée s'est mise en place l'organisation en *hub and spokes* la plus performante.
- **L'espace sud-est asiatique** reflète une organisation portuaire plus aboutie : celle de **la façade ou de la range**. Après une concentration des forces autour du détroit de Malacca et du goulet singapourien, le renforcement des économies régionales produit une déconcentration du système portuaire et laisse la place à l'émergence d'une véritable façade maritime. Ce système asiatique peut-il être un modèle pour la méditerranée eurafricaine dans une perspective de développement économique de ses rivages ?

Chapitre 6

VERS LA CRÉATION D'UNE PLAQUE TOURNANTE DE LA ROUTE MARITIME EST-OUEST : LES POINTS FORTS DU DÉTROIT DE GIBRALTAR

Déposer des conteneurs ou faire le plein de carburant sont les deux principales raisons pour qu'un navire fasse escale dans un port du détroit. Algeciras et Tanger-Med sont devenus des plates-formes d'éclatement multi-opérateurs et donc des lieux d'escale pour de nombreuses lignes régulières conteneurisées, pendant que les enclaves de Ceuta et de Gibraltar profitent de leur statut de port franc pour offrir des hydrocarbures à bas prix aux navires défilant dans le détroit. L'activité conteneurs avec sa logique de quais dédiés, de manutention hyperspécialisée, de redistribution de la marchandise confère au détroit une fonction de carrefour de la route maritime est-ouest. L'activité de soutage, fortement concurrentielle sur le détroit, en fait une station de service de cette même route. Toute organisation paraît alors vouée à la petite coupure d'eau, à tout se qui y passe et qui est susceptible de s'y arrêter. Le résultat est la mise en place de ports sans arrière-pays et donc créant peu d'effets structurants ou de valeurs ajoutées pour les territoires.

Pourtant, Algeciras et Tanger-Med sont des ports créés *ex nihilo* dans une perspective de soutenir le développement régional. Le mythe "offnerien" de l'effet structurant des infrastructures alimente l'ensemble des discours et des prises de décision autour de chacun de ces projets, même si les leviers actionnés dans l'espoir d'impulser le développement socio-économique sont différents. Les deux ports illustrent deux périodes distinctes d'utilisation de l'infrastructure comme outil de développement territorial.

Ce dernier chapitre de la partie II propose donc une vision au niveau portuaire des enjeux maritimes et économiques du détroit de Gibraltar. Les organisations qui régissent les ports du détroit (ports dédiés à des opérateurs internationaux, infrastructures de dernière génération, logistique péri-portuaire) en font un espace pleinement intégré à la maritimisation des échanges et lui offre un avant-pays maritime qui ne cesse de s'étendre.

6.1 L'organisation portuaire du détroit et le cadre légal des ports

Deux spécialités fonctionnelles permettent d'inscrire le détroit dans le système maritime mondial et dictent l'organisation portuaire de l'ensemble de la zone (*cf.* fig. II.24) :

- L'émergence d'une **plate-forme multi-sites d'éclatement des conteneurs**. Le binôme Algeciras-Tanger-Med offrira à terme une capacité de 15 millions d'EVP pour le détroit
- Une fonction de **station de service de la mondialisation** dont les opérations sont réalisées en majorité par les deux ports de la baie d'Algeciras (Algeciras et Gibraltar) mais également par Ceuta. Les capacités de soutage de Tanger-Med sont à venir.

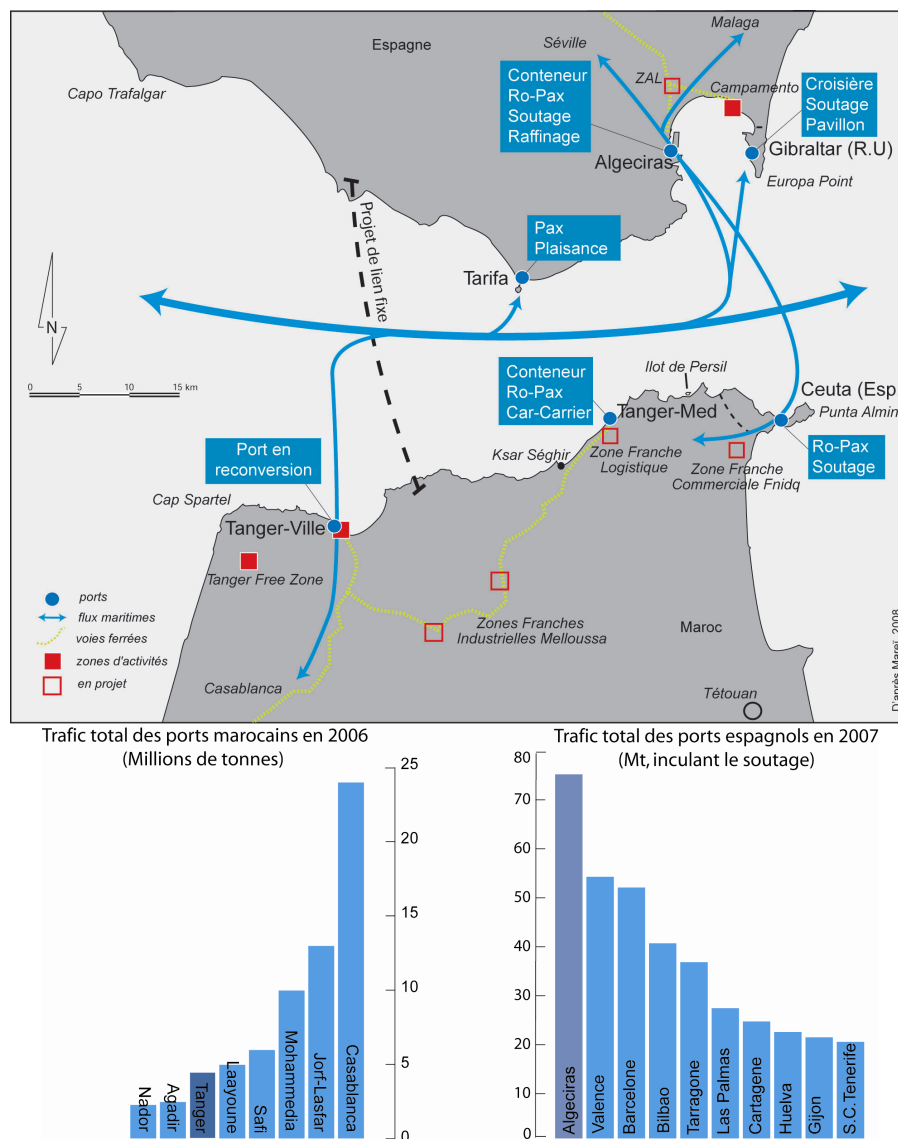


Figure II.24 – Organisation et spécialisation des ports du détroit. Réalisation N. Mareï pour la note de synthèse n°105 de l'ISEMAR (2008).

La gouvernance portuaire est un élément essentiel de cette organisation, qui est en réalité une réorganisation depuis la mise en activité de Tanger-Med. La privatisation du secteur est aujourd'hui une réalité sur les deux rives du détroit. De nombreux auteurs font la corrélation entre la privatisation de l'activité portuaire et les performances portuaires (Tongzon et Heng, 2005; Cullinane *et al.*, 2002).

Cette dernière est avérée sur le détroit où le succès du port de Tanger-Med symbolise la bonne entrée en matière de la réforme portuaire marocaine.

6.1.1 Du côté espagnol, privatisation et régionalisme

Les lois espagnoles de 1992, de 1997 et de 2003 instituent une réforme portuaire en distinguant deux sortes de ports : les ports autonomes (généralement ports de pêche, de plaisance ou de réparation navale) qui dépendent du gouvernement de leur communauté autonome et les ports d'intérêt général¹ appartenant exclusivement à l'Etat. Ils sont gérés par l'*Organismo Público Puertos del Estado*², structure publique gérée par le ministère du développement (*ministerio de Fomento*) qui définit selon quatre critères fondamentaux les ports d'intérêt général :

- Ce sont les ports qui acheminent le trafic maritime international.
- Ils ont un *hinterland* qui dépasse les limites d'une région autonome.
- Ils servent des industries ou d'autres activités stratégiques pour l'économie nationale.
- Ils ont des conditions techniques ou géographiques qui les rendent indispensables.

Il existe aujourd'hui 44 ports d'intérêt général en Espagne gérés par 27 autorités portuaires. Les lois espagnoles leur donnent les instruments nécessaires pour déployer une stratégie autonome et assurer une position concurrentielle sur le marché international. Ils ont donc la possibilité de travailler avec des opérateurs portuaires internationaux qui sont alors soumis à la concession d'une licence sous régime de contrat privé. Les autorités portuaires sont conçues comme des entreprises qui doivent agir sur la base de critères commerciaux et donc favoriser l'autofinancement. Cependant les communautés autonomes sont associées à la gestion. Le président du port et une partie des cadres de la direction sont nommés par les autorités régionales, ces dernières peuvent également accorder des lignes de crédit aux ports et mettre en place des programmes de développement. Cette réforme portuaire favorise ainsi la recomposition des relations entre l'administration publique centrale et les communautés autonomes dans un pays qui ne cesse de céder de plus en plus de pouvoir à ces régions.

Sur le détroit, les ports d'Algeciras et de Ceuta sont des ports d'intérêt général. Algeciras, premier port espagnol, répond essentiellement à trois critères sur quatre puisque son *hinterland* demeure de taille modeste. Ceuta tire ce statut de sa position stratégique. Les autres ports du détroit comme Barbate ou La Atunera sont qualifiés de *puertos autonomos* et sont gérés entièrement par la *Junta de Andalucía*.

6.1.2 Au Maroc, une privatisation récente du secteur portuaire

Depuis 2005, le Maroc a entamé sa réforme portuaire dont l'objectif est de remédier aux manques de compétitivité des ports marocains, d'améliorer un système désuet et bureaucratique qui pèse lourd sur les coûts de passage et la productivité et d'ouvrir une partie des activités au privé. Les axes de la réforme sont les suivants :

1. *puertos de interés general del Estado*
2. <http://www.puertos.es/>, sur ce site internet les statistiques mensuelles et historiques (depuis 1962) sont disponibles pour tous des ports d'intérêt général.

- Création de l'agence nationale des ports (ANP) reprenant les missions du service public de l'ancien office d'exploitation des ports (ODEP). Elle est chargée de fixer les règles et de délivrer les autorisations de concession.
- Création d'une société d'exploitation des ports (SODEP), devenue Marsa Maroc, qui prend en charge les activités commerciales.
- Ouverture des activités portuaires à la concurrence. Lors d'une mise en concession Marsa Maroc est en concurrence avec les sociétés privées.
- Unicité de la manutention

Le port de Tanger-Med, premier port géré sous un régime de concession privée, a servi de levier d'accélération à ces changements. La réforme portuaire apparaît comme un pas supplémentaire dans le processus de libéralisation de l'économie et des échanges commerciaux engagé par le Maroc depuis son adhésion au GATT en 1987.

Des conventions de libre-échange ont été signées avec l'UE en 1996 et avec les voisins arabes (Tunisie, Egypte, Jordanie) en 1998 et 1999. Ces engagements entre pays de la rive sud de la Méditerranée sont renforcés par l'accord d'Agadir de 2004 sur l'exonération totale des droits d'importation sur les produits industriels et agricoles. Les Emirats Arabes Unis en 2001 puis les Etats-Unis et la Turquie en 2004 ont également signé des accords pour faciliter leurs échanges avec le royaume chérifien³. La multiplication de ces arrangements commerciaux permet d'insérer davantage le pays dans les circuits d'échanges internationaux. La réforme portuaire est présentée comme une preuve des capacités du pays à emboîter le pas au système libéral qui régit ces échanges.

Enfin, la libération du système portuaire marocain offre des perspectives de développement et de modernisation à un secteur crucial pour l'économie nationale mais peu efficace dans son organisation actuelle.

6.1.3 Une multiplication de régimes dérogatoires

Les échanges commerciaux ne sont pas le cœur de l'activité des enclaves politiques du détroit. Ceuta et Gibraltar fonctionnent selon un régime de ports francs qui leur permet surtout de proposer une panoplie de services maritimes à bas prix comme la réparation navale ou le soutage. La vente en "*duty free*" de nombreux produits, en général en provenance de la métropole, est une autre activité développée sur ces deux enclaves pour attirer des touristes. Elle génère également une contrebande massive vers les arrière-pays. Ceuta demeure un port d'intérêt général de l'Etat, alors que Gibraltar semble complètement privatisé depuis que l'essentiel de l'activité de réparation navale a été vendu à une entreprise privée en 1989. Le nouveau port Tanger-Med joue également de ce statut de zone franche pour faciliter la fluidité des échanges. TMSA précise par exemple que tous les terre-pleins du port sont des zones franches. Cette multiplication de zones dérogatoires semble favoriser une rupture entre un environnement portuaire et commercial littoral, ouvert aux intérêts extérieurs mais qui tourne *de facto* le dos à des *hinterlands* non nationaux ou en déclin. Le projet Tanger-Med avec sa panoplie de zones économiques spéciales n'amène-il pas à la création d'une enclave supplémentaire ?

3. Données issues du site internet du ministère de l'industrie, du commerce et des nouvelles technologies (<http://www.maroc-trade.gov.ma/accords/accordslibreechange/ue/Pages/default.aspx>).

6.2 Algeciras, du succès à la saturation

6.2.1 L'émergence d'un pôle de croissance

Au XIX^e siècle, un petit embarcadère en bois, le *Muelle Viejo*, prenait place à Algeciras sur la rive gauche du río Miel et faisait office de quai d'embarquement de liège, et débarquement de produits comme charbon, ciments, briques, blé, vin et sel. Ce n'est pas avant 1916 que les bases d'un port moderne avec quais et digues sont lancées par le directeur du port Cástor Rodríguez del Valle (Torremocha Silva, 2007). Mais c'est surtout sous l'impulsion du général Franco et de sa politique de développement de pôles industriels en 1965 qu'Algeciras devient un port d'intérêt national. La localisation du pôle est alors idéale. Face à Gibraltar, le gouvernement franquiste décide d'étaler raffineries, sidérurgies et centrales électriques. Le petit port se transforme en véritable zone industrialo-portuaire (ZIP) (*cf.* fig. II.25). La ZIP est constituée de trois installations portuaires privées, aménagées en bordure d'un bassin artificiel dans une zone remblayée à l'Ouest de l'embouchure du Rio Guadarranque (SHOM, 2002; Rodríguez Barrientos, 2005) :

- Le 2 février 1966, une concession accordée à la *Compañía Espanola de Petroleos SA* (CEPSA) a permis la création d'un terminal comprenant une raffinerie et des installations portuaires à usages privés composées d'une bouée géante reliée à la côte par trois oléoducs qui servent à l'importation du pétrole brut ; et d'un appontement qui offre plusieurs quais en eau profonde, utilisables par de grands pétroliers (jusqu' à 320 000 tpl). Cette offre en produits pétroliers ainsi que la situation dans la plus grande baie du détroit de Gibraltar a permis le développement de la fonction de soutage (*bunkering*) à quai et en mer qui reste aujourd'hui une des spécialités du port (3,12 Mt), en concurrence avec Gibraltar (Acosta *et al.*, 2011).
- Entre les embouchures des ríos *Palmones* et *Guadarranque*, la deuxième installation importante de la ZIP dessert une usine sidérurgique qui fabrique de l'acier inox. Le quai, en capacité d'accueillir des navires depuis juillet 1977, a été construit par la *Compañía española para la fabricación de Acero Inoxidable S.A.* (ACERINOX).
- Le dernier pôle d'accueil des marchandises en vrac est concédé en 1981 à la *Sociedad Terminal Internacional de Carbones S.A.* (Gibraltar-Intercar). Il alimente la centrale électrique de *Los Barrios* au Nord de la baie d'Algeciras grâce à un terminal charbonnier et minéralier.
- Enfin adossé à la ZIP, à *Puente Mayorga*, le terminal de chargement d'eau pour les navires citernes est construit par la *Confederación Hidrográfica del Sur* en 1976.

Dans les années 1960, le parti pris des autorités espagnoles est donc l'industrialisation de pôles déterminés (Algeciras, Huelva, Cadix) dans l'optique d'impulser la croissance économique et le développement d'une région en situation de véritable sous-développement par rapport au reste du pays. Ces pôles ont été des forces motrices non négligeables pour le développement portuaire de l'Andalousie, en particulier le pôle d'Algeciras qui a bénéficié des plus importants investissements. Les effets sont visibles sur les trafics de vrac, en particulier les produits pétroliers qui s'ils ne représentent aujourd'hui pas plus de 30% du tonnage total du port d'Algeciras, n'ont cessé d'augmenter en valeur absolue. Sur la période 1970-1980, ils accaparaient plus de 80 % du tonnage total, preuve qu'ils sont à l'origine de l'éveil des trafics portuaires d'Algeciras (*cf.* fig. II.26). Aujourd'hui, ce sont les marchandises diverses conteneurisées qui occupent le plus gros volume dans le tonnage total (plus de 60 %, *cf.* fig. II.27). Le pôle de développement, ici créé à la fin des années 1960, a donc engendré l'arrivée d'activités

complémentaires qui ont profité d'économies d'accumulation, ainsi que des infrastructures de transport et de communication déjà réalisées pour s'implanter plus facilement. C'est ce que François Perroux (1991) appelle les effets d'agglomération et de jonction engendrés par le pôle de développement.

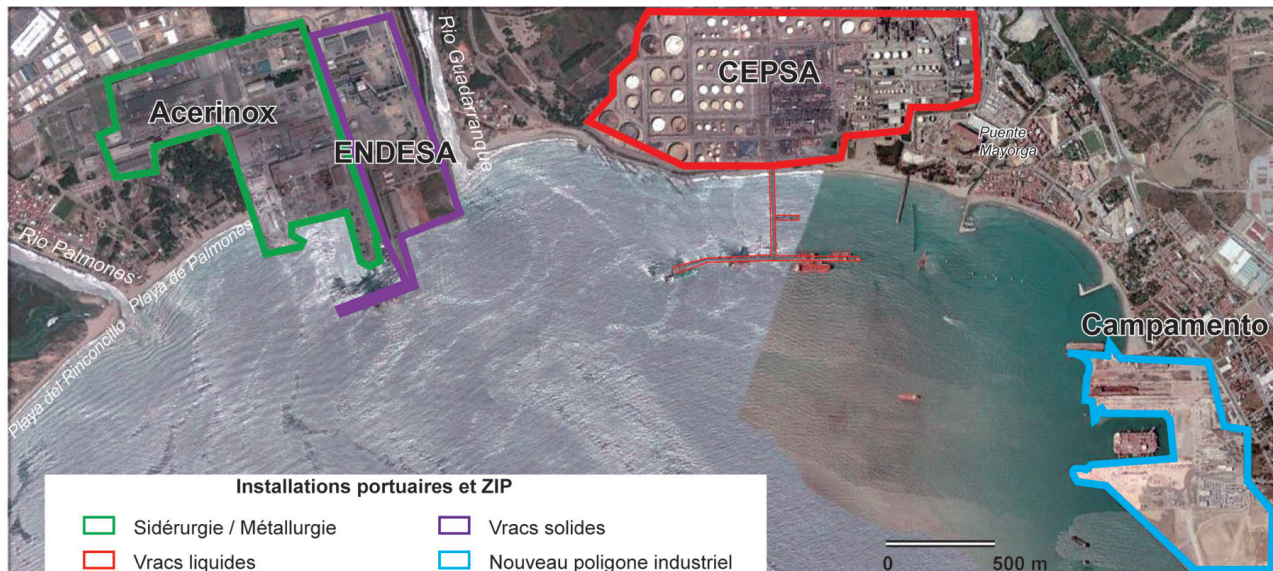


Figure II.25 – La ZIP d'Algeciras. Source : image satellite google earth. Réalisation N. Mareï.

Cependant, cette primauté donnée à la mise en place d'une ZIP par lesquels peuvent être importées matières premières et sources d'énergie reste visible dans les trafics du port d'Algeciras dont près de la moitié des flux reste imputable aux vrac liquides (39%) et à moindre degré aux vrac secs (5%), le port n'étant pas loin de faire penser à Marseille-Fos, quatrième port européen et premier port français avec 93,3 millions de tonnes en 2005 (les vrac y prenant toutefois une place plus importante, 70% pour les vrac liquides et 16% pour les vrac secs), ou à Tarente, promu premier port italien devant Gênes, 69% de son trafic étant lié aux vrac industriels (16% pour les vrac liquides et 53% pour les vrac secs). La situation des trois ports, sur la façade méridionale et sous-industrialisée de leur pays respectif, est assez frappante pour être soulignée.

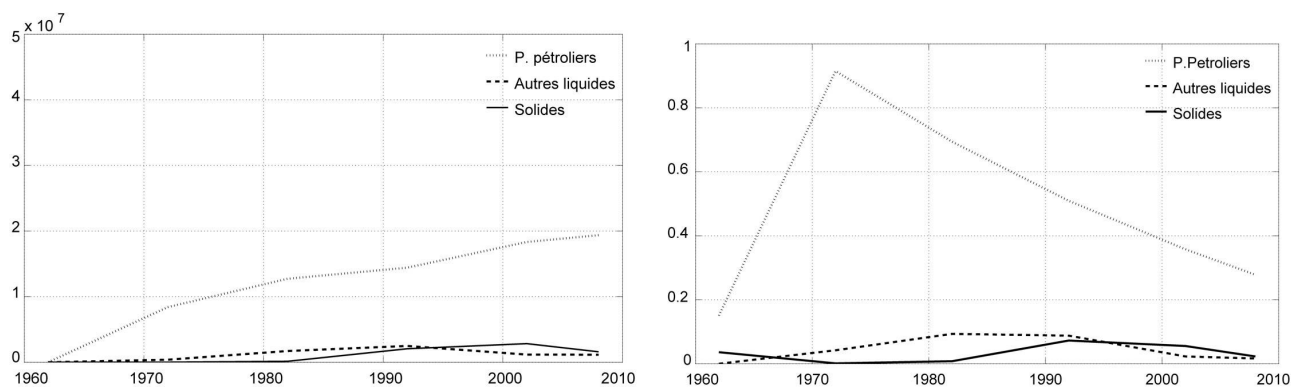


Figure II.26 – (a) Évolution des marchandises en vrac (tonnes) depuis 1960 ; (b) Dans le tonnage total. Source : APBA. Réalisation N. Mareï.

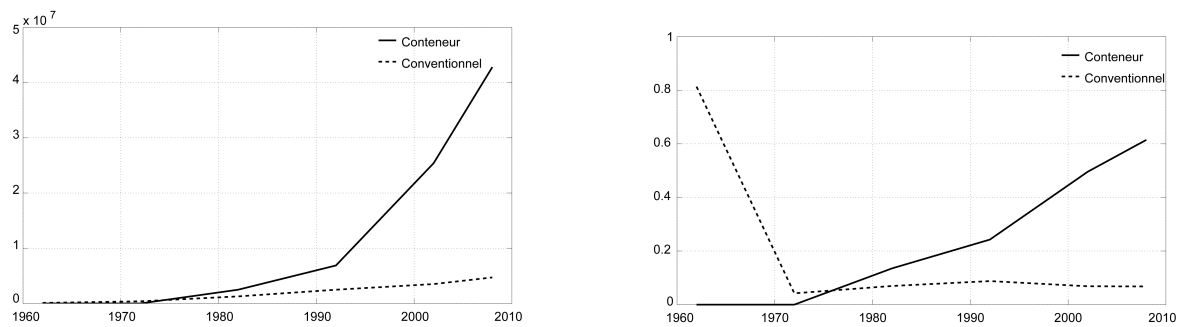


Figure II.27 – (a) Évolution des marchandises diverses (tonnes) et (b) Dans le tonnage total. Source : APBA. Réalisation N. Mareï.

6.2.2 Une nouvelle donne : l'arrivée du conteneur

En 1975, Sea-Land gagne l'appel d'offre concernant une parcelle de 42,5 ha et 200 m de quai sur l'*Isla Verde*. L'inauguration officielle du terminal de conteneur Sabas Marín Sea Land Iberica S.A., a lieu le 14 avril 1976. Depuis le trafic conteneurs n'a pas cessé de croître et d'une manière générale celui des marchandises diverses. Ceci a été possible par la déviation des flux des ports de Cadix, Huelva, Malaga et Séville, en grande partie grâce à une meilleure dotation en services et infrastructures spécialisées apportées par Sea-Land puis par Maersk. Alors que dans les années 1960, 1970 et au début des années 1980, il existait une concurrence entre les ports d'Algeciras et Cadix pour les trafics conteneurisés, aujourd'hui cette compétition est inexistante et le port d'Algeciras s'est imposé sur tous les compétiteurs andalous (Castillo Manzano, 2001).

Depuis l'installation en 1986 de Maersk, premier opérateur mondial, le terminal Juan Carlos I est devenu, avec celui de Gioia Tauro en Italie, une des principales plates-formes d'éclatement des conteneurs en Méditerranée. L'ascension rapide de ces deux ports est caractéristique des *hubs*. Complètement déconnecté de son *hinterland*, Algeciras constitue à cette époque une véritable innovation dans le domaine maritime et portuaire (Frémont, 2008). Sa localisation sur la grande route maritime est-ouest, à proximité des marchés ouest méditerranéens ou africains, est son avantage principal. Il est le seul port méditerranéen à avoir des lignes vers les cinq continents (Coronado *et al.*, 2006). En 2007, sur les 69,3 Mt de tonnes de marchandises d'Algeciras, 61 % sont des marchandises conteneurisées. À ceci s'ajoute un flux d'environ 200 000 camions sur des lignes roulières mixtes fret/passagers et plus de cinq millions de passagers (et un million de véhicules) traversent le détroit chaque année au départ d'Algeciras.

À partir des années 1970, les vracs liquides en particulier les hydrocarbures, le roulier-passagers (*ro-pax*) et les conteneurs sont la base de l'activité portuaire. Cette activité peut alors être caractérisée par trois points essentiels :

- Un trafic de conteneurs en transit international
- Des échanges majoritaires avec la Méditerranée occidentale et l'Afrique (10 lignes régulières vers l'Afrique de l'Ouest et du Sud en 2010)
- Un centre de stockage et transbordement de vracs solides et liquides

Le port se retrouve alors avec un avant-pays diversifié et en extension depuis les 20 dernières années, caractéristiques en opposition avec son arrière-pays, très peu captif sauf pour les grandes

industries de la baie, stable et de petite dimension. De plus, une tonne sur deux est d'origine ou de destination africaine et le trafic avec l'Amérique latine (6 services réguliers en 2010) est relativement important et en augmentation (Castillo Manzano, 2001).

Les premières statistiques disponibles pour le port d'Algeciras sont ceux de l'année 1968. Elles font état de trois types de trafic : la pêche débarquée au port, près de 50 000 tonnes, un des chiffres les plus élevés d'Espagne à l'époque ; le flux de passagers d'origines et de destinations maghrébines, et des flux de vrac liquides (produits chimiques et pétroliers) qui représentent alors 97,8 % des trafics du port (6,5 Mt) dont un tiers alimente le cabotage national. L'ouverture internationale est amenée essentiellement par des lignes à destination de l'Amérique du Sud.

L'arrivée de Sea-Land apporte alors une première diversification des trafics et une ouverture de l'avant-pays. L'opérateur américain déploie alors sept lignes régulières hebdomadaires : une ligne triangulaire entre Rotterdam, Algeciras et Elizabeth (New Jersey), deux lignes vers le Golfe Persique et les quatre dernières animent un réseau ouest-méditerranéen.

Maersk arrive en 1985 avec trois lignes bimensuelles et élargit l'avant-pays à l'Afrique de l'Ouest, l'Extrême-Orient et l'Europe du Nord dont la desserte sera renforcée en 1987 par une ligne directe entre la rangée nord et Algeciras. La figure II.28 permet de voir les premiers pas de Maersk au départ de son *hub* dédié et une desserte déjà bien étirée. Les ambitions de desserte globale au départ du *hub* espagnol se concrétisent réellement avec le rachat de Sea-Land en 1999. Dès 2000, 25 lignes régulières peuvent être dénombrées au départ d'Algeciras (lignes longues et *feeders*), 38 en 2004, 41 en 2011.

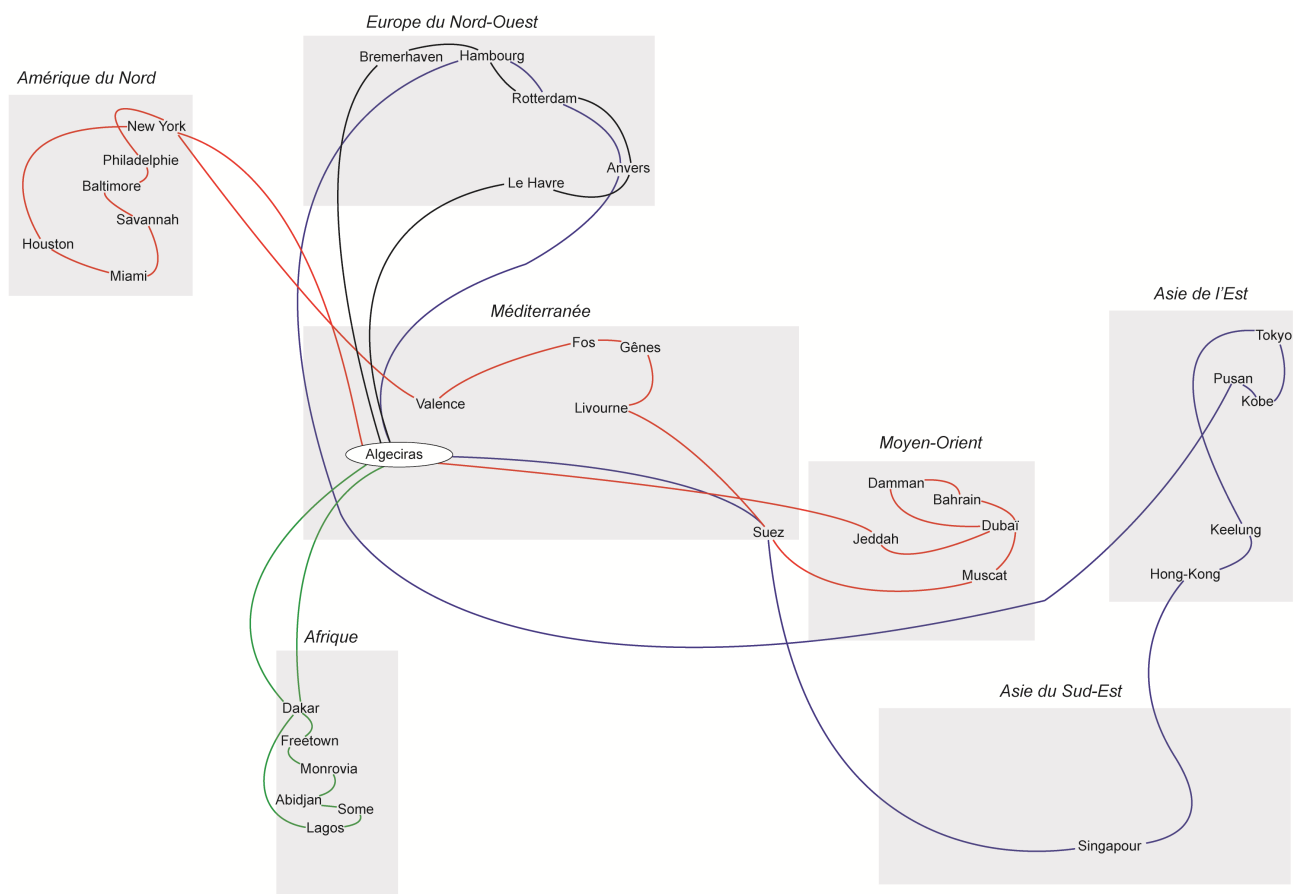


Figure II.28 – Les premières rotations de Maersk au départ d'Algeciras. Réalisation N. Mareï d'après archives APBA

Le succès du port d'Algeciras a amené à la saturation des terminaux à conteneurs Juan Carlos I et de la *Isla Verde Interior* (terminal du groupe espagnol Acciona⁴). Cet état de fait associé à des prévisions de doublement du trafic conteneurisé d'ici 2025, a conduit l'APBA à s'engager dans le projet *Isla Verde Exterior*. 102 hectares de terre-pleins et 2040 m de quais nouveaux, gagnés sur la mer, sont dédiés au trafic conteneurisé et exploités depuis mai 2010 par la compagnie maritime coréenne Hanjin Shipping, sur un terminal prenant le nom de Total Terminal International Algeciras (TTI-A). Le port d'Algeciras devient ainsi multi-opérateurs après plus de 20 ans de règne de Maersk. Le terminal *Isla Verde Exterior* devrait permettre une nouvelle croissance rapide du trafic conteneurisé du port grâce à une capacité supplémentaire de 1,2 MEVP. Le second grand projet de l'APBA est le développement des installations portuaires de Campamento au Nord-est de la baie : 74 ha de terre-pleins nouveaux et des quais de 15,5 à 18,5 m de profondeur. Ces installations sont dédiées au renforcement de l'activité maritime industrielle comme la construction d'un terminal de GNL off-shore pour Exxon-Mobil en 2006.

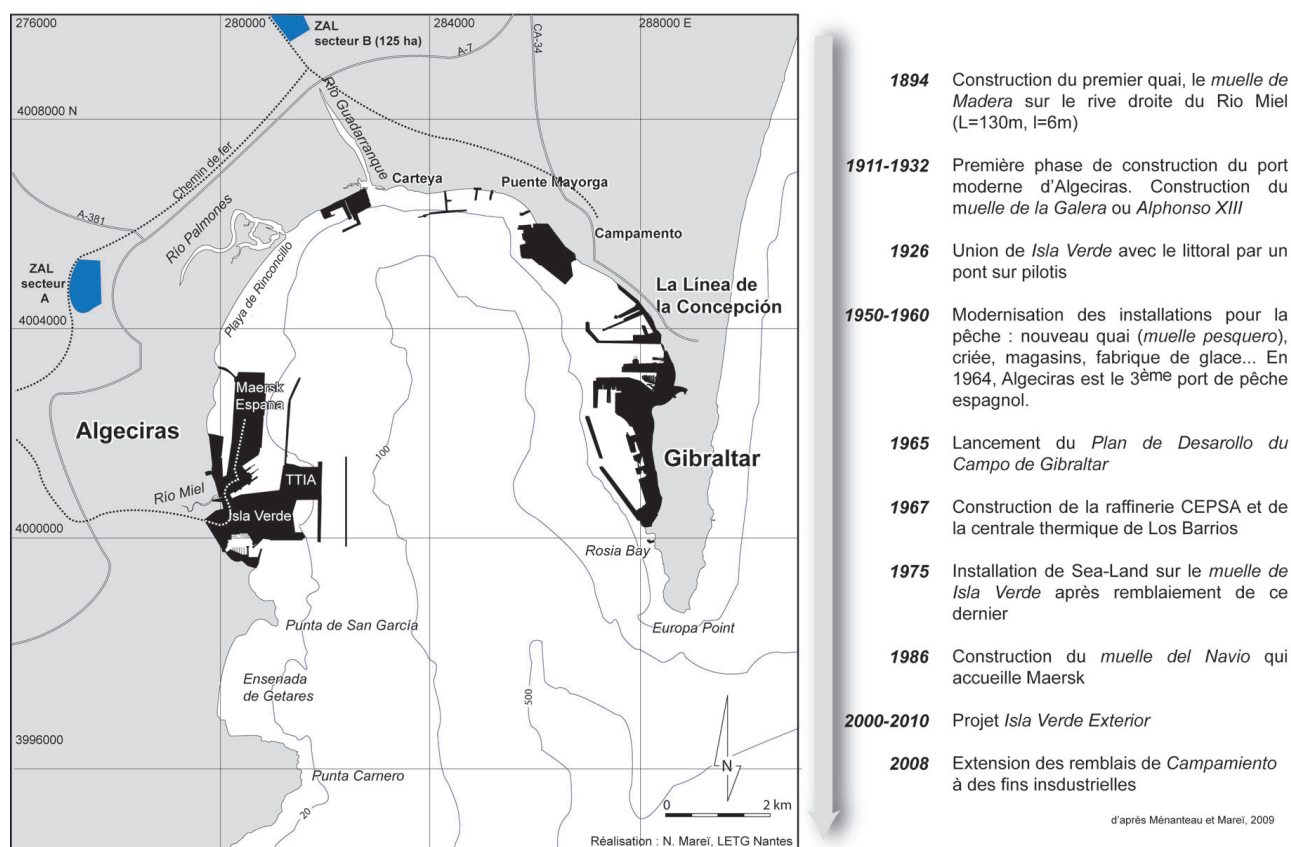


Figure II.29 – Les infrastructures portuaires de la baie d'Algeciras en 2010 : 610 hectares de remblais gagnés sur la mer en un siècle.

Le succès du port d'Algeciras se traduit également spatialement par l'étalement des remblais portuaires sur la mer afin de supporter, en particulier, la hausse de l'activité conteneurisée, activité réputée pour sa consommation d'espace relative au stockage des boîtes (cf. fig. II.29 et II.30 et annexe D.1).

4. Terminal qui a cependant souffert de la crise et cessé de fonctionner depuis 2009. Ce terminal offrant de faibles profondeurs est aujourd'hui en reconversion.

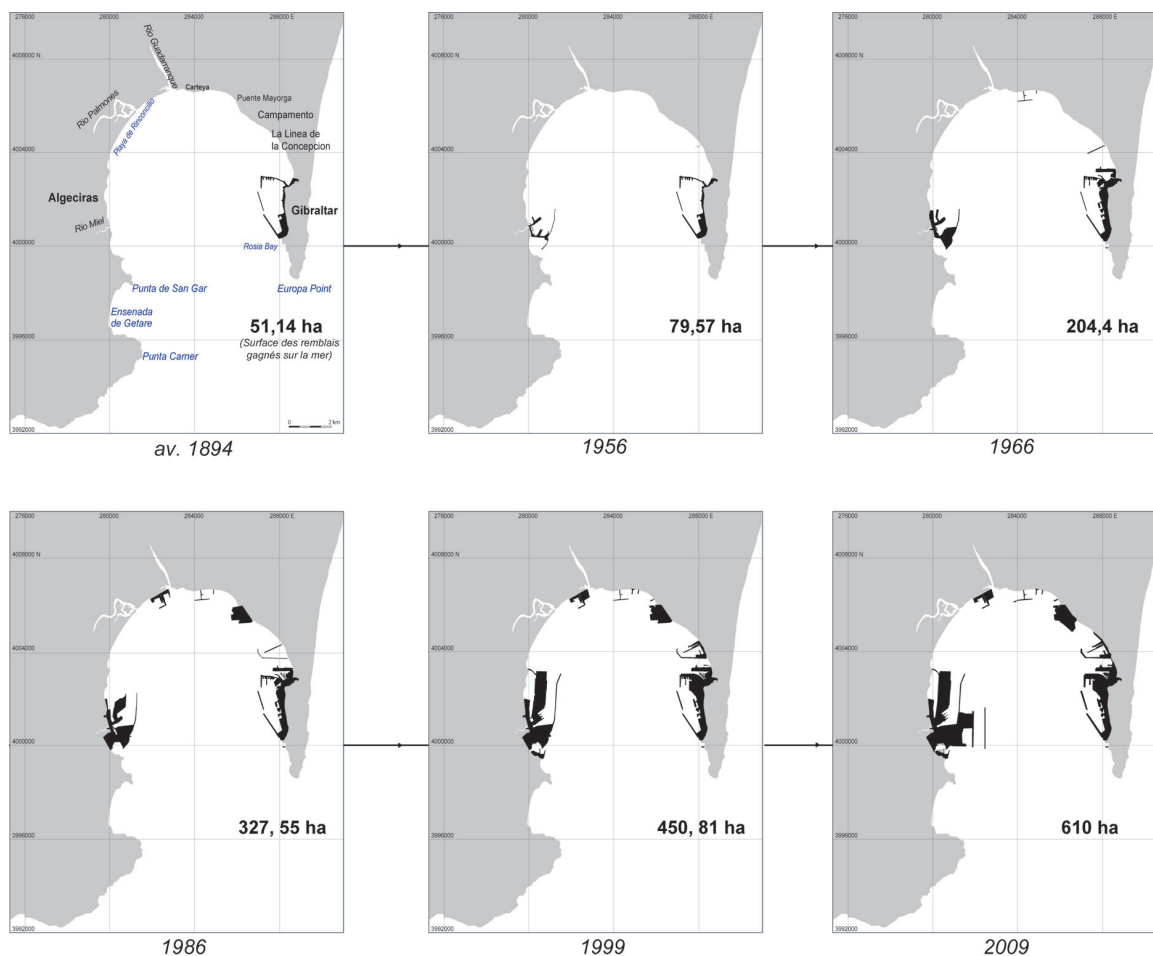


Figure II.30 – Évolution multi-temporelle des remblais portuaires dans la baie d'Algeciras (1900-2009).
Réalisation : N. Mareï.

6.3 De Tanger-Ville à Tanger-Med : les appétits nouveaux

Plus de quatre millions de tonnes de marchandises et seulement 25 899 EVP ont transité par Tanger en 2006. Malgré sa position stratégique sur le détroit, le port est doté d'installations portuaires vieillissantes et il est ankylosé par des problèmes de congestion, liés en particulier à des temps de transit trop long. Après des tergiversations entre une extension atlantique du port de Tanger et un projet méditerranéen, en 2001, le Maroc s'est engagé dans la construction, à 40 km à l'est de la ville de Tanger, en plein détroit, d'un port *ex-nihilo* sur le site du barrage de l'Oued Rmel. Tous les terminaux de ce nouveau port en eaux profondes sont gagnés sur la mer (cf. fig. II.31 et II.32 et annexe D.3). Le projet Tanger-Med I dont l'objectif à l'origine était la création d'une plate-forme d'éclatement des conteneurs prend une nouvelle tournure avec l'ambition du développement d'un grand port industriel. De trois terminaux à conteneurs, le projet passe à deux : le terminal (TCI) de 40 ha et 800 m de linéaire de quai attribués en novembre 2004 à un partenariat entre AP Möller et la société marocaine Akwa, est en service depuis juillet 2007 ; un second (TCII) ayant les mêmes caractéristiques a été concédé à un consortium formé par CMA CGM (40 % depuis le rachat de la COMANAV), Eurogate (40 %), MSC (20 %), est en service depuis novembre 2008. Le troisième terminal de 20 ha et 500 m de quai est finalement dédié aux car-carriers. L'installation de l'usine Renault dans la zone franche industrielle a

précipité ce changement puisqu'elle dispose de 13 ha sur ce nouveau terminal. Le reste sera exploité par l'agence spéciale Tanger-Med (TMSA). Pour la première année de pleine exploitation (juillet 2007-juillet 2008), l'activité conteneurs de Tanger-Med I a atteint 920 708 EVP, puis 1,2 M EVP en 2009 et 2 M en 2010 selon TMSA.

Le marché du vrac a également sa place à Tanger-Med I : un terminal à hydrocarbures (16 m de tirant d'eau) permettra de placer le port sur une des activités concurrentielles du détroit, le soutage des navires en escale, mais aussi l'import de produits raffinés car la région du Rif est très déficitaire à cet égard ; enfin un terminal polyvalent est conçu pour le traitement des céréales et du charbon. A tout ceci s'ajoute le nouveau port roulier et passagers offrant 9 postes à quai et des tirants d'eau de 9 à 12 mètres (seule activité que TMSA ne concède pas). Il faut noter que la liaison Algeciras Tanger-Med permet un gain de distance en nord-sud et donc une rotation plus grande des navires. Le port fonctionne depuis l'été 2010.

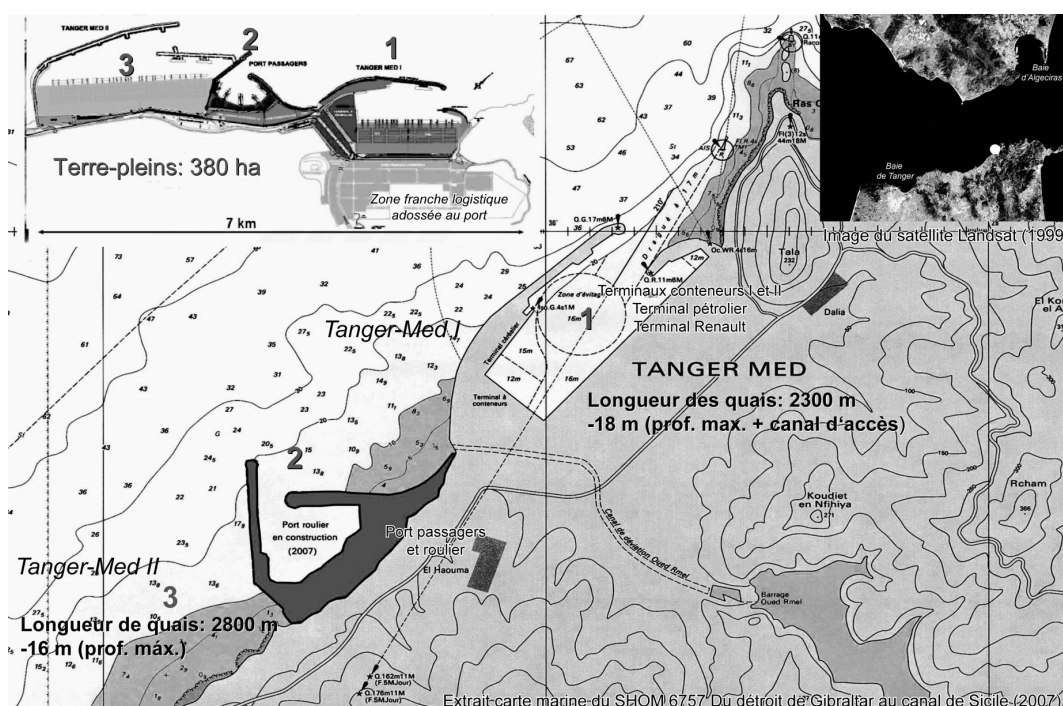


Figure II.31 – Tanger-Med : localisation et infrastructures. Réalisation : N. Mareï.

L'objectif des responsables marocains est d'insérer ce projet dans une perspective d'aménagement du territoire en utilisant le port de Tanger-Med comme levier de rééquilibrage et de développement économique. En effet, la région Tanger-Tétouan, pôle en terme démographique (2,3 M hab.), est confrontée à beaucoup de problèmes : manque d'infrastructures, sous-équipement, chômage, économie parallèle, exode rural aigu, croissance urbaine non maîtrisée ; le tout dans un cadre environnemental à la fois riche, diversifié et fragile. Un port de transbordement induit en général une valeur ajoutée locale limitée, emploie une faible main-d'œuvre et peut être très vulnérable en cas de forte concurrence. Ainsi, l'objectif du projet Tanger-Med est d'aller au-delà notamment grâce à la création de zones d'activités intégrées et de zones franches logistique, commerciale et industrielle comme celle de Melloussa (600 ha), orientée vers les activités d'exportation et qui accueille Renault sur 300 ha en 2012. Comme sur la rive espagnole, la logistique péri-portuaire et la modernité des infrastructures de transport sont le nerf de la guerre. Des travaux colossaux de creusement du pré-Rif sont alors entrepris et permettent

la percée d'autoroutes vers Casablanca d'un côté et Tétouan de l'autre. Également le rail arrivera jusqu'au port et sera connecté au réseau national.

Alors que Tanger-Med I n'est pas encore achevé, les travaux de Tanger-Med II ont commencé fin 2008. Le projet prévoit 2 800 mètres de quai à 16 mètres de tirant d'eau avec un terminal dédié et un *commun user*. Initialement prévu en 2020, le démarrage est désormais espéré pour 2014. Le processus de concession aurait intéressé les plus grands opérateurs mondiaux. Finalement, le TC III est concédé comme le premier à Maersk (Danemark), AP Möller (Pays-Bas) et la société marocaine Akwa et le TC IV a été attribué à un groupe formé par PSA (Port of Singapour Authority) et les marocains de Marsa Maroc et SNI. Tanger-Med sera directement en concurrence avec le port de Casablanca dont il devrait accaparer 30% du trafic conteneurisé. Enfin, le port de Tanger-Ville, doit se reconvertir vers les activités de croisière et de plaisance après le transfert de son trafic passagers et de marchandises vers le port de Tanger-Med.

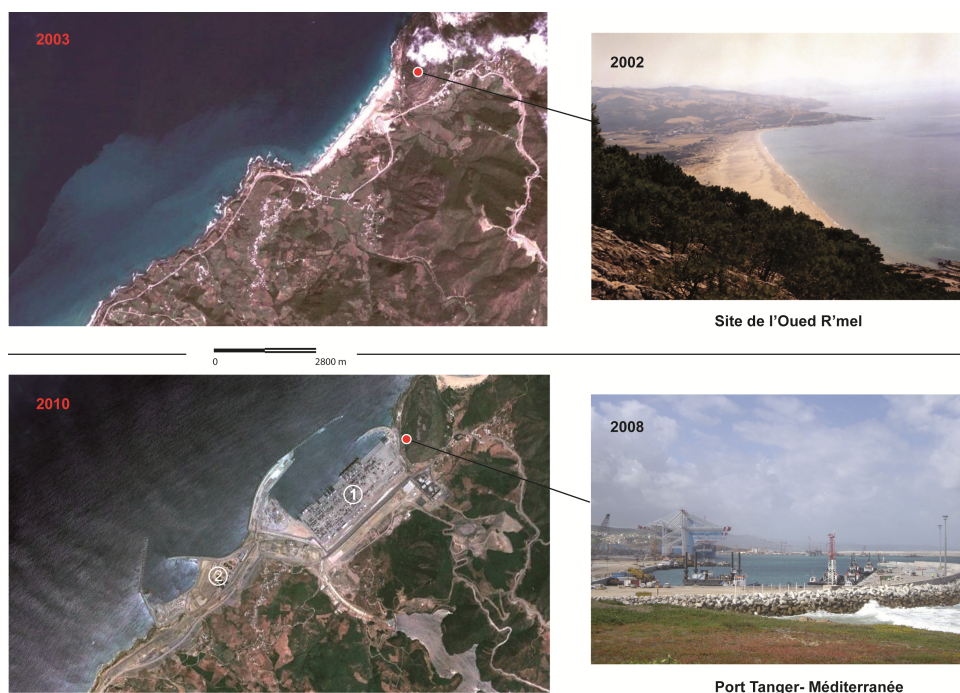


Figure II.32 – Évolution diachronique du port de Tanger-Med. Réalisation N. Mareï d'après image satellite google earth ; 2002 photo TMSA ; 2008 photo N. Mareï.

6.4 État des lieux des grandes lignes est-ouest qui font escale dans le détroit

Actuellement, sur le détroit de Gibraltar, le trafic conteneurisé est orchestré par trois des dix plus importants opérateurs mondiaux. Hanjin Shipping est venu bouleverser la situation monopolistique de Maersk à Algeciras et ainsi confirmer une implantation en Méditerranée et un rôle de plus en plus prépondérant sur le grand ring est-ouest. CMA-CGM a conforté son rôle en Méditerranée occidentale, et en particulier au Maroc en rachetant l'armement national CoMaNav en 2007. Maersk, opérateur historique du détroit, tisse une toile bi voire tricéphale sur ce dernier. Il joue du binôme Tanger-Med / Algeciras et pose quelques boîtes au port de Malaga.

	Maersk	CMA-CGM	Hanjin	Totaux
Nombre total de lignes dans le réseau (hors <i>feeders</i>)	171	102	108	381
Nombre de lignes passant par le détroit	49	37	27	113
Nombre de lignes avec escale dans un port du détroit	22	14	11	47
Part des lignes s'arrêtant dans le détroit dans le nombre de lignes y passant	45 %	38 %	41%	–
Part des lignes s'arrêtant dans le détroit dans le total	13%	14 %	10%	–
Part des lignes passant dans le détroit dans le total	29%	36%	25 %	–

Tableau II.13 – Comparaison des réseaux conteneurisés (*feeders* non compris) de Maersk, CMA-CGM, et Hanjin en 2011. Sources : maersk line.com, hanjin.com et cma-cgm.fr.

Le tableau II.13 permet de donner un aperçu du réseau est-ouest des trois opérateurs présents sur le détroit en 2011 et donc de l'organisation des lignes intercontinentales desservant à la fois les marchés chargeurs, leurs zones de consommation principales et des port-pivots comme ceux du détroit de Gibraltar. Depuis 2010, Hanjin Shipping déploie un réseau essentiellement est-ouest faisant escale au port d'Algeciras alors que les deux autres opérateurs jonglent avec un binôme Algeciras / Tanger-Med pour organiser leurs lignes, mais pas tout à fait de la même manière (fig. II.33, II.34 et II.35). Si Algeciras est un *hub* incontestable de Maersk permettant l'organisation d'un réseau secondaire puissant, le port n'endosse pas ce rôle pour l'opérateur français qui en fait une utilisation ponctuelle. Quant à Hanjin Shipping, il déploie son réseau avec une activité *feeder* très mince, en témoignent les lignes *feeders* méditerranéennes proposées à partir de Port-Saïd et Algeciras, ainsi que l'organisation de ses lignes asiatiques qui correspondent plus à un cabotage plus ou moins long (jusqu' à l'Australie par exemple) qu'à un système en *hub and spokes*. Il apparaît alors que pour l'opérateur sud-coréen, Algeciras est utilisé plus comme un port d'interchange entre ses onze lignes intercontinentales s'arrêtant dans le détroit que comme la tête de pont d'un réseau secondaire.

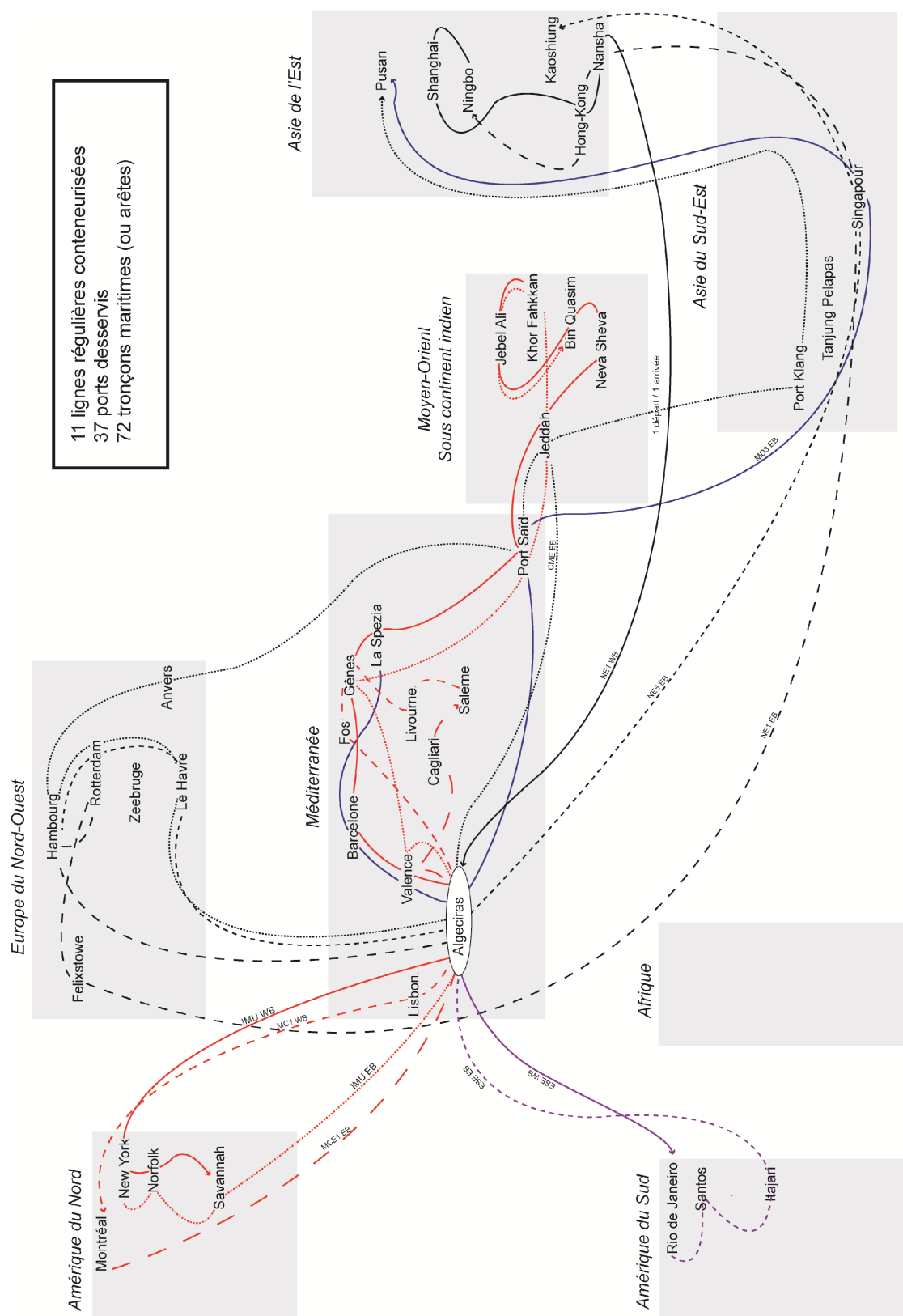
Maersk reste le plus important pourvoyeur d'escales dans le détroit avec 22 lignes (*feeders* non compris) s'y arrêtant dont treize desservent le port d'Algeciras, sept utilisent le binôme et deux s'arrêtent uniquement à Tanger-Med⁵.

Sur les quatorze lignes de CMA-CGM faisant escale dans le détroit, huit utilisent le terminal dédié du port de Tanger-Med, cinq utilisent le terminal Maersk du port d'Algeciras témoignant d'une tendance à un usage commun du terminal et une seule offre une organisation sur le binôme hispano-marocain⁶.

5. Ce schéma a changé depuis 2012. Par exemple, le nombre de lignes utilisant le binôme Algeciras-Tanger-Med est passé à 15 dont 13 lignes desservent l'Afrique.

6. Comme pour Maersk, ce schéma a déjà changé depuis le décompte effectué en mars 2011, mais les tendances restent les mêmes.

La stratégie globale de Maersk est visible sur le graphe représentant son réseau est-ouest avec escale dans le détroit (fig. II.35) puisque c'est le seul opérateur à proposer des lignes principales vers les cinq continents de la planète, réseau qui peut être qualifié de véritable réseau en étoile.



11 lignes régulières conteneurisées
37 ports desservis
72 tronçons maritimes (ou arêtes)

Figure II.33 – Hanjin Shipping. Réseau principal faisant escale à Alger en 2011. Réalisation N. Mareï, mars 2011

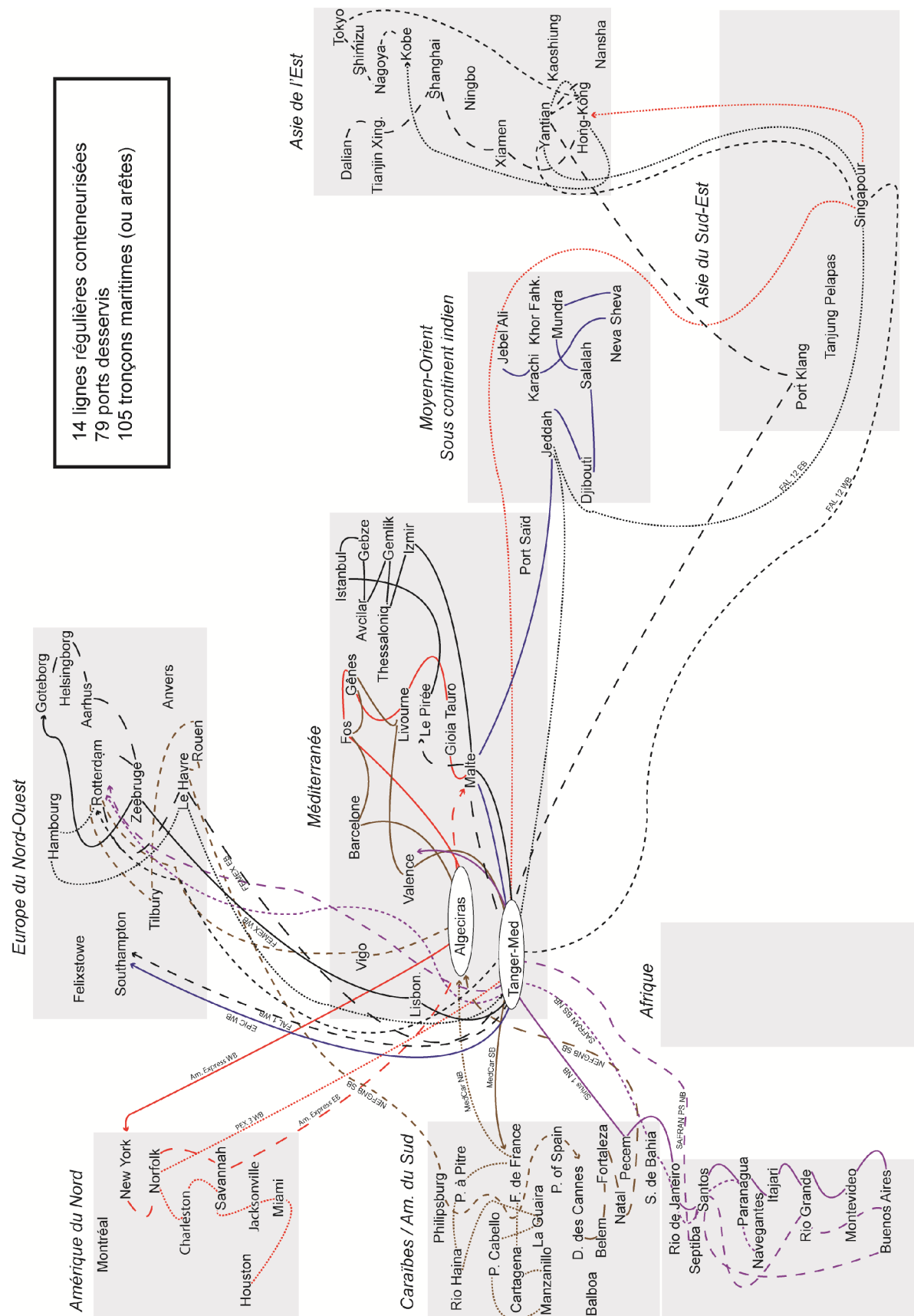


Figure II.34 – CMA-CGM. Réseau principal faisant escale dans les ports du détroit en 2011. Réalisation N. Marei, mars 2011

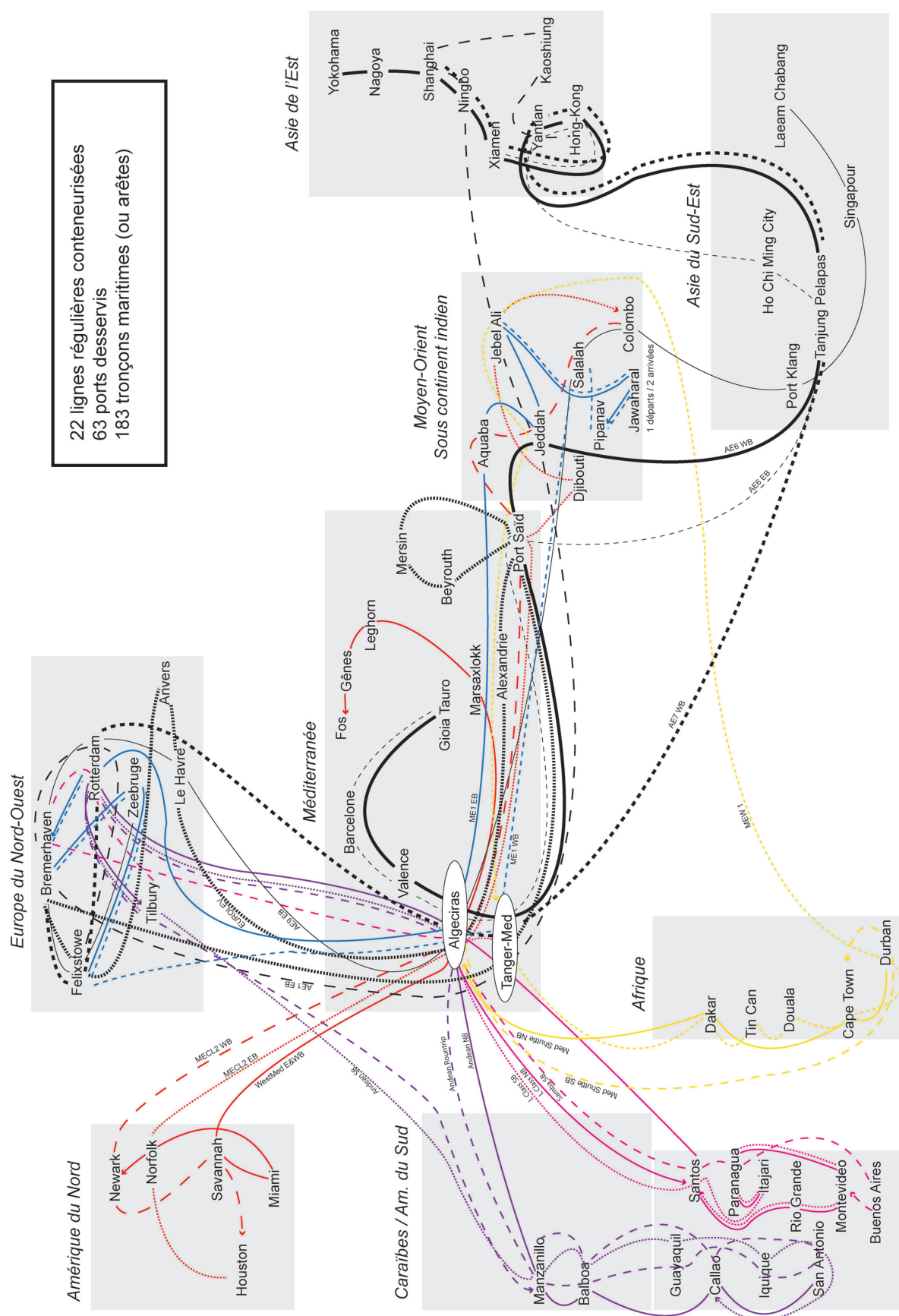


Figure II.35 – Maersk. Réseau principal faisant escale dans les ports du détroit en 2011. Réalisation N. Marei, mars 2011

6.5 Gibraltar, station de service de la mondialisation

Le détroit de Gibraltar aux croisées des routes entre Europe et Asie, et Méditerranée et Amérique est idéalement placé pour devenir une zone incontournable pour l'approvisionnement des navires. D'une manière générale, de nombreux ports proposent ce genre de services aux navires qui s'y amarrent. Mais le soutage ou *bunkering* en fuel (IFO), gas-oil (MGO) et huile marine (MDO), à gros volumes n'est possible que dans une poignée de zones présentant une situation géographique à proximité des grandes routes maritimes, des installations nécessaires d'accueil des navires et de stockages des combustibles, un coût compétitif et des services aux navires complémentaires comme la réparation navale et l'approvisionnement en eaux et en vivres (Castillo Manzano, 2001). 7,96 Mt de soutes ont été livrées en 2007 par les ports du détroit dont 4,3 par l'enclave britannique ; 3,1 par l'APBA dont la moitié est destinée aux navires de Maersk qui fréquentent le terminal Juan Carlos I, 560 000 tonnes par Ceuta, et les capacités de soutage de Tanger-Med sont à venir. Ces chiffres restent cependant modestes comparés aux grandes stations de soutage que sont Singapour (32 Mt en 2007), Fujairah dans le golfe Persique (16 Mt) et Rotterdam (13,6 Mt)⁷ mais l'activité a connu un essor considérable puisqu'en 1990 seulement 800 000 tonnes de soutes étaient livrées par les ports du détroit (*cf.* tab. II.14 et II.15).

Dans la baie d'Algeciras les opérations sont réalisées, sans contraintes de tirant d'eau, soit à quai soit par une flotte locale de petits tankers. Ces derniers sont approvisionnés soit par la raffinerie Cepsa ou la compagnie pétrolière espagnole Repsol, soit pour ceux mouillant dans les eaux de Gibraltar par des pétroliers de stockage de 100 000 tpl double coque appelées *gasolinera flotante*⁸ ou par les réservoirs loués à la Navy. Quatre compagnies travaillent dans les eaux de Gibraltar où le marché est exempté d'impôt :

- **Vemaol** vend 38,55% du total. Les sept petits pétroliers de cette compagnie grecque d'une capacité de 4000 à 5500 m³ ainsi que le super tanker *Vemabaltic*, construit en 1986 et battant pavillon maltais, sont ravitaillés par du combustible provenant de la mer Baltique.
- **Cepsa** (Gibraltar) Ltd s'octroie 30,82% du total. Ses six pétroliers d'une capacité de 2000 à 4000 m³ sont ravitaillés par la raffinerie Cepsa de San Roque.
- **Aegean Bunkering** (Gibraltar) Ltd pour 27,14%. Cette compagnie grecque utilise le *Leader*, navire de 100 00 tpl construit en 1985 et battant pavillon panaméen ainsi que trois petits tankers d'une capacité de 3000 à 4500 m³.
- **Bunkers** (Gibraltar). Cette compagnie gibraltarienne chargent 3,49% des soutes fournies par l'enclave grâce à un petit pétrolier et un super tanker de 100 000 tpl l'*Europe Venture* construit en 1985, battant pavillon gibraltarien et ayant un propriétaire chinois (Parakou Shipping Hong Kong- China).

Les associations de protection de l'environnement contestent fortement cette activité au nom des risques qu'elle représente pour le milieu fragile du détroit de Gibraltar et organisent des campagnes pour dénoncer une baie d'Algeciras devenue "*una gasolinera entre el Atlantico et el Mediterraneo*" (Ecologistas en accion). De plus, ils accusent Gibraltar de développer cette activité dans des eaux

7. "Gibraltar, station-service méditerranéenne de la flotte de commerce mondiale" par ISEMAR, Le Marin, 6 juin 2008.

8. Station de service flottante.

que ne lui reconnaît pas le traité d'Utrecht. Plusieurs incidents ont déjà provoqué des rejets dans la baie. Les autorités et les acteurs de la filière sont contraints d'être vigilants car il peut s'agir d'un point de dissension entre les deux voisins, même si les Espagnols fournissent la moitié des besoins en hydrocarbures de l'enclave. Des projets d'extension de cette activité existent mais buttent sur la congestion des eaux dans la baie. Déjà l'autre côté du rocher, côté mer d'Alboran, est utilisé par Gibraltar comme mouillage d'attente de soutage (en plus de celui à ordre). Ainsi, grâce à une politique active de réduction des prix et de mise à disposition de produits et services de haute qualité, le triangle portuaire Algeciras-Gibraltar-Ceuta est devenu l'une des stations de service incontournables de la route maritime est-ouest.

Années	Millions de tonnes
1986	617
1990	795
1995	1 101
1998	1241
1999	2034
2007	3100

Tableau II.14 – Soutage APBA (milliers de tonnes). Sources : Castillo Manzano 2001, APBA.

La baie d'Algeciras a également les capacités pour devenir un grand complexe industriel de réparation navale. Tous types de réparations des navires peuvent être effectués à Gibraltar, soit à l'arsenal militaire soit dans les chantiers privés (SHOM, 2002). À Algeciras, il existe également une darse de réparation navale et cette fonction est amenée à se développer sur les installations portuaires de Campamento.

Enfin, dès 1984, le *Merchant Shipping Act* autorise la libre immatriculation pour les résidents du Commonwealth dans n'importe laquelle des colonies et dépendances anglaises. Dès lors les registres de l'île de Man, de Gibraltar et de Hong Kong sont assimilables à des pavillons bis britanniques. 312 navires sont enregistrés sous pavillon gibraltarien en 2010 soit une capacité de 2,3 M tjb⁹ (cf. fig. II.36). La taille moyenne des navires enregistrés est de 6400 tjb faisant de Gibraltar un marché de niche pour l'immatriculation de petits navires, avec une flotte composée de pétroliers, de navires *feeders* pour la conteneurisation et de vraquiers. Sur les 312 navires, 136 sont utilisés sous le régime d'affrètement coque nue c'est-à-dire mise à disposition d'un navire sans armement, ni équipement. Le fonctionnement du pavillon gibraltarien est proche de celui du registre international français (RIF) mais avec des législations encore plus permissives en termes d'embauche des marins et de fiscalité. Si ce pavillon est reconnu par l'UE comme un registre communautaire, la fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) le classe dans la catégorie des pavillons de complaisance.

9. Gibraltar Maritime Administration, Annual report 2009/2010 (www.gibmaritime.com/modules/downloadFile.php?fileID=265).

Ports	1995	2007
Espagne		
Algeciras	1101	3100
Ceuta	520	560
Valence	139	-
Tarragone	115	-
Barcelone	286	-
Italie		
Gênes	900	1300
Augusta	250	-
Puerto Marghera	200	-
France		
Lavera	132	-
Fos-sur-Mer	735	1500
Gibraltar	1200	4300
La Valette (Malte)	n.c.	3000
Le Pirée (Grèce)	800	4000
Port Saïd (Egypte)	145	-
Dubaï	148	-
À titre comparatif		
Singapour	12000	32000
Rotterdam	8000	13600

Tableau II.15 – Soutage dans les principaux ports méditerranéens (Milliers de tonnes de soutes).
Sources : Castillo Manzano 2001, ISEMAR et Le Marin 6 juin 2008.

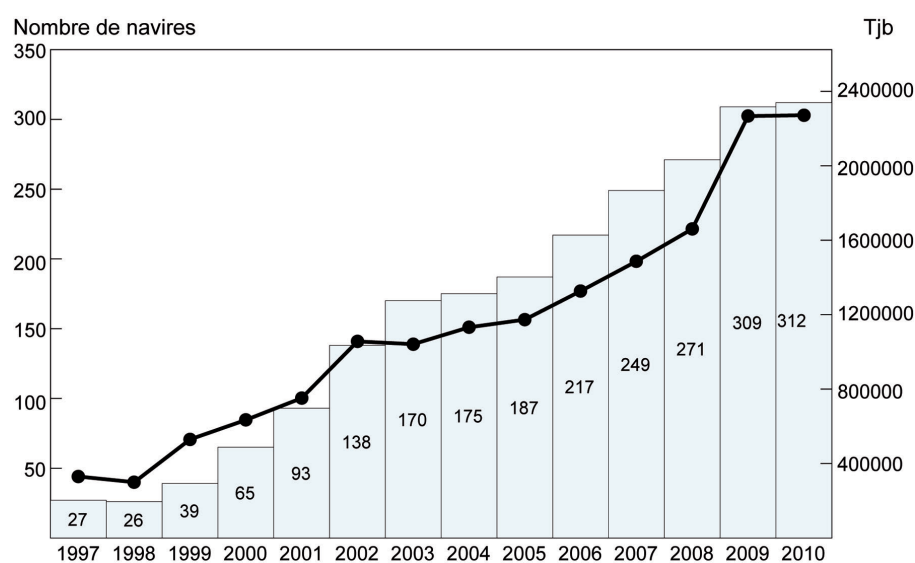


Figure II.36 – Évolution du nombre de navires enregistrés à Gibraltar (1997-2010). Source : Gibraltar Maritime Administration, Annual report 2009/2010. Réalisation N. Mareï



(a)



(b)



(c)



(d)

Photo II.4 – La baie d'Algeciras, station de service de la route maritime est-ouest. (a) et (b) ferries du détroit en réparation à Gibraltar, (c) méthanier au soutage et (d) vraquiers au soutage. Photos de N. Mareï, avril 2008.

6.6 Algeciras et Tanger-Med, deux modèles de développement par l'infrastructure portuaire

Les logiques qui ont conduit aux constructions des ports d'Algeciras et de Tanger-Med ne sont pas tout à fait semblables même si dans un cas comme dans l'autre, l'élan est donné par l'État pour impulser le développement. Si le résultat paraît, pour le moment, de même teneur, les logiques suivies sont pourtant différentes.

Algeciras, avec la création de la ZIP, est un exemple de développement économique *ex nihilo* entrant dans la catégorie des pôles de croissance de François Perroux, avec un investissement dans l'industrie lourde afin d'apporter une diversité économique au sein d'un espace ancré dans les activités primaires. Au départ, le port n'est pas construit dans une logique logistique qui lui permettrait une insertion dans les grands échanges intercontinentaux et c'est là une de ses différences fondamentales avec Tanger-Med, et une similitude déjà relevée avec des ports comme Fos et Tarente qui ont bénéficié du mouvement des ZIP dans les années 1960-1970.

Les grandes profondeurs offertes par une baie bien abritée et les surfaces disponibles avec la possibilité de projeter des quais et terre-pleins en mer ont donc d'abord servi à l'industrialisation. Ce n'est que dans un second temps que cette situation a attiré les ténors de la conteneurisation.

Le nouveau port marocain est quant à lui construit d'emblée pour s'insérer dans une logique globale, multi-opérateurs et donc de connexions aux grands flux est-ouest. Le problème du sous-développement et le souhait de rattrapage économique sont palliés par l'appel à l'investissement étranger et la mise en place d'une industrie de main-d'œuvre à vocation exportatrice comme l'assemblage automobile. L'objectif paraît alors à terme de créer une zone atelier. L'ambition est donc de jouer sur les stratégies internationales de division du travail en lien avec une rationalisation et une segmentation spatiale de la production, en offrant des avantages comparatifs. La tendance vise donc à faire du port et d'un large périmètre péri-portuaire, appelé zone spéciale de développement (ZSD), une zone attractive pour la mise en place d'une économie logistique qui animerait un tissu d'activités indirectes liées à l'assemblage, le conditionnement et le stockage des marchandises diverses transitant par la zone. Ces objectifs clairement revendiqués par TMSA sont d'ailleurs aujourd'hui partiellement retrouvés à Algeciras avec la mise en place de la ZAL, et deviennent une philosophie générale de développement des *hubs*. Ce modèle de développement est en quelque sorte importée de celui des ZES asiatiques et des cités portuaires comme Hong-Kong ou Singapour qui ont accru leur rôle commercial stratégique en se dotant de régimes douaniers spéciaux pour le traitement et le transbordement des produits d'exportation.

Le *hub*, qui au départ est un simple lieu de triage et de transfert de boîtes, trouve alors dans l'économie de la logistique les moyens de se développer. Au chapitre 5, la question du détroit de Gibraltar comme lieu choisi ou lieu qui s'impose à la mondialisation s'est posée, en relevant la situation idéale sur le ring est-ouest et la logique de réseau dont les ports de pertuis bénéficient. L'ensemble de ce système, qui profite aux ténors de la conteneurisation, entre en résonance avec un autre type de stratégie réticulaire à l'échelle mondiale, celle de la division ou décomposition internationale des processus de production (DIPP) (Bost, 2007; Lassudrie-Duchêne, 1982). Cette tendance, apparue à partir des années 1970, consiste à implanter de façon optimale un petit nombre d'unités de production spécialisées selon les avantages comparatifs des différents pays. Cette segmentation technique et spatiale vise, à l'instar du fordisme, la rationalisation du processus de production mais la chaîne est ici disjointe, pensée à l'international. La localisation optimale varie en fonction des étapes du processus industriel. De même, la mise en concurrence ne s'exerce plus globalement, mais pour chaque étape. De telles recompositions ne peuvent se concevoir qu'au prix d'un affaïssement considérable des prix du transport, liés à des économies d'échelle (grâce au gigantisme naval, aux progrès de la conteneurisation, etc.), ainsi qu'à la baisse, parfois même la disparition des droits de douane. La localisation des unités de production à proximité de grands *hubs*, au sein de zones spécialisées, n'est alors pas anodine. Les grands ports conteneurisés asiatiques (chinois, taïwanais, malais, sud-coréens) ont été les premiers concernés par le phénomène, le *hub* satellisant alors un ensemble d'activités indirectes, liées à l'assemblage, le conditionnement et le stockage des marchandises mises en boîte. Ainsi, se trouvent associées nouvelles formes d'organisation des firmes et efficacité portuaire (Guillaume, 2008).

La construction du port de Tanger-Med s'accompagne donc de la délimitation d'une zone spéciale de développement d'une surface de 550 km², englobant toutes les zones franches du projet comme la plate-forme industrielle qui accueille Renault mais aussi d'autres spécialistes du secteur automobile comme l'américain Delphi, le tunisien Coficab ou la multinationale japonaise Yakazi. Ces deux dernières, spécialisées dans les câblages automobiles, sont dans une perspective d'extension de leur activité puisqu'elles sont déjà installées au sein de la Tanger Free Zone (TFZ) depuis 1999 (*cf. enc.*

II.3). Manifestement, un pôle équipementiers et montage automobile émerge. Il donne le ton du projet Tanger-Med. L'industrie mondiale à fort taux de main-d'œuvre est le socle du projet.

La *Tanger Free Zone* (TFZ), créée en 1999, semble décoller depuis l'instauration d'un nouvel environnement portuaire et logistique apporté par Tanger-Med. Depuis 2009, elle est occupée à 80%. Le nombre de sociétés internationales présentes sur le site est passé de 179 en 2006 à 522 en 2011, avec 170 entreprises françaises.

La condition pour pouvoir s'installer dans la TFZ est de réexporter ses marchandises à 85%. Aujourd'hui, la TFZ représente 47 000 emplois directs. L'automobile y est fortement représentée par des sociétés comme Delphi, Yazaki, Coficab, Savoy Moulage Maroc, ou Sunviauto. Mais d'autres branches comme l'ingénierie informatique, le textile, la mécanique, l'aéronautique (DL aéronautique, Souriau, Safran) y sont développées.

Les atouts de cette zone franche, outre la proximité avec les marchés européens, sont les conditions fiscales avantageuses comme l'absence de contrôle des douanes et des changes, l'exonération totale de la TVA, l'exonération de la taxe urbaine pendant 15 ans, la possibilité de rapatrier sans taxe tous les dividendes et comme pour toute entreprise étrangère exportatrice s'installant au Maroc, un impôt sur les sociétés nul pendant 5 ans puis de 8,75% pendant 20 ans (contre 30% pour les autres sociétés au Maroc).

Encadré II.3 – La *Tanger Free Zone* : 12 ans d'existence, près de 50 000 emplois. Sources : econostrum.info (site sur l'actualité économique en Méditerranée), tangerfreezone.com, cri.ma (centre régional d'investissement de la province Tanger-Tétouan)

La ZSD est dotée d'un schéma d'aménagement élaboré en concertation entre TMSA, la direction de l'aménagement et de l'urbanisme et les autorités locales et nationales. TMSA est présenté comme l'interlocuteur unique impliqué au niveau de l'ensemble du projet. L'agence spéciale Tanger Méditerranée est donc l'autorité portuaire, l'autorité de gestion des zones franches et l'organisme chargé de l'aménagement du territoire. Les fonctions de TMSA ont été fixées par le décret-loi n°2-02-644 du 10 septembre 2002 portant création de la zone spéciale de développement et par la convention conclue avec l'État le 17 février 2003.

Pour attirer les investisseurs dans le Nord du Maroc, les autorités misent donc sur les zones franches à l'exportation. Dans la région, 2 000 hectares sur les 5 000 hectares de réserves foncières à aménager seront déclarés zone franche (*cf.* fig. X). Six pôles émergent¹⁰ :

- **La Tanger Free Zone** qui occupe déjà 500 ha.
- **La zone franche logistique** de Tanger-Med d'une capacité de 250 ha, opérationnelle depuis décembre 2008 et consacrée aux activités logistiques au contact direct du port : groupage, dégroupage, redistribution et approvisionnement à l'échelle des flux intercontinentaux. Le tout proposé avec des mesures incitatives d'un point de vue fiscal du même type que celle de la TFZ. Elle permet donc d'accompagner l'activité de transbordement de la plate-forme portuaire. Une première phase de 130 ha est gérée par Medhub (filiale de TMSA) et a attiré le japonais Makita, fabricant d'outils électroportatifs professionnels, qui y installe un centre de distribution à l'export d'une superficie de 3300 m². Déjà en 2008, CILSA société de la zone logistique du port de Barcelone s'y est implantée sur 5 ha.

10. Econostrum, l'actualité économique en Méditerranée (<http://www.econostrum.info/Tanger-mise-sur-ses-zones-franches-pour-attirer-les-investissements.a2985.html>) et Centre Régional d'investissement Tanger-Tétouan (<http://www.investangier.com/index.php?menuid=22>).

- **Le port sec de Ksar Sghir** est pensé dans la même logique mais plutôt à destination des opérateurs nationaux des secteurs de l'import-export et du transport international routier (TIR).
- **La zone franche industrielle Melloussa 1 et 2** (610 ha et 200 ha). Sur ce site les travaux de *Tanger Automotive City* sur 300 hectares ont démarré en vue d'accueillir les fournisseurs de Renault Tanger-Med. Située à quelques encablures de l'usine Renault, cette zone marque la volonté de faire émerger un pôle assemblage automobile dans la région. Le site de Melloussa se situe dans le périmètre de la commune rurale de Jouamaa, à 15 kilomètres au Sud-est de la ville de Tanger et s'étend sur une superficie de 1050 hectares. L'idée est de faire de Melloussa un nouveau pôle urbain afin d'accueillir les ouvriers du secteur automobile.
- **La zone franche commerciale de Fnideq** (200 ha). Cette zone fonctionnera comme un grand centre commercial *duty free* en lien avec des sociétés de la TFZ et à destination des voyageurs amenés par le redéploiement touristique de la zone Fnideq-M'Diq (nouvelles stations balnéaires).
- **Le pôle offshoring de Tétouan**. Ce projet, lancé en 2010 et conçu en plusieurs phases jusqu'à 2019, semble être un pôle plus administratif et tertiaire. L'objectif est d'y attirer des centres d'appel, mais aussi des spécialistes des processus administratifs et de l'informatique.

Chacune de ces zones renvoie à des objectifs économiques bien différents (Bost, 2007). Les zones franches commerciales, comme la *Tanger Free Zone*, permettent à des sociétés internationales de stocker, d'assembler, d'emballer, *etc.*, sans taxes, ni droits de douane, des marchandises (déjà usinées) dans l'attente de leur exportation ou de leur vente sur le marché national. Les zones franches logistiques, comme *Medhub*, jouent un rôle similaire mais leur vocation est exclusivement internationale. Des marchandises importées y arrivent et elles sont réexportées après une période de stockage. Ce sont de simples lieux de facilitation le long d'une chaîne logistique internationale. Enfin, les zones franches industrielles ou d'exportation, comme celle qui accueille Renault depuis février 2012, sont spécifiquement dédiées à la production manufacturière.

Au vue des entreprises attirées dans les zones franches du projet Tanger-Med, il semble que l'opération soit un succès commercial ; même si aujourd'hui c'est surtout la fonction de plate-forme d'éclatement, en renforcement de celle d'Algeciras, qui est visible. Du côté espagnol, le port est devenu un relais logistique qui a pris une envergure internationale au gré des croissances externes de Maersk (après le rachat de Sea-Land, Safmarine, et P&O Nedlloyd). Cependant, il ne s'est jamais vraiment rattaché à son *hinterland* sauf pour les trafics captifs de la ZIP. De plus, l'industrie lourde est venue écraser les activités traditionnelles pour devenir une véritable activité de substitution.

Le modèle espagnol montre donc la complexité à créer des liens entre infrastructures, territoires et développement. Les Marocains suivent plutôt le modèle des ZES qui ont soutenu le développement des grandes zones portuaires asiatiques. Le pari semble réussi d'un point de vue portuaire et commercial puisque les résultats des premières années de fonctionnement sont exemplaires et les zones franches déjà en fonctionnement ou qui le seront bientôt ne semblent pas être des coquilles vides. Tanger-Med est aujourd'hui associé aux grands noms de la conteneurisation et à des industriels français, japonais, espagnols, *etc.* Cependant les leviers soulevés d'un point de vue du développement territorial semblent trop dépendants de prises d'intérêts extérieurs. Même si l'ensemble du projet Tanger-Med n'est pas encore opérationnel, de manière assez symptomatique, le commerce extérieur marocain n'est

responsable à Tanger-Med que de 26 365 EVP¹¹ sur la première année d'exploitation, soit moins de 3% du trafic global du *hub*.

Les perspectives de développement de la région portuaire sont alors dans le renforcement de la fonction logistique afin d'offrir un meilleur ancrage à l'arrière-pays et espérer de réels effets induits en matière d'ouverture économique de la région. De chaque côté, le multimodalisme est la règle. Rail et autoroutes arrivent jusqu'au port. Les Espagnols doublent les autoroutes à la fois vers l'Est (Malaga, Barcelone) et vers l'Ouest (Séville). Le tronçon ferroviaire jusqu'à Madrid est amélioré et permet des échanges directs avec le port sec de Madrid puisque l'APBA participe à la société du port sec depuis 2007. Du côté marocain, des travaux de creusement du pré-Rif permettent la percée d'autoroutes vers Casablanca d'un côté et Tétouan de l'autre. Le rail arrivera aussi jusqu'au port et sera connecté au réseau national. Enfin, le développement des zones d'activités logistiques (ZAL) en position d'arrière-port - d'un côté la ZAL del Estrecho et de l'autre Medhub et le port sec de Ksar Sghir - marque la volonté de massifier les trafics (*cf.* tab. II.16).

Conclusion

D'un point de vue commercial, les ports du détroit sont un succès. Ils ont su attirer les grands opérateurs de la conteneurisation, se transformer en escales principales de la route maritime est-ouest, devenir des maillons indispensables d'un réseau secondaire complètement dépendant de leur bon fonctionnement, proposer des services de première nécessité pour les navires. Ils sont donc branchés à la mondialisation du transport maritime et dans l'ère actuelle d'accélération de cette mondialisation, ils semblent s'adapter et imposer leur présence. Du point de vue du développement territorial, le succès des modèles choisis – développement de rattrapage et appels aux investissements étrangers – est moins franc. L'implantation de ces activités en situation péri-portuaire modifie grandement l'organisation des territoires mais elle n'est pas un gage de changements majeurs dans les dynamiques socio-économiques en cours.

11. Tanger Med Port Authority Rapport Annuel 2008 (<http://www.tmsa.ma/?Id=48&lang=fr&mod=1&RefCat=9&nb.rows=1&btn.back=1&datatitle1=Rapport%20annuel&datatitle2=Rapport%20annuel>).

	Algeciras	Tanger-Med
		Conteneurs et divers
	- Terminal à conteneurs Maersk : 1800 m de longueur de quai et - 16 m de tirant d'eau, 69 ha de stockage. - Terminal à conteneurs Acciona : 675 m de quai, - 15 m de tirant d'eau, 18 ha de stockage. En reconversion. - TTI - A : 2550 m de linéaire de quai, -18,5 m de tirant d'eau, 122 ha de stockage.	- TC I : 2 x 800 m de quai et 2 x 80 ha de stockage, - 18 m de tirant d'eau. - TC II : 2800 m de quai à - 16 m. - TC III et IV : 2800 m de quai à - 16 m. - Un terminal car-carrier avec 500 m de linéaire de quai et une capacité de stockage de 1 M de véhicules. 13 ha sur les 20 concédés à Renault.
Infrastructures portuaires		<i>Ro-pax</i>
	9 postes <i>ro-ro</i> (Muelle de la Galera).	8 postes <i>ro-ro</i> à -12 et -9 m de tirant d'eau. 20 ha de stockage (pré embarcation et stockage des TIR).
		Vracs
	- Puerto de Acerinox et intercar et centrale thermique de Los Barrios - Sidérurgie et charbon (3 quais). - CEPSA Oil Terminal - 5 quais à 18-20 m de tirant d'eau - Hydrocarbures. - Campamento - Industrie maritime comme la construction de terminaux GNL OffShore.	- Terminal vrac et général cargo à -15 et -12 m. - Terminal pétrolier, produits raffinés et soutage à - 16 m.
Multi modalisme	- Voie ferrée Algeciras-Madrid. - Doublement des autoroutes. - Seul port Méditerranéen avec des lignes vers les 5 continents.	- Voie ferrée connectée au réseau national. - Autoroutes vers Casablanca et Tétouan. - Un pipeline de 3 km qui arrive au terminal pétrolier.
Développement de la logique péri portuaire	Zona de Actividad logística del Estrecho : la plus importante en Europe du Sud. 104 ha accessible par rail et route.	Tous les terre-pleins sont zones franches et les contrôles douaniers et phytosanitaires sont effectués à l'extérieur dans une seule zone dédiée au contrôle. ZAL adossée au port (Medhub) + Zone Franche Commerciale Tanger Free Zone Zone Franche Industrielle
Couverture des zones de fret intérieur	Participation dans la société du port sec de Madrid.	Port sec de Ksar Seghuir.

Tableau II.16 – Comparaison des environnements portuaires d'Algeciras et Tanger-Med.

CONCLUSION DE LA PARTIE II : DU MONDIAL AU LOCAL, UN ESPACE TIRAILLÉ

Par ses ports, le détroit de Gibraltar est un *”espace ”connecté” bougeant au rythme des innovations planétaires”* (Lombard *et al.*, 2006). L’analyse des ports du détroit met alors en lumière un espace où les enjeux territoriaux sont de la plus haute importance, à toutes les échelles de leur observation. Au niveau mondial d’abord, où les opérateurs se positionnent pour avoir les meilleures places du réseau. Au niveau national ensuite, où la création de *hubs* permet de concevoir des stratégies de développement et de faire de ces territoires des sites propices à l’investissement international. Au niveau régional enfin, où la brutalité des impacts doit être maîtrisée pour éviter d’en subir les externalités négatives.

L’espace étudié cherche une place au sein de cette dynamique multi-échelle qui laisse des marques bien visibles sur les territoires riverains. La position d’**intermédiation** en fait un nœud majeur des routes maritimes à destination ou en provenance d’Asie mais elle crée un **rapport distant au territoire**. La position de **centralité** au sein d’une vaste aire de marché, celle du bassin méditerranéen, est quant à elle insuffisamment exploitée. Elle est pourtant la seule à pouvoir créer un **rapport interne au territoire**. La situation de **passage obligé** au sein de l’océan global devient alors une position délicate où les enjeux du local, le développement des territoires, interfèrent avec ceux du global, l’insertion dans les réseaux (*cf.* fig. II.37).

Malgré cette connexion à la globalisation des échanges, les territoires frontaliers du détroit peinent à décoller en termes de développement, figés par des problèmes socio-économiques devenus presque structurels. L’espace méditerranéen dans son ensemble, à moindre degré le Nord, est dans cette situation bancale face à la mondialisation. Bien souvent les États, s’ils ont permis d’impulser un lieu en le désignant comme zone d’implantation prioritaire pour une nouvelle infrastructure, s’en sont ensuite très vite dénoués, laissant libre court au secteur privé. C’est le cas sur le détroit, à Algeciras, à Tanger-Med même si le projet est clairement présenté comme moyen de rééquilibrer le territoire national. Les processus sont en cours mais ils paraissent insuffisants pour créer du développement. Il faut aller plus loin, réfléchir en termes de gestion globale d’un espace transnational, transcontinental, d’un espace de contact maximal entre le Nord et le Sud. Réfléchir à la solidarité des rives du détroit, à une possibilité de co-développement et de développement durable qui pourrait servir d’exemple pour le reste de la Méditerranée. Du succès d’une telle stratégie, dépend l’équilibre général du détroit, se traduisant notamment par des relations détendues et fécondes entre ses deux rivages.

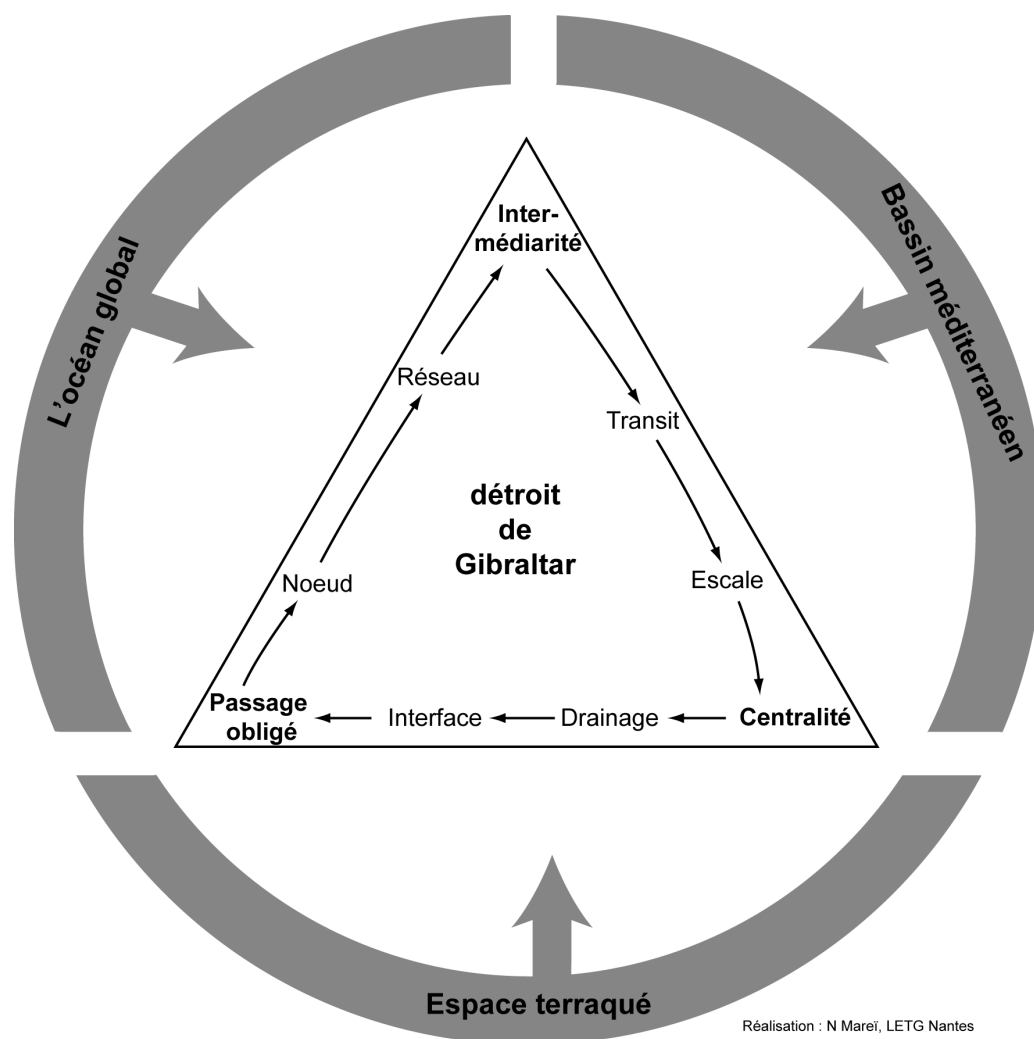


Figure II.37 – Bilan de la dynamique multi-échelle du détroit de Gibraltar.

Troisième partie

Traverser le détroit



© Sébastien Sindou

De gauche à droite et de haut en bas : Tanger ; Tarifa, château de Guzman El Bueno ; Tarifa ; Vue sur le port de Tanger ; Tanger, la casbah ; Tanger, la médina.

Photos prises en février 2009.

SOMMAIRE DE LA PARTIE III

Introduction de la partie III	189
Chapitre 7	Le détroit dans la logique de l'entre-deux terres 193
7.1	L'entre-deux : formes et descriptions 195
7.2	De la frontière à l'espace de contrôle 199
7.3	De la frontière à la région intégrée 205
Chapitre 8	D'une rive à l'autre, les réseaux qui ouvrent 209
8.1	Le passage et les moyens du passage 210
8.2	Les prestataires du passage 220
8.3	Les passagers du détroit de Gibraltar 232
Chapitre 9	Les frontières qui ferment 241
9.1	Des frontières et des flux 243
9.2	Les moyens du contrôle 252
Conclusion de la partie III	267

INTRODUCTION DE LA PARTIE III

En juillet 2007, *Libérer l'espace*, collectif d'artistes et acteurs socioculturels de la région bordelaise, organise un séjour de création et de découverte à Istanbul. Le choix de la destination est motivé en partie par des positions du président français Nicolas Sarkozy et de la chancelière allemande Angela Merkel invoquant que "La Turquie n'a pas sa place dans l'Europe". Le départ s'organise : quinze personnes, deux camions, sept frontières terrestres à traverser, d'autres langues et d'autres cultures à découvrir.

Le voyage aller dure cinq jours. Chaque passage de frontière est une étape importante. En quelques instants, l'environnement bascule, nouvelle langue, nouvelle monnaie, nouvelle architecture, nouvelle culture. La première frontière est la frontière franco-italienne. Celle-ci passe presque inaperçue. La seconde est la frontière italo-slovène. À l'époque la Slovénie qui a intégré l'UE en 2004 n'est pas encore membre de l'espace Schengen. Se présente alors le premier poste frontière du voyage, un passage sous condition.

Un douanier à l'air austère et parlant en slovène s'approche. Le bon déroulement du passage semble subordonné à son bon vouloir. Va-t-il nous autoriser à poursuivre ce trajet ? Non, pas tous. Il abandonne quelques instants le slovène au profit de l'anglais et demande à Marco, membre du collectif résidant en France mais de nationalité béninoise, de descendre du camion. Étant non européen, il a besoin d'un visa pour chaque pays hors de l'espace Schengen, visa qui ne peut être délivré à la frontière et qui nécessite des démarches administratives préalables. La procédure n'a pas pu s'effectuer en Italie. Il est obligé de faire demi-tour. Le voyage par la route s'achève là pour lui. Il rejoindra le groupe à Istanbul par avion grâce à un visa turc, obtenu à l'ambassade de Turquie en France. Il a réussi à contourner ces frontières, hermétiques, pour lui, perméables, pour les autres. Au moment de la séparation avec Marco la notion de frontière a pris tout son sens pour quelques jeunes Européens qui ont grandi dans une Europe sans véritables frontières.

N. Mareï, récit du voyage vers Istanbul du collectif *Libérer l'espace*.

Encadré III.1 – Prendre conscience de la frontière.

Aujourd'hui, traverser le détroit de Gibraltar, c'est traverser une frontière. Une frontière particulière puisque maritime mais une vraie frontière, avec des douaniers, des contrôles d'identité, des fouilles. Une frontière de celles qui ne sont plus familières aux Européens car une partie de ce continent est devenu un espace de libre circulation des hommes, l'espace Schengen, du nom du village luxembourgeois de Schengen, point frontalier entre l'Allemagne, le Luxembourg et la France, où a été signé l'accord entre les cinq premiers États concernés le 14 juin 1985.

Le détroit de Gibraltar en séparant l'Espagne, pays membre de Schengen, du Maroc, pays hors de cet espace, devient une extrémité méridionale de l'espace en question. Étudier le détroit dans sa dimension nord-sud conduit alors inévitablement à s'interroger sur la notion de frontière dans une Union européenne aux limites changeantes depuis sa création.

L'histoire a fait de la frontière un objet mouvant et, de ce fait, elle devient un objet géographique complexe. Pendant le XX^e siècle, avec la construction des États-nations, la frontière acquiert sa signification politique contemporaine. Mais le concept est aussi vite ébranlé avec la multiplication des zones de libre échange, zones qui restent toutefois plus généralement basées sur des échanges marchands qu'humains. À ce titre, l'espace Schengen, zone de libre circulation des hommes, est une révolution, un marqueur fort d'une intégration régionale aboutie.

L'existence d'une frontière induit en général la mise en place de modalités de passage. Si pour les marchandises, il s'agit essentiellement de s'assurer que rien d'illicite ne passe avec la cargaison, pour les hommes, les conditions du passage ont trait à des dispositifs plus complexes faisant en général intervenir la nationalité des personnes et des accords bilatéraux. À l'instar du concept de frontière, les modalités du passage, qui sont dépendantes des conjonctures internationales, ont évolué tout au long du XX^e siècle. Appréhender un territoire frontalier consiste alors à une analyse de ces bouleversements qui sont le fruit des évolutions politiques, sociales et économiques des territoires périphériques à l'espace étudié.

Les études sur les frontières émergent dans le champ politique européen à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle grâce aux recherches d'Halford J. Mackinder (1904) ou de Jacques Ancel (1938). Ces auteurs s'évertuent à amener la frontière dans le champ du politique et de la construction territoriale. Si aujourd'hui cette conception de la frontière semble aller de soi, à l'époque, elle aide à l'institutionnalisation d'une géographie européenne en proie à des forces "déconstructrices". Mais à peine quelques décennies plus tard, cette même Europe, cette fois-ci en construction, fera à nouveau bouger ces frontières. Alors, cet objet qui possède tout de même une certaine immuabilité devient difficile à appréhender dans une Europe à la fois pionnière dans la construction des frontières et des États avec les traités de Westphalie (1648) et avant-gardiste dans l'effacement de ces mêmes frontières grâce aux accords de Schengen.

Avec la création de l'espace Schengen, le détroit de Gibraltar est alors devenu un point chaud, un espace sensible clairement identifié comme étant une zone à surveiller, puisqu'il est un point fixe par où passent les flux migratoires. En effet, cette zone est intensément traversée par de multiples flux, et pas seulement illégaux, matérialisant un lien fort entre les deux rives. Ainsi, l'étude des circulations maritimes entre les deux rives permet de saisir le fonctionnement de cette frontière. Le passage, la traversée, le tronçon maritime d'un voyage généralement plus long devient donc le principal objet de l'étude. Dans la conclusion de l'article *des frontières et des géographes* (2008), Hélène Velasco-Graciet conclut son analyse par le constat "que l'étude d'une frontière ne peut en aucun cas faire l'économie d'une analyse des territorialités des populations qui la côtoient". En effet, les territoires frontaliers sont des espaces habités par les flux et ces mouvements permanents peuvent être à l'origine de construction d'une nouvelle territorialité ou à l'inverse avoir un effet barrière au développement territorial. En ce sens, analyser la frontière amène à disséquer les flux qui la traverse et l'analyse des flux, de leur nature, de leur origine, leur destination, *etc.*, permettra de comprendre la manière dont les territoires bordiers sont impliqués dans le passage.

Dans sa dimension nord-sud, le détroit est par essence un espace à traverser et ce n'est donc que par l'étude des circulations qu'il est possible d'interroger cette frontière. Deux perspectives se dessinent alors pour cette analyse. La première consiste à étudier l'environnement des échanges et à questionner la matérialité de ces échanges (types, évolutions, infrastructures d'accueil). La seconde se

tourne plutôt vers le principal animateur de cet espace de circulation nord-sud, le passager. Plusieurs éléments permettent de l'appréhender. En particulier la statistique descriptive qui permet de saisir dans le temps les comportements du voyageur. Ensuite, l'étude de récits de voyageurs ou des discours des opérateurs permet d'avoir une vision plus large des tenants et des aboutissants de cette circulation qui présente certaines particularités.

Afin de les comprendre, la partie suivante est composée de trois chapitres. Le premier interroge de manière théorique les significations de la notion de détroit dans une logique de coupure entre deux terres et les évolutions territoriales possibles de cette entité frontalière singulière. Le deuxième chapitre décortique la manière de passer le détroit de Gibraltar en concentrant l'analyse sur les moyens du passage, les prestataires du passage et les passagers. Ces trois éléments sont les marqueurs d'une identité de lieu de passage qui n'a cessé de se renforcer ces dernières décennies. Enfin, le dernier chapitre tente de saisir les effets subversifs de la frontière à travers les flux illégaux qu'elle engendre et les effets de cloisonnements spatiaux qui émanent de la multiplication des circulations illicites.

Chapitre 7

LE DÉTROIT DANS LA LOGIQUE DE L'ENTRE-DEUX TERRES

Fin avril 2011, la France et l'Italie, confrontées à l'afflux massif d'immigrants tunisiens, souhaitent rétablir, de manière temporaire, les contrôles douaniers à leurs frontières nationales et donc sortir de l'espace Schengen. Début mai 2011, le Danemark saisit l'opportunité des problèmes frontaliers franco-italiens pour décider unilatéralement de rétablir des contrôles renforcés et permanents aux frontières avec la Suède et l'Allemagne. Les bouleversements politiques du Sud de la Méditerranée et leurs conséquences sociales font alors vaciller la région du globe la plus aboutie en termes d'intégration régionale, l'Union européenne.

L'espace Schengen est né de la volonté des États membres de l'Union européenne de créer une union toujours plus étroite. Après la libre circulation des marchandises, des capitaux et des services, posée par le traité de Rome (1957) qui institue la communauté économique européenne (CEE), le temps était venu de permettre aux citoyens européens de franchir sans entrave les frontières intérieures des États membres. Ainsi, les États du Benelux, la République Fédérale d'Allemagne et la France ont signé un accord à Schengen en 1985 pour établir les conditions de la suppression graduelle des contrôles aux frontières communes. Ces cinq États souhaitaient mettre en place une libre circulation des personnes en supprimant les contrôles douaniers à l'intérieur de l'espace et en renforçant la surveillance aux frontières extérieures.

La création de cet espace a entraîné la mutation des frontières internes de l'Europe. De périphérique dans un contexte national, elles deviennent centrales dans une UE plus intégrée. En retour, les frontières externes sont devenues celles d'un "*empire*" et sont confrontées à de graves problèmes de contrebande, d'immigration, d'environnement puisque les frontières ne suffisent pas à contrecarrer ces situations et favorisent même leurs cristallisations (Anderson et Bort, 2001). De nouvelles forteresses entre un dedans et un dehors sont créées, matérialisant alors la fracture entre le Nord et le Sud du bassin méditerranéen. Ces forteresses sont ponctuées de zones de contact maximales entre les deux mondes. Il s'agit dans le cas méditerranéen de détroits, détroit d'Otrante, détroit de Sicile, détroit de Gibraltar.

Ces zones où les terres ne sont séparées que par un étroit bras de mer, fonctionnent comme une synapse, dont le rôle est de recevoir et transmettre les flux d'une terre à l'autre.

Paradoxalement, la forteresse Europe n'existe qu'à l'égard des flux humains puisque les marchandises, toujours plus nombreuses, ont la vocation de circuler toujours plus efficacement. Cette volonté d'intégration commerciale est réelle et se manifeste par des accords commerciaux destinés en particulier aux pays frontaliers de l'UE (Turquie, Maroc, Ukraine, *etc.*). Sur les frontières externes de l'UE, la marchandise passe alors la frontière plus facilement que l'homme. Cette affirmation qui à certains égards est irrationnelle, puisqu'elle donne plus de valeur à l'objet qu'à l'humain, semble pourtant être un des fondements des sociétés capitalistes modernes.

De l'intensité et de la nature des flux empruntant le détroit dépendra alors le degré d'intégration des deux rives, qui peuvent être les rivages maritimes de régions de confins ou le trait d'union d'un espace de coopération (*cf.* fig. III.1). Le terraqué est alors au cœur d'une dialectique centre / périphérie dont l'originalité est à trouver dans les enjeux multiples et multiformes qui se dessinent autour de cet espace, allant de la gestion des flux aux perspectives de gestion commune d'une zone maritime riche et fragile.

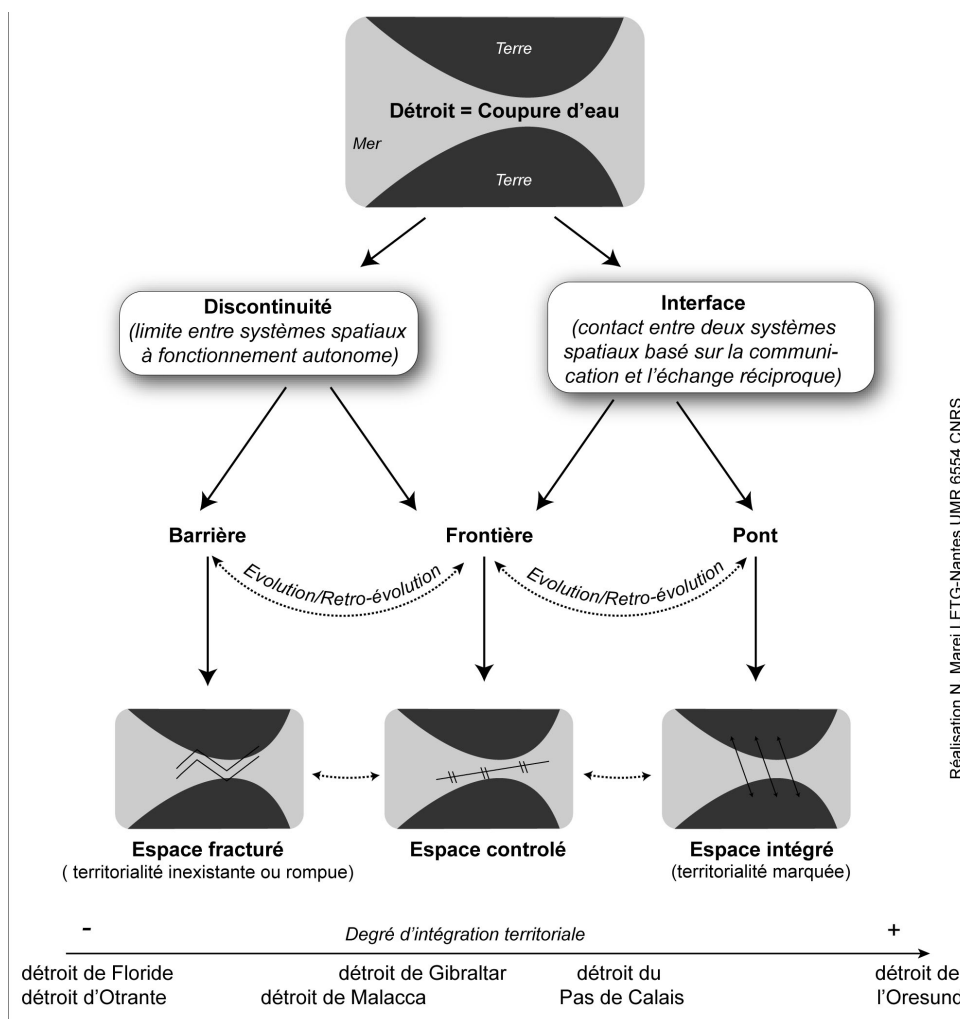


Figure III.1 – Formes et évolutions du détroit dans sa dimension régionale.

7.1 L'entre-deux : formes et descriptions

7.1.1 Le détroit, une coupure d'eau

Les dictionnaires classiques (Larousse, dictionnaire étymologique) définissent le détroit comme un *"passage étroit, défilé"* ou un *"bras de mer plus ou moins long et resserré"*. Le terme provient du latin *districtus* qui signifie à partir du XVI^e siècle *"resserré"*. Il signifiait auparavant plutôt *"enchaîné, empêché"*, signification pas complètement désuète car longtemps les détroits ont été des limites à la navigation par peur de ce qui existait au-delà. En géographie, le mot est défini plutôt comme une catégorie spatiale, c'est un *"passage [...] où la mer est étroite par opposition à l'isthme où c'est la terre qui l'est"* (dictionnaire de Brunet, Ferras et Théry).

Le détroit est en définitive une coupure d'eau séparant deux terres. Picouët et Renard (2002) le décrivent comme un *"un seuil maritime étranglé"*, ce dernier forme alors une fracture physique entre deux rivages se faisant face. Cette entaille maritime est typiquement une frontière naturelle même si la souveraineté d'un État peut s'étendre sur les deux rives.

La rupture physique ne signifie donc pas toujours la mise en place d'une rupture politique même si c'est souvent le cas, comme sur les détroits de Malacca, du Pas de Calais, de Bérिंग, de l'Øresund ou de Bab el Mandeb, pour les plus connus. Il existe également des détroits avec une souveraineté identique sur les deux rives tels les détroits turcs, le détroit de Messine ou encore le détroit de Cook. Parfois, cette extension de la souveraineté sur la seconde rive a existé historiquement. Calais a appartenu aux Anglais entre 1357 et 1558, Taïwan fut officiellement gouverné par la Chine de 1885 à 1895. Mais ce passé est parfois toujours d'actualité, Ceuta reste une tête de pont espagnole sur la rive africaine depuis 1580. Enfin, les détroits sont historiquement des lieux privilégiés d'"extra-territorialité". Là aussi, les exemples sont nombreux : les Anglais ont acquis la domination des mers en s'installant précisément sur les lieux de passage, l'enclave britannique du détroit de Gibraltar atteste encore de cette période ; les Japonais se sont établis à Taïwan de 1895 à 1945 ; les Français se sont installés à Djibouti dans le cadre d'un territoire d'outre mer (TOM) et ont gardé des installations militaires sur le détroit de Bab-el-Mandeb selon un accord signé lors de l'indépendance du pays en 1977. Il en résulte alors un espace souvent atypique où la coupure d'eau que représente la séparation entre les deux rives est parfois disputée car sur ce tronçon maritime se prolonge la complexité territoriale des pays riverains. Les enclaves militaires ou politiques en place sont par nature des territoires placés à l'intérieur d'un autre territoire et organisés avec des contours bien définis. Le droit de la mer autorise aujourd'hui la projection de ces frontières en mer. Cette possibilité donne une valeur politique à cet espace maritime central.

Cette réalité peut être illustrée par l'exemple de la traversée du détroit de Gibraltar. Lors de ce franchissement par la ligne Algeciras-Tanger, les passagers sont invités à effectuer les modalités du passage (vérification des passeports, *etc.*) à bord des ferries, afin de faciliter par la suite les passages douaniers portuaires. Le passage de la frontière se produit alors mais sur une zone floue, quelque part en mer. Si pour ce même passage, le passager opte pour la ligne Algeciras-Ceuta, les modalités officielles de passage sont reportées à terre, à la frontière marocco-ceutie puisque la traversée n'a pas induit un changement de souveraineté. Le petit bout de mer traversé n'a donc pas la même signification politique en fonction de la ligne choisie.

Le détroit apparaît alors comme un espace complexe mais qui dans la plupart des cas représente une limite dont les *"fonctions sont ambivalentes, puisqu'il assure à la fois une séparation et une mise en contact"* (Picouët et Renard, 2002). Ce caractère amphibie de la fonction du détroit permet typiquement de le classer dans la catégorie des frontières.

7.1.2 La frontière, un objet d'étude complexe

Au XIII^e siècle, l'étymologie du mot frontière indique que le terme signifie *"front d'une armée"* et *"place fortifiée faisant face à l'ennemi"*. Le sens actuel de limite d'un territoire apparaît au XIV^e siècle et semble issu de la notion de *"pays de frontière"* qui signifiait alors partie d'un pays limitrophe d'un autre. Borne, limite, confins sont les synonymes les plus souvent associés. Les juristes du droit international en font une ligne de partage de souveraineté et de compétence territoriale. Les géographes en font à la fois un *"objet géographique par excellence"* qui manifeste le plus clairement l'articulation entre le politique et le territoire (Foucher, 2010) et un *"thème transdisciplinaire par excellence"* par la multitude de notions qu'elle recouvre (Wackermann, 2005). Le dictionnaire *Les mots de la géographie* fait intervenir dans la définition les notions d'interface, de synapse et de gradient d'entre-deux. La frontière y est alors définie comme *"une interface privilégiée entre des systèmes où fonctionnent l'effet de synapse (rupture, passage, relais), d'autant plus fort que le gradient entre deux espace séparés par la frontière est fort"*. Le géographe y introduit des fonctions autres que politique ou juridique qui font que la frontière est bien plus qu'une ligne où expirent deux souverainetés. Les bouleversements politiques et socio-économiques globaux liés à la phase actuelle de la mondialisation amènent à une réflexion nouvelle sur la problématique des frontières. Foucher (2007; 1991) réaffirme par exemple son importance essentielle en tant qu'élément de séparation et de filtrage entre différents États et ceci d'une manière d'autant plus paradoxale que la mondialisation prend de l'ampleur alors que d'autres développent l'idée que cette même mondialisation amène à un monde sans frontière.

Jean-Pierre Renard (2002) propose une définition qui montre toute l'ambivalence de cette *"limite politique articulée à l'exercice de pouvoirs (maîtrise, contrôle, défense, etc.), capable de séparer des territoires. Souvent abordée en termes de rupture et de concurrence, la frontière peut sous certaines conditions internationales particulières, devenir un lieu d'échanges créateurs, d'innovations et de complémentarités. Selon les dynamiques engagées, elle engendre des effets spatiaux très différents. La frontière est donc à la fois la ligne de séparation mais aussi l'espace de proximité concerné par la dynamique de la ligne"*. Cette définition est intéressante car elle considère la frontière comme une entité spatiale mouvante, non seulement par les flux qui la traversent mais également par ses fonctions spatiales qui sont le fruit de dynamiques locales, nationales, internationales engagées par les riverains de la frontière. En faisant exister deux espaces, la frontière permet alors d'instaurer une relation bilatérale où peuvent alterner des phases d'ouverture - le contact l'emporte sur la séparation - et des phases de fermeture - la séparation l'emporte sur le contact-. Cette "porosité" varie au cours du temps en fonction des relations entre les systèmes en présence.

La frontière fonctionne alors avec des phases d'ouverture et de fermeture, même si comme le précise Michel Foucher (2010), les frontières et les discontinuités territoriales ne disparaissent pas. Ce sont les fonctions des frontières qui changent. Ainsi, l'Europe de Schengen efface simplement certaines fonctions de barrières pour les déplacer ailleurs de manière plus vigoureuse. Elle crée alors une hiérarchie frontalière entre les frontières internes et les frontières externes de l'espace. Elle va

encore plus loin en externalisant ces frontières et en sous-traitant les contrôles à des pays tiers qui sont alors obligés d'instaurer une situation de contrôle et de rupture avec leurs proches voisins. Apparaît alors un effet frontière qui se reporte en cascade d'un pays à un autre. Ces changements drastiques dans la relation des États avec leurs périphéries fait dire à Foucher (2007; 2010) que la phase actuelle de la mondialisation amène à une "*nouvelle ère de délimitation*", au "*retour des frontières*", phénomène paradoxalement corollaire de la mondialisation.

Les détroits en tant que confins continentaux et zones charnières intercontinentales sont alors des espaces de proximité maximale entre les États et leurs périphéries. Sur ces entités spatiales, les processus positifs et négatifs de la mondialisation s'exercent avec forces. Mais ces détroits-frontières, extrêmement ancrés dans les processus de mondialisation, sont particuliers car ils offrent une interface terre-mer-terre qui annonce alors des relations différentes de celles qui s'établissent sur les frontières classiques.

7.1.3 La singularité du détroit en tant que frontière

Le détroit n'est pas une catégorie frontalière de référence car comme le montrent les définitions du terme, la notion de frontière ne lui est pas associée, d'autant plus qu'il n'est pas toujours une frontière politique. Cependant, par sa situation géographique, à l'extrémité des continents ou des péninsules, il est un objet délimitant. Il a donc un caractère frontalier. D'ailleurs, de manière symptomatique, le détroit du Bosphore qui coupe en deux une même ville sépare néanmoins une Istanbul européenne et moderne, d'une Istanbul asiatique et plus précaire rien que dans la forme de la ville. Étrangement, l'influence européenne semble alors s'être délitée dans les eaux du détroit.

Le détroit est de plus une frontière singulière puisque maritime et cette maritimité en fait une interface multiforme ayant une "épaisseur" qui dépend du référentiel d'observation (*cf.* fig. III.2). Le terrien la verra comme une ligne de rivage où la terre et la mer se confondent, elle prend alors la forme d'une interface terre mer classique. Celui qui décide d'observer le détroit depuis une position maritime centrale verra, quant à lui, une surface maritime bornée de deux terres soit une interface à deux faces.

Dans le premier cas, la question du passage d'une rive à l'autre ne semble pas particulièrement se poser car le détroit peut être considéré comme un simple confin. Dans le second, le caractère borné de l'interface invite davantage à la question du lien et de l'animation entre les deux rives. Dès lors, l'espace considéré prend une épaisseur et émerge la problématique de son organisation qui sera forcément en décalage avec celle des frontières terrestres. Les complexes portuaires apparaissent comme les portes entre la terre et la mer. Les navires sillonnent des routes maritimes et permettent les connexions avec l'autre rive mais aussi avec des rivages plus lointains. Comme l'écrit Gabriel Wackermann (2005), "*la question proprement "frontalière" [en ce qui concerne les frontières maritimes] tend à prendre des proportions continentales et à la limite mondiales*".

Le détroit par sa caractéristique de double interface projette alors en son centre la question de la limite entre une rive et l'autre puisque juridiquement la frontière entre les deux États riverains coupe en deux parties égales l'espace maritime central. Traverser un détroit international consistera alors à passer une première interface terre-mer, puis une frontière juridique mer-mer, puis à nouveau une interface mer-terre. L'entité détroit devient alors un véritable espace frontalier aux dynamiques extrêmement spécifiques. À l'instar d'une frontière classique, les fonctions de cet espace ne sont pas

figées. Le détroit peut être une simple zone de filtrage des passages et donc un espace de contrôle. Le durcissement de cette fonction va cependant renforcer la rupture physique, puisque cette dernière est alors accompagnée par une rupture politique créant ainsi une véritable fracture entre les deux rives. À l'inverse, une dynamique politique transnationale peut apparaître entre les rives. Les connexions prennent alors le pas sur la séparation physique et la double interface prend alors les formes d'une région intégrée.

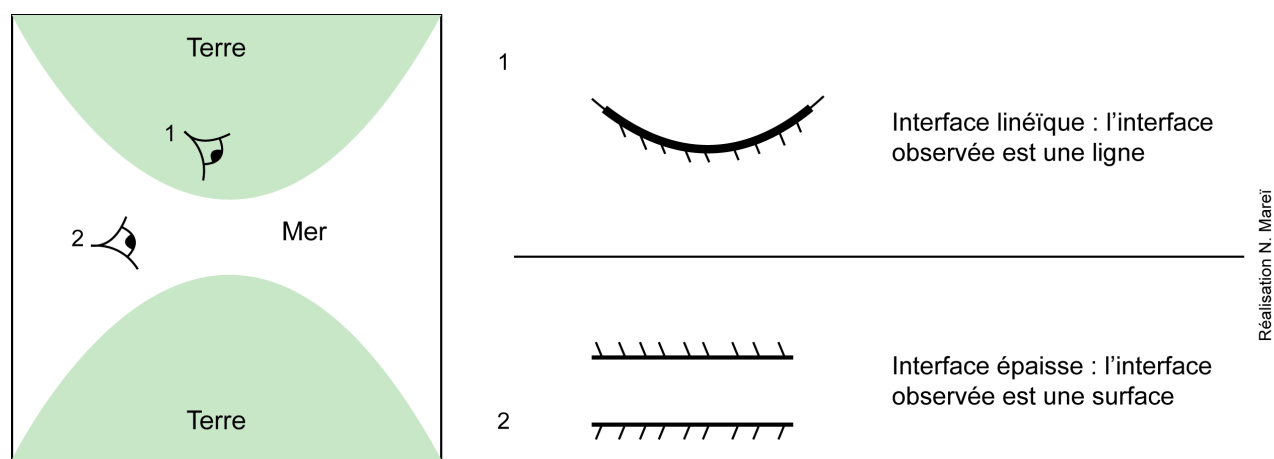


Figure III.2 – Le détroit vu de la terre ou de la mer.

La frontière hispano-marocaine, matérialisée par le détroit de Gibraltar, animée tout au long de son histoire par des va-et-vient entre les deux rives et des effets d'ouverture/fermeture est alors un objet d'étude idéal pour alimenter la réflexion sur le caractère frontalier du détroit et sur les problématiques de l'entre-deux, du lien à l'autre terre, des modalités et des moyens du passage. Que veut dire cette coupure d'eau dans le sens d'une réflexion théorique sur la frontière? Quels effets peut-elle induire sur l'organisation de l'espace? S'agit-il d'effets sur les flux, sur la répartition des hommes, sur le développement territorial, sur les réseaux d'échange? Le détroit de Gibraltar, rupture physique par la mer et rupture humaine par les sociétés qu'elle sépare est alors une frontière atypique à étudier. Il est considéré comme une *"des discontinuités les plus remarquables, [parmi] celles qui revêtent le plus d'intérêt pour la réflexion géographique, [qui] impliquent conjointement la nature et la culture dont elles combinent les éléments"* (Di Méo et Veyret, 2002). Ce détroit est l'extrémité d'une discontinuité physique plus large, la Méditerranée, qui fut de tout temps un espace de connexions entre ses populations riveraines. Cependant, elle tend aujourd'hui à devenir un espace de rupture face à la mobilité humaine. Les mêmes dynamiques sont observables sur le détroit de Gibraltar qui agit, là encore, comme un microcosme et un laboratoire de cette frontière méditerranéenne sur laquelle sont impulsées à la fois des dynamiques d'intégration (Union pour la Méditerranée, politique européenne de voisinage, etc.) et des processus de durcissement des contrôles frontaliers. Ces dynamiques réaffirment le caractère frontalier de la Méditerranée dans sa dimension nord-sud puisque nettement une fonction de filtrage à l'égard des passages humains émerge. Cette plus grande visibilité de la frontière méditerranéenne est paradoxalement devenue une condition indispensable à plus d'intégration entre les deux rives.

7.2 De la frontière à l'espace de contrôle

7.2.1 La frontière, une barrière protectrice

Si les frontières sont aujourd'hui garanties par le droit international, elles n'en sont pas moins, dans leur genèse, le produit de rapports de force. Dans son ouvrage *Géographie des frontières* (1938), le géographe Jacques Ancel, définit la frontière comme "*un isobare politique qui fixe pour un temps, l'équilibre entre deux pressions ; équilibre des masses, équilibre des forces*". La frontière est alors associée à un système de contrôle puissant plus ou moins explicite (système de défense, contrôle douanier, etc.) dont l'objet premier est de protéger, mais aussi de laisser circuler en filtrant et en prélevant. Certains échanges sont générés par la présence de la frontière et d'autres empruntent des voies illicites pour échapper au contrôle. "*À côté du militaire et du douanier, le contrebandier est la troisième figure emblématique de la frontière, les deux premiers exprimant la protection et le filtrage, le troisième le passage et l'entre-deux*¹". La frontière fonctionne alors comme une zone tampon entre deux voisins où le flux, le contrôle du flux et la soustraction au contrôle sont les paramètres de mise en mouvement des lieux.

La mise en place en Europe d'un espace commun de libre circulation des biens et des personnes fait alors vaciller les théories classiques sur les frontières, puisqu'au sein de l'espace Schengen il est possible de passer d'un pays à l'autre presque sans s'en rendre compte. Ce principe de libre circulation des personnes au sein d'un espace commun touche le cœur même de la souveraineté des États membres, seuls compétents jusqu'à lors pour décider des entrées et séjours sur leur territoire. Invoquant des craintes liées à la suppression des frontières intérieures, les États européens ont alors appréhendé le phénomène migratoire sous un seul angle, essentiellement sécuritaire, celui du contrôle des flux (Néraudau, 2009). L'accent est mis sur la menace de possibles mouvements migratoires massifs de populations cherchant à fuir la pauvreté. Immigrants clandestins, mafias, terroristes, fondamentalistes religieux accompagneraient ces flux migratoires et seraient des menaces pesant sur les valeurs culturelles et la sécurité de l'Europe. Ces nouveaux risques imposent une redéfinition des conditions de la sécurité européenne et nombreux sont ceux qui estiment aujourd'hui qu'il est possible de les contenir grâce à une coopération accrue des forces de police et de sécurité et par l'amélioration des techniques de surveillance et de contrôle (Anderson et Bort, 2001). Le contexte géopolitique actuel des rives sud et est de la Méditerranée fournit alors l'occasion aux tenants des thèses alarmistes sur le contrôle des frontières d'illustrer leurs propos.

La mondialisation a érigé la déterritorialisation pour les échanges de biens et d'informations comme dogme d'organisation d'une économie monde. Ce principe ne vaut pas pour les hommes pour lesquels le principe de souveraineté est toujours très présent. Cependant, la mobilité des hommes s'est fortement accrue et couplée à la circulation croissante de l'information, elle a conduit à véhiculer certains mythes et ériger certains territoires comme l'Europe ou l'Amérique du Nord au rang d'eldorado. Ces derniers deviennent donc l'objectif à atteindre pour des milliers de personnes candidates à l'immigration. Souvent, ce sont les forces vives qui quittent des pays où sévit un chômage élevé et où l'on voudrait les confiner alors qu'ils ne trouvent nulle part où s'investir, qu'ils n'aspirent qu'à travailler et améliorer leurs conditions de vie. Mais les voies légales de l'immigration vers ces eldorados du Nord, après une phase d'ouverture, qui a coïncidé avec les trente glorieuses, sont aujourd'hui verrouillées.

1. B. Reitel, *Frontière*, dans Hypergéogé (http://www.hypergeo.eu/spip.php?article16).

Il est alors clair que la migration humaine qui pose problème est la migration des habitants des Suds vers les Nords. Ce constat donne tout son sens au concept de frontière nord-sud qui s'est transformé en barrière nord-sud pendant les dernières décennies du XX^e siècle. En effet, si un passeport européen ouvre toutes les frontières du monde, la personne détenant un passeport africain doit anticiper son voyage et demander l'autorisation de passer. Drôle de monde où les frontières sont ouvertes à certains et non à d'autres, où il est plus facile d'accéder à un pays par les airs que par la route car traverser plusieurs frontières devient un parcours du combattant pour une partie de la population du globe. Aujourd'hui cette réalité peut être considérée comme un des plus grands paradoxes de la mondialisation.



1) Ceuta, la plage du poste frontière



2) la frontière maroco-ceutie depuis le Maroc



3) Zone piétonne du poste frontière



4) Mur de séparation de la plage du poste frontière



5) Le mur de séparation entre Ceuta et le Maroc vue depuis les hauteurs de Ceuta



6) Zoom sur les barbelés du mur de Ceuta



7) Le mur de séparation entre Melilla et le Maroc

Photo III.1 – Les barricades de la frontière hispano-africaine.

La séparation protectrice qu'est la frontière permet de s'approprier un espace comme étant "son" territoire mais surtout de mieux le contrôler. Si les passages sont possibles, ils n'en restent pas moins

réglementés. Les conditions requises font appel aux nationalités des personnes, illustrant une inégalité face aux frontières et au droit à la mobilité. Zigmunt Bauman (1999) parle d’*une nouvelle ligne de fracture* qui oppose *ceux qui ont le droit de circuler, les riches, originaires des pays sûrs et ceux qui sont assignés à résidence chez eux, les pauvres, nés dans des pays du tiers-monde peu démocratiques, qui comporte un "risque migratoire" et sécuritaire.*

Cette situation a mené à l'émergence d'une migration illégale et donc criminalisée. Ces dernières années, cette conception de la migration surgit avec plus de vigueur dans les médias ou dans les discours des pouvoirs publics et donc dans les représentations collectives. En Europe, elle prend toute sa substance depuis la fermeture des frontières liée à l'arrêt du recrutement massif de main-d'œuvre étrangère dans la plupart des pays d'Europe occidentale, au milieu des années 1970. Le caractère illégal donné à ces mouvements humains masque, d'une part, le fait que certains migrants fuient les persécutions et les atteintes aux droits humains subies dans leur pays d'origine et, d'autre part, que les humains ont toujours migré, ce droit étant inscrit dans la déclaration universelle des droits de l'homme de 1948 (art. 13) ou le pacte international sur les droits civils et politiques de 1966 (art. 12). C'est également ainsi que la terre s'est peuplée, voire équilibrée, puisque les trop-pleins se sont toujours déversés vers des zones plus vides ; la migration massive des Européens vers les Amériques au XIX^e siècle en est un exemple. La période de migration contemporaine n'est plus une période de front pionnier avec l'arrivée massive de migrants sur des terres peu exploitées mais elle reflète tout de même un déséquilibre, celui des territoires aux populations vieillissantes et en diminution contre ceux aux populations nombreuses et jeunes. Dès lors, les dispositifs sécuritaires ne peuvent pas être les seules réponses à ce mouvement quasiment naturel car de tout temps l'homme a essayé d'améliorer ses conditions de vie et la migration est parfois une solution. Cette réalité interpelle la société civile, en atteste la vie associative qui existe autour de ces questions ainsi que l'appropriation de ces thématiques par de nombreux artistes².

7.2.2 Les détroits européens dans l'espace Schengen

La frontière sud de l'espace Schengen est celle qui concentre les principales préoccupations des autorités européennes. Elle paraît plus difficile à surveiller que la frontière orientale puisqu'il s'agit d'une frontière maritime, la Méditerranée. Elle cristallise bien plus le concept d'Europe forteresse car les pays frontaliers de la rive orientale ont à plus ou moins long terme la vocation d'intégrer l'Union européenne. Les détroits méditerranéens, zone de contact maximal entre les deux rives sont des lieux où le passage interlope et le contrôle sont paradoxalement les plus faciles. Ils permettent alors de fixer les caractéristiques de cette frontière intercontinentale.

Gérer une frontière signifie en définitive contenir les passages illégaux. Les accords de Schengen abordent le problème des passages clandestins. Les États signataires ont mis en place des clauses de réadmission pour déterminer le pays responsable de l'entrée d'un étranger. Un pays est ainsi obligé de reprendre les personnes interpellées dans des conditions irrégulières chez un de ses voisins européens, si ce dernier peut prouver qu'elles sont entrées dans l'espace Schengen par ce pays. L'espace

2. Par exemple Philippe Lioret "Welcome"; Ariane Mnouckine "Le dernier caravansérail"; Tahar Ben Jelloun "Partir"; Salim Jay "Tu ne traverseras pas le détroit"; Xavier Durringer "Les déplacés"; Christophe Dabitch "Immigrants", Manon Loizeau "Immigration, aux frontières du droit"; Jacqueline Gozland "Liberté, égalité, fraternité"; Tiken Jah Fakoly "Ouvrez les frontières"; Abd al Malick "Gibraltar"; etc.

Schengen est en effet un espace de libre circulation seulement pour les citoyens ressortissants des États membres. Après cinq années de négociations difficiles entre les premiers États signataires, une convention d'application de ces modalités a pu être établie en juin 1990 (Masson, 1995). D'autres pays s'y sont adjoints depuis lors. L'Angleterre et l'Irlande n'ont cependant pas souhaité appartenir à l'espace Schengen, par contre l'Islande et la Norvège qui ne sont pas dans l'UE y participent (*cf.* fig. III.3).

Ainsi, pour la France, la frontière avec la Grande-Bretagne passant par le détroit du Pas de Calais, est une frontière extérieure à l'espace de libre circulation. Elle est une des frontières extérieures de l'espace Schengen sur laquelle les contrôles et la vigilance doivent être renforcés. Elle peut être comparée à la frontière entre l'Espagne et le Maroc d'autant plus que l'Angleterre est souvent l'eldorado rêvé et espéré par les clandestins. Le détroit d'Otrante ou celui de Sicile sont des frontières du même type (*cf.* tab. III.1).

Détroits	IDH	Caractéristiques de la frontière	Types et intensités des flux
Gibraltar (Espagne - Maroc)	Espagne 0,955 Maroc 0,640 Afrique sub-saharienne 0,472	Limite sud-ouest de l'espace Schengen. Contrôles importants. Surveillance radar par le SIVE.	Flux formels intenses (marchandises, passagers) Flux informels modérés (migrations clandestines de Maghrébins et Africains, contrebande, trafics de drogue)
Otrante (Albanie - Italie)	Italie 0,951 Albanie 0,784	Limite méditerranéenne de l'espace Schengen. Frontière de plus en plus surveillée.	Flux formels nuls Flux informels élevés (Albanais essentiellement)
Sicile (Tunisie - Italie)	Italie 0,951 Tunisie 0,760	Limite méditerranéenne de l'espace Schengen. Frontière de plus en plus surveillée.	Flux formels faibles voire nuls. Flux informels modérés (migrations clandestines de Maghrébins et Africains)
Pas de Calais (France - Angleterre)	France 0,961 Angleterre 0,947	Limite nord-ouest de l'espace Schengen. Contrôles importants. Frontière nord-sud transposée.	Flux formels intenses Flux informels officiellement nuls (migrations de réfugiés internationaux, Afghans, Kurdes, Soudanais, Irakiens, <i>etc.</i> fuyant des zones de conflit pour la plupart et aussi des migrations économiques)

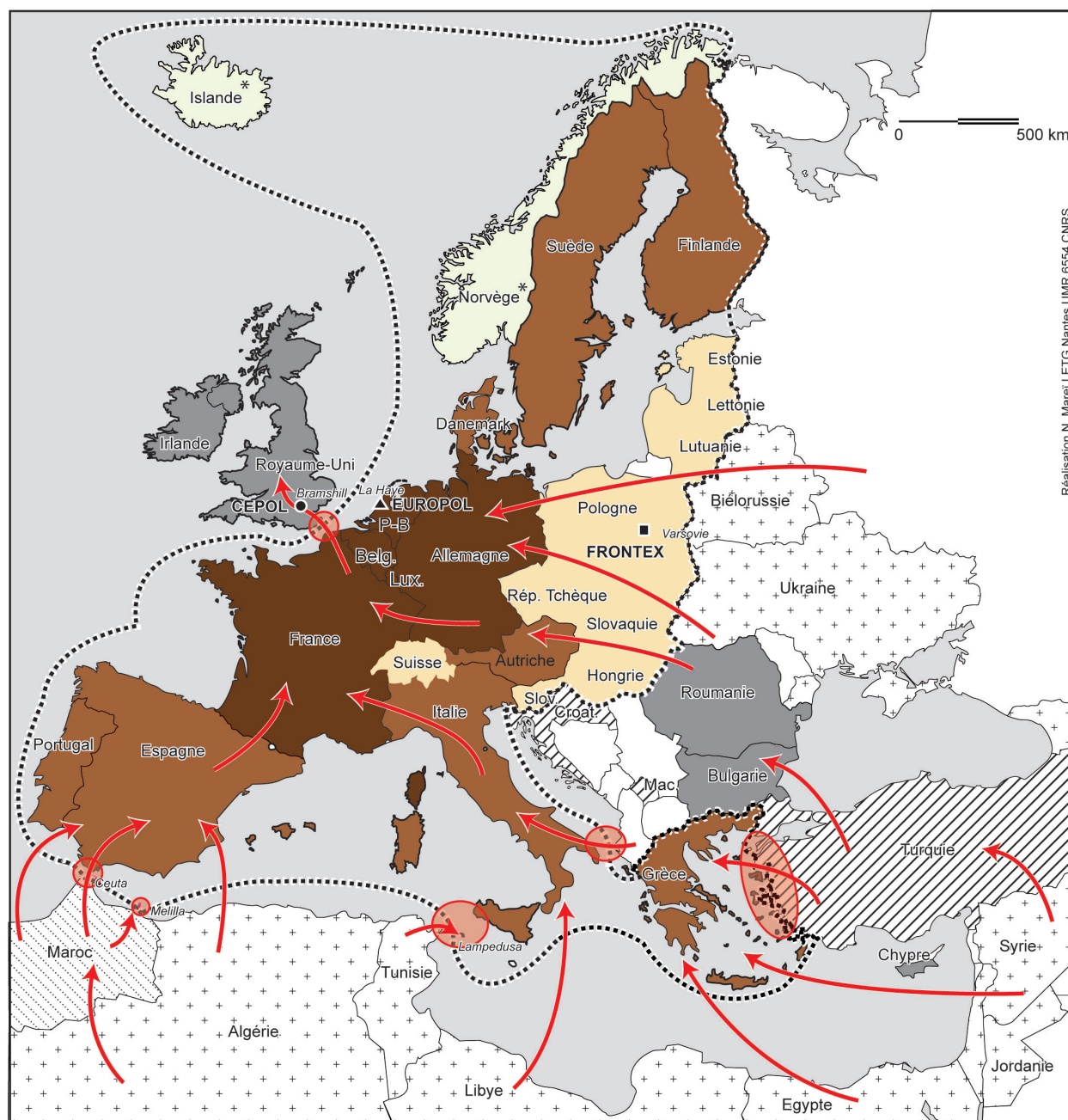
Tableau III.1 – Les détroits européens, zone sensibles du contact nord-sud. Source : PNUD 2009.

Sur ces points chauds de l'immigration irrégulière à destination de l'Europe, les drames humains sont fréquents. Le 11 juin 1997, 23 immigrés clandestins meurent et une vingtaine sont portés disparus, au large de Tanger, dans le naufrage d'une embarcation faisant route vers l'Espagne. Quelques mois plus tard, le 16 septembre 1997, au large de Tarifa, plusieurs embarcations sombrent dans une tempête, emportant plusieurs dizaines d'immigrés clandestins venus d'Afrique. Cinq semaines plus tard, le 22 octobre, toujours au large de la ville andalouse, sept personnes trouvent la mort et une quinzaine disparaissent dans les circonstances similaires. La même année, le 17 novembre, c'est entre l'Italie et

l'Albanie qu'une situation similaire se produit. Un canot pneumatique transportant 27 Albanais coule dans le détroit d'Otrante. Le 30 décembre 1999, le même drame se reproduit avec un canot transportant une soixantaine de personnes. Le 21 octobre 2003, 70 corps de clandestins africains ont été retrouvés au large de l'île de Lampedusa (Sud de la Sicile). Dans la nuit du 31 mai au premier juin 2007, une embarcation transportant une trentaine d'immigrants clandestins chavire au large de Malte. Depuis les révolutions arabes, l'île de Lampedusa est revenue sur le devant de la scène européenne puisqu'en sa direction plusieurs milliers d'immigrés tunisiens et libyens ont afflué sur des embarcations qui ne les ont pas toujours amenés au bout de leur traversée. Les exemples de ce type sont nombreux, la presse européenne en regorge. Ces frontières sont donc caractérisées par de fortes pressions migratoires, les migrants venant s'y concentrer en attente d'un passage vers l'autre rive. L'espace méditerranéen est un cas d'école pour l'étude de tels phénomènes (Clochard, 2003).

Sur le Pas-de-Calais, ces pressions ont abouti à "*l'enfer de Sangatte*", ce centre ouvert en septembre 1999 et confié à la Croix-Rouge pour l'hébergement des personnes souhaitant demander l'asile en Grande-Bretagne. Installé dans un vaste hangar, ce centre est devenu un lieu d'entassement pour 63 000 personnes en trois ans et un lieu de cauchemar marqué par de nombreuses morts violentes, au cours de rixes ou lors de tentatives de passage illégal par le tunnel (Courau, 2005). Après de nombreux reports, les ministres français et britanniques responsables ont fini par esquisser, le 26 septembre 2002, une solution qui a abouti à la fermeture du centre de Sangatte en avril 2003 ; solution mise en œuvre sans que le problème soit résolu. Officiellement, il n'y aurait plus de clandestins traversant le détroit du Pas-de-Calais (Lasserre, 2003). Mais la jungle spontanée qui a résulté de la fermeture du centre indique que le détroit du Pas de Calais est toujours une zone de pression migratoire et qu'il forme en définitive une frontière nord-sud transposée.

Le tableau III.1 montre la valeur éminemment géographique de l'entité détroit et l'importance du jeu des échelles sur un tel territoire. Par exemple sur le Pas-de-Calais, à grande échelle, il n'y a aucune tension migratoire, la France et le Royaume-Uni sont quasiment à égalité d'indice de développement humain (IDH). Par contre à petite échelle la pression est très importante tant le Royaume-Uni fait figure de terre d'accueil. À Gibraltar ou sur le détroit de Sicile, les tensions se perçoivent à la fois à petite et à grande échelle. La différence d'IDH entre l'Espagne et le Maroc est non négligeable et ce fossé se creuse en tenant compte de l'Afrique subsaharienne. La situation du détroit de Gibraltar reflète les difficultés d'un espace méditerranéen confronté à une double ligne de fracture. La première et la plus difficile à traverser est méditerranéenne, la seconde est sahélienne. La gestion des flux migratoires est alors difficile tant du côté européen qu'africain. Les États du Maghreb et du Maschrek sont devenus des territoires d'accueil et de transit migratoire pour les populations subsahariennes, alors même que leurs citoyens candidats à l'immigration sont nombreux. Ces derniers, de plus en plus associés à l'Europe par des accords politiques ou commerciaux, sont obligés, presque en contrepartie, de mettre en place un premier filtre face aux mouvements migratoires. Il s'agit à travers la coopération avec le Maghreb et le Maschrek d'ériger des postes de contrôle avancé et d'opérer ainsi une certaine externalisation des frontières européennes. Cette politique purement sécuritaire permet sans doute un meilleur contrôle des flux. Cependant, il paraît évident qu'il ne peut pas s'agir de stratégies pérennes car face à l'instabilité politique et sociale des pays sud-méditerranéens, mise en exergue par les révolutions arabes, ce système s'effondre et les migrants arrivent alors en masse.



Réalisation N. Mare/ LETG Nantes UMR 6554 CNRS

..... L'espace Schengen

- Etats fondateurs, 1958
- Etats entrés entre 1990 et 1996
- Etats entrés 1999 et 2005
- Etats entrés 2007 et 2009
- Etats de l'UE non membres de Schengen

* Etats Schengen non membres de l'UE

} *Etats membres de l'UE***Les perspectives d'élargissement et de coopérations**

- ▨ Pays candidats
- ▨ Pays ayant un statut avancé
- ▨ Pays associés dans le cadre de la politique européenne de voisinage

Agences et organismes européens chargés de la gestion des frontières extérieures

- **FRONTEX** : Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne. Créée en 2004. Siège à Varsovie
- **CEPOL** : Collège européen de police. Créé en 2005. Siège à Bramshill
- ▲ **EUROPOL** : Office européen de police. Créé en 1992. Siège à La Haye

Les migrations vers l'Europe

- Zones sensibles
- ➔ Principaux flux vers l'UE

Figure III.3 – Les frontières externes de l'UE : évolution, processus et organismes de gestion.

Enfin, cette question de l'immigration clandestine reste un point d'achoppement entre les pays membres de l'UE. L'Europe élargie à 27 n'est pas un espace égalitaire par rapport à la libre circulation (*cf.* fig. III.3). L'adhésion à l'UE n'offre pas un passeport d'entrée direct dans l'Europe de Schengen. Cette perspective requiert un accord à l'unanimité des membres. Parmi les dix pays qui ont intégré l'UE en 2004, neuf sont entrés dans l'espace Schengen trois ans après. Le 21 décembre 2007, les contrôles aux frontières terrestres et maritimes ont ainsi été levés pour l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la Hongrie, la Pologne, la République Tchèque, la Slovénie, la Slovaquie et Malte. Seule Chypre, île prisée par les migrants à la recherche d'un passage vers l'Europe et située aux portes de la Turquie et de la Syrie, n'a toujours pas intégré l'espace Schengen. Il en est de même pour la Roumanie et la Bulgarie, membre de l'UE depuis 2007 mais dont la possible entrée dans Schengen inquiète une partie des États membres.

La question de la maîtrise de l'immigration reste très délicate au sein de l'UE. Ce phénomène souvent associé à l'enjeu de la sécurité du territoire européen est au cœur de la problématique du déplacement des frontières communes et des différentes politiques de coopération avec les pays voisins. Le cas du Maroc et de la frontière Schengen qui passe par le détroit de Gibraltar est développé plus précisément dans le chapitre 9 intitulé *Des frontières qui ferment*.

7.3 De la frontière à la région intégrée

7.3.1 La frontière "enjambée", un nouveau territoire ?

L'espace Schengen crée de nouvelles dynamiques aux frontières extérieures de l'UE matérialisées par des processus de contrôle et de fermeture renforcés. Les détroits européens sont des zones privilégiées de mise en place et d'observation de ces logiques frontalières. Mais cet espace de libre circulation des citoyens européens impulse également des dynamiques nouvelles aux frontières internes. En effet, l'assouplissement de l'acte de passer les frontières a entraîné sur certaines zones la création de nouvelles territorialités.

La frontière, ancienne limite politique, matérialisée par des postes frontières, s'est progressivement effacée, laissant la place aux libres circulations des hommes et des marchandises. Ce lieu où le mouvement s'est fluidifié est parfois devenu un trait d'union entre deux territoires et un espace de vie, de va-et-vient, d'emplois, *etc.* Cette situation a pu entraîner des mouvements d'intégration transfrontalière, mouvements volontaristes d'identification à un territoire nouveau et de construction d'une planification autour de ce territoire.

Ces tentatives de recomposition des territoires frontaliers européens sont nombreuses sur les frontières terrestres. Les pays centraux et orientaux de l'UE sont très actifs dans ces processus de coopération transfrontalière, en particulier l'Allemagne qui a initié le premier projet de ce type avec les Pays-Bas depuis 1958 et qui est au centre des grands projets transfrontaliers européens comme *TriRhena* ou *SarLorLux*.

Cependant, la dématérialisation d'une frontière politique, si elle facilite le passage, ne conduit pas systématiquement à la définition d'une nouvelle territorialité. La création d'un référentiel territorial commun est un exercice volontariste qui favorise à la fois le développement endogène et l'articulation au système monde. Les clefs d'entrée dans un tel mécanisme de construction territoriale sont "*variables*

et combinatoires” et dépendent des dimensions historiques, culturelles, patrimoniales et des pratiques administratives, politiques et économiques qui régissent les territoires frontaliers (Gonin, 1994). Dès lors, la frontière enjambée est loin d’être un nouveau territoire, elle est avant tout une zone de transit facilitée, fonction nouvelle de la frontière, qui ne devient possible que par le déplacement de sa fonction initiale de barrière sur un autre espace.

7.3.2 Traverser le détroit, un processus intégrateur ?

Le détroit en tant que frontière naturelle impose pour sa traversée des ruptures de charges qui peuvent constituer des entraves à la circulation des biens et des personnes. Alors, bien souvent, cet espace terraqué est animé par la mer qui se trouve en son centre, alors que ses rivages sont faiblement pulsateurs d’activités par eux-mêmes, voire isolés par la coupure d’eau qui s’oppose à leur mise en contact. Envisager un projet d’intégration régionale à l’échelle d’un détroit consistera alors à animer cette coupure de manière à créer des faisceaux de continuité au cœur de cet espace naturellement discontinu. Si les deux États d’un détroit sont deux États distincts, il s’agit d’un processus d’intégration transfrontalière qui peut se mettre en place.

En Europe, les riverains du détroit de l’Øresund sont engagés dans un mouvement d’intégration depuis 1964 et donc avant même leur adhésion à l’UE. Ce processus a conduit à la création en 1997 de l’eurorégion de l’Øresund, considérée comme une des régions transfrontalières les plus abouties. Sur le détroit du Pas de Calais, une évolution dans ce sens est en cours, soutenue par le programme européen Interreg IVA France (Manche) – Angleterre. L’intégration est menée par la recherche de liens transverses plus solides, grâce en particulier à une gestion commune de la coupure d’eau. De séparatrice, la mer devient intégratrice, animant ainsi le terraqué qu’elle a formé.

Le processus d’intégration régionale semble plus difficile à mettre en œuvre autour de frontière maritime car elles sont caractérisées par des effets de discontinuités plus fortes. D’ailleurs, de manière assez symptomatique, sur l’Øresund comme sur le Pas de Calais, la volonté d’intégration a conduit à l’union des deux rives du détroit par un lien fixe. Projet qui existe sur le détroit de Gibraltar depuis 1869 et pour lequel des études de faisabilité ont été réalisées au cours des décennies 1980 et 1990, preuve d’une volonté ancienne de lier les deux rives. Mais cette union euro-africaine prête encore à controverse, à l’heure d’une Europe de plus en plus protectrice à l’égard de ses frontières extérieures.

Conclusion : Les formes de l'entre-deux

Les frontières sont des interfaces qui peuvent prendre différentes formes et servir différentes fonctions : barrage, filtrage, passage. Le fait que la frontière soit le fruit d’une construction politique lui donne une artificialité et une malléabilité qui permettent un changement dans ses fonctions. Mais dans tous les cas, elle matérialise un entre-deux entre des territorialités différentes.

Dans une réflexion sur les formes de l’entre-deux impulsée par l’analyse du fonctionnement du détroit dans sa dimension transverse, il est possible de proposer une classification physiographique et théorique des différents types d’entre-deux retrouvés à la surface du globe. Selon l’épaisseur de l’interface, c’est-à-dire la taille et la nature du contact, quatre cas de figures sont envisageables (*cf.* fig. III.4).

- **Les interfaces à épaisseur nulle** correspondent aux interfaces terre-terre. Le contact se fait entre deux territoires de même nature physique. **Les frontières terrestres** entre deux pays répondent à ces caractéristiques. En principe, la qualité de l'interface est excellente car il n'y a aucune opposition à la circulation des flux. Mais en pratique, un obstacle artificiel peut être introduit.
- **Les interfaces à épaisseur fine** correspondent **aux détroits, aux canaux et aux estuaires**. Par rapport à la première configuration, l'épaisseur n'est plus nulle puisque le contact entre les deux territoires qui se font face est réalisé par l'intermédiaire d'une coupure d'eau. Cette coupure d'eau entraîne forcément une rupture de charge dans les circulations mais la faible distance à parcourir rend possible la création de liaisons entre les deux rives par des bacs, des navettes ou des ferries. Cette faible distance autorise même la construction de liaisons fixes de types ponts ou tunnels annihilant alors le poids de l'obstacle naturel. Théoriquement, les effets de continuité entre les deux rives peuvent donc surpasser les effets de discontinuités.
- **Les interfaces à épaisseur moyenne** pourraient correspondre à la définition d'une **méditerranée**. La coupure d'eau entre les deux terres prend encore plus d'épaisseur que dans le cas précédent, il peut s'agir alors d'une mer fermée. La discontinuité entre les rivages est encore plus marquée mais elle n'est pas insurmontable puisque de par le monde les mers fermées ont constitué les premiers foyers d'échanges et d'activité, animés par de denses circuits de navigation. Ces mers sont encore aujourd'hui des zones d'échanges intenses. Il est alors possible d'envisager que ces interfaces d'épaisseur moyenne soient des espaces où les effets de continuité sont un peu près équivalents aux effets de discontinuité rendant ainsi possible la création d'un entre-deux dynamique.
- **Les interfaces à épaisseur large** sont les **littoraux océaniques**. La terre de l'autre côté de l'océan est tellement lointaine que le concept d'entre-deux est vite noyé même s'il existe aujourd'hui des politiques de territorialisation des mers qui repoussent sans arrêt au large les possibilités d'exploitation des océans. Même si le progrès technique a réduit les distances, les effets de discontinuité l'emportent sur les effets de continuité.

Epaisseur de l'interface	Nulle	Fine	Moyenne	Large
Nature de l'interface	Terre-Terre	Terre-Mer étroite-Terre	Terre-Mer large-Terre	Terre-Mer
Qualité de l'interface	Continue	Effets de continuité » Effets de discontinuité	Effets de continuité ≈ Effets de discontinuité	Effets de continuité « Effets de discontinuité
Exemples	Frontières terrestres	Détroits Canaux Estuaires	Méditerranées	Littoraux océaniques

Réalisation N. Mareï

Figure III.4 – Les formes de l'entre-deux.

Chapitre 8

D'UNE RIVE À L'AUTRE, LES RÉSEAUX QUI OUVRENT

À l'instar du Pas de Calais, du Bosphore ou de l'Øresund, le détroit de Gibraltar est un carrefour maritime où les ferries côtoient sans arrêt les pétroliers et les porte-conteneurs. Sur le Bosphore, les *vapur*, bateaux traditionnels de la traversée, sont au cœur d'un trafic intra-urbain qui permet aux citoyens d'Istanbul, une ville dense de 4050 habitants par km² de traverser quotidiennement le détroit. Les *vapur* transporteraient jusqu'à 1 million de personnes sur 2000 trajets par jour (Bazin et Pérouse, 2004). Sur le Pas de Calais, l'autorité portuaire du port de Douvres enregistre plus de 13 millions de passagers, près de 3 millions de véhicules de touristes et plus de 2 millions de véhicules marchands en provenance essentiellement de Calais. Sur l'Øresund, les liaisons *ro-pax* entre Helsingør et Helsingborg ont permis à près de 8 millions de passagers et 2 millions de véhicules de traverser le détroit en 2010.

Au regard de ces chiffres, le flux de 5 millions de passagers du détroit de Gibraltar, accompagné d'un million de véhicules et de 200 000 camions de marchandises, ne paraît pas exceptionnel. Cependant, ce détroit n'est ni le cœur d'un marché économique régional ni un détroit urbain, bien au contraire, il matérialise une véritable frontière politique, économique et sociale. La dynamique transdétroit, dans sa forme contemporaine, est alors très récente et connaît un développement remarquable.

Les flux marchands du détroit de Gibraltar alimentent des échanges essentiellement euro-chérifiens composés de produits agricoles et textiles (habillement) dans le sens sud-nord et de produits industriels (machines, équipements, matériaux de construction) dans l'autre sens. Le Maroc effectue près des deux tiers de son commerce extérieur avec l'Union européenne dont 22,1 % avec la France suivi de l'Espagne (13,2%), de l'Italie (5,9%), de l'Allemagne (4,2%) et de la Grande-Bretagne (3,6%)¹. Grâce à la consolidation des relations économiques du Maroc avec l'Europe et la modernisation de son système portuaire aux portes de l'Europe (Tanger-Med), ce flux marchand est amené à se renforcer.

1. Données de 2007 issues du site du ministère de l'économie et des finances marocain (http://www.finances.gov.ma/depf/publications/en_catalogue/etudes/2008/pol_exter.pdf)

Quant aux flux humains, ils n'ont pas cessé de croître depuis les années 1950 et ils sont caractérisés par leur régularité et leur saisonnalité. En effet, chaque année plusieurs millions de Marocains résidant en Europe (MRE) franchissent le détroit pour un séjour estival dans leur pays d'origine. Cette mobilité, qui peut être qualifiée de véritable "transhumance" puisque le terme signifie étymologiquement aller au-delà, aller de l'autre côté (*trans*) de la terre (*humus*), est unique en son genre. Cette migration estivale est liée à la nature de l'immigration magrébine en Europe et à la proximité géographique entre les pays de départ et les pays d'arrivée. Ce phénomène révélé par l'étude des voyageurs du détroit de Gibraltar (statistiques, récits de voyage, histoire, discours des opérateurs) fait du détroit de Gibraltar un véritable réceptacle de circulations en provenance des Pays-Bas, de Belgique, d'Allemagne, d'Espagne et de France et un lieu privilégié pour le passage vers le continent africain. Ce passage frontalier est par essence original car il s'agit de traverser une frontière maritime. Le succès d'une telle entreprise est assuré par la mobilisation d'acteurs privés et publics (coopération Espagne-Maroc, renforcement des moyens matériels de la traversée, *etc.*) et donne à l'espace étudié son identité de lieu de passage. L'intensité du flux humain traversant le détroit de Gibraltar (5 millions de personnes par an) est le meilleur vecteur du lien entre les deux rives. Ce lien n'est-il pas au cœur des enjeux politiques, économiques et sociaux de l'Europe du XXI^e siècle ? Afin de saisir la réalité de ce pont nord-sud et la matérialité de cette zone de passage, tour à tour, les moyens du passage, les prestataires du passage et les passagers sont interrogés.

8.1 Le passage et les moyens du passage

8.1.1 Le détroit de Gibraltar, petit bout de mer dans un long voyage intercontinental

Chaque année, entre le 15 juin et le 15 septembre, l'Espagne voit passer sur son territoire 2,5 à 3 millions de personnes, à bord de plus de 700 000 véhicules aux immatriculations européennes. La réussite de cette migration massive appelée "*opération transit*" ou "*paso del estrecho*" est possible grâce à la coopération des autorités espagnoles et marocaines, qui depuis 1986 mettent tout en œuvre afin d'assurer de bonnes conditions de sécurité et une fluidité maximale lors de cette période estivale. Le trajet terrestre est jalonné de points d'arrêts labélisés "*paso del estrecho*" où il est, par exemple, possible d'acheter des billets pour la traversée. Les accueils au port sont anticipés, balisés et renforcés grâce à des équipes estivales. Afin de réduire le temps d'attente, le nombre de navires est augmenté et ainsi, en plusieurs rotations quotidiennes, une trentaine de navires assurent les passages entre 6h30 et 23h30. Des pics estivaux de 32 000 passagers par jour sont décomptés ces dernières années à Tanger et sont le reflet d'un flux de passagers en augmentation continue depuis le début du XX^e siècle.

Cette augmentation séculaire est le fruit de différentes phases dans les relations entre le Maroc et l'Europe et peut être définie par quatre régimes bien distincts (*cf.* fig. III.5) :

- Le premier s'établit du début du XX^e siècle jusqu'en 1960. Pendant cette période, hormis lors de la Seconde Guerre mondiale, l'évolution du nombre de passagers est en légère progression. Cette première augmentation des trafics est liée d'une part aux relations entretenues par l'Espagne et la France avec le Maroc sous protectorat (1912-1956) et d'autre part à la venue des premiers travailleurs marocains en France.

- À partir de l'année 1960, un deuxième régime se met en place et durera jusqu'à la fin des années 1970. Ce régime, caractérisé par une très forte augmentation du nombre de personnes traversant le détroit, peut être associé à la période de recrutement massif de travailleurs marocains en France, en Allemagne et dans les pays du Benelux.
- Ensuite, un troisième régime prend place entre la fin des années 1970 et la fin des années 1990. Il marque la fin des trente glorieuses en Europe qui se traduit par un arrêt du recrutement de travailleurs étrangers, ce qui peut expliquer les taux de croissance moindres de ces deux décennies.
- Enfin, le quatrième et dernier régime, amorcé à la fin des années 1990 correspond à une nouvelle forte augmentation du nombre de passagers traversant le détroit de Gibraltar puisque la barre des 4 millions est atteinte en 1999 et celle des 5 millions en 2006. Ce nouvel essor dans les trafics du détroit mène à la configuration actuelle où la traversée du détroit n'est plus le fait de travailleurs immigrés mais des familles marocaines installées en Europe et faisant des allers-retours lors des vacances estivales (cf. fig. III.6 a et b).

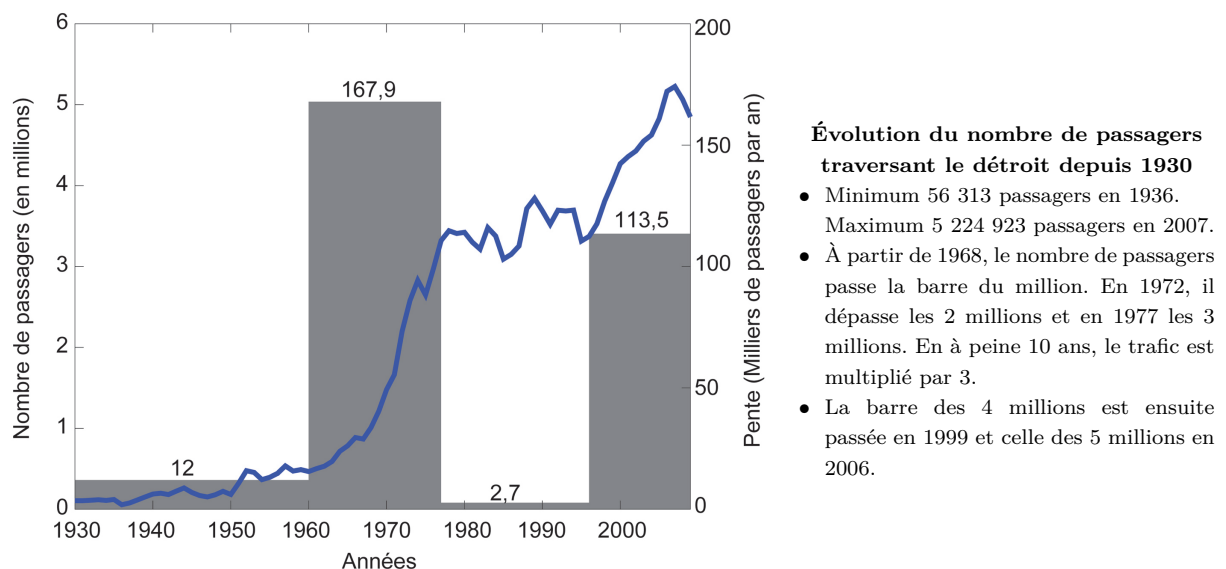


Figure III.5 – Les passagers du détroit en chiffres. Réalisation N. Mareï, d'après données APBA.

Les passagers qui sont alors arrivés jusqu'au détroit de Gibraltar sont ceux qui ont décidé de n'utiliser ni les ports français ou italiens proposant une traversée vers le Maroc (Sète, Gênes, Livourne), ni les ports espagnols situés plus au nord (Barcelone, Almeria, Malaga). Ces lignes alternatives, en particulier les longues, depuis l'Italie ou la France, sont handicapées par deux éléments majeurs : **le coût**, près de 800 euros pour un trajet Sète-Tanger pour une voiture et quatre occupants contre 190 euros en moyenne pour une traversée Algeciras-Tanger, pour un aller simple sur un ferry classique ; et **le temps**, la traversée Sète-Tanger est proposée en 36 heures, ce qui semble représenter le temps moyen d'un trajet en voiture depuis la France. Ces lignes semblent privilégiées par les voyageurs ayant une proximité géographique avec le lieu de départ ou de destination, alors que le détroit de Gibraltar fonctionne comme une véritable plaque-tournante.

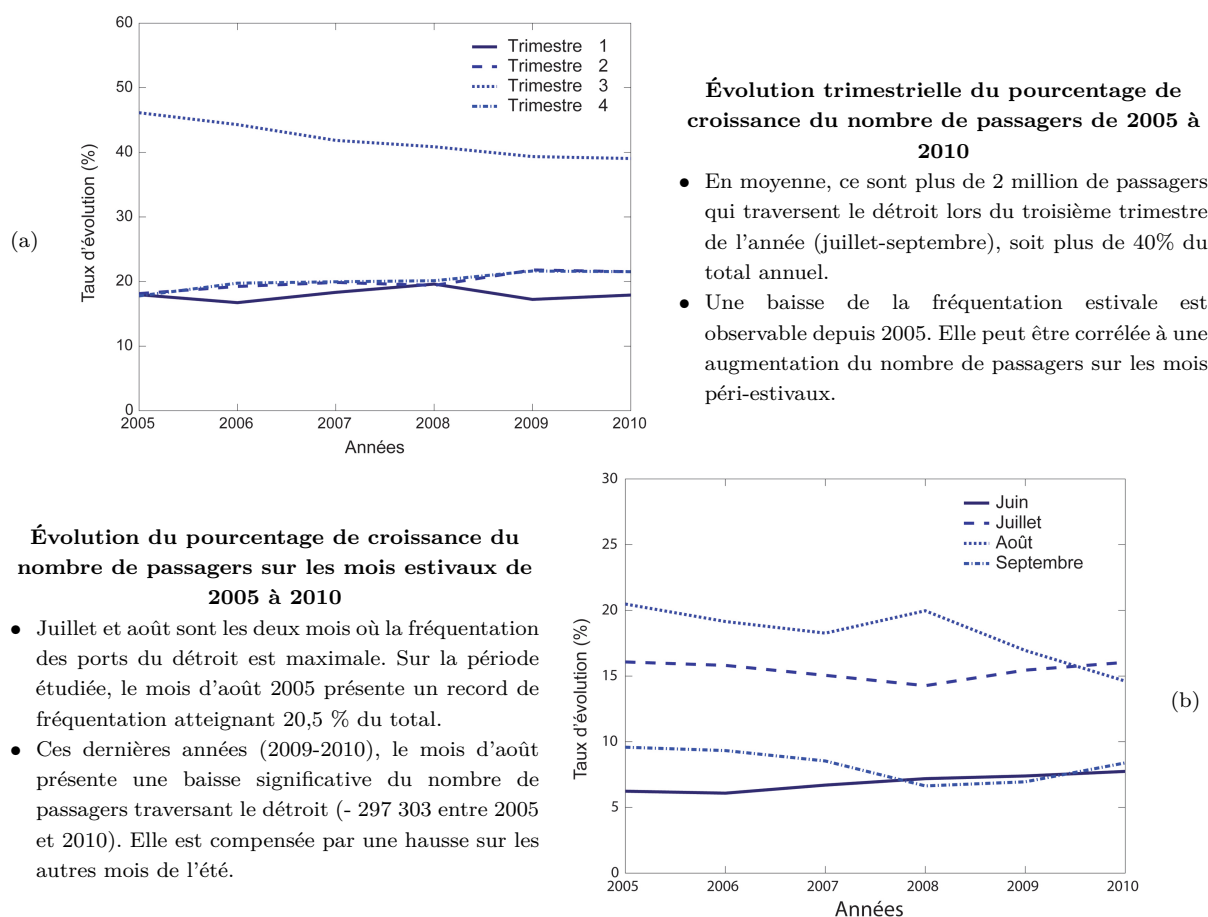


Figure III.6 – Un passage saisonnier (a) et (b).

8.1.2 Les moyens du passage

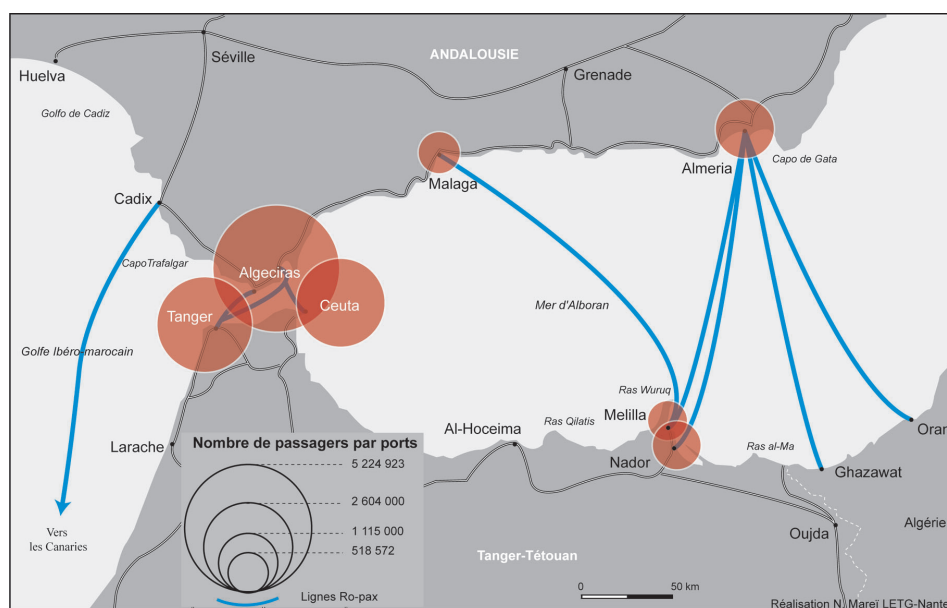
8.1.2.1 Les ports de la traversée

LES PORTS DU DÉTROIT

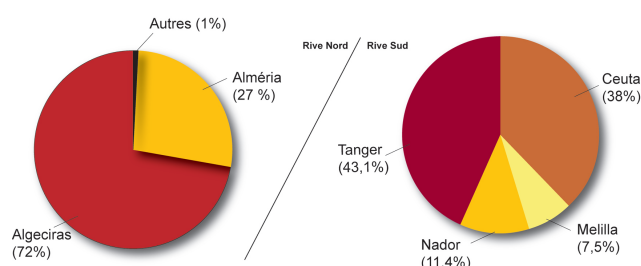
Le trafic de passagers du port d'Algeciras (plus de 5 millions de passagers en 2007) est celui de l'ensemble de l'autorité portuaire; y sont donc inclus les résultats du port de Tarifa. Il indique le nombre total de passagers traversant le détroit à destination de Ceuta ou Tanger qui récupèrent respectivement 52% et 48% des flux.

Le port de passagers d'Algeciras, situé à quelques mètres du centre-ville, dispose de huit appontements pour accueillir les ferries et d'une gare maritime de 2 ha. Ces installations qui en font le plus grand port de passagers d'Espagne, sont complétées par celles du port de Tarifa qui offrent deux postes à quai et une station maritime de 0,22 ha. L'extension du terminal passagers de Tarifa est un projet de l'APBA mais il est extrêmement décrié par les habitants de cette cité historique et les associations écologistes.

Depuis Algeciras, il est possible de se rendre au port de Tanger-ville, port au pied de la médina, offrant trois postes à quai; à Ceuta, port espagnol disposant de deux appontements d'accueil des ferries (*cf.* fig. III.7); et depuis l'été 2010 à Tanger-Med, port offrant des capacités équivalentes à celle d'Algeciras avec huit postes à quai et une station maritime de 0,45 ha.



(a)



(b)

Figure III.7 – (a) Traffics passagers des ports du détroit et de la Mer d’Alboran en 2007. (b) Part des ports dans le trafic total de chaque rive. Sources : autorités portuaires.

Ce nouveau port de passagers sur la rive sud bouleverse l’organisation portuaire du détroit et la physionomie des lignes proposées. Tout d’abord, il permet au Maroc de proposer un équipement équivalent à celui des Espagnols, le port de Tanger étant souvent pointé du doigt lors des problèmes d’engorgement dans le détroit. Ensuite, il permet de réduire la durée d’un trajet qui passe à une heure quinze contre trois heures entre Algeciras et Tanger-Ville par un ferry classique. La fréquence des rotations peut ainsi être augmentée. L’instauration de cette ligne est permise grâce à l’intensification de la coopération entre les deux autorités portuaires en vue de faire du détroit un “*pôle logistique commun*”². En effet, le nouveau port permet également une fluidification du trafic de fret. L’inauguration du port le 1^{er} novembre 2008, a été réalisée par le lancement de la première ligne exclusivement *ro-ro* entre Algeciras et Tanger-Med.

Au cours de l’été 2010, les premières traversées de passagers vers le port de Tanger-Med sont lancées. Un changement important qui facilite le voyage de certains puisque la traversée de la métropole tangeroise est ainsi évitée, permettant alors de récupérer rapidement le nouveau réseau routier nord-marocain. Mais cette traversée semble davantage destinée aux voyageurs motorisés, le port de Tanger-Med étant situé à 40 km de Tanger, 15 km de Ceuta et 36 km de Tétouan. L’objectif de l’autorité

2. “Ouverture de la première ligne ro-ro avec Tanger-Med”, Journal de la Marine Marchande, N° 4642, 21 novembre 2008.

portuaire de Tanger-Med est de faire passer dans les années à venir l'intégralité du trafic estival de MRE par ce nouveau port. La ligne Tarifa-Tanger-Ville serait alors dédiée au passage des touristes et des piétons.

LES PORTS DE LA MER D'ALBORAN

Le dispositif portuaire du détroit est ensuite complété par un certain nombre de ports périphériques situés sur la mer d'Alboran et desservant la côte orientale marocaine et le Nord-ouest algérien (*cf.* fig. III.7). Il s'agit en particulier du port d'Almeria, accueillant depuis 1994, environ 1 million de passagers par an à destination de Melilla, Nador, Ghazawat et Oran. La ligne en direction de Nador est opérationnelle depuis 2000 grâce à l'aménagement de ce port par l'ODEP, en vue d'en faire un nouveau pôle d'accueil des MRE. Cette traversée de huit heures est opérée par Ferrimaroc, filiale d'Acciona et par la compagnie marocaine Limadet depuis 1997.

Sur cette côte orientale, les autorités marocaines ont essayé de faire émerger un autre pôle passager, il s'agit du port d'Al Hoceima proposé en renfort estival depuis 2003. La ligne Almeria-Al Hoceima a vu ainsi le jour grâce à un *pool* d'opérateurs formé de Comarit, Comanav, Limadet, Trasmediterranea et Redouan voyage. En 2005, le port a accueilli 45 000 passagers et 11 000 véhicules sur la période estivale mais malgré ce succès, la ligne a été arrêtée pour cause de mésentente au sein du *pool*.

Enfin, la traversée de la mer d'Alboran est également possible depuis Malaga et à destination de Melilla, la seconde enclave espagnole au nord du Maroc. Cette traversée de 3h45 est opérée par Acciona et accueille environ 500 000 passagers par an. Le port de Melilla est littéralement accolé à celui de Nador puisque les deux ports sont séparés par une étroite jetée. Pour se rendre au Maroc, le passage par Melilla, à l'instar de Ceuta, nécessite la traversée d'une frontière terrestre et donc des temps d'attente supplémentaire pour les voyageurs.

Les différences entre la traversée par une ligne du détroit ou par une ligne de la mer d'Alboran ont trait d'une part au temps de passage entre les deux rives et d'autre part aux dessertes (routières et autoroutières) des ports marocains. L'accès au réseau des infrastructures nationales fait de Tanger, et *a fortiori* de Tanger-Med, un port avec un arrière-pays national, alors que Nador a un arrière-pays bien plus limité et attire donc majoritairement des passagers se rendant dans la région du rif oriental.

8.1.2.2 La flotte du détroit de Gibraltar

Une flotte de 31 ferries assure la traversée entre les rives occidentales de la Méditerranée (Espagne, France, Italie) et le Nord du Maroc. Sur ces 31 navires, vingt sillonnent quotidiennement les lignes courtes du détroit, quatre celles de la mer d'Alboran et sept font des allers-retours plus longs entre le Maroc et le Nord du bassin occidental de la Méditerranée. Ces navires peuvent être classés en trois catégories, les ferries classiques, les ferries rapides et les ferries de type croisière (*cf.* respectivement tab. III.2, III.3 et III.4). Les différences entre les deux premiers types ont trait aux formes des navires, à leurs capacités mais surtout à leur vitesse ; les premiers ne peuvent aller guère au delà de 22 à 24 nœuds, les seconds affichent 48 nœuds pour les plus rapides. Les ferries de type croisière sont quant à eux légèrement plus rapides que les ferries classiques mais se différencient par la qualité de l'offre à bord qui se rapproche de celle d'un navire de croisière.

Le plus ancien navire de la flotte de ferries classiques est le *Bni Nasr* de Comarit construit en 1972 au Japon (*cf.* tab. III.2). Il est introduit sur la ligne Sète-Tanger par Comanav en 2000, après avoir

silloné durant dix-neuf ans la mer intérieure du Japon entre Kobe (Honshu) et Kokura (Kyushu) et avoir servi pendant neuf ans la Compagnie Tunisienne de Navigation (CoTuNav). Seuls trois navires sur dix-sept ont été construits pour opérer directement sur le détroit : le *Cuidad de Malaga* (1998) de Trasmediterranea, le *Passio por Formenta* (2009) et l'*Alhucemas* (2010) de la compagnie Balearia, ces deux derniers étant les deux navires les plus récents de la flotte. Les autres ont eu pour la plupart une première vie en Europe du Nord. Par exemple, le *Boughaz* (ex. *Viking 5*) a été délivré à Viking Line en 1974 pour la route Stockholm-Helsinki. De 1981 à 1983, il est utilisé par la compagnie Sally UK sur la ligne Ramsgate-Dunkerque sous le nom de *The Viking*, puis de 1983 à 1984, il sert pour le compte de la compagnie finlandaise Vaasanlaivat-Vasabatarna sous le nom de Sally Express. En 1984, il est vendu à la compagnie Fred Olsen pour laquelle il sillonnera les eaux du détroit du Skagerrak, sous le nom de *Bolette*, jusqu'en 1988 lorsqu'il devient le *Boughaz*. De même, le *Banasa* (ex. *Mette Mols*) a servi sur le détroit du Kattegat pendant 21 ans et l'*Atlas* (ex. *Stella Scarlett*) sur les détroits de l'Øresund et du Grand Belt pendant 25 ans avant d'arriver sur le détroit de Gibraltar. D'autres ont eu une première vie ailleurs, comme en France pour le *Biladi* (ex. *Liberté*), le *Berkane* (ex. *Napoléon*) et le *Mistral Express* (ex. *Esterel*) qui sont des anciens navires de la SNCM.

Nom (Compagnie)	Capacité maximale	Longueur (m) Largeur (m) Tirant d'eau (m)	Vitesse maximale	Année de construction Chantier de construction Pays de construction
<i>Atlas (IMTC)</i>	778 passagers 145 voitures	Longueur=115,1 Largeur=17,5 Tirant d'eau=4,5	20	1974, L. Meyer, Allemagne
<i>Rif (IMTC)</i>	1001 passagers 320 voitures	Longueur=129,42 Largeur=31,62 Tirant d'eau=5,22	20	1980, Harland & Wolff, Irlande du Nord
<i>Ouzoud (Comarit)</i>	1800 passagers 470 voitures	Longueur=149,9 Largeur=23,98 Tirant d'eau=5,3	19	1974, HDW Nobiskrug Allemagne
<i>Biladi (Comarit)</i>	1604 passagers 500 voitures	Longueur=164,4 Largeur=21,92 Tirant d'eau=5,9	21,5	1980, Dubigeon-Normandie, France
<i>Mistral Express (Comarit)</i>	2280 passagers 680 voitures	Longueur=145 Largeur=25,81 m TE = 6,34	23,5	1981, Dubigeon-Normandie, France
<i>Berkane (Comarit)</i>	1936 passagers 500 voitures	Longueur=155 Largeur=27,59 Tirant d'eau=6,41	24	1976, Dubigeon-Normandie, France
<i>Bni Nasr (Comarit)</i>	1700 passagers 500 voitures	Longueur=160 Longueur=22,86 Tirant d'eau=5,5	23	1972, Kanda Shipbuilding, Japon
<i>Banasa (Comarit)</i>	1500 passagers 410 voitures	Longueur=115,35 Largeur=20,6 Tirant d'eau=4,9	20,5	1975, Helsingor Vaerft, Danemark

<i>Boughaz (Comarit)</i>	1200 passagers 220 voitures	Longueur=117,8 Largeur=17,25 Tirant d'eau=4,7	18,5	1974, L. Meyer, Allemagne
<i>Passió por Formentera (Balearia)</i>	800 passagers 151 voitures	Longueur=100 Largeur=17 Tirant d'eau=4	22	2009, Hijos de J Berreras, Espagne
<i>Oleander (Comarit)</i>	1326 passagers 350 voitures	Longueur=132,5 Largeur=23,15 Tirant d'eau=5,72	22	1980, Schichau Unterweser, Allemagne
<i>Alhucemas (Balearia)</i>	966 passagers 600 voitures	Longueur=154,5 Largeur=24,2 Tirant d'eau=5,5	23	2010, Astilleros Berreras, Espagne
<i>Eurovoyager (FRS)</i>	1400 passagers 354 voitures	Longueur=118,4 Largeur=23,3 Tirant d'eau=5,05	21	1978, Cockerill Yards, Belgique
<i>Cuidad de Malaga (Acciona Trasmediterranea)</i>	1600 passagers 450 voitures	Longueur=139,7 Largeur=18,4 Tirant d'eau=3,72	19	1998, Astilleros de Huelva, Espagne
<i>Albazyn (Acciona Trasmediterranea)</i>	1000 passagers 190 voitures	Longueur=186 Largeur=25,6 Tirant d'eau=6,5	24	2004, di Visentini Francesco, Italie
<i>Santa Cruz de Tenerife (Acciona Trasmediterranea)</i>	800 passagers 280 voitures	Longueur=116,79 Largeur=20,7 Tirant d'eau=7,2	16	1993, U. N. de Lavante, Espagne
<i>Regina Baltica (Acciona Trasmediterranea)</i>	1500 passagers 510 voitures	Longueur=145,2 Largeur=25,2 Tirant d'eau=5,52	21,5	1980, Wärtsilä Marina Abo, Finlande

Tableau III.2 – Les ferries classiques, octobre 2011. Sources : sites internet des compagnies maritimes complétés par the ferry site (www.ferry-site.dk), site internet danois référençant l'ensemble de la flotte mondiale de ferries, et www.ferrylines.com, portail sur les ferries européens.

À la fin des années 1950, les prémices de la grande vitesse pour le transport de passagers apparaissent simultanément en Italie et en Angleterre. Il faut toutefois attendre la fin des années 1980 pour voir les premières rotations des catamarans et les années 1990 pour que se généralise l'exploitation des navires à grande vitesse (NGV) dans le secteur du transport maritime des passagers (Simon, 2003). Cette nouvelle technologie est une révolution dans le secteur car elle permet une réduction significative des temps de traversée et par conséquent une augmentation de la fréquence des départs. Il n'est donc pas étonnant que l'utilisation de ces navires se soit développée dans les détroits.

Sur le détroit de Gibraltar, le premier NGV est introduit par Trasmediterranea sur la ligne Algeciras-Ceuta en 1995 (*cf.* tab. III.3). Il s'agit de l'*Alcantara* qui permet une traversée en 30 minutes entre les deux villes contre 1h30 pour un ferry classique. La flotte actuelle de l'ensemble des lignes du détroit est constituée de douze NGV, tous construits entre 1994, pour le plus ancien, le *Jaume I* de Balearia, et 2006 pour le plus récent, le *Milenium tres* d'Acciona Trasmediterranea. Sur ces douze navires, seulement deux ont été construits pour servir directement sur le détroit de Gibraltar, l'*Alcantara* et le *Milenium tres*. Les autres sont arrivés sur le détroit après une première vie, par

exemple, sur les mers grecques pour le *Bissat* (ex. *Highspeed 2*) et le *Boraq* (ex. *Highspeed 3*) de Comarit, récemment introduit sur la ligne Tarifa-Tanger ; ou sur des eaux plus septentrionales comme le *Ceuta Jet* (ex. *Nordic Jet*) et l'*Algeciras Jet* (ex. *Baltic Jet*) qui opéraient la traversée du golfe de Finlande pour la Nordic Jet Line.

Nom (Compagnie)	Capacité maximale	Longueur (m) Largeur (m) Tirant d'eau (m)	Vitesse maximale	Année de construction Chantier de construction Pays de construction
<i>Bissat (Comarit)</i>	620 passagers 70 voitures	Longueur = 72 Largeur= 17,5 Tirant d'eau= 2,75	40 noeuds	2000, Austral Ships, Australie
<i>Boraq (Comarit)</i>	620 passagers 70 voitures	Longueur=72 Largeur=17,5 TE=2,75	40 noeuds	2000, Austral Ships, Australie
<i>Jaume I (Balearia)</i>	600 passagers 150 voitures	Longueur=77,46 Largeur=26 Tirant d'eau=2,72	36 noeuds	1995, Incat, Tasmanie
<i>Avemar Dos (Balearia)</i>	900 passagers 175 voitures	Longueur=82,3 Largeur=23 Tirant d'eau=2,86	41 noeuds	1997, Austral Ships, Australie
<i>Tanger Jet II (FRS)</i>	900 passagers 238 voitures	Longueur=86,6 Largeur=23,8 TE=3,2	42 noeuds	2004, Austral Ships, Australie
<i>Tarifa Jet (FRS)</i>	800 passagers 200 voitures	Longueur=86,62 Largeur=26 TE=3,63	40 noeuds	1997, Incat, Tasmanie
<i>Ceuta Jet (FRS)</i>	428 passagers 58 voitures	Longueur=60 Largeur=16,5 Tirant d'eau=2,9	40,5 noeuds	1998, Kvaerner Fjellstrand, Norvège
<i>Algeciras Jet (FRS)</i>	428 passagers 58 voitures	Longueur=76,5 Largeur=16,5 Tirant d'eau=2,1	36 noeuds	1999, Kvaerner Fjellstrand, Norvège
<i>Alcantara (Acciona Trasméditerranéa)</i>	590 passagers 76 voitures	Longueur=96,2 Largeur=14,6 Tirant d'eau=2,19	37 noeuds	1995, Bazan, Espagne
<i>Alcantara Dos (Acciona Trasméditerranéa)</i>	550 passagers 150 voitures	Longueur=79,95 Largeur=23 Tirant d'eau=2,61	32 noeuds	1995, Austral Ships, Australie
<i>Alboran (Acciona Trasméditerranéa)</i>	900 passagers 240 voitures	Longueur=96 Largeur=26 Tirant d'eau=3,7	42 noeuds	1999, Incat, Australie
<i>Milenium tres (Acciona Trasméditerranéa)</i>	900 passagers 267 voitures	Longueur=97,22 Largeur=26,6 Tirant d'eau=3,43	48 noeuds	2006, Incat, Australie

Tableau III.3 – Les ferries rapides, octobre 2011.

Il est difficile de comparer la flotte de ferries croisières aux flottes de ferries classiques et rapides, du fait de leur faible nombre sur le détroit (*cf.* tab. III.4). Les deux navires opérant la traversée, le *Majestic* et l'*Ikarus Palace*, présentent toutefois des capacités similaires à celle des grands ferries classiques en termes de nombres de passagers et de voitures mais sont sensiblement plus rapides que ces derniers. Ils sont également plus récents car le *Majestic*, premier navire de NGV, a été construit en 1993 pour la ligne Gênes-Porto-Torres et que l'*Ikarus Palace* a servi quelques temps sur la mer Adriatique avant son utilisation par Grimaldi Lines depuis 2010. Enfin, ces navires présentent un confort matériel largement supérieur aux ferries classiques et rapides, puisqu'ils sont dotés à leur bord de cabines de luxe, de galeries commerçantes, de piscines et même de discothèques.

Nom (Compagnie)	Capacité maximale	Longueur (m) Largeur (m) Tirant d'eau (m)	Vitesse maximale	Année de construction Chantier de construction Pays de construction
<i>Majestic (Grandi Navi Veloci)</i>	1650 passagers 750 voitures	Longueur=188,22 Largeur=27,6 Tirant d'eau=6,6	23 noeuds	1993, Nuovi Cantieri Apuania S.A., Italie
<i>Ikarus Palace (Grimaldi)</i>	1500 passagers 1000 voitures	Longueur=200,65 Largeur=25,8 Tirant d'eau=6,6	26,4 noeuds	1997, Fosen Mek Verksteder, Norvège

Tableau III.4 – Les ferries croisières, octobre 2011.

Ensuite, la comparaison des flottes par compagnie laisse penser que la flotte marocaine paraît archaïque comparée à la flotte espagnole : les navires d'IMTC et de Comarit affichent respectivement des moyennes d'âge de 35 et 31 ans alors que ceux de FRS, Acciona Trasméditerranéa et Balearia ont quant à eux des moyennes d'âge de 17, 16 et 10 ans. Ces chiffres révèlent une flotte espagnole plus moderne dont le renouvellement s'est fait essentiellement par l'acquisition de NGV. Sur les douze ferries rapides qui sillonnent les lignes du détroit, dix appartiennent aux compagnies espagnoles. Ce renouvellement de la flotte espagnole est permis en particulier grâce à des subventions qu'accorde l'État espagnol aux opérateurs des liaisons Algeciras-Ceuta et Almería-Melilla afin de maintenir le trafic vers les enclaves en particulier lors de la basse saison. De plus, la comparaison des flottes de ferries classiques espagnoles et marocaines laisse apparaître quelques différences techniques. Ainsi, si les deux flottes peuvent respectivement contenir en moyenne 362 et 409 voitures par bateau, la flotte espagnole transporte en moyenne 1152 passagers par bateau contre 1512 pour la flotte marocaine. Les compagnies marocaines semblent alors avoir investi dans l'achat de navires de très grande capacité afin d'assurer en terme quantitatif lors du marché de haute saison. Toutefois, cette différence est à relativiser par la comparaison de la flotte espagnole de ferries classiques avec celle de ferries rapides. Deux catégories de ferries rapides existent au sein de la flotte espagnole : cinq ferries à capacité standard (entre 428 et 600 passagers par bateau) et cinq ferries à grande capacité (entre 800 et 900 passagers par bateau). Ainsi, cette seconde catégorie de ferries rapides qui se rapproche en matière de capacité de certains ferries classiques permet d'augmenter la capacité totale de la flotte espagnole.

Malgré la place grandissante du trafic de passagers sur le détroit, l'analyse de la flotte laisse penser que c'est **un détroit de seconde zone**. Il apparaît comme un espace où les ferries viennent finir leurs jours après avoir démarré leur vie, pour beaucoup, ailleurs que dans le détroit de Gibraltar. Cette

conclusion étaye l'idée de Matthew Murtland (2011) qui met en exergue le fait que les ferries vers et depuis le Maroc sont de qualité médiocre au niveau du modernisme et du confort, contrairement aux ferries espagnols utilisés vers Ceuta et Melilla. Cependant, ces constats sont à nuancer, puisqu'Acciona Trasmediterranea utilise désormais ses NGV sur toutes les lignes du détroit et que Balaeria fait naviguer l'*Alhucemas* construit en 2010 sur la ligne Algeciras-Tanger. De plus, l'arrivée des Italiens sur le marché des lignes longues vers le Maroc introduit une concurrence haute gamme, en particulier à l'égard de Comarit qui propose sur la ligne Gênes-Tanger le *Bni Nasr*, le navire le plus vieux de la flotte! Dès lors, il faut s'interroger sur l'âge moyen des navires marocains, une donnée qui peut générer une certaine crainte en termes de sécurité si les compagnies en question n'envisagent pas un renouveau de leur flotte dans les années à venir.

Les ferries rapides



Panneau publicitaire de FRS face au port de Tanger.



Ferry rapide de Comarit au port de Tarifa



Ferry rapide de Baleria dans la baie d'Algeciras.

Les ferries classiques



Arrivée du Marrakech, port de Tanger



Le Marrakech à quai



Ferry d'Acciona en baie d'Algeciras



Ferry d'Euroferry à quai, port de Tanger



Ferries sortant, port d'Algeciras



Zone de demi-tour des navires, Algeciras

Les ferries chics



Le *Majestic* en plein détroit.



Piscine de l'*Ikarus Palace*



Casino de l'*Ikarus Palace*

Photo III.2 – La flotte de ferries du détroit de Gibraltar. Photos N. Mareï, avril 2008 et été 2010, sauf photos de l'*Ikarus Palace* issues du site <http://www.ferries.gr/>.

8.2 Les prestataires du passage

8.2.1 Les compagnies maritimes du détroit de Gibraltar, états des lieux

Depuis les années 1970, les compagnies de ferries du détroit se sont organisées en *pool* et proposent une politique commerciale commune (horaires, prix, espaces de chargement) censée faciliter le transit des MRE. Mais cette politique s'est révélée être un frein à la libre concurrence, en particulier sur la ligne Tanger-Algéciras. En 2000, le *pool* a été sanctionné une première fois par l'UE pour avoir fermé ses portes à la compagnie IMTC. Puis, en 2004, la régulation de la concurrence espagnole a condamné six opérateurs de la ligne Algéciras-Tanger pour entente tarifaire³. Finalement, ce système qui favorise la création de monopole a été considéré illégal par l'UE, qui a cependant accordé une exception lors de l'opération *Paso del Estrecho* (Murtland, 2011; Turret, 2005).

En 2011, cinq compagnies maritimes (Acciona Trasmediterranea, Balearia et FRS pour les espagnoles et Comarit et IMTC pour les marocaines) proposent la traversée du détroit de Gibraltar. Ces cinq "rescapés" ont résisté à une situation très concurrentielle et à un jeu de fusions-acquisitions qui a souvent bouleversé la donne sur le détroit.

8.2.1.1 Les opérateurs historiques

DE TRASMEDITERRANEA À ACCIONA TRASMEDITERRANEA

La compagnie espagnole Trasmediterranea est le plus ancien opérateur du détroit. Elle a été créée en 1917 par la fusion de quatre compagnies espagnoles, la Compania Valenciana de Vapores de Africa, Ferrer Pesset Hermanos de Valence, la S.A Lineas de Vapores Tintoré et la S.A. de Navegacion e Industria de Barcelone. Grâce à cette fusion, elle récupère les services de la Compania Valenciana de Vapores de Africa, compagnie nationale qui opérait avec dix-neuf navires entre Algéciras et les possessions nord-africaines de l'Espagne (Ceuta, Rio Martin, Larache et Tanger). Au même moment, l'Espagne décide de protéger son industrie maritime florissante par la *Ley de Proteccion y Fomento de las Industrias y Comunicaciones Maritimas* du 14 juin 1909, qui réserve le cabotage national

3. Parmi ces compagnies, figurent trois marocaines, Comanav, Limadet et Comarit, et trois espagnoles Trasmediterranea, Euroferrys et Eurolineas Maritimas.

aux navires et compagnies espagnols, sous contrat avec l'État, et organise les services réguliers. Trasmediterranea acquiert alors immédiatement le monopole sur le détroit. La situation d'exclusivité perdure jusqu'au début des années 1970, période de tournant dans les flux humains transdétroit. Trasmediterranea décide alors de retirer la ligne Algeciras-Tanger de son contrat avec l'État et négocie avec la compagnie marocaine Lignes Maritimes du détroit (Limadet) en 1972, afin de renforcer conjointement les lignes entre Tanger et les ports espagnols du détroit. Elles créent conjointement la compagnie Lignes Maritimes de Ferries S.A. (Mafer), aux intérêts hispano-chérifiens. Cette dernière opère avec un seul car-ferry, le *Tanger*, qui a un trajet quotidien entre Algeciras, Tanger et Malaga. En 1975, cette dernière est absorbée par Limadet (Rodríguez Barrientos, 2005).



Figure III.8 – Le Virgen de África (1955 - 1986) - Compañía Trasmediterránea. Source : www.trasmeships.es. Avec le Victoria (1952-1982), second navire de la Compañía Trasmediterránea acquit dans les années 1950, ces transbordeurs jumeaux pouvaient accueillir 100 voitures et 900 personnes. Cette flotte a été complétée en 1964 par le Ciudad de Tarifa (1961-1964) aux caractéristiques similaires.

Ensuite, lors de l'été 1976 apparaissent les premiers renforts estivaux sur les lignes du détroit. La compagnie maritime Naviera Aznar S.A de Bilbao arme alors deux navires le *Monte Cortes* et le *Monte Corona* qui fonctionneront quotidiennement sur la ligne Algeciras-Ceuta du 1er juin au 18 octobre. Chaque navire apporte une capacité supplémentaire de 859 passagers et 160 voitures. En novembre 1978, Trasmediterranea rachète les navires de la compagnie basque et les maintient sur les lignes du détroit sous les noms de *Ciudad de Ceuta* et *Ciudad de Zaragoza* (Rodríguez Barrientos, 2005).

En 1978, Trasmediterranea devient un armement public. Elle acquiert ses lettres de noblesses sur le transport des passagers vers les Baléares et les Canaries dont elle détient toujours 60 à 70% de parts de marché malgré la libéralisation du marché en janvier 1998. Dans un mouvement de privatisation du secteur des transports espagnols, après Iberia (transport aérien), Trasmediterranea repasse alors dans

le giron du secteur privé en 2002. Elle est rachetée par un consortium regroupant divers intérêts privés, dont ceux d'Acciona, grande entreprise de construction espagnole, qui devient actionnaire majoritaire en s'octroyant 60% des parts. La compagnie devient ainsi Acciona Trasmediterranea.

Sur le détroit de Gibraltar, ce nouvel armement privé détient un tiers de l'activité et renforce son offre en absorbant Ferrimaroc en 2004 et Euroferrys en 2007. La compagnie est la première à introduire des ferries rapides sur le marché du détroit entre Algeciras et Ceuta. Enfin, dans le cadre d'un contrat avec l'État pour la desserte des enclaves de Ceuta et Melilla, Acciona s'engage à ne pas utiliser des navires âgés de plus de 15 ans et doit alors renouveler une partie de sa flotte.

Par ailleurs dans l'objectif de renforcer sa place dans le fret roulier et dans le cabotage méditerranéen, la compagnie propose une nouvelle ligne *ro-pax* entre Barcelone et les deux principaux ports des îles Canaries via Tanger en 2006. Cette liaison de type autoroute de la mer, utilisant un navire pouvant transporter 111 remorques, 290 voitures et 12 camions avec remorques, est créée dans un objectif plutôt marchand, mais elle connaît un succès pour le transport de passagers entre Barcelone et Tanger. En 2010, les Espagnols décident alors de renforcer la liaison Barcelone-Tanger par une ligne bihebdomadaire, sillonnée par le navire *Albayzin* d'une capacité de 575 passagers et 200 véhicules. Acciona se place ainsi sur le marché des lignes longues vers le Maroc.

COMARIT-COMANAV

La compagnie maritime de navigation (Comanav) est l'armement national le plus important du Maghreb. Cette compagnie qui s'est lancée dans le transport de passagers en 1974, après l'achat d'un ferry allemand le *Prinz Hamlet II*, représente un quart du trafic national de passagers au Maroc. *Prinz Hamlet II* devient alors l'*Agadir* et sillonnera de 1975 à 1987 la ligne Sète-Tanger avant d'être remplacé par le *Marrakech*. En effet, la compagnie marocaine Comanav est la première à proposer des lignes régulières longues vers le Maroc grâce à la traversée Sète-Tanger. Cette ligne inaugure une période faste pour la compagnie qui comprend très vite qu'il y a un créneau à prendre sur le secteur du transport maritime de passagers entre l'Europe et le Maroc, secteur qui représente aujourd'hui 60% de ses recettes. Elle diversifie ensuite les destinations au départ de Sète grâce à une ligne en direction de Nador, opérationnelle depuis 1987 et étend ses services vers l'Italie par une ligne Gênes-Tanger qui existe depuis 2002.

Elle fait son entrée tardivement sur les lignes courtes de la traversée puisque ce n'est qu'en 1997 qu'elle intègre la ligne Algeciras-Tanger avec cinq ferries en propriété, puis elle absorbe la compagnie marocaine Limadet en 2003 (après que cette dernière soit passée sous la tutelle de Trasmediterranea en 1998). Comanav est privatisée en 2007 au profit du groupe français CMA-CGM. Ce dernier cède en 2009 l'activité passagers à Comarit (*cf. enc. III.2*).

La concurrence marocaine existait cependant avant l'arrivée de Comanav sur la ligne Tanger-Algeciras, grâce à une *joint venture* entre des intérêts marocains et le groupe norvégien Fred Olsen qui donne naissance à la compagnie Comarit en 1984. Le groupe norvégien recycle alors des ferries qu'il utilisait sur le détroit du Skagerrak comme le *Buenavista* qui devient le *Bismillah* (navire construit en 1971 et qui ne fait plus partie de la flotte actuelle) et le *Viking 5* qui devient le *Boughaz*.

Forte de l'expérience de Fred Olsen sur le Skagerrak et dans les Canaries, la compagnie connaît une ascension fulgurante. En 2003, elle brise 30 années de monopole de la compagnie nationale marocaine

sur les lignes longues en instaurant sa ligne Sète-Tanger. Elle aligne sur cette liaison le *Biladi*, ancien navire de la SNCM d'une capacité de 1604 passagers et 540 véhicules. Grâce au succès de cette ligne et avant même le rachat de Comanav, Comarit devient, en 2008, le principal opérateur de la traversée France-Maroc avec 323 000 passagers et 100 000 véhicules soit respectivement 42% et 44% du trafic de ferries conventionnels⁴.

Le consortium formé à 60% de CMA-CGM et à 40% de l'Espagnol Balearia s'est adjugé, le 29 mars 2007, 76 % du capital de la Comanav. Cette part était détenue par l'État marocain, le reste du capital appartenant au groupe BMCE Bank. La COMANAV créée en 1946, sous le nom de Compagnie franco-chérifienne, est le premier transporteur maritime du Maroc avec une flotte de 16 navires dont 11 en propriété. La société occupe une position de leader national dans le transport de passagers, de marchandises ainsi que dans les opérations portuaires. En 2001, la Comanav était en faillite virtuelle (en partie à cause de pratiques frauduleuses) obligeant l'État marocain à une première recapitalisation (14 M€) puis une seconde en 2003 (30 M€). Cette dernière a été accompagnée d'un plan social, de cessions d'actifs maritimes et portuaires, de la restructuration de la flotte et d'une réduction des coûts. Elle fut alors inscrite dans la liste des entreprises marocaines à privatiser.

Le rachat de Comanav participe à la croissance externe de CMA-CGM aujourd'hui troisième armateur mondial (15^{ème} en 1997), derrière le Danois Maersk et l'Italo-suisse MSC. CMA-CGM renforce ainsi sa présence en Méditerranée notamment sur le détroit de Gibraltar car Comanav détient 20% du second terminal à conteneurs de Tanger-Med. La part de CMA-CGM passe donc à 40 % puisque la compagnie marseillaise détenait déjà 20 % de ce terminal. Après le rachat du groupe Bolloré de Delmas, spécialiste de l'Afrique, l'armateur français semble vouloir affirmer ses positions sur les marchés nord-sud. Afin de renforcer cette activité et de se concentrer sur le pôle fret et l'exploitation des terminaux, CMA-CGM se réserve alors la possibilité de se dessaisir de l'activité passagers de la Comanav (environ 1M de passagers). Cette branche était destinée à être rétrocédée à Balaeria, compagnie qui assure déjà un trafic d'environ 1,5 million de passagers sur le détroit. Mais la crise mondiale et le déséquilibre financier ont joué en défaveur des Espagnols puisqu'en 2009, l'activité est vendue à la compagnie maroco-norvégienne Comarit. Cette dernière renforce alors ses lignes sur le détroit, ainsi que les lignes plus longues au départ de la France (de Sète vers Tanger et Nador) et arrive sur le marché italien grâce à la ligne Gênes-Tanger de Comanav. Le rachat de la Comanav par la Comarit permet aux Marocains de maintenir leur rôle sur le détroit en évitant alors un monopole espagnol.

Encadré III.2 – L'effacement de Comanav et la montée en puissance de Comarit. Sources : L'Antenne, 16 février 2009, JMM 27 février 2009 et divers journaux en ligne.

En 2010, profitant d'une conjoncture favorable, Comarit s'attaque au segment du *fast ferry* et fait son entrée sur la ligne Tarifa-Tanger en proposant comme FRS, huit allers-retours par jour. Cette opération est possible grâce à l'acquisition de deux unités le *Bissat* et le *Boraq* d'une capacité de 620 passagers et 70 voitures chacun. Ces nouveaux navires portent le nombre total de la flotte de Comarit à dix unités et permet ainsi au groupe de devenir le premier armateur du détroit en termes de navires.

Cette insertion réussie de Comarit sur la ligne Tarifa-Tanger est à l'image de la montée en puissance de la compagnie, devenue en quelques années, grâce au rachat de la Comanav, le premier opérateur marocain. Il pèse en 2011 autant que les ténors espagnols que sont Balearia et Acciona Trasmediterranea pour les lignes à destination du Maroc et il réduit la concurrence marocaine à une compagnie, IMTC. C'est pendant ces temps fastes que le groupe Fred Olsen décide en 2008

4. "Ferry trade to morocco" par Mike Barker, Cruise and Ferry info, n° 4, avril 2009.

d'abandonner sa participation dans la compagnie. La part de 50% est cédée au groupe familial marocain Abdelmoula, un groupe influent dont le fils, Samir Abdelmoula est devenu maire de Tanger en 2011 ⁵.

8.2.1.2 Les nouveaux opérateurs

La contraction de l'offre à cinq compagnies opérant la traversée du détroit est une situation nouvelle puisqu'à partir de la fin des années 1990, une dizaine de compagnies sont présentes sur le marché du détroit de Gibraltar. En 2006, la situation est alors la suivante. La concurrence espagnole est composée de Acciona Trasmediterranea, Euroferrys, Lineas Maritimas Europeas (filiale espagnole de Comarit), Ferrys Rapidos del Sur (FRS), Balearia (incluant Nautas Al Maghreb) et Buquebus España (filiale du plus grand opérateur de ferries rapides sud-américain). Depuis le 1er septembre 1997, cette dernière dessert avec deux navires la ligne Algeciras-Ceuta et concurrence ainsi Trasmediterranea sur le segment du ferry rapide. L'année 1998 voit Euroferrys débiter son activité sur les lignes Algeciras-Tanger et Algeciras-Ceuta. En 1999, c'est IMTC qui fait son entrée sur la ligne Algeciras-Tanger après une longue bataille juridique pour intégrer le *pool*. En 2000, FRS installe son monopole sur la ligne Tarifa-Tanger et en 2003 Balearia fait son entrée sur le détroit. Entre temps, la compagnie Ferrimaroc est créée en 1994 pour établir un service entre Nador et Almería.

De ce foisonnement de nouvelles compagnies, trois vont tirer leurs épingles du jeu : Balearia et FRS du côté espagnol et IMTC du côté marocain.

LA CONCURRENCE ACTUELLE SUR LE DÉTROIT : BALEARIA, FRS, IMTC

La société privée marocaine IMTC, fondée en 1987, intègre la ligne Tanger-Algeciras en 1999 en exploitant un seul navire l'*Atlas*. En 2002, elle introduit un second navire le *Rif* (ex *Galloway Princess*) et elle devient, en 2008, le premier opérateur de la ligne Tanger-Algeciras avec 228 000 passagers et 64 000 véhicules soit 28% et 29% du trafic de ferries conventionnels ⁶. IMTC est aujourd'hui dépassé par le groupe Comarit. Certaines sources de la presse marocaine parlent d'un possible rapprochement entre les deux compagnies marocaines du détroit.

Balearia est une compagnie espagnole créée en 1998 suite à la faillite de Flebassa Lines, une compagnie opérant entre les îles Baléares et la côte orientale de l'Espagne. Balearia se développe rapidement et intègre le marché du détroit de Gibraltar en 2003 grâce à une *joint venture* avec Nautas Al-Maghreb. Cette nouvelle filiale renforce le segment du ferry rapide sur la ligne Algeciras-Tanger

5. Quelques mois après l'établissement de ce bilan sur les moyens et les prestataires du passage qui décrit l'offensive de la compagnie Comarit sur le marché du détroit, la situation est bouleversée par les problèmes financiers de cette même compagnie (frais portuaires et fractures impayés). Depuis mars 2012, les dix navires de la flotte sont immobilisés dont une partie à Sète, à Algeciras et à Tarifa. Présentée comme passagère la situation n'est toujours pas réglée à l'heure de l'opération *paso del Estrecho* 2012. La compagnie italienne GNV remplace alors Comarit sur son marché principal, les rotations à partir de Sète. Les causes de cette dérive sont diverses. La mauvaise gestion depuis l'acquisition par les Marocains est pointée du doigt ainsi que l'augmentation des charges (carburants, taxes portuaires depuis le transfert de l'activité à Tanger-Med) et le manque de flexibilité de l'armement marocain face à la concurrence. D'autres parlent plutôt d'un scandale financier (corruption et de détournement de fonds). Les salariés de la compagnie sont toujours en attente de la mise en faillite ou de la reprise par des intérêts étrangers, les italiens seraient intéressés moyennant une participation de l'État marocain. Ce problème fait couler beaucoup d'encre au Maroc car si la compagnie est amenée à disparaître, il ne restera plus grand-chose de la flotte marocaine sur le détroit (sources : Les compagnies ferries marocaines de la tourmente, *econostrum.com* ; Une grosse partie de la flotte immobilisée *meretmarine.com* ; Dernier espoir pour la Comarit, *lavieeco.com*).

6. Source : *op. cit.* note 4.

en débutant son activité avec le *Federico Garcia Lorca* et le catamaran rapide *Nixe II*. En 2007, elle déploie son offre vers Ceuta grâce au rachat des activités de Buquebus.

Enfin, FRS, filiale du groupe maritime allemand Förde Reederei Seetouristik, amène en 2000 une nouveauté sur le détroit. La compagnie est connue dans le secteur du cabotage allemand mais c'est son entrée dans la Nordic Jet Line entre Helsinki en Finlande et Tallinn en Estonie qui augure de son futur développement dans le secteur du *fast ferry* (Murtland, 2011). Sur le détroit, FRS décide d'utiliser le port de Tarifa, en situation la plus méridionale sur la côte espagnole mais délaissé par les autres compagnies en raison de conditions d'accessibilité mauvaise (faible tirant d'eau). Ces caractéristiques étant peu restrictives dans le secteur du *fast ferry*, la compagnie propose ses catamarans à haute vitesse, comme le *Tanger Jet II* pour un service en 35 minutes entre Tarifa et Tanger. FRS s'est ainsi créé un marché de niche sur lequel elle a eu le monopole jusqu'en 2010. Ensuite, grâce à ses cinq ferries rapides en propriété, elle s'est déployée depuis 2010 sur l'ensemble des lignes du détroit de Gibraltar.

Compagnies	Lignes	Fréquences	Navires
Acciona Trasmediterranea	Algeciras-Tanger	5 à 8 a.r. par jour	<i>Alcantara</i>
			<i>Alcantara dos</i>
	Algeciras-Ceuta	7 à 11 a.r. par jour	<i>Alboran</i>
			<i>Cuidad de Malaga</i>
	Malaga-Melilla*	1 à 3 a.r. par jour	<i>Milenium tres</i>
	Almeria-Melilla*	1 à 2 a.r. par jour	<i>Santa Cruz de Tenerife</i>
	Almeria-Nador*	6 à 21 a.r. par semaine	<i>Regina Baltica</i>
Balearia	Algeciras-Tanger	3 à 6 a.r. par jour	<i>Jaume I</i>
			<i>Alhucemas</i>
	Algeciras-Ceuta	5 à 6 a.r. par jour	<i>Avemar Dos</i>
			<i>Passio per Formentera</i>
FRS	Tarifa-Tanger-ville	7 à 10 a.r. par jour	<i>Tanger jet II</i>
			<i>Tarifa Jet</i>
	Algeciras-Ceuta	3 à 6 a.r. par jour	<i>Algeciras Jet</i>
			<i>Ceuta Jet</i>
	Algeciras-Tanger-Med	2 à 3 a.r. par jour	<i>Eurovoyager</i>
Comarit	Algeciras-Tanger	5 à 10 a.r. par jour	<i>Banassa</i>
			<i>Boughaz</i>
			<i>Oleander</i>
	Tarifa-Tanger-ville	5 à 8 a.r. par jour	<i>Bissat</i>
			<i>Boraq</i>
	Almeria-Nador*	1 à 3 a.r. par jour	<i>Berkane</i>
IMTC	Algeciras-Tanger	1 à 4 a.r. par jour	<i>Atlas</i>
			<i>Rif</i>

Tableau III.5 – Liaison sud de l'Espagne - nord du Maroc. Bilan de l'offre (octobre 2011) (a.r. : aller-retour, * : ligne de la mer d'Alboran).

LA CONCURRENCE SUR LES LIGNES LONGUES : GRANDI NAVI VELOCI, GRIMALDI LINES

Les Italiens dont le secteur roulier constitue un des piliers de l'économie maritime, sont les derniers entrants sur le marché du ferry vers le Maroc. Le premier groupe a exploité le marché des MRE est Grandi Navi Veloci (GNV) depuis le lancement de la ligne Gênes-Barcelone-Tanger en 2007. Il utilise un navire, le *Majestic*, pouvant naviguer jusqu'à 23 nœuds et offre ainsi un voyage égal en durée à la ligne directe de Comarit malgré l'escale à Barcelone (36 heures). Il est rejoint en 2010 par le groupe Grimaldi Lines qui propose une ligne Livourne-Tanger qui fait escale au port de Valence pendant une année avant de changer pour le port de Barcelone. Cette traversée hebdomadaire est effectuée à bord de l'*Ikarus Palace*.

Ces navires de type *cruise-ferry* sont les navires de plus haut standing sur l'offre vers le Maroc et connaissent un certain succès puisque le trafic de GNV est passé entre 2007 et 2008 de 10 000 passagers et 4700 voitures à 62 000 passagers et 25 000 voitures⁷. L'armateur italien GNV, qui ne laisse de côté aucun marché de la Méditerranée occidentale, projette de développer plusieurs lignes régulières à partir de Sète. Il concurrencerait alors la Comarit sur la ligne Sète-Tanger. Il compte également renforcer sa desserte par des destinations non couvertes par le port languedocien, notamment l'Algérie.

Compagnies	Lignes	Fréquences	Navires
Acciona Trasmediterranea	Barcelone - Tanger	2 a.r. par semaine	<i>Albayzin</i>
Comarit	Sète - Tanger	1 à 4 a.r. par semaine	<i>Biladi</i>
	Sète - Nador	1 à 2 a.r. par semaine	<i>Mistral Express</i>
	Gênes - Tanger	2 a.r. par semaine	<i>Bni Nasr</i> <i>Ouzoud</i>
Grandi Navi Veloci	Gênes - Barcelone - Tanger	2 a.r. par semaine	<i>Majestic</i>
Grimaldi Lines	Livourne - Barcelone - Tanger	1 a.r. par semaine	<i>Ikarus Palace</i>

Tableau III.6 – Le Maroc au départ de la France, de l'Italie et du Nord-est espagnol. Bilan de l'offre, octobre 2011.

Ces lignes longues vers le Maroc semblent se développer malgré quelques échecs (lignes au départ de Port-Vendres et de Naples). Elles s'apparentent au modèle des autoroutes de la mer puisqu'elles participent au désengorgement des routes espagnoles, françaises et italiennes et qu'elles connaissent également un succès en ce qui concerne les flux marchands rouliers (*cf.* fig. III.9).

Pour conclure, il est étonnant de s'apercevoir que les changements sont toujours amenés par les nouvelles compagnies. La compagnie allemande FRS est arrivée sur le marché du détroit en 2000 en créant une nouvelle ligne, Tarifa-Tanger, et en initiant le marché du ferry rapide vers le Maroc. Balearia, arrivée tardivement sur le détroit, a été la première compagnie à introduire les ferries rapides sur la ligne Algeciras-Tanger. Les Italiens ont introduit le marché du ferry de croisière sur les lignes longues et sont en mesure de concurrencer Comarit sur la ligne Sète-Tanger.

7. Source : *op. cit.* note 4.

Alors si Trasmediterranea a été le pionnier du ferry rapide sur le détroit, dans un premier temps, elle n'utilisait ses navires rapides et modernes que pour desservir les enclaves. Il a alors pu exister à une époque une différence notable au niveau du modernisme et du confort entre l'offre marocaine et l'offre espagnole (Murtland, 2011). Mais la concurrence, en obligeant les compagnies installées à améliorer et à diversifier leurs offres, semble lisser les choses.

Cette frilosité au changement et la caractéristique de zone de fin de vie pour la plupart des navires viennent sans doute du fait que le marché des passagers du détroit est très saisonnier. En dehors de la période estivale qui recueille 40% des passagers en trois mois, les rotations des navires servent principalement au fret, même si le marché passagers est loin d'être nul le reste de l'année. Lors d'une traversée du détroit en avril 2008 avec l'équipe de l'ISEMAR, à bord du *Boughaz* de Comarit, le navire a quitté le port de Tanger avec 2 à 3 heures de retard, sans doute attendait-il de faire le plein de remorques ? En tout cas, pas celui de passagers, puisque la traversée s'effectua avec 4 personnes à bord de ce navire pouvant théoriquement en transporter 1200.

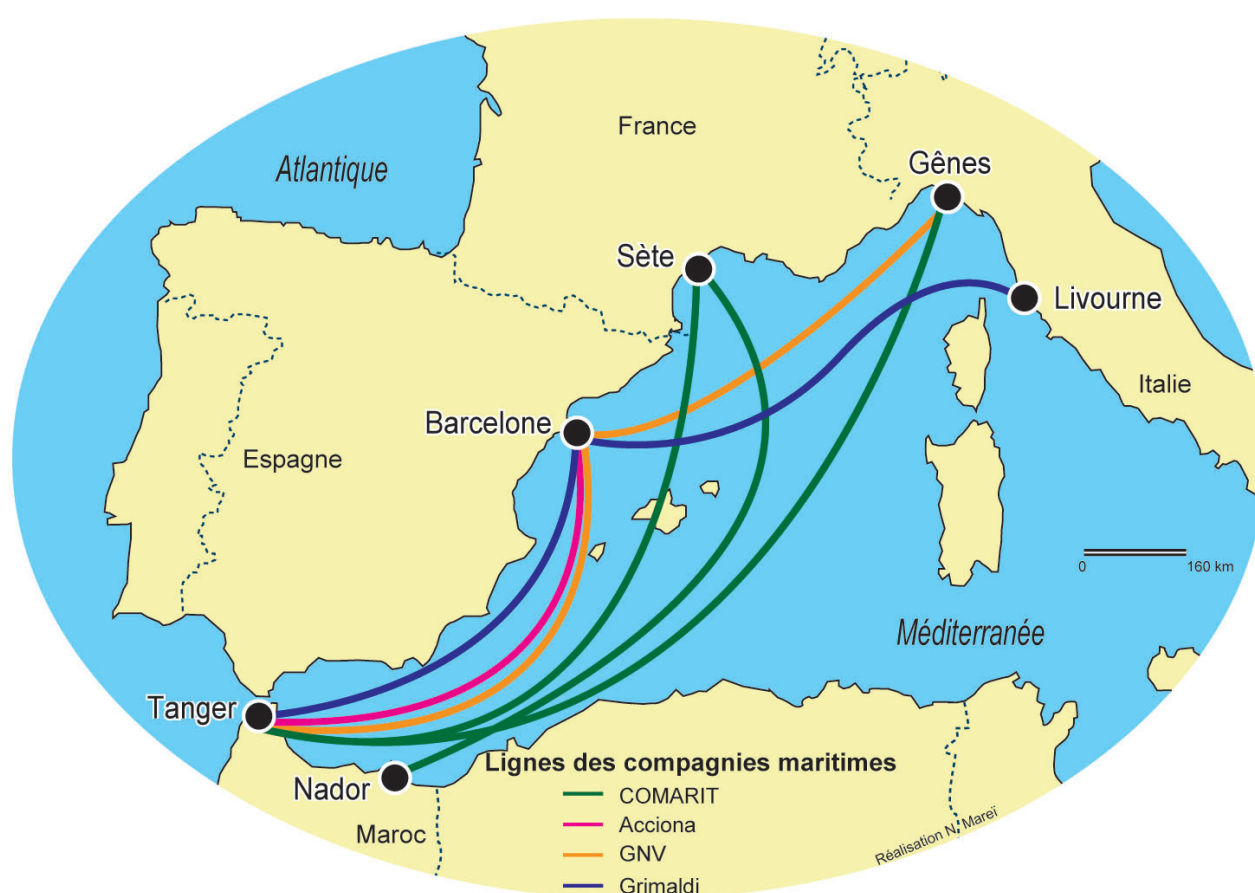


Figure III.9 – Les lignes *Ro-pax* ouest-méditerranéennes à destination du Maroc, 2011.

8.2.2 Du rêve pour "expatriés" ou du rêve pour touristes

Les deux rives du détroit abritent des ports et des médinas historiques : Tanger, Ksar Sghir, Ceuta, Tétouan, Chefchaouen, Gibraltar, Tarifa, Baelo Claudia, Barbate, Jerez, Séville. Tous ces lieux qui ont hébergé les mêmes civilisations, phénicienne, carthaginoise, romaine, byzantine, musulmane, dévoilent un patrimoine culturel généreux. Ils ont de plus pris place au cœur d'un paysage de grande

diversité créée par les derniers contreforts des cordillères bétiques et rifaines qui viennent se mêler à la mer. Sur un espace relativement restreint, se concentrent plusieurs milliers d'années d'histoire à la fois culturelle et géologique. Pourtant, ces lieux ne bénéficient pas d'une grande valorisation touristique puisqu'ils sont dissimulés au sein d'un espace où seules les vertus du soleil et de la mer sont vendues de par le monde.

Ce patrimoine commun serait alors de nature à être exploité par les compagnies maritimes qui vendent "la traversée du détroit", mais seule FRS qui détient le monopole sur la ligne Tarifa-Tanger depuis 2000 propose des offres touristiques de type excursion journalière à Tanger ou tour du détroit dont l'objectif est d'apercevoir des dauphins. Cette ligne de centre-ville à centre-ville, sillonnée exclusivement par des navires grande vitesse (traversée de 16 km, en trente cinq minutes) est idéale pour des séjours courts. Le nouvel arrivé à Tarifa depuis 2010, le groupe Comarit, bouscule l'exclusivité de FRS et semble également s'intéresser au potentiel touristique de la ligne puisqu'il présente des excursions semblables à celles de l'opérateur espagnol (cf. fig. III.10).

Excursión (Tour) Tánger 1/2 días (days)

Excursión (Tour) Tánger 1/2 días (days)

Excursión (Tour) 1 día (day)
Incluye (includes)

- Fast Ferry**
Tarifa-Tánger-Tarifa
Salidas diarias (Daily Departures)
TARIFA- 08:00 h. - 10:00 h. - 12:00 h.
TÁNGER- 15:00 h. - 17:00 h. - 19:00 h.
Horas locales (Local times)
- Autocar en Tánger (Bus)**
- Almuerzo* (Lunch)**
- Visita turística con guía (Guided Tour)**
Zocco, Kasbah y ciudad moderna (Modern city)
- Compras (Shopping)**

Desde (from) **60** euros

Horarios y precios sujetos a cambios (Timetables and prices subject to change)
*No incluye bebidas (Drinks not included)

Excursión (Tour) 2 días (days)
Incluye (includes)

- Fast Ferry**
Tarifa-Tánger-Tarifa
Salidas diarias (Daily Departures)
TARIFA- 08:00 h. - 10:00 h. - 12:00 h.
TÁNGER- 15:00 h. - 17:00 h. - 19:00 h.
Horas locales (Local times)
- Autocar en Tánger (Bus)**
- Hotel 3*** (Almuerzo, cena y desayuno)* (Lunch, dinner and breakfast)**
- Visita turística con guía (Guided Tour)**
Zocco, Kasbah y ciudad moderna (Modern city)
- Compras (Shopping)**

Desde (from) **96** euros

Horarios y precios sujetos a cambios (Timetables and prices subject to change)
*No incluye bebidas (Drinks not included)

Grupo Comarit
INFORMACIÓN
tarifa@comarit.com / Telf.: 956 682 768
o en Agencias de Viajes colaboradoras

Figure III.10 – Brochure touristique de COMARIT.

Les offres de traversées destinées aux touristes sont donc extrêmement ponctuelles et limitées. Il est alors certain qu'il s'agit plutôt de rêve pour "expatriés" qui alimentent la dense activité de transport maritime entre les deux rives du détroit de Gibraltar. Le Maroc est proposé depuis la France, l'Espagne ou l'Italie, avec des offres toute l'année, des forfaits familiaux, des tarifs spécial ramadan... Le tout est vendu sur prospectus ou sites internet aux couleurs du drapeau marocain (cf. fig. III.11 et III.12). Le site *Maroc-Ferry.com* est par exemple conçu en partenariat avec Acciona Trasmediterranea afin de permettre "aux internautes Français, Belges, Hollandais, Allemands, etc., de consulter et réserver en ligne la traversée correspondant à leur choix". Cependant, aux vues de la teneur du discours promotionnel du site, il semble que les clients visés soient les internautes français, belges, hollandais, allemands, etc., d'origine marocaine (cf. enc. III.3).

Tarifs 2011 en euros par personne et par traversée

PASSAGERS	TANGER MED	CEUTA	TANGER
Adultes	32.50	35.50	37.00
Enfants (3 à 12 ans)	18.00	25.00	20.00
VEHICULES			
Voiture jusqu'à 6 mètres et -1m80	82.50	84.00	93.00
Bus (par mètre linéaire)	30.00	30.00	30.00
Fourgonnette / Caravane / Camping-car jusqu'à 8 m	112.00	125.00	143.00
Remorque jusqu'à 2m	50.00	44.00	42.00
Remorque de plus de 2m	82.50	75.00	93.00
Bicyclette	-	-	15.00
Motos	30.00	33.00	31.00

OFFRES SPECIALES TOUTE L'ANNEE
NOMBREUSES PROMOTIONS, FORFAIT FAMILLE, TARIF RAMADAN...

ALGECIRAS <35 MIN> CEUTA
TARIFA <35 MIN> TANGER
ALGECIRAS <45 MIN> TANGER MED

2 Personnes + 1 camping-car à partir de **125 €* OFERTAS**

Figure III.11 – Extrait de la brochure 2010 de FRS.

Le Maroc en Ferry

MAROC-FERRY

01 75 430 430

www.Maroc-Ferry.com

NOUVEAUTE 2011 !
ACCIONA Lance les Billets OPEN toute l'année, même l'ÉTÉ !
ALGECIRAS / TANGER MED
ALGECIRAS / CEUTA

Réserver maintenant, voyager quand vous voulez !

Réservez votre billet de bateau pour le Maroc

Algesiras
Almería
Tanger
Ceuta
Malaga

Nador
Melilla
Oran
Ghazaouet

Réservez sur Internet ou au Téléphone avec les plus grandes compagnies de bateaux, en toute sécurité et simplicité

Aucun intermédiaire, pas de frais d'agence = billet moins cher !

acciona TRASMEDITERRANEA

comarit

كوماناف كومانايف

COMANAV FERRY

Euro Mer & Ciel VOYAGES

Maroc SETE-TANGER

NOUVEAU!!!
RESERVATION ON-LINE sur WWW.EUROMER.NET

La mer, votre plus belle route

Figure III.12 – Prospectus d'Acciona Trasmediterranea et de Comarit (2010).

"Mais quelle est donc la préoccupation première du Marocain résidant à l'étranger en ces jours chauds de prévacances ? Elémentaire mon cher Mahmoud ? Le bled... Le bled ou plutôt comment aller au bled ????



Les uns passent leur tour, les autres affutent leurs valises ...comme chaque année, en cette période de transhumance, la majorité d'entre nous partira en voiture, f "tomobil", à l'ancienne, porte bagage plus ou moins chargé, direction plein sud, "França" et "Spanya". Et là, au bout des routes désertiques d'Andalousie, tel un western à la Clint Eastwood, "les Mains du l'Air" comme dirait Djamel Debbouz, surgit le port espagnol, el "puerto" ... avec ou sans la musique du "Bon, de la brute et du truand"... Mais sans doute avec la galère pour trouver un billet, LE billet de bateau, ... ce si précieux sésame pour traverser de l'autre côté, chez nous, notre pays le Maroc, le plus beau pays du monde, "Tamouth anar", "Blad dyalna", "Ya Al Babor ya Mon Amour", quand tu nous tiens...

Alors cette galère, nous chez Maroc-Ferry, fils et filles de Zmagria 1èreG, nous l'avons connu avec nos parents, nous l'avons subi malgré nous, à 50°C sous le soleil, nous l'avons détesté, et aujourd'hui nous disons "Stop à la galère du billet de bateau". Nous avons donc décidé de passer directement à la 3G, en proposant à nos compatriotes marocains de ne plus "se prendre la tête" à chercher désespérément un billet de bateau Algesiras-Tanger ou Almeria-Nador sur une aire de repos espagnole bondée et chaude comme Fez en été ... et à s'épargner bagarres, arnaques et stress pendant leur trajet."Tu s'occupes de rien, Je s'occupe de tout "... Nous leur proposons de surfer sur le Web plutôt qu'à Tarifa, et de partir avec leurs billets de bateau en poche de Paris, Lille, Amiens, Marseille ou Agen, au meilleur prix, de chez eux, par internet ou par téléphone, et ce avec les plus grandes compagnies Maritimes de la place : Acciona Trasmediterranea, EuroFerry, FerriMaroc...

Vive la nouvelle technologie à la maison et yahia l'internet utile. Alors n'attendez pas, nous vous réserverons le meilleur accueil et le meilleur rapport qualité-prix pour aller à Tanger, Ceuta, Nador, Melilla et même Ghazaouet en Algérie ... alors passez donc par le site www.maroc-ferry.com et son équipe sympa, compétente, au service de la communauté.

A bientôt InchAllah,
Marocainement vôtre,
Mohamed El Morabiti
melmorabiti@maroc-ferry.com
www.maroc-ferry.com
01 75 430 212 Paris"

Encadré III.3 – Extrait du site Maroc-Ferry.com.

Alors, qu'il s'agisse de produits touristiques ou de produits "pour Marocains", c'est toujours le Maroc depuis l'Espagne, depuis l'Europe qui est vendu et jamais l'inverse, illustrant une nouvelle fois le principe d'une mobilité humaine à sens unique. Cette idée se confirme par l'exploitation d'une dizaine de sites internet d'agences de voyage marocaines⁸ où très peu de séjours touristiques à destination de l'Europe sont proposés. Seules Atlas Voyage et Ils Voyages proposent des courts séjours pour l'Europe ouverts aux bourses confortables. L'offre est réduite pour la première à un séjour organisé vers l'Italie, huit jours pour la somme de 12 965 dirhams soit 1157 euros ; et elle est plus diversifiée pour la seconde avec des week-ends dans les grandes capitales européennes. Beaucoup d'agences sont spécialisées dans le tourisme national (Atlas Maroc, Maroc Voyages, Maroc Origines, Top Voyage, *etc.*). Les quelques unes ouvertes à l'international (Atlas Voyage, Chellah Voyage, Ils Voyages, Je Voyage, Pampa Voyage Maroc, Oujda Voyages) proposent toujours les mêmes destinations touristiques : la Turquie, le Brésil ou la Malaisie, pays ne nécessitant pas de visa pour les ressortissants Marocains et parfois la Thaïlande ou l'Égypte, pays pour lesquels le visa s'obtient sur place. Les modalités d'obtention d'un visa touristique pour l'Europe étant trop compliquées⁹, aucune agence de voyages marocaine ne s'en charge et pour beaucoup elles ne cherchent même pas à faire la promotion de ces destinations.

8. Les sites internet étudiés sont les suivants : altasmaroc.com, altasvoyage.com, chellahvoyages.ma, ilsvoayges.com, jevoyage.ma, marocvoyages.com, marocorigines.com, agence-voyage-maroc.com, topvoyage.ma et oujdavoyages.com.

9. Une vingtaine de documents, dont des relevés de compte, sont demandés pour l'obtention d'un visa touristique Schengen et des frais en tous genres (taxe de traitement de la demande, taxe de légalisation des documents, *etc.*). Une page du forum de discussion en ligne du Routard.com sur la question propose un dicton pour résumer la situation "Il est plus facile pour un chameau de passer par le chas d'une aiguille qu'à un marocain de venir chez nous avec un visa touristique".

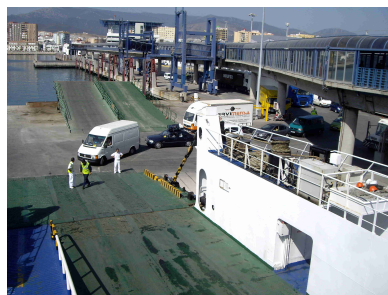
Un voyage chargé



Un voyage d'attente



Le passage des véhicules



Le passage des hommes



Photo III.3 – La traversée du détroit de Gibraltar. Photos N. Mareï, été 2010.

8.3 Les passagers du détroit de Gibraltar, une histoire d'immigration, des histoires de mondialisation

8.3.1 La France, première terre d'immigration en Europe

Un vieux monsieur, passager du détroit de Gibraltar depuis les années 1970, raconte ses appréhensions quant au mariage de son fils. Il craint qu'en épousant "*une française*", il ne retourne plus au pays. Il s'étonne de la "*bonne intégration*" de l'épouse à la culture maghrébine et se rassure car le fils, la belle-fille et la petite-fille, perpétuent le voyage... Étonnamment, à la question, "*Avez-vous souvent traversé le détroit ?*", les personnes interrogées racontent une partie de leur vie (cf. enc. III.4 et III.5). La question sur un trajet a fréquemment entraîné le récit d'une trajectoire de vie. Cette constatation vient renforcer l'idée d'une traversée rituelle, une traversée "*d'usage ou de coutume*" selon la définition du terme rite.

"Depuis 1975, je fais le trajet Nîmes-Meckness, chaque année. Je pars en voiture avec ma femme et mes enfants. Nous avons déjà été 6 dans la voiture. Mais maintenant les deux grands y vont moins souvent, et ils prennent plus l'avion, il y a des billets pas chers. On ne prend pas le bateau de Sète, c'est trop long, 36 heures de traversée! C'est le temps qu'il me faut pour faire le trajet total, même moins. [...]"

"De Toulouse, je mets 26 à 30h pour aller à Rabat, en fonction des bateaux et de la douane. [...]"

"Ça fait 12 ans que j'y vais tous les étés en camion. Je vais dans l'Atlas, c'est tellement magnifique et je vais voir des amis que je retrouve à chaque fois [...]"

"Nous sommes partis avec mon mari et mes deux petits de Paris, dans le 17^{ème}, à 5h du matin. On fait la pause toujours à Madrid vers 20h30, et on est reparti ce matin à 5h, on devrait arriver à Casablanca vers 18 heures; il y a deux heures de décalage horaire et donc grosso-modo 36 heures de voyage avec une bonne nuit de sommeil [...]"

"On préfère prendre le bateau pour Tanger car même si c'est un peu long, on fait les papiers à bord, mais comme on l'a raté on a pris celui-là. On ne prend jamais les billets en avance, on les achète sur le port en arrivant. Mais là on va perdre beaucoup de temps à *Bab Septa**, la frontière [...]. Le plus rapide et le moins cher, c'est Tarifa – Tanger mais ils ne le font pas l'été pour les voitures, juste les piétons et les cars [...]"

"Depuis presque 20 ans, je fais le voyage. Je suis arrivée en France comme étudiante et, à l'époque, je prenais les cars, les trains, entre Angers et Algeciras. Aujourd'hui, je fais le trajet en voiture avec mon mari et mes deux enfants. Mon mari est allé acheter les billets dans les boutiques du port, c'est que, malgré 20 ans de voyage, on s'est déjà fait voler! C'était en 2007, en novembre. En arrivant sur le parking du port, un monsieur est venu nous accoster. Il nous propose des billets pour le prochain départ pour Tanger. Le bateau part dans 15 minutes. On décide de prendre les billets. Il nous indique par où faire la queue et il disparaît. Quelques instants plus tard, on se rend compte qu'on s'est fait arnaquer, il nous a vendu de vieux billets... Pas un policier à l'horizon, on se fait une raison et on va acheter de nouveaux billets dans les boutiques du port. À peine sorti de la boutique, un motard avec un badge et des vêtements de services nous indique qu'il veut vérifier nos billets car il y aurait un trafic de faux billets depuis quelques jours. On hésite à lui donner mais il semble faire partie du personnel portuaire. À peine les billets en main, il démarre la moto et s'enfuit. Malgré nos cris, aucune réaction de l'ilotier posté dans une petite cabane. Je pars à sa poursuite et je réussis à l'accrocher. Il prend peur à cause de mes hurlements et me jette les billets [...]. À cette époque, l'Espagne et le Maroc sont en conflit à cause de *Septa*, le Roi d'Espagne venait de se rendre pour la première fois à *Septa*. On imagine alors que la police espagnole ne s'occupait plus des Marocains..."

Encadré III.4 – Le détroit de Gibraltar, un passage rituel (première partie). Extraits d'entretiens informels avec des passagers interrogés au port d'Algeciras en juillet 2010. L'approche s'est faite par la question "*Avez-vous souvent traversé le détroit ?*". * Septa = Ceuta en arabe, Bab Septa = la porte de Ceuta.

Cette idée d'un voyage devenu traditionnel, coutumier, est renforcée par le fait que certains Marocains, en France depuis plusieurs générations, n'ont plus de famille proche dans le pays d'origine. Ils y retournent tout de même, dans une résidence secondaire ou une location en ville ou dans les stations balnéaires. Pour beaucoup, la traversée du détroit est emplie de l'histoire d'une vie partagée

entre les deux rives de la Méditerranée, même si, parfois, cette dernière est simplement de l'ordre du souvenir ou de la tradition familiale. Cette traversée est comme un lien matériel, un passage obligé entre la vie en Europe et le Maroc des origines. Elle est un pont au sein d'une double culture et d'une vie d'entre-deux.

Les conditions de voyage des MRE font qu'il n'est pas facile d'interroger les passagers en attente au port d'Algeciras. En effet, ils y arrivent après un long et épuisant voyage, souvent plusieurs dizaines d'heures de route. L'attente sur les vastes parkings du port est à la fois un moment de repos et un moment éprouvant. Les visages sont tirés, certains dorment par terre. . . Le soleil tape très fort sur le parvis et les coins d'ombre sont rares et minuscules. Alors les quelques entretiens libres réalisés ont été délibérément courts et centrés sur les questions de trajet et de traversée du détroit.

Un autre moment important du voyage est celui de la traversée à bord du navire, là encore il a été difficile d'effectuer des entretiens même si l'ambiance est toute autre. À bord du *Cuidad de Malaga*, navire affrété par Acciona, on retrouve surtout des familles et quelques touristes qui décident de quitter l'Andalousie pour une journée ou deux, direction l'autre rive. À l'inverse du port, l'ambiance est euphorique, bruyante. Le fait d'être sur un bateau n'y est sans doute pas pour rien mais l'impression d'être bientôt arrivé doit aussi contribuer à cette atmosphère. Il me semble sur ce navire observer un miroir reflétant les Marocains d'Europe. C'est une communauté loin des clichés, ouverte, parfois métissée, toujours multiculturelle qui apparaît. Les enfants sont nombreux et passent leur temps à faire des allers-retours entre le pont et la salle. Une jeune femme allemande est accompagnée de ses enfants et de sa belle mère qui parlent aux enfants en arabe et qui lui répondent en allemand. Les femmes sont quelques fois voilées, habillées souvent à l'occidentale et d'autres fois de manière traditionnelle. Les hommes sont plutôt entre eux sur le pont en train de fumer ou au bar, ça discute politique ou des travaux de la maison construite au *bled*. . . L'ambiance est familiale et la traversée vers Ceuta passe extrêmement vite (1h30 par ferry classique contre 2h30 sur le même type de ferry en direction de Tanger). Cette traversée a donc été plutôt l'occasion de discussions informelles sur la France, l'Espagne et le Maroc.

Encadré III.5 – Atmosphère au port d'Algeciras et lors de la traversée Algeciras-Ceuta. N. Mareï, juillet-août 2010.

Aujourd'hui, les jeunes générations semblent maintenir le traditionnel périple estival même si les façons de voyager se sont diversifiées. L'avion, grâce aux compagnies à bas prix qui ont investi le marché aérien marocain depuis sa libéralisation en 2004, offre des opportunités nouvelles. Ainsi, au cours de l'été 2006, les MRE étaient plus de 25% à prendre l'avion pour se rendre au Maroc, alors que, selon le ministère du transport marocain, ce taux ne dépassait guère les 12% les années antérieures¹⁰. Le voyage par avion est plutôt privilégié par les jeunes générations et permet d'y aller sur des séjours plus courts plusieurs fois dans l'année. Les restrictions sur le poids des bagages, surtout pour les compagnies qualifiées de *low cost*, sont des conditions rédhitoires pour les inconditionnels du voyage par route. En effet, le voyage rituel est un voyage "chargé" à l'aller comme au retour. À l'aller, sont emportés des cadeaux pour les familles, du matériel pour les maisons mais aussi des choses à vendre, un nombre incalculable de vélos et pièces détachées de voitures, du vieil électroménager, *etc.* Au retour, il s'agit plutôt d'épices, de tissus, de produits alimentaires en tous genres, d'autres cadeaux, parfois du mobilier traditionnel qui accompagnent les voyageurs. La voiture chargée à ras-bord, de la galerie à la remorque, ces "*fourmis d'Europe*" comme les appellent Alain Tarrius (1992) font alors ce va-et-vient régulier entre leur pays de résidence et leur pays d'origine.

10. "Ruée des low cost : plus de 50 compagnies desservent le Maroc" par Mohamed Moujahid, La Vie éco, 23 novembre 2007 (*en ligne*).

Tarrius (2007) a étudié les mouvements de véhicules en direction du Maroc au passage pyrénéen du Perthus à la frontière franco-espagnole entre 1991 et 1995. En quatre ans, le nombre de voitures, fourgons, breaks qui franchissent la frontière, au moins une fois par mois, est passé de 1700 à 42 000. Il estime que ces circulations permettent à environ 190 000 personnes de "*se reconvertir en "fourmis" du commerce transnational vers le Maroc*". Cette route des Marocains est alors celle du retour estival des familles mais aussi celle d'un commerce souterrain entre la France et le Maroc puisque les allers sont suivis de retour économiquement avantageux. Vêtements de contrefaçon, cigarettes, électronique bon marché assurent alors quelques plus-values à "*qui sait passer les frontières sans consacrer aux prélèvements fiscaux*". Ces circulations font évidemment écho à celles du détroit de Gibraltar puisque les véhicules du Perthus gagnent en majorité le port d'Algeciras afin d'effectuer la traversée la plus rapide vers le Maroc.

Cette histoire d'une mobilité intercontinentale, rituelle, rythmée, transmise de génération en génération, est unique en son genre. Nulle part ailleurs le phénomène du retour saisonnier des immigrés et de leurs descendants ne peut prendre cette ampleur. D'une part, la proximité géographique entre les pays de résidence et les pays d'origine favorise ce voyage multimodal et à moindre coût. D'autre part, l'histoire de l'immigration maghrébine vers l'Europe, qui est une immigration récente (entre-deux guerres pour les premières vagues massives) et sollicitée par les pays d'accueil, explique sans doute le lien intrinsèque qui existe avec le pays d'origine. Cette analyse est dans un premier temps essentiellement valable pour l'immigration maghrébine française qui est depuis la fin du XIX^e siècle le premier pays d'accueil d'Algériens et de Marocains.

La première vague d'émigration à l'étranger des Marocains, s'est faite en direction de l'Algérie (Oranais) à la fin du XIX^e siècle. Il s'agit d'une immigration paysanne attirée par les besoins de main-d'œuvre de la réforme agraire coloniale. À partir de l'Algérie, certains migrants poursuivent le voyage jusqu'à la métropole française pour répondre aux besoins de l'industrie naissante (savonnerie marseillaise ou métallurgie nantaise par exemple). Ensuite, entre les deux guerres se mettent en place de véritables filières migratoires, demandées et organisées soit par une voie officielle (création d'une société générale d'immigration, mise en place de *dahirs* ou de circulaires) soit directement par les entreprises françaises, système qui se généralise après la Seconde Guerre mondiale. Thomas Lacroix (2005) dans son ouvrage sur *les réseaux marocains du développement*, insiste par exemple sur les houillères du Nord-Pas-de-Calais qui sélectionnaient les candidats directement dans les souks marocains et les convoaient en bus jusque dans les mines françaises. 78 000 personnes auraient été recrutées de la sorte entre 1956 et 1977.

Les flux migratoires marocains restent relativement modérés jusque dans les années 1960 où le troisième plan économique national français, réclame la venue de 175 000 travailleurs. Jusqu'à cette date l'Algérie est le premier fournisseur de main-d'œuvre mais l'approche de l'indépendance de l'Algérie change la donne et la France cherche alors à limiter sa dépendance envers ce pays. Le Maroc indépendant signe alors un accord bilatéral sur la main-d'œuvre en 1963 avec la France. Il s'agit du premier d'une série d'accords chérifo-européens notamment avec l'Allemagne la même année, la Belgique l'année suivante et les Pays-Bas en 1969. Jusqu'à ces dates, la présence marocaine est presque inexistante dans les pays du Benelux ainsi qu'en Allemagne (Lacroix, 2005).

Dans les années 1970 et 1980, l'immigration de travail est progressivement remplacée par le regroupement familial, une immigration étudiante et une immigration clandestine. L'arrêt du recours

aux forces de travail du sud n'a donc pas stoppé le flux d'immigrés, il a simplement ouvert la voie à de nouveaux réseaux d'immigration. Enfin, dans les années 1990, les Marocains candidats à l'immigration diversifient leurs destinations. L'Italie, l'Espagne ou les États-Unis deviennent des destinations plus courantes même si la France accueille toujours 60% d'une "*quasi-diaspora marocaine*" et l'UE dans son ensemble 85% (Wihtol de Wenden, 2001; Claude, 2002).

"L'an passé, je n'ai pas fait la traversée, j'ai passé l'été à Perpignan dans la famille de mon père et j'ai travaillé un peu. Là, je vais passer les vacances dans la famille de ma mère, à côté d'Asilah [...] Si je rate le dernier bateau, je vais errer sur le port avec les autres en attendant le premier bateau du matin, il y a souvent plein de monde qui attend [...]. Après à Tanger, je prendrai soit le car soit un taxi."

"De Nantes, je mets presque 20h pour arriver jusqu'à Algeciras. [...] C'est le dernier été que nous passons dans notre appartement à Casablanca, après nous le vendrons pour pouvoir nous acheter une maison. [...] Ensuite, lorsque nous y retournerons, on ira un peu dans la famille de mon mari et on louera au bord de la mer. [...]"

Encadré III.6 – Le détroit de Gibraltar, un passage rituel (deuxième partie).

Dans l'ouvrage tiré de sa thèse sur la circulation migratoire des Marocains entre la France, l'Espagne et l'Italie, Chadia Arab (2009) analyse les mobilités et les pratiques dans le lieu de départ et les lieux d'arrivée des *Aït Ayad*, population berbérophone du Moyen-Atlas. Elle décrit les parcours des plus anciens qui ont participé "*au miracle économique français des années 1960*", ceux de leurs enfants et petits-enfants et les derniers arrivés, les brûleurs du détroit, les *Haragas* qui ont emprunté les voies illégales de l'immigration vers l'Europe. Elle met en exergue une vie de contradiction temporelle et spatiale, la vie d'entre-deux, caractérisée par un investissement dans la pierre et la terre dans l'espace de la vie estivale alors que le lieu de résidence est perçu comme un espace de vie temporaire, il est donc très peu investi. Ce paradoxe est marqué spatialement avec une vie périphérique en France, une vie de banlieue, qui s'oppose à un espace de vie plus central au Maroc grâce à la construction des maisons, les investissements commerciaux et parfois associatifs. Cette vie presque schizophrénique est l'héritage de la première génération, l'analyse des générations suivantes montre une "*dualité inversée chez les enfants de migrants*". Chadia Arab confirme alors l'existence d'un lien profond avec le pays d'origine, transmis de génération en génération. Même si les pratiques changent, les jeunes Français d'origine marocaine se considèrent "*d'ici et de là-bas*" et perpétuent alors le voyage qui les conduit une fois par an à traverser le détroit de Gibraltar.

8.3.2 L'Espagne, nouvelle terre d'immigration

L'histoire migratoire espagnole est tout à fait différente. L'Espagne n'est un pays d'accueil d'immigrés maghrébins que de manière récente puisque ce pays a été jusqu'aux années 1980 lui-même un pays d'émigration. Les premières vagues massives d'arrivée de migrants coïncident avec l'entrée dans la Communauté économique européenne et il s'agit essentiellement d'une immigration illégale (Claude, 2002). Le pays a ensuite procédé à des campagnes de régulations massives dans les années 1990 et au début des années 2000. Mais il se retrouve aujourd'hui en proie à de graves problèmes économiques qui l'obligent à une phase de contrôle plus sévère de l'immigration. Il met par exemple en place des contrats saisonniers, souvent pour des travaux agricoles, dans lesquels le retour au pays est stipulé. Cette pratique est courante avec le voisin marocain mais aussi avec d'autres pays comme la Roumanie ou la Bulgarie.

L'originalité de l'Espagne à l'instar de l'Italie, ou de la Grèce, est la position d'ancien pays d'émigration caractérisé par un flux important de migrants à destination des pays du sud-méditerranéen (Claude, 2002). L'Égypte et la Tunisie ont été les destinations privilégiées des Italiens alors que les Espagnols ont favorisé l'Algérie et le Maroc. La légende veut que la première *pateras* qui a franchi le détroit de Gibraltar l'ait fait en direction du Sud avec à son bord des migrants espagnols fuyant la dictature franquiste. La région algérienne d'Oran est également connue pour avoir accueilli jusqu'à la Seconde Guerre mondiale une forte communauté espagnole originaire d'Andalousie, de Murcie et de la communauté de Valence. Mais depuis le milieu des années 1970, les pays du sud de l'Europe ont connu de profondes mutations socio-économiques et politiques qui ont stoppé les flux de départ et les ont transformés en pays d'accueil.

Dès lors, l'Espagne devient un nouvel eldorado pour les Marocains candidats à l'immigration. Le pays en plein essor économique a des besoins de main-d'œuvre dans les domaines de l'agriculture, de la construction, des services. Mais pour se mettre au diapason européen, l'Espagne est obligée de fermer ses frontières. C'est alors une immigration essentiellement illégale qui vient au renfort de l'agriculture intensive naissante et de l'explosion du secteur de la construction. Les régulations massives permettent de légaliser cette population de travailleurs et de travailleuses dont 77% est estimée en situation irrégulière au début des années 1990 (Martín-Muñoz *et al.*, 2003).

La première vague de régularisation accorde un permis de résidence à 48 644 Marocains et la seconde à 31 340. Lors de chacune de ces campagnes, les Marocains sont la population sollicitant le plus d'actes de régularisation, 44% des demandes en 1991 et 25% en 2000 (*cf.* tab. III.7). La première vague de régularisation a permis à plus de 82 % des demandes marocaines d'aboutir, alors qu'en 2000 à peine 51% des demandes débouchent sur des permis de séjour. Les Équatoriens (20 540 demandes) et les Colombiens (14 075 demandes) sont quant à eux régularisés à plus de 75%. Apparaît en 2000, 10 244 demandes de régularisation de Roumains qui sont satisfaites à 62% (Martín-Muñoz *et al.*, 2003). Ces derniers sont de plus en plus sollicités pour les travaux agricoles en Espagne, en particulier après les émeutes xénophobes de 2000 dans la région d'Almería à l'égard de *Los Moros*, les Maures, comme les Espagnols désignent encore les Marocains (Tarrius, 2007).

	1991	2000
Nombre de demandes toutes nationalités confondus	128 068	246 392
Nombre de demandes marocaines	56 400	62 592
Permis de résidence accordés à des Marocains	48 644	31 340
Permis de résidence accordés toutes nationalités confondus	109 135	138 490

Tableau III.7 – Les Marocains et les campagnes de régularisation de 1991 et 2000. Source : Martín-Muñoz *et al.* 2003.

Il existe alors depuis les années 1990 une communauté marocaine installée en Espagne qui forme aujourd'hui la population d'origine africaine la plus nombreuse du pays (plus de 75% sur un total de 95 000 africains) (Claude, 2002). 48 % sont employés dans l'agriculture, 20 % dans la construction et 15 % dans les services à la personne et l'hôtellerie. Ils se rencontrent pour 70% en Andalousie, en Catalogne et à Madrid (Martín-Muñoz *et al.*, 2003). Enfin, il est important de constater que c'est une communauté jeune puisqu'elle a une existence d'à peine 30 ans.

Dès lors, il est possible d'affirmer que les pionniers de la traversée saisonnière et générationnelle du détroit de Gibraltar sont les Marocains de France présents aujourd'hui depuis plus d'un siècle sur le territoire français et ce ne sont pas les immatriculations des voitures aux ports d'Algeciras qui viendront démentir cette idée. De plus, Alain Tarrius (2007) affirment que les Marocains d'Espagne fournissent peu de "fourmis". Ils n'ont pas reproduit le modèle du migrant français rentrant régulièrement au pays la voiture chargée de biens de consommation. D'ailleurs pour la plupart, ils veulent quitter l'Espagne et gagner la France, la Belgique ou l'Allemagne où "*ça sera partout plus facile*"¹¹.

8.3.3 Immigration, mondialisation et citoyenneté

À l'instar des circulations marchandes, les mobilités humaines du détroit de Gibraltar sont des cas d'école pour l'étude des circulations internationales. Elles révèlent l'évolution du rapport à l'espace permise grâce à la performance des moyens de transport. Elles révèlent aussi que désormais les parcours de vie peuvent se penser à l'international et qu'il existe une certaine "bi-citoyenneté" pour une partie de la population européenne qui souhaite aujourd'hui être à la fois d'Europe et d'ailleurs. La politologue Catherine Wihtol de Wenden (2010) dans *la question migratoire au XXI^e siècle* parle de "*citoyenneté plurielle ou transnationale*". Elle interroge le processus de mondialisation à travers l'individu et ses mobilités qu'elle pense capables d'ébranler l'État-nation dans ses fondements que sont la souveraineté, la citoyenneté, l'identité. Ces problématiques sont mises en exergue comme de nouveaux objets de recherche en relations internationales, objets qui questionnent les "*interstices*" de l'ordre international régi par les États que sont les frontières, les réseaux transnationaux, la double-nationalité, le multiculturalisme. Ces réflexions sur une citoyenneté multiforme alimentée par la mobilité offrent l'opportunité d'un regard plus apaisé sur une question migratoire qui crispe aujourd'hui une Europe en pleine crise d'identité. Elles sont aujourd'hui d'une importance capitale dans une Europe aux frontières mouvantes mais qui considère trop souvent les populations d'origine extra-européenne comme "*des citoyens de seconde zone*"; et où la distinction est parfois faite entre un Européen "*de souche*" et les autres, alors que dans leur pays d'origine, ils vont être considérés plutôt comme des Français, des Allemands, des Belges, *etc.*, en vacances (Bataille et Wieviorka, 1994). Cette vision péjorative d'une partie de la population européenne comporte des risques d'une dérive identitaire et nationaliste. L'immigration est parfois considérée comme un des effets pervers de la mondialisation, mais les effets à dénoncer ne sont-ils pas plutôt la surconsommation, l'épuisement des ressources, l'accroissement des inégalités sociales, *etc.*, que la mobilité humaine? Les études sur l'immigration montrent que lorsqu'un immigrant a des papiers en règle et donc la possibilité de circuler, il le fait. Il change de pays en fonction des opportunités de travail, retourne dans le sien et fait généralement des allers-retours.

Enfin, il existe aujourd'hui un nouveau type de mobilité saisonnière à travers le détroit de Gibraltar. Il s'agit de retraités ou futurs retraités ayant acquis une maison ou un terrain au Maroc et qui s'y rendent régulièrement, avec le projet d'y vivre l'hiver et de retourner en France l'été. Cette population a sans doute les moyens du voyage par avion mais ils sont également présents sur le détroit de Gibraltar en voitures, en caravanes, en camions mêlés aux MRE lorsqu'ils font le voyage l'été et à contre-saison lorsqu'ils décident de résider là-bas la majeure partie de l'année. Ces retraités qui

11. Extrait du récit d'un ouvrier marocain du port de Valence dans Tarrius 2007.

décident d'immigrer au soleil profitent donc des avantages comparatifs entre une localisation et une autre.

"C'était mon premier voyage en Europe, je rentre des Pays-Bas où j'ai travaillé pendant 3 mois dans l'agriculture. J'ai pris le car à Amsterdam, il a mis presque 40 heures pour arriver ici. [...]"

"Nous avons un appartement à Agadir depuis 4 ans, alors on y va pour les vacances d'été. L'année prochaine nous serons tous les deux à la retraite. On passera alors nos hivers au Maroc et on restera sur le bassin d'Arcachon l'été. Il fait quand même bien chaud à Agadir. Il y a beaucoup de retraités maintenant qui vivent au Maroc l'hiver, certains même avec leur camping car, il y a un énorme terrain près de chez nous. La vie ne coûte rien et le temps est super [...]. Même s'il faut avouer que c'est très pauvre, par exemple, il n'y a pas de système pour ramasser les ordures à Agadir, les gens jettent dans l'oued et tout part à la mer. Heureusement, avant l'été c'est le grand nettoyage [...]"

Encadré III.7 – Le détroit de Gibraltar, un passage rituel (troisième partie).

Conclusion : L'efficacité du passage

Les mouvements humains d'une rive à l'autre du détroit n'ont cessé de prendre de l'importance depuis le début du XX^e siècle : ils ont augmenté et sont devenus plus fluides. La frontière disputée est devenue une interface relativement poreuse entre deux mondes, deux continents, deux vies. Les progrès techniques ont induit une accélération des mouvements des navires et ont donc augmenté le rythme de leurs rotations. Ces aspects techniques ont une influence sur l'épaisseur de l'interface (*cf.* fig. III.4 du chapitre 7).

La question du fonctionnement de l'interface entre deux milieux est un problème également étudié en physique. Dans cette discipline, les phénomènes qui ont lieu aux interfaces entre deux milieux sont complexes et restent mal connus. Une interface est alors considérée comme parfaite lorsque les champs dans chaque milieu sont continus et décollée lorsqu'ils sont discontinus. Des comportements intermédiaires peuvent toutefois être étudiés en donnant une élasticité E et une épaisseur H à une interface. Cette interface est alors caractérisée par le paramètre $K = E/H$ qui représente le rapport entre l'élasticité et l'épaisseur de l'interface. La qualité de l'interface augmente donc avec la valeur du paramètre K . K étant le rapport de l'élasticité sur l'épaisseur, une interface de bonne qualité correspond à une grande élasticité et/ou une faible épaisseur (Valier-Brasier *et al.*, 2012).

En géographie, les interfaces sont également des espaces aux fonctionnements divers et complexes. Il peut alors s'avérer pertinent d'utiliser l'approche des physiciens pour caractériser des interfaces géographiques, c'est-à-dire au travers du paramètre K . La figure III.4 du chapitre 7 conceptualise de manière multi-échelle la qualité d'une interface en fonction de son épaisseur en passant d'une interface terre-terre à épaisseur nulle à une interface terre-océan à épaisseur large. En se restreignant à l'échelle des détroits, cette approche peut être transposée, mais l'utilisation d'une élasticité d'interface s'avère alors nécessaire afin de mieux caractériser et évaluer la qualité d'une interface, ainsi que de différencier les détroits. Il est alors possible d'établir **un indice d'efficacité du passage**. La qualité des relations entre deux rives peut se matérialiser par les flux, par le nombre de services par jour et par le temps passé à franchir la discontinuité. La relation qui existe entre le cadencement et le temps de passage correspond typiquement à la relation élasticité/épaisseur des physiciens (*cf.* enc. III.8).

$$K = E/H$$

où E représente le nombre de services par jour ou cadencement (élasticité) et où H correspond au temps de parcours (épaisseur).

Encadré III.8 – Indice d'efficacité du passage.

Cette relation peut être appliquée à plusieurs détroits afin d'évaluer l'efficacité du passage. Les résultats du tableau III.8 suggèrent que l'organisation des services maritimes sur un détroit en fait une interface de plus ou moins bonne qualité indépendamment de la distance à parcourir (cf. tab. III.8).

Lignes	Distance à parcourir	Nombre de trajets par jour	Temps de la traversée	Indices K intermédiaires
Détroit de Gibraltar. $K=0,26$				
Algeciras-Tanger	52 km	10/14	90/150	0,1
Algeciras-Ceuta	30 km	16/3	35/90	0,25
Tarifa-Tanger	32 km	15	35	0,43
Détroit du Pas de Calais. $K=0,34$				
Douvres-Calais	43 km	46	90	0,51
Douvres-Dunkerque	75 km	24	140	0,17
Détroit de l'Øresund. $K=1,5$				
Helsingor-Helsingborg	7 km	30	20	1,5
Détroit de Singapour. $K=0,2$				
Singapour-Malaisie	11 km	4	45	0,09
Singapour-Pulau Batam	20 km	12	40	0,3

Tableau III.8 – Comparaison des indices d'efficacité de quatre détroits.

Les aspects qualitatifs de la relation entre les deux rives sont alors des facteurs de perturbation positifs ou négatifs de K . Par exemple sur le détroit de Gibraltar, la mise en service du port de Tanger-Med et le transfert des lignes nord-sud de Tanger à Tanger-Med améliorent l'indice du détroit car les temps de parcours sont diminués. La ligne Algeciras -Tanger-Med obtient un indice K de 0,24 et fait alors passer l'indice K global du détroit à 0,31. Cette efficacité du passage pourrait être améliorée davantage si les compagnies marocaines modernisaient leur flotte sur la ligne Algeciras-Tanger, ligne recueillant l'indice le plus faible.

La mise en place d'un lien fixe entre deux rives est un facteur crucial de modification de l'épaisseur d'une interface et donc de sa qualité. Sur le détroit de l'Øresund, le pont a permis de connecter les deux rives de manière très efficace. En revanche, si le tunnel sous la Manche a amélioré l'épaisseur de l'interface représentée par le détroit du Pas de Calais, les temps de contrôle douaniers (l'Angleterre n'étant pas membre de l'espace Schengen) et les temps d'embarquement sur les navettes ferroviaires ont augmenté le temps passé à franchir la discontinuité. Enfin, le prix de la traversée influence l'utilisation

du lien fixe, la concurrence entre les modes terriens, maritimes et aériens pour traverser le détroit étant très forte. Ainsi, le projet de lien fixe sur le détroit de Gibraltar, maintes fois évoqué, peut s'avérer intéressant car il augmente potentiellement l'efficacité du passage, mais risqué car il introduit des paramètres qualitatifs qui peuvent diminuer cette efficacité.

Chapitre 9

LES FRONTIÈRES QUI FERMENT

3 novembre 1996 - départ de Saint-Nazaire, 2 copains de 21 ans et un autostoppeur, avec un C35 rehaussé et rallongé et une 504 flambant neuve. Le camion est en bon état avec une caisse volumineuse contenant une 4 L et une Renault 5 complètes en pièce détachées, sans la carrosserie. Il contient aussi plusieurs sacs poubelles de 100 litres remplis d'habits et de chaussures. Notre objectif est le Maroc. Nous arrivons à Algeciras fin novembre où nous embarquons dans un ferry pour Ceuta. À Ceuta, nous nous rendons directement au poste frontière.

Première tentative de passage

Le C35 possède la même carrosserie que celle d'un camion-frigo et lors de notre première tentative de passage de la frontière marocaine, les douaniers Marocains ont prétexté que les camions frigo doivent disposer d'une autorisation spéciale pour entrer au Maroc. Or notre véhicule n'en est pas vraiment un et n'est absolument pas équipé d'appareil de production de froid. Ils n'ont rien voulu entendre. Plusieurs choix s'offrent alors à nous : soit nous retraversons pour regagner l'Espagne afin de vendre le camion, soit nous essayons de le vendre à Ceuta, soit nous retentons notre chance le lendemain.

Deuxième tentative de passage

Nous avons alors décidé de passer la nuit à Ceuta. Pour cela, nous avons élu domicile sur le bord d'une plage derrière la zone industrielle, à l'Ouest du centre-ville et face au rocher de Gibraltar. C'est là que nous avons fait la connaissance des clandestins qui tentent de passer le détroit, planqués dans des camions ou directement dans les bateaux. La nuit, ils dorment dans les petites barques de pêche en installant une bâche à cheval sur la barque et ils garnissent le fond de tissus ; ils peuvent alors dormir à l'abri. La plupart font des allers-retours avec le Maroc, d'où ils ramènent du haschich en forme d'olive. La vente du haschich leur permet de disposer d'un petit pécule au cas où ils arriveraient sur le sol européen. Une partie du haschich est aussi destinée aux locaux qui leur laissent les barques et leur donnent de la nourriture. Eux bloqués vers le Nord, nous bloqués vers le sud, nous nous sommes très bien entendu. Medhi, qui a 17 ans à l'époque, a déjà tenté la traversée trois fois, sans succès, dont la dernière accroché sous un camion. Le matin, nous abandonnons nos nouveaux amis et nous retentons notre chance. Les douaniers se sont passés le mot et ont prétexté que les seuls camions qui peuvent passer sont les camping-cars ! Bref, ils veulent un truc de vieux, on va leur en faire un !

Encadré III.9 – Coincé à la frontière (première partie). Récit écrit par Vincent N., 16 ans plus tard, à la suite d'un entretien informel réalisé en juillet 2010.

Aux flux saisonniers d'"Euro-marocains" qui traversent le détroit de Gibraltar se mêle parfois un flux sud-nord d'immigrés clandestins. Le premier type de mobilité fait de cette frontière un symbole du caractère transnational d'une partie de la population européenne, le second transforme cette même frontière, en véritable bouclier européen contre l'immigration africaine. Traiter des frontières qui ferment permet alors de mettre en exergue ce paradoxe et cette situation frontalière unique. En effet, ce détroit qui s'intègre de plus en plus à l'espace marchand mondial s'accommode parfaitement de l'existence sur le même espace de réseaux parallèles de la contrebande, du trafic de drogue, de

l'immigration. Ces phénomènes, réputés comme puissants sur le détroit de Gibraltar, ne freinent étonnamment en rien les processus économiques en cours.

Il s'agit alors dans ce chapitre de faire état des flux illicites qui animent cet espace terraqué, de s'intéresser aux moyens en œuvre pour les contrecarrer, et d'en observer les conséquences territoriales. L'état des lieux des circulations illicites n'est pas chose aisée à faire puisque, par définition, elles échappent à la comptabilisation des États. Il est donc difficile de les quantifier réellement. La circulation qui occupe la part la plus importante dans ce chapitre est celle des hommes qui souhaitent quitter le continent africain. Il ne s'agit pas d'étudier leurs parcours, d'autant plus que la littérature sur l'immigration regorge de ce genre d'études, mais de s'intéresser à ce qui se passe sur cet espace de transit particulier qu'est le détroit de Gibraltar. Quant aux moyens mis en œuvre pour lutter contre l'immigration clandestine, ils servent aussi à intercepter les contrebandiers et les trafiquants de drogue qui empruntent le détroit de Gibraltar en direction du marché européen. Ces moyens prennent une importance considérable depuis le début des années 2000, dans le cadre d'une Union européenne qui a reporté sa frontière méridionale jusqu'aux pays méditerranéens et qui souhaite créer un espace commun de libre circulation protégé d'une criminalité censée arriver de l'extérieur de ses frontières. C'est alors dictées par les volontés de l'UE que vont naître dans des pays comme l'Espagne, l'Italie ou la Grèce des politiques d'immigration et que vont se déployer des moyens colossaux de lutte contre ces flux humains. Cette volonté européenne va même atteindre les politiques de la rive sud de la Méditerranée. En deux volets, le premier sur la nature des frontières et des flux traversant cet espace multiforme et le second sur les moyens en œuvre pour lutter contre les circulations illicites du détroit de Gibraltar, ce chapitre met en exergue une frontière sensible de l'UE devenue cas d'école dans la lutte contre l'immigration clandestine.

Troisième tentative de passage

Nous retournons alors à la *puerta de Africa*, plage où nous avons élu domicile. Avec quelques outils à notre disposition, nous décidons de couper la tôle du camion pour y faire une belle fenêtre. Grâce à un touret vide que nous avons fixé au planché, nous avons rajouté une belle table. Tout ceci garni d'une belle nappe et de rideaux taillés dans quelques vêtements. Avec notre nouveau camion 4 étoiles, nous voilà reparti vers la frontière. Bien sûr, on ne passe pas. Sans explication. À part que c'est un ordre donné par le commissaire des douanes.

Quatrième tentative de passage

De retour dans nos quartiers, nous avons fait la connaissance de Mohamed, un clandestin de 2 mètres de haut qui décide de passer la nuit devant la porte de notre camion. Cette nuit-là, nous sommes réveillés brutalement par les cris de Mohamed, lui-même surpris par un gros couteau en train de couper la corde qui retient fermée la porte du camion. On ouvre la porte, prêt à se battre, avec Mohamed à nos côtés, et on tombe sur une douzaine de bonshommes de la *guardia civil*. Ils nous font vider le camion et la voiture à la recherche de kilos de haschich. Ils finissent par comprendre que nous ne revenons pas du Maroc, mais que nous sommes bloqués à Ceuta ! Ils repartent sans même nous aider à ramasser tout ce qu'ils nous ont fait sortir.

Après le coup de la *guardia*, Mohamed a poursuivi son chemin et nous avons décidé de nous exiler dans la montagne à Benzu, petit village dans les hauteurs de Ceuta et de chercher un acquéreur pour le C35 relooké. Les jours se suivent et les acheteurs potentiels sont plus bizarres les uns que les autres. Nous finissons par comprendre qu'ils travaillent tous pour le même type et que ce sont des rabatteurs. Le type en question est le patron d'une casse à Ceuta et il est forcément de mèche avec le commissaire des douanes. On comprend qu'on s'est fait avoir ... Alors avant de lui apporter le camion sur un plateau, on décide de faire un détour par notre plage pour distribuer fringues, chaussures et divers ustensiles à nos copains. On garde quand même des livres et d'autres petites choses à distribuer en chemin. Un peu soulagé de savoir qu'il n'aura pas tout, on va voir notre acheteur potentiel. Il nous propose 500 francs français, et on négocie en plus deux barres de toit et un sommier. Une fois la galerie faite sur le toit de la 504, on y charge tout ce qu'on peut. Enfin, on allait pouvoir découvrir le Maroc après plus d'une semaine à rêver de l'autre côté de cette frontière stupide. Au moment de quitter Ceuta, on croise Medhi habillé de la tête aux pieds avec ce qu'on lui a donné et arborant un sourire comme on l'a rarement vu ...

9.1 Des frontières et des flux

”Algésiras, à l’ombre du rocher de Gibraltar, soleil méditerranéen et eaux bleues. Là, bénéficiant d’une législation britannique permissive les deux Galiciens avaient fait immatriculer par des tiers un puissant hors-bord de sept mètres de long, moteur YAMAHA PRO six cylindres et 225 chevaux trafiqués à 250, avec lequel ils faisaient la navette entre la colonie, le Maroc, et la côte espagnole. À cette époque [...] le gros du trafic consistait en cigarettes de Gibraltar et en haschisch marocain : deux récoltes et deux mille cinq cent tonnes de cannabis exportées clandestinement en Europe. [...] La zone la plus fréquentée était les quatorze kilomètres qui se trouvent entre Punta Carnero et le Cap Cires, en plein Détroit : les petits trafiquants par des ferries de Ceuta, les gros avec des yachts, des bateaux de pêche, des chris-crafts... Le trafic était si intense qu’on appelait cette zone le Boulevard du Haschich.

- Et Gibraltar. [...] A l’époque c’était la base principale de la contrebande en Méditerranée occidentale... Les Anglais et les Llanitos, comme on appelle les autochtones de la colonie, laissant les mains libres aux mafias. Investissez donc ici, messieurs, confiez-nous votre fric, facilités financières et portuaires... Le tabac allait directement des docks du port aux plages de La Linea, mille mètres plus loin... En fait, rien n’a changé.”

(Pérez-Reverte, 2004)

9.1.1 Les enclaves et la contrebande

La configuration politique et géographique du détroit, bousculée par un jeu d’enclaves stratégiquement positionnées et inlassablement contestées, favorisent l’émergence d’un courant d’échanges illicites. Il s’explique d’une part par le fonctionnement économique des enclaves de Gibraltar et de Ceuta proche de celui d’un port franc et d’autre part par le va-et-vient régulier de travailleurs vivant dans l’arrière-pays andalou ou rifain. L’existence de marchandises détaxées et la possibilité de les faire traverser la frontière moyennant quelques ruses et la corruption de quelques douaniers, alimentent alors régulièrement un courant de contrebande. Cigarettes et alcool en provenance de Gibraltar sont aisément retrouvés dans les rues andalouses ; quant aux Marocains, ils sont à la recherche d’électroménager et de biens de consommation de tous types en provenance d’Europe. Les contrebandiers exploitent la qualité d’ *”exception territoriale”* de ces micro-territoires liés aux États membres de l’UE mais qui ne sont pas considérés comme faisant partie de son régime douanier ou fonctionnant avec des régimes fiscaux différents (Anderson, 1997).

Deux types de circulations caractéristiques de cet espace permettent de s’interroger sur la fonction des frontières qui délimitent ces enclaves et de considérer une partie de la contrebande passant par ces frontières comme une contrebande *”légale”*. En effet, si les contrôles sont renforcés sur les véhicules qui passent ces frontières, la législation pour les piétons est différente. Au poste frontière de Ceuta, un piéton peut transporter tout ce qu’il peut tant qu’il lui reste une main libre, à celui de Gibraltar chaque piéton peut passer avec deux cartouches de cigarettes. Dans les deux cas, le flux de personnes passant la frontière à pied est augmenté par ceux qui la passent plusieurs fois par jour avec une quantité légale de marchandises destinée à ravitailler un marchand de l’autre côté de la frontière.

Le commerce de contrebande qui a lieu entre Ceuta et le Maroc est une filière extrêmement bien organisée avec d’un côté de la frontière des entrepôts où arrivent quotidiennement des marchandises en provenance de la métropole, et de l’autre des magasins où la marchandise va pouvoir être vendue au détail. Entre les deux, le va-et-vient est réalisé par des porteurs, en majorité des femmes, qui vont

tels des Sherpas traverser cette frontière le dos chargé de plusieurs kilos de marchandises. Elles sont appelées dans la presse les "*femmes-mulets*" ou les "*porteadoras*" de Ceuta¹. Selon les sources, elles seraient plusieurs milliers à plusieurs dizaines de milliers à traverser la frontière chaque jour chargées de vêtements, de nourriture, de matériels hifi, *etc.* Certaines passent jusqu'à trois fois par jour cette frontière. Elles alimentent ensuite les commerçants de Fnideq, première ville marocaine située à 1 km de la frontière. La ville est devenue une ville de bazar et abrite un réseau de marchands qui fournit toute la région. Ceuta se présente alors comme un véritable supermarché de la contrebande de biens de consommation à destination du Maroc. Le passage est autorisé par la possibilité des habitants de la région de Tétouan de se rendre sans visa à Ceuta et facilité par les autorités des deux bords puisqu'en 2005 un nouveau poste frontière est ouvert, le pont El Biutz. Ce passage, qui n'est pas indiqué dans les guides touristiques, permet aux Marocains qui font leurs achats à Ceuta de passer rapidement la frontière. Il permet peut être aussi de cacher aux touristes le jeu de la misère humaine qui se déroule sur cette frontière de l'Europe.

9.1.2 Le Maroc, plaque tournante de la drogue à destination de l'Europe

Le cannabis est une plante contenant du tétrahydrocannabinol (THC), un principe actif au caractère psychotrope qui en fait une drogue naturelle. Trois produits consommables sont tirés de cette plante : la fleur plus couramment appelée marijuana, la résine ou haschich et l'huile. Si la fleur est consommée partout dans le monde, il en est autrement de la résine, qui connaît un succès essentiellement sur les marchés européens et nord-africains. L'huile est un produit beaucoup moins vendu. Sur le plan géographique, la culture de cannabis est très répandue sur la planète car c'est une plante peu exigeante mais la production de résine est principalement concentrée au Maroc et en Afghanistan. Le Maroc est le plus gros producteur de résine au monde avec près d'un tiers de la production mondiale et approvisionne les marchés d'Afrique du Nord et d'Europe occidentale. 80% de la résine consommée en Europe provient alors du Maroc et plus précisément du Nord du pays, où les provinces de Chefchaouen, Taounate et Al Hoceima produisent en 2005 respectivement 56%, 17% et 16% du cannabis marocain (ONUDD, 2007).

En 2005, 70% des saisies totales de résine ont eu lieu en Europe occidentale, le plus gros marché de résine de cannabis au monde (ONUDD, 2007). Les modalités et les voies de passage de la résine vers l'Europe sont diverses (*cf.* fig. III.13). Une part de la marchandise est expédiée par les voies maritimes courtes de la traversée (détroit de Gibraltar, mer d'Alboran) sur des zodiacs équipés d'un ou plusieurs puissants moteurs, sur des bateaux de pêche ou sur des yachts fréquentant la région. Une autre part est envoyée en camion jusqu'aux ports du sud de la côte atlantique, Agadir, Essouira, Casablanca, d'où elle est embarquée sur des cargos pour être acheminée généralement aux Pays-Bas, en Belgique ou en Allemagne. Enfin, une part bien plus infime est transportée à bord des ferries opérant la traversée du détroit par des mules ou des petits trafiquants (*cf.* enc. III.11).

1. "Les "*femmes-mulets*" de Ceuta", reportage de France 24, 02 mars 2010 (*en ligne*); "La miseria avanza en fila en Ceuta" par Fernando J. Pérez, El País, 31 mai 2009 (*en ligne*); "Una avalancha humana provoca la muerte de dos porteadoras en Ceuta" par Ignacio Cembrero, El País, 25 mai 2009 (*en ligne*).

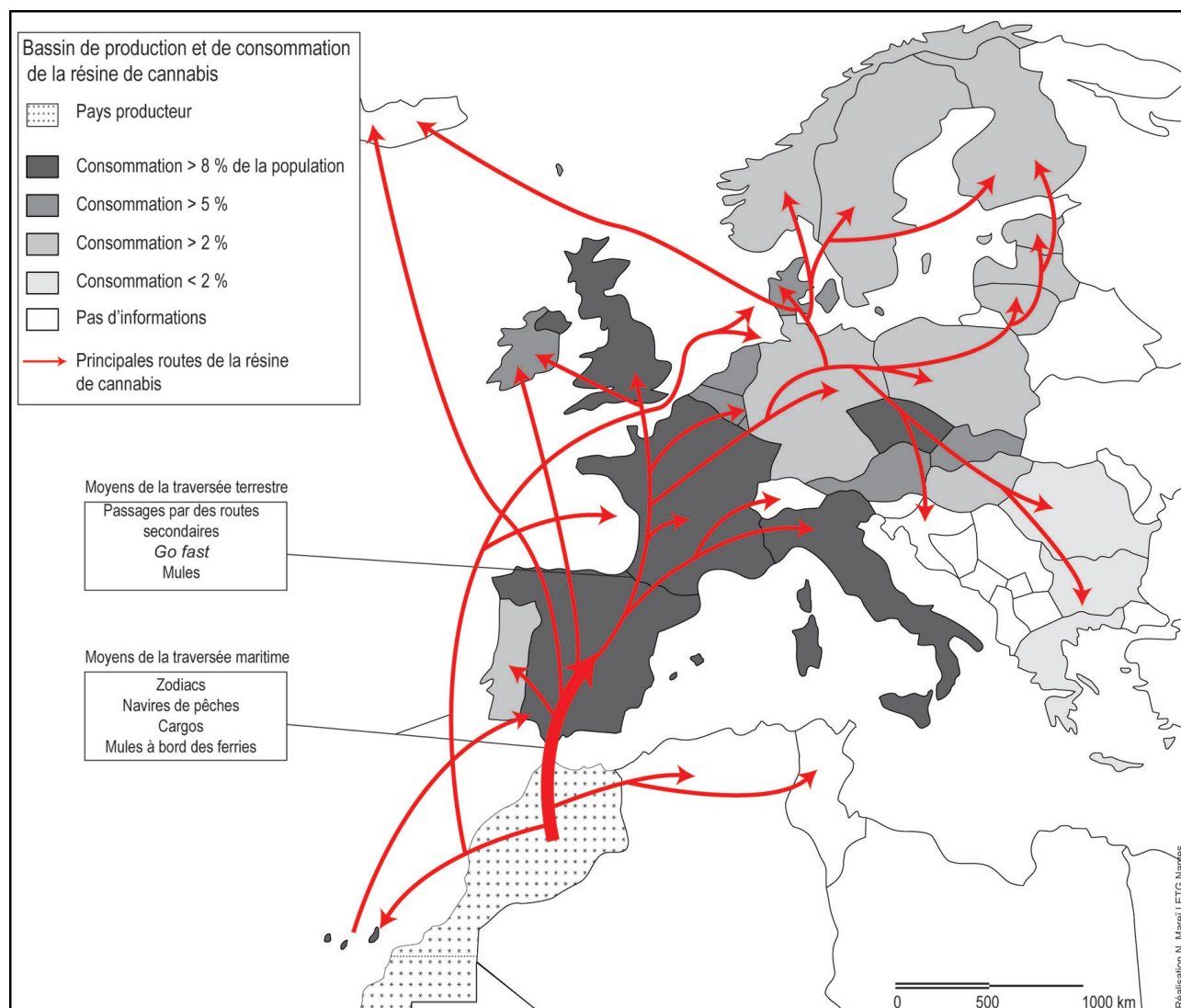


Figure III.13 – Les routes du cannabis vers l'Europe. Sources : ONUDC 2007; OICS 2011.

L'année suivante, lors d'un deuxième séjour au Maroc, des gars avec qui on avait échangé deux mots lors de notre premier refolement se sont rappelés à notre bon souvenir. Il s'agit de quatre types au look des seventies, qui semblaient débarquer du fin fond de l'Ardèche. C'était difficile de les loupier dans leur combi Volkswagen de couleur verte, lui aussi rescapé des années 1970. Au terme de notre semaine à Ceuta, lorsqu'enfin nous faisons les papiers pour la 504 direction Tétouan, de l'autre côté, sur la file de ceux qui reviennent du Maroc, qui vois-je ? Le quatre types du début de la semaine, cheveux tondus et cramponnés au volant d'un combi Volkswagen qui n'est pas tout à fait le même qu'à aller puisque celui-là est blanc et neuf !! Ils semblent tellement mal à l'aise que l'embrouille saute aux yeux... Mais on ne comprend pas tout de suite de quoi il s'agit, on réalisera un an plus tard.

L'année suivante nous décidons de passer plus de temps dans le Rif. Pendant quelques jours, nous séjournons chez des paysans cultivateurs de cannabis, au fond d'une vallée entre Chaouen et Ketama (La capitale du hachisch). Ils avaient deux maisons. Une ferme traditionnelle, celle des femmes où elles préparent le pain et font le beurre dans des calebasses et une maison moderne plutôt investie par les hommes. Nous étions très intrigués par cette maison plutôt confortable et bâtie sur un dénivelé qui laisse la place à un grand sous-sol. Le dernier jour, un des hommes de la maison se décide à nous expliquer ce qui se passe en bas. Il s'agit d'un garage de fortune qui sert à démonter des voitures et les remonter autour de blocs de hachisch. Ces véhicules sont ensuite acheminés vers l'Europe par des passeurs, nos Ardéchois de la frontière par exemple ! On comprend alors mieux la sueur qui dégoulinait de leur visage ce jour-là parce qu'avec un tel procédé c'est des dizaines de kilos qu'ils ont dû faire passer. Et si on a bien compris que les douaniers étaient corrompus et de mèche avec des vendeurs en tous genres, parfois ça peut mal tourner, un douanier peut décider de balancer et récupérer le matos par exemple. Mais c'est certain que beaucoup de mules passent, car sans ça le business ne pourrait pas tourner...

Encadré III.11 – Les mules de Ceuta. Suite du récit de Vincent N.

Une fois sur le sol européen, l'abolition des passages douaniers classiques facilite le passage des frontières mais n'annule pas le travail de la police ou des douanes volantes. Il s'agit alors d'éviter ces dernières en préférant par exemple les petits axes routiers aux voies expresses nationales ou de passer en dissimulant la substance illicite, c'est le travail de la mule. Comme le montre l'histoire des passeurs de Ceuta, de nombreuses méthodes de camouflage existent pour tenter de passer les produits. Le dernier moyen de passer les frontières européennes est l'utilisation de *go fast* ou passeurs à grande vitesse. Il s'agit des pendants terrestres des zodiacs super rapides utilisés pour traverser le détroit. Dans les deux cas le principe repose sur la vitesse et la maniabilité de l'appareil équipé de moteurs puissants pour éviter les interceptions et narguer les forces de l'ordre.

Les données officielles sur la production de cannabis au Maroc sont récentes et ponctuelles. Le pays a signé en 2003 un accord avec l'ONUDC (Office des Nations-Unies contre la Drogue et le Crime) pour la réalisation de la première enquête sur sa production de cannabis. Toutefois, en 2005, les autorités marocaines décident de ne plus coopérer avec l'office des Nations Unies pour les enquêtes de surveillance de la culture. En 2010, le Maroc s'engage à coopérer à nouveau avant de se rétracter quelques mois plus tard. Il n'existe alors que trois rapports officiels de l'ONU sur la question, *Maroc, enquêtes sur le cannabis 2003, 2004 et 2005*. Cependant, les données sur la production de cannabis au Maroc laissent penser que le gouvernement marocain est vraiment engagé dans une dynamique de réduction des surfaces cultivées (*cf.* tab. III.9).

	2003	2004	2005	2008	2009	2010
Surfaces cultivées (milliers d'ha)	134	120,5	72,5	60	56	47
Production de cannabis brut (milliers de tonnes)	109	98	53,3	-	-	-
Production de résine de cannabis (milliers de tonnes)	3,07	2,76	1,07	0,877	0,82	-

Tableau III.9 – État des lieux de la production de cannabis et de résine entre 2003 et 2010. Sources : ONUDC 2007 ; OICS 2011 ; ministère marocain de l'intérieur

Selon l'ONUDC, en 2005, une activité intense d'éradication mécanique et chimique des cultures a visé les provinces de Larache et de Taounate. 15 160 ha ont ainsi été supprimés dont 12 000 sur la province de Larache, 3 000 à Taounate et 150 ha à Chefchaouen, la province qui concentre plus de 50% de la production. Ainsi, de 2003 à 2005, les surfaces cultivées ont chuté de 134 000 à 72 500 ha, soit une baisse de 46% en deux ans. Pour montrer que la lutte du gouvernement marocain continue même sans la coopération avec les instances internationales, le ministre de l'Intérieur Taïeb Cherqaoui a annoncé qu'en 2010 la superficie des cultures dans le pays est tombée à 47 000 ha et que l'objectif est de ramener cette surface à 12000 ha en 2012². En 2011, l'OICS (Organe international de contrôle des stupéfiants) confirme les efforts marocains pour diminuer les cultures et le renforcement des moyens pour intercepter les flux mais l'organisme indique que les données émanant de pays européens montrent

2. "Lutte contre le cannabis au Maroc : Des efforts, mais sans rapports" par Oumar Baldé, yabiladi.com, 27 avril 2011 (*en ligne*).

que d'importantes quantités de résine de cannabis marocaine sont toujours introduites clandestinement sur le continent.

Il semble alors que l'objectif d'éradiquer cette culture du royaume chérifien est un vœu pieux. Le jeu de l'offre et de la demande rend difficile cette éradication. En effet, le producteur se trouve à quelques kilomètres de ses principaux acheteurs. Un marché lucratif, des filières, des réseaux se sont structurés depuis l'explosion de la production marocaine dans les années 1980 (OGD, 1996). De nombreuses familles marocaines vivent de cette production extrêmement rentable depuis plusieurs générations, l'Observatoire Géopolitique des Drogues (OGD) indique un chiffre de 5 millions de Rifains (1996). Une politique de reconversion de ces agriculteurs est nécessaire, mais aucune culture ne leur rapportera autant que le cannabis. Il semble alors qu'une politique de subventions de ces derniers soit aussi indispensable pour ne pas simplement déplacer le problème ou pousser les producteurs à continuer mais de manière clandestine. De plus, le recul du gouvernement marocain envers la coopération avec les organismes internationaux peut également laisser perplexe. Le maintien d'une opacité sur ces questions n'empêchera pas la lutte contre le phénomène, mais autorise peut être une lutte choisie dans laquelle certains producteurs resteront à l'abri. Enfin, la naissance d'un marché légal du cannabis liée à l'autorisation de prescription médicale de THC dans certains pays (Canada et Royaume-Uni par exemple) offre une opportunité pour le Maroc de poursuivre officiellement cette culture. Ainsi, le groupe pharmaceutique allemand Bayer AG a acquis 30 000 ha de champs de cannabis au Nord du Maroc³ en 2004.

Pour finir sur la question des stupéfiants, il faut évoquer une autre drogue qui connaît un essor au Maroc depuis 2004/2005, il s'agit de la cocaïne en provenance d'Amérique latine. Cette drogue, qui résulte d'un traitement chimique des feuilles de cocaïer, suit les mêmes voies que le cannabis pour sortir du pays et arriver en Europe où le marché a explosé ces dernières années.

L'Espagne a été pendant de nombreuses années le point d'entrée principal en Europe de cette drogue dont l'aire de production est latino-américaine. Le Pérou, la Colombie et la Bolivie détiennent un quasi-monopole dans la production de cocaïne. Les trafiquants sud-américains ont longtemps convoité les ports et plages galiciennes de l'ancien colonisateur pour ce trafic. Les voies aériennes vers les pays d'Europe du Nord ont été également beaucoup utilisées pour introduire de plus petites quantités. Mais ces dernières années, les portes européennes de la cocaïne sont de plus en plus contrôlées, les routes se sont alors diversifiées. Dans ce contexte, l'Afrique de l'Ouest est devenue le nouveau point d'entrée de la cocaïne à destination de l'Europe et même une zone de stockage. Entre 1998 et 2003, pour l'ensemble du continent, les saisies annuelles de cocaïne en Afrique étaient en moyenne de 0,6 tonne, soit une fraction marginale des saisies mondiales. Cependant, depuis 2004, les saisies annuelles pour l'ensemble du continent ont été supérieures à 2,5 tonnes, soit cinq fois plus que précédemment et les données pour les six premiers mois de 2007 indiquent des saisies records s'élevant à 5,7 tonnes (ONUDD, 2007). Les pays les plus concernés sont la Guinée-Conakry, la Guinée-Bissau, la Mauritanie et le Sénégal. Le Maroc situé entre la zone de consommation et la zone de stockage est alors tout naturellement devenu une zone de transit, les trafiquants profitant ensuite des réseaux déjà bien structurés du cannabis pour gagner le marché européen (ONUDD, 2011; OICS, 2011).

N'est-il pas étonnant qu'un pays considéré par les instances européennes comme un modèle du point de vue du développement politique, économique et social au point d'avoir un pied dans l'Europe,

3. "Cannabis : le Maroc pourrait en profiter, et légalement ...", La Vie éco, 3 décembre 2004 (*en ligne*).

par le statut avancé accordé en 2008, soit à l'échelle de la planète une véritable plate-forme du trafic de stupéfiants? La pauvreté des agents de l'État (policiers, douaniers, militaires, *etc.*) qui explique la facilité à les corrompre et la corruption qui semble exister jusqu'aux plus hautes sphères de l'État sont sans doute des éléments de réponse.

9.1.3 Une zone périlleuse pour le passage des clandestins

Depuis son intégration à l'UE, l'Espagne est devenue une porte d'entrée pour des milliers d'immigrés du Maghreb et d'Afrique noire qui tentent la traversée de la Méditerranée. Les quatorze petits kilomètres qui séparent l'Europe et l'Afrique par le détroit de Gibraltar sont alors pris d'assaut par ces candidats à une vie meilleure. Mais avant d'y accéder, s'ils y accèdent un jour, il faut traverser plusieurs frontières, résister à la fatigue, à la faim, franchir les contrôles des autorités, parfois traverser des zones dangereuses. Le détroit de Gibraltar est une de ces zones. C'est une frontière, maritime qui plus est, de plus en plus militarisée, et sur laquelle la séparation entre l'Afrique et l'Europe est matérialisée par le double mur barbelé de plusieurs mètres de haut de la frontière marocchino-européenne. Une barrière physique de plusieurs kilomètres qui s'inscrit comme un "stop" dans le voyage. L'objectif est alors de "brûler" ce stop en escaladant la frontière qui mène à l'Europe ou en la contournant en traversant alors directement la mer, le détroit.

Il existe plusieurs moyens de traverser le détroit (*cf.* fig. III.14). Le plus médiatisé est la traversée à bord de *pateras* (*cf.* photo. III.4 et enc. III.12). Ce sont de petites embarcations de fortune de type bateau de pêche artisanale ou des zodiacs, sur lesquelles embarquent généralement plusieurs dizaines de passagers, qui traversent le détroit souvent une nuit de mauvais temps afin de contourner les radars. L'ampleur de cette traversée clandestine est difficile à estimer et les chiffres varient d'une source à l'autre. Cependant le ministère de l'intérieur espagnol publie tous les ans depuis 2000 une information intitulée *Balances de lucha contra la inmigración ilegal* disponible sur son site internet et qui donne une idée de l'évolution chronologique du phénomène ces dix dernières années (*cf.* fig. III.15).



Figure III.14 – Modes de franchissement de la frontière. Source : FADAIAT (2006).

Ces données restent cependant partielles car elles se basent sur les interceptions de *pateras* et donc sur le succès des forces de luttres contre l'immigration illégale. Elles ne font pas état du nombre total de tentatives, des passages qui ont échappé aux forces de l'ordre ou ceux qui ont fini dans les eaux du détroit. C'est à partir de 1999 que le phénomène de débarquement d'immigrés clandestins prend de l'ampleur en Espagne pour atteindre son apogée en 2006 avec 39 180 personnes arrêtées par la *guardia*

civil dont 31 678 aux larges des Canaries et les 7502 autres sur une zone maritime s'étalant du détroit de Gibraltar aux îles Baléares.



Photo III.4 – Barques de pêche pouvant servir d’abri ou de pateras, plage de Ceuta. Photo. de N. Mareï, août 2010.

”Les conditions dans lesquelles quarante à cinquante passagers sont embarqués sur les *pateras* pour traverser le détroit de Gibraltar ne répondent pas aux normes internationales du transport maritime. Des conditions strictes de sécurité sont prévues pour le transport de passagers. Un navire est considéré comme procédant au transport de passagers et non plus seulement au transport de marchandises à partir de douze passagers payants. La circulaire MSG 986 de l’OMI dispose que le transport de plus de douze personnes à bord d’un navire de charge constitue une violation de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de l’OMI (SOLAS). Or les passeurs contreviennent aux réglementations internationales tout comme aux réglementations nationales des pays d’embarquement. Ils embarquent nuitamment sur des embarcations (parfois en fin de vie) qu’ils surchargent de leurs ”clients”, sans feux réglementaires de navigation et sans aucun équipement de sécurité (gilets de sauvetage et moyens de signalisation de détresse). La vie des migrants est donc mise en péril. Dès le premier passager embarqué, le délit est caractérisé ... et le profit du passeur substantiel.”

Encadré III.12 – Les *pateras*, embarcation jetable de l’immigration clandestine. Source : Extrait du rapport d’Espinosa Navas 2003.

Près de 60 % des clandestins qui passent par le détroit et la mer d’Alboran sont des Marocains et ce chiffre passe à quasiment 100% en ce qui concerne la population mineure. Les autres arrivent essentiellement d’Afrique subsaharienne, mais des Indiens ainsi que 34 nationalités non africaines ont déjà été arrêtés sur le détroit de Gibraltar (Ministerio del Interior, 2011).

La série statistique montre alors qu’après les années de forte affluence dans les eaux espagnoles (2000-2008), les arrestations reviennent à des valeurs plus modérées. Cette baisse significative, moins 56,3% entre 2006 et 2010 dans le secteur du détroit de Gibraltar et moins 99,4% sur la même période dans la zone des Canaries est obtenue par la mise en service de moyens lourds de surveillance et de

patrouille dans les eaux espagnoles (SIVE, renforcement des effectifs de police concernée, interventions de FRONTEX) et par une coopération accrue avec les pays émetteurs (Maroc, Nigeria, Mauritanie). Cette baisse fait écho à celle enregistrée aux frontières de Ceuta et Melilla, 1567 arrestations en 2010 contre 5566 en 2005 soit une baisse de 71,8% qui survient après une période de hausse de 12% entre 2001 et 2005 (Ministerio del Interior, 2011).

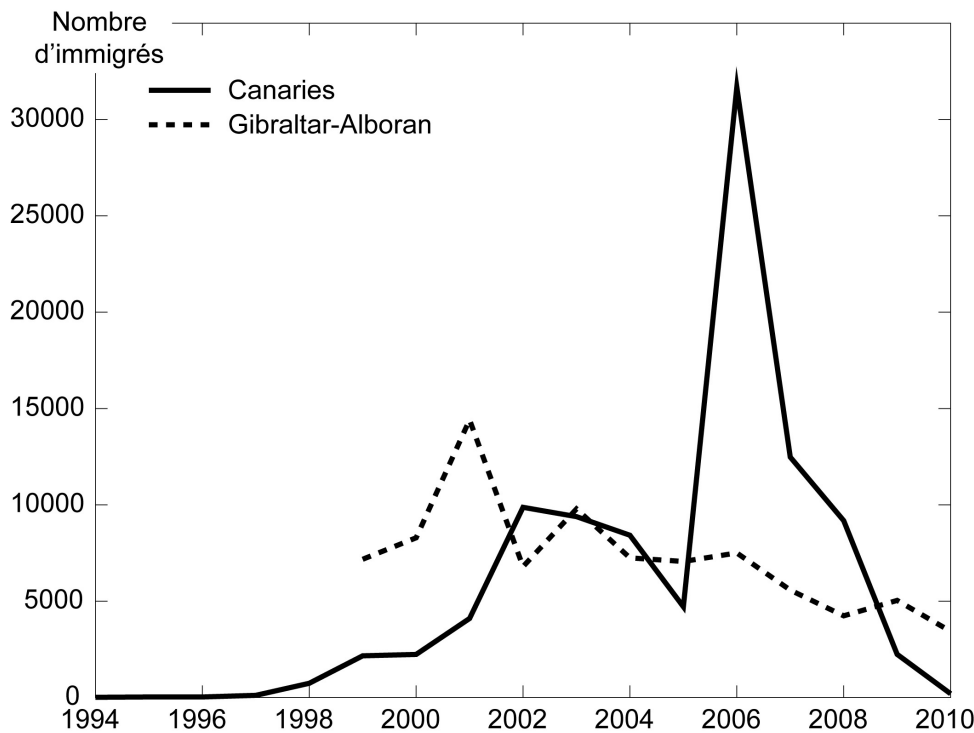


Figure III.15 – Nombre d'immigrants illégaux arrivés par *pateras* sur les côtes espagnoles (1994-2010).
Source : Ministerio del Interior 2001, 2011.

Il existe d'autres moyens de franchir le détroit comme se cacher sous les essieux des camions de marchandises ou des autocars, grimper la nuit à bord d'un ferry à quai, ou se cacher à l'intérieur d'une remorque comme l'ont déjà vécu des passagers au port de Tanger. Une jeune femme interrogée pendant la traversée Algeciras-Ceuta de l'été 2010 raconte qu'une nuit en attente de passer la douane au port de Tanger, un homme s'approche discrètement de son mari pour lui dire qu'il avait vu un enfant grimper dans sa remorque. Ils alertent alors la police avant de passer la douane afin de ne pas être pris pour des passeurs. Le couple de futurs retraités propriétaires d'un appartement à Agadir raconte également qu'un jour de pluie battante sur le port de Tanger, ils ont aperçu deux enfants essayant de s'accrocher sous un camion. Ces faits relatés par des personnes qui traversent régulièrement le détroit prouvent la véracité et l'intensité du phénomène qui semble facilement observable. Ce sont généralement des enfants qui utilisent ces moyens et le port de Tanger fait alors figure de terrain d'essai.

Ces enfants ou adolescents qui tentent la traversée par eux mêmes sont appelés au Maroc les *haragas*, c'est-à-dire "les brûleurs du détroit" (Arab, 2007). À Tanger, ils seraient plusieurs milliers vivant dans le plus total dénuement, dans la rue, des squats ou dans l'arrière-pays montagneux. Pour la plupart, ils arrivent des quartiers périphériques surpeuplés des grandes métropoles marocaines, ou bien des zones rurales les plus pauvres. Faute d'argent, ils se sont affranchis des filières classiques de l'immigration clandestine pour tenter eux-mêmes leur chance sur le tarmac du port de Tanger. Les

enfants sont nombreux à tenter le passage car la législation européenne envers les enfants clandestins est différente de celle des adultes. Ceux qui arrivent en Espagne sont par exemple placés dans des foyers et scolarisés jusqu'à leur majorité. Il en est de même pour ceux qui arrivent en France, ceci peut expliquer que certains parents ont favorisé le passage de leurs enfants, sans aucune garantie d'une régularisation de la situation à l'obtention de la majorité (*cf. enc. III.13*).

Le détroit de Gibraltar, non, je ne l'ai pas souvent traversé. Il représente le rêve, le rêve à atteindre. C'est comme une lumière, parce que ça représente la sortie. Mais c'est aussi le danger, le danger de mort.

Ma première traversée, c'était la nuit, en juillet 2004, une ambiance de peur et de flou. J'avais 14 ans. Si j'avais si peur, c'est que ce départ est une idée de mes parents. Comme mon père doit résider en France 6 mois par an pour son travail, c'est un sujet qui a toujours existé dans la famille. Ma mère lui disait toujours "emmène tes enfants là bas, c'est mieux pour eux". Comme j'étais l'ainée, il m'a emmené en profitant d'un flou de la législation marocaine. À l'époque, les mineurs de moins de 15 ans n'avaient pas de passeport au Maroc. Ils passaient avec le passeport de leurs parents. Alors, on n'était pas certain que j'avais le droit de passer ; en tout cas j'avais compris que je n'avais pas vraiment le droit de rester en France.

Alors, on a pris le bus avec mon père, de chez moi à Tanger. C'était long, j'ai pleuré pendant tout le trajet. Je ne voulais pas y aller et j'avais peur. Je priais pour qu'ils me laissent passer. J'avais le mal des transports, j'ai vomi plusieurs fois. Il y avait du monde, du bruit, des gens qui chantaient, c'était presque que des marocains qui rentraient chez eux en France. C'était en juillet, ils revenaient de vacances. J'étais la seule du bus qui allait en France pour la première fois.

Après, on a pris le bateau, c'était la première fois que je prenais le bateau. Il était énorme, il y avait du monde. Il faisait hyper chaud et je me souviens que la mer était agitée. J'ai rien vu de dehors, on est resté au bar avec mon père. J'ai juste vu en arrivant les lumières de l'Espagne, mais même de Tanger on les voit ces lumières. Je pleurais parce que je ne voulais pas vraiment y aller.

En Espagne, j'ai ressenti un "ouf de soulagement" d'être passée. Mais j'avais encore peur de la frontière Espagne/France. On a repris un bus, c'était long. On s'arrêtait dans plein de stations espagnoles. Tout le trajet, j'ai pleuré et vomi, on était à l'arrière du car, ça bougeait beaucoup. Je me souviens qu'on m'avait fait une belle tresse et habillée comme une petite fille. C'était censé me faire passer plus facilement les frontières. À la frontière Espagne/France, c'était la nuit encore, il y avait les douanes, j'avais peur qu'ils montent et puis en fait le chauffeur a pris les papiers de tout le monde pour les donner aux douaniers. Ils ne sont pas montés et on est passé. J'étais contente. Je me souviens du paysage, c'était beau.

L'année d'après, mon père a voulu emmener ma sœur de la même manière, mais ça n'a pas marché. La législation avait sans doute changé. Elle a été refoulée à la frontière espagnole.

En 2008, j'ai eu des papiers pendant 1 an. Je suis retournée au Maroc, j'ai fait ce même trajet, le bus, le bateau. J'ai retraversé ce détroit, mais toute seule. C'était chouette, j'avais hâte de revoir ma famille. J'avais peur de revenir aussi, parce que je me sentais libre en France. Je n'y suis pas retournée depuis car mes papiers n'ont jamais été renouvelés. Aujourd'hui je travaille et j'étudie mais dans la clandestinité. Souvent, j'oublie que je suis une clandestine mais croiser une voiture de police au détour d'une rue me le rappelle très vite.

Une frontière : ça n'existe pas. Je n'ai pas de frontières moi. Une frontière, c'est une création de l'homme séparant les peuples, les cultures, les pays. Mais moi, je ne la vois pas la frontière. L'immigration, c'est la recherche d'une vie meilleure. Un immigré, c'est un rêveur, un désespéré.

Encadré III.13 – Le détroit de Gibraltar, une sortie vers l'Europe. Récit de Rajae, reconstitué à la suite d'un entretien semi-directif réalisé en août 2011.

9.2 Les moyens du contrôle

9.2.1 L'Europe face à la pression migratoire

9.2.1.1 Les accords de Schengen et de Dublin

Le 14 juin 1985 sont ratifiés les accords de Schengen⁴, une charte d'intention qui vise à la mise en place d'une conception homogène et organisée des contrôles aux frontières de la CEE. Ces accords prennent une forme concrète lors de la signature le 19 juin 1990 à Schengen de la convention d'application entre les États fondateurs de la CEE exceptés le Royaume-Uni et l'Irlande. L'espace commun de libre circulation est alors créé. Ses objectifs sont à travers la libre circulation des hommes de créer un marché européen de l'emploi et à travers la libre circulation des marchandises de fluidifier les passages entre les pays membres.

Le corollaire de la création d'un espace de libre circulation des citoyens et résidents européens est la mise en place d'une politique renforcée de contrôle et de gestion des non-européens susceptibles de pénétrer illégalement en Europe, puis de circuler au sein d'un espace qui a donc supprimé ces frontières intérieures. Le privilège de la libre circulation se confronte alors naturellement au maintien de la sécurité au sein de l'espace, chaque État restant maître de sa souveraineté et de la sécurité de son territoire. L'espace Schengen s'est alors mis en place progressivement puisque sa concrétisation a nécessité des conditions techniques et juridiques particulières afin de parvenir au but ultime d'un contrôle exclusif aux frontières extérieures de l'UE.

En parallèle de Schengen, et plus précisément quatre jours avant la signature de la convention d'application de l'accord de Schengen, les douze pays membres de la CEE signent à Dublin la *"Convention relative à la détermination de l'État responsable de l'examen d'une demande d'asile présentée dans un État membre des Communautés européennes"*. En traitant le problème de l'immigration par celui de l'asile, la convention de Dublin, entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1997, exige que la gestion d'un individu en situation irrégulière se fasse par l'État qui a permis son entrée dans l'espace Schengen. Ce principe vise en particulier les pays qui ont une frontière avec un pays non membre de l'Europe, par où transitent une grande part des flux de clandestins, les obligeant alors à une gestion plus stricte de leurs frontières. Une des premières conséquences de cette convention est l'harmonisation de la politique de visa à l'échelle européenne et donc l'élaboration d'une politique étrangère commune. Des pays comme l'Espagne ou l'Italie qui n'avaient pas mis en place de visa à l'égard de certains pays sud-méditerranéens sont alors dans l'obligation de l'instaurer s'ils veulent intégrer l'espace commun de libre circulation. C'est par exemple en 1991 que le visa devient obligatoire pour les ressortissants marocains souhaitant se rendre en Espagne (Le Boedec, 2007; Delmote, 2002).

La seconde conséquence de la convention de Dublin est la mise en place du système d'information Schengen (SIS), base de données communautaire qui permet aux autorités policières et judiciaires d'échanger des informations sur certaines catégories de personnes et de biens. L'objectif est la création d'un outil d'échange d'informations, fonctionnant de manière presque instantanée, afin de compenser la suppression des contrôles aux frontières intérieures. Les personnes signalées dans le SIS sont à 90 % *"les ressortissants de pays tiers déclarés non admissibles sur le territoire national. Entrent dans*

4. Ces dispositifs sont développés sur les sites internet de l'UE comme europarl.europa.eu, europa.eu ou consilium.europa.eu.

cette catégorie les personnes en situation irrégulière ainsi que celles représentant une menace pour l'ordre public ». Ce système est opérationnel depuis le 26 mars 1995, date de la levée des contrôles aux frontières intérieures et a servi à répertorier plus de 32 millions d'individus depuis son fonctionnement. Quant aux objets signalés dans le SIS, il relève des catégories suivantes : véhicules à moteur, armes à feu, documents d'identité délivrés ou vierges, documents de voyage, documents d'immatriculation des véhicules, plaques d'immatriculation des véhicules, billets de banque. L'objectif du signalement de ce type d'objets est la lutte contre la criminalité organisée et la contrebande.

9.2.1.2 FRONTEX

Afin de compléter les dispositifs de contrôle des frontières extérieures de l'UE, une agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (FRONTEX⁵) est créée par le conseil de l'UE le 26 octobre 2004. Cet organe décentralisé de l'UE dont le siège est à Varsovie a pour objectif la coordination et l'amélioration de la *"gestion intégrée des frontières extérieures de l'Union"* soit 42 672 kilomètres de frontières extérieures, 8 826 kilomètres de frontières maritimes et quelque 300 millions de passages annuels à ces frontières.

L'agence dispose de moyens essentiellement financiers puisque son budget a été multiplié par dix depuis sa création et qu'elle n'est autorisée à acquérir son propre matériel que depuis le 24 juin 2011 par décision du conseil et du parlement européens⁶. L'agence fait alors appel aux moyens matériels de ses membres en puisant dans un stock d'équipements de contrôle et de surveillance qui sont répertoriés dans une base intitulée Crate. En 2011, Crate met à disposition de FRONTEX 27 avions, 26 hélicoptères, 114 bateaux et 477 appareils de contrôle aux frontières (radars mobiles, véhicules, caméras thermiques et des détecteurs mobiles) mis à disposition de FRONTEX. L'agence bénéficie également de gardes-frontières mis à sa disposition par les États membres, soit dans le cadre d'opérations programmées annuellement, soit dans le cadre des équipes d'intervention rapide aux frontières (RABIT) mobilisées à la demande d'un pays membre dans une situation grave et soudaine d'afflux de migrants. Ces équipes ont été créées en 2007 par le règlement européen n°863/2007, et elles ont été déployées pour la première fois à la frontière gréco-turque en octobre 2010.

Les actions de FRONTEX depuis sa création sont assez nombreuses et mettent en exergue ce qui est considéré comme des bons résultats pour l'Agence. La Méditerranée est un vaste champ d'essai sur lequel de nombreuses opérations conjointes ont vu le jour. Chaque secteur est couvert par une opération ciblée. Par l'exemple, l'opération Indigo est consacrée à la lutte contre les immigrés illégaux en provenance d'Afrique du Nord qui franchissent les frontières maritimes extérieures de l'UE en débarquant en Espagne, alors que ceux en provenance de Méditerranée centrale qui franchissent ces mêmes frontières en direction de Malte sont le ressort d'une opération appelée Nautilus. L'intensification des contrôles en Méditerranée a entraîné un report de l'immigration africaine vers les Canaries (*cf.* boom de 2006 fig. III.15), mais depuis les opérations Héra 2008, 2009, 2010, ce flux en provenance du Sénégal et de Mauritanie est presque tari.

Cependant, cet organe vital de la politique commune d'immigration est vivement critiqué par de nombreuses ONG et certaines associations comme Migreurop. Elle est accusée de bafouer les droits des

5. Les informations générales sur l'agence et ses actions sont disponibles sur le site internet frontex.europa.eu.

6. "FRONTEX, le garde-frontières européen" par Daniel Bastien, Les Echos n° 20967, 05 Juillet 2011 (*en ligne*).

migrants, "de mettre en danger en renvoyant vers des pays tiers plutôt que de secourir [...] comme à la frontière terrestre entre la Grèce et la Turquie ou au large des Canaries, [...] et de non respect du principe de non-refoulement garantie par la convention de Genève relative aux réfugiés⁷". Les qualificatifs à son égard sont alors souvent rudes, FRONTEX serait une "force militaire de dissuasion" (Clochard, 2009) ou le "bras armé [de l'UE] pour exécuter ses basses œuvres" (Rodier, 2011) ou encore "une agence sans contrôle pour la répression des migrations" (APDHA, 2011). Les bons résultats de FRONTEX seraient donc obtenus par des méthodes outrepassant le droit international et les droits de l'homme. Malgré ces critiques graves, l'agence est en expansion puisque l'Union européenne ne cesse d'augmenter ses moyens financiers et son autonomie d'action. Elle a d'ailleurs ouvert le 1^{er} octobre 2010, au Pirée, son premier bureau régional chargé de la surveillance des frontières de Malte, de l'Italie, de la Grèce et de Chypre.

9.2.2 L'Espagne, premier gardien des intérêts européens

9.2.2.1 Les moyens juridiques espagnols

L'entrée dans la CEE, puis dans l'espace Schengen de l'Espagne a été conditionnée par une mise aux normes européennes de sa politique d'immigration et donc par des bouleversements juridiques pour ce pays à peine sorti d'une situation de pays d'émigration. La volonté d'intégrer l'espace communautaire agit alors comme un catalyseur dans la naissance d'un système de régulation de l'immigration en Espagne (Gabrielli, 2011).

La *Ley Orgánica 7/1985 sobre derechos y libertades de los extranjeros en España* du 1er juillet 1985 constitue alors la première réglementation à l'égard des immigrés. Avant cette date, la constitution de 1978, qui réorganise le fonctionnement des institutions de l'Espagne contemporaine, se contentait d'énoncer les droits des étrangers. Le principal effet de la loi est alors la mise en place de conditions d'entrée sur le territoire et de quotas nationaux. L'obtention d'un visa, valable trois mois, pour les ressortissants Noirs-africains et Sud-américains devient une obligation. Cette loi est suivie, en 1990, d'un deuxième texte de même acabit concernant les populations Nord-africaines. Avec ces premières lois sur l'immigration, l'Espagne se dote d'une législation qui la rapproche de ses partenaires européens et lui permet d'entrer en 1991 dans le cercle restreint des pays membres de l'espace Schengen.

Ensuite, dans le but d'encadrer (loi organique 4/2000) et de réguler (loi organique 8/2000, loi n°2 du 11 décembre 2009) une immigration devenue massive dans les années 1990, la législation sur le droit des étrangers a été modifiée à plusieurs reprises dans le sens généralement d'une politique restrictive de gestion des flux migratoires. La loi 8/2000 sanctionne la présence illégale sur le territoire espagnol par l'expulsion et facilite cette dernière. Elle restreint également le droit au regroupement familial qui avait été mis en place moins d'un an auparavant par la loi 4/2000 (Gabrielli, 2011).

L'immigration de travail est également de plus en plus contrôlée dans un pays réputé faire appel saisonnièrement à une main-d'œuvre clandestine. Par exemple, la loi 4/2000 a mis en place un système *contratación en origen* qui permet de recruter des saisonniers directement depuis leur pays d'origine mais pour une période limitée et avec un retour dans le pays stipulé dans le contrat.

7. FRONTEX : l'agence européenne de surveillance des frontières extérieures. Interview d'Olivier Clochard (Président de Migreurop) concernant l'ouverture du nouveau bureau de FRONTEX au Pirée (Grèce). Allô Bruxelles, RFI, 01 octobre 2010 (<http://www.migreurop.org/article1759.html>).

Cette pratique concernant en particulier le domaine de l'agriculture est devenue courante en Andalousie (Redondo Toronjo, 2007). Enfin, depuis 2007 l'Espagne s'est engagée dans une politique d'immigration choisie grâce à un régime facilitant la venue des travailleurs hautement qualifiés. En même temps, elle favorise le retour volontaire des immigrants dans une situation précaire par un programme lancé en 2008 concernant 20 Etats dont le Maroc.

9.2.2.2 Les moyens techniques

La situation géographique de l'Espagne, un des pays le plus méridional de l'Europe ; et sa situation politique de membre de l'espace Schengen depuis 1991, en fait alors un des gardiens privilégiés des intérêts européens en matière d'immigration clandestine. Afin de tenir ce rôle, le pays est obligé de mettre en place des dispositifs lourds de contrôle de sa frontière méridionale, frontière externe de l'Espagne Schengen. Le dispositif le plus impressionnant est le contrôle radar de cette frontière qui s'étale peu à peu à la totalité de la frontière terre-mer espagnole (*cf.* fig. III.16).

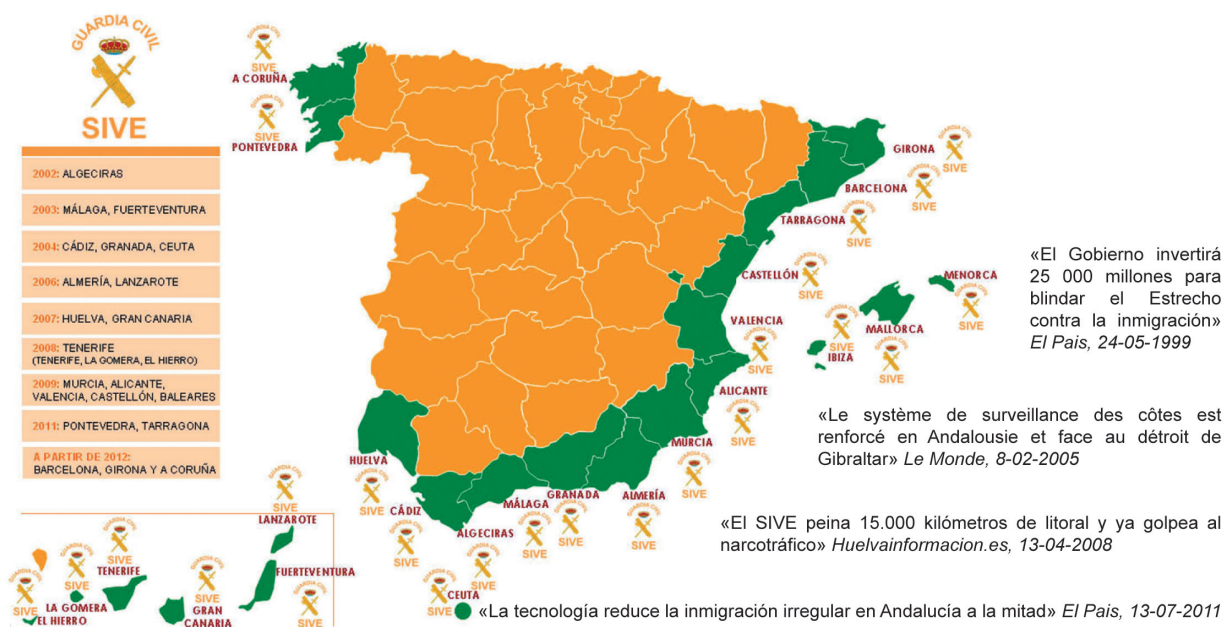


Figure III.16 – LE SIVE, objectif un "blindage" total de la frontière maritime espagnole. Source : Ministerio del Interior 2011. Presse espagnole : "Le gouvernement investira 25 000 millions de pesetas pour blinder le détroit contre l'immigration" *El País*, 24-05-1999; "Le SIVE s'étale sur 15 000 kilomètres de littoral et lutte contre le trafic de drogue" *Huelvainformacion.es*, 13-04-2008; "La technologie a réduit de moitié l'immigration clandestine en Andalousie" *El País*, 13-07-2011.

C'est sur le détroit de Gibraltar, théâtre de l'arrivée de *pateras* depuis le milieu des années 1990 que se concentrent les premiers efforts espagnols. En 2002, la zone est alors équipée d'un système intégré de vigilance extérieure (SIVE) contrôlé à partir du centre de commandement de la *guardia civil* d'Algeciras. Le SIVE permet grâce à des radars, caméras thermiques et infrarouges installés dans les six tours construites le long de la côte de détecter sur une dizaine de kilomètres tout mouvement suspect dans le détroit de Gibraltar⁸. La *guardia civil* peut ainsi intervenir en mer pour intercepter les clandestins et éviter les naufrages. L'efficacité du SIVE est alors liée aux moyens d'intervention de

8. "Le détroit de Gibraltar sous l'œil des caméras" par Pablo Ordaz, *Courrier International* n° 624, 17 octobre 2002.

la *guardia civil* qui est un corps de sécurité national dépendant des ministères espagnols de l'intérieur et de la défense. 1000 hommes et 37 vedettes de sauvetage sont affectés à la surveillance des côtes andalouses avec comme missions, en particulier dans le détroit, la lutte contre le trafic de drogue, l'immigration illégale, ainsi que la police des pêches.

En parallèle de la mise en place de cette frontière "électronique", le pays se dote d'une dizaine de camps de rétention des immigrés en instance d'expulsion ou en attente de l'examen d'une demande d'admission. Plus de la moitié des camps sont installés en Andalousie (Clochard, 2009).

La deuxième zone d'engagement espagnol en termes de vigilance frontalière est celle des enclaves en terre marocaine, Ceuta et Melilla. Comme le détroit de Gibraltar, ces zones ont été très peu contrôlées jusqu'au début des années 1990 (Pérés, 1999). Mais avec l'entrée dans l'UE et dans Schengen, les enclaves deviennent les avant-postes africains d'un continent qui a fait de la lutte contre l'immigration africaine, une de ses priorités. La gestion de cette zone frontalière est encore plus délicate que celle du détroit car d'une part, les relations diplomatiques hispano-marocaines sont en jeu, et d'autre part, cette frontière est traversée quotidiennement par des milliers de Marocains vivant dans les villes voisines (Tétouan, Nador) et dispensés de visa pour se rendre dans l'enclave espagnole adjacente (Pérés, 1999). L'opération "d'enfermement" de Ceuta et Melilla s'opère progressivement depuis le milieu des années 1990 par une matérialisation accrue de la frontière. Concrètement les moyens mis en œuvre sur cette frontière passent par le renforcement d'une barrière réputée poreuse dans l'objectif de la rendre "infranchissable"⁹. Ces barrières ne deviennent pas infranchissables puisque le nombre d'immigrés parvenant à Ceuta et Melilla est loin d'être nul mais elles sont devenues des zones périlleuses pour les personnes tentant la traversée. En effet, petit à petit, les barrières ont été réparées, elles ont pris de la hauteur (jusqu'à 6,2 m à certains endroits), elles ont été barbelées puis doublées avec militarisation de la zone entre la doublure, et équipées de matériels électroniques de surveillance.

Ce blindage frontalier, s'il est certainement dissuasif, a entraîné les migrants en errance du côté marocain à tenter de nouvelles stratégies de passages qui mèneront aux événements de la fin de l'été 2005. Les premières tentatives ont lieu sur la frontière de Melilla où fin août, des migrants tentent de franchir les barrières, munis d'échelle de fortune et cela par groupes de plusieurs centaines d'individus. La nouvelle stratégie d'arrivée en masse surprend les forces de sécurité et permet à de nombreux migrants pour la plupart d'origine subsaharienne de passer côté espagnol. Quelques semaines plus tard, dans la nuit du 28 au 29 septembre¹⁰, la même stratégie est utilisée pour le franchissement de la frontière ceutíe, entre 500 et 700 clandestins tentent de passer la frontière, mais le passage tourne au drame, les forces de polices marocaines et espagnoles en alerte depuis les événements de Melilla réagiront de manière plus violente. Si certains passent (environ 200 selon la presse), le nombre de blessés atteint le même niveau et d'autres perdront la vie. À la suite de ces événements, les dispositifs policiers ont été temporairement renforcés, des rafles ont lieu côté marocain et ont entraîné le déplacement de

9. "El Gobierno asegura que Melilla será en octubre "infranqueable" para los inmigrantes ilegales" par Santiago Fernández Fuertes, El País, 12 août 1998 (*en ligne*).

10. "Maroc, Terminus noir" par Catherine Simon, Le Monde, 04 septembre 2005 ; "La pression migratoire aux portes de l'Espagne dégénère en drames" par Cécile Chambraud, Le Monde, 01 octobre 2005 ; "Cientos de inmigrantes logran pasar a Melilla en un nuevo asalto masivo a la valla", El País, 03 octobre 2005 (*en ligne*) ; Asalto trágico a la valla de Ceuta, El País, 03 octobre 2005 (*en ligne*).

centaines de migrants africains hors des frontières marocaines¹¹ et la frontière entre Melilla et le Maroc a été renforcée (Moffette, 2010).

Enfin, l'Espagne détient de nombreux autres moyens de surveillance de ses côtes. Les affaires maritimes chargées du sauvetage en mer et de la lutte contre la pollution armaient en 2002 sept vedettes de sauvetage, neuf vedettes de lutte antipollution, cinq remorqueurs-avitailleurs, un remorqueur de haute mer et neuf remorqueurs affrétés de types divers ; et le service des douanes espagnoles arme 38 patrouilleurs et vedettes. Ces quelques chiffres sont importants car de l'autre côté du détroit, le seul service marocain équivalent est celui des douanes qui disposent de quatre patrouilleurs et de 20 vedettes de sauvetage (Prezelin, 2003). D'une manière générale, les moyens de la lutte contre l'immigration clandestine sont inégaux de part et d'autre du détroit, mais poussé à son tour par l'Europe, le Maroc endosse petit à petit un rôle de garde-côtes européen.

9.2.2.3 Les conséquences de cette fermeture des frontières espagnoles

Les conséquences de fermeture d'une route sont, en général, la création de nouvelles voies de passage souvent bien plus longues. Le verrouillage du détroit de Gibraltar a été suivi par des débarquements de clandestins dans les provinces de Malaga, de Grenade et d'Almeria et donc de la traversée de la mer d'Alboran dont les rives sont séparées en moyenne de 200 km. Mais ces régions ont vite été l'objet d'une meilleure vigilance de la part des Espagnols notamment grâce l'extension du SIVE.

La seconde route qui prend de l'importance suite au blindage de la frontière méridionale de l'Espagne est celle des Canaries puisque ces îles espagnoles au large du Sahara occidental ont connu des arrivées massives de migrants à partir de 2002, date de mise en service du SIVE d'Algeciras. Entre 2002 et 2005 près de 28 000 immigrants illégaux sont arrivées par la mer aux Canaries et plus de 30 000 pour la seule année 2006 (Ministerio del Interior, 2011). Les villes portuaires sahariennes de Dakhla, Layoune ou encore Tarfaya, situées à moins de 100 km de l'île de Fuerteventura, deviennent alors de nouvelles zones de départ (Choplin et Lombard, 2007). La pression migratoire est ainsi réorientée depuis le Nord du Maroc vers le Sud et donc vers des voies maritimes longues et périlleuses.

Enfin, la fermeture des frontières espagnoles transforme le Maroc, pays de transit et d'émigration, en un pays de l'attente pour de nombreux immigrés subsahariens n'arrivant plus à gagner l'Europe par ce pays. Cette situation favorise la création de zones informelles d'attente, d'*"espaces de relégation"* situés aux alentours des principaux points de passage (forêt de Bel Younech, dans la province de Tétouan, forêt de Gourougou, dans celle de Nador, mais aussi campements à proximité des villes de Tanger, Tarfaya et Laâyoune) (Bensaad, 2005).

11. "Chassés de Ceuta et Melilla, des émigrants ont été lâchés en plein désert au Maroc" par José Garçon, Libération, 10 octobre 2005 ; "Le Maroc a commencé à expulser des milliers de ressortissants subsahariens". LeMonde.fr, 10 octobre 2005 (*en ligne*) ; "Les forces de l'ordre poursuivent leurs opérations contre les clandestins dans le Nord du Maroc", emarrakech, 3 octobre 2005 (*en ligne*).

9.2.3 Le Maroc, un nouveau garde-côte "européen"

9.2.3.1 La mise en place d'une politique migratoire marocaine

À l'instar de l'Espagne au vu de son intégration dans l'UE, le Maroc, en recherche d'une relation économique privilégiée avec l'UE, doit d'une manière quelque peu paradoxale, faire preuve d'une politique d'immigration à la hauteur des espérances européennes. La première étape de cette "mise aux normes européennes" est alors comme en Espagne la création d'une réglementation à l'égard des immigrés arrivant dans le pays mais également la naissance d'un délit d'émigration pour les ressortissants marocains (Gabrielli, 2011; Le Boedec, 2007).

Les premières lois sur le séjour des étrangers au Maroc ont vu le jour sous le protectorat français et ont été appliquées jusqu'au *dahir* n° 1-03-196 du 11 novembre 2003 portant promulgation de la loi n° 02-03 relative à l'entrée et au séjour des étrangers au Royaume du Maroc, à l'émigration et l'immigration irrégulières. Cette loi qui réglemente l'entrée, le séjour et la sortie du pays, en sanctionnant ce dernier lorsqu'il se fait de manière illégale par une amende et/ou une peine de prison pouvant aller jusqu'à 6 mois (art. 49 et 50), "*ouvre une nouvelle phase dans l'histoire du droit de la migration au Maroc*" (Elmadmad, 2004). L'expulsion des étrangers qui n'était pas réglementée auparavant le devient par l'article 25 de la loi en cas de menaces graves pour l'ordre public. Enfin la loi prévoit dans son article 34 la création de locaux ne relevant pas de l'administration pénitentiaire pour maintenir les étrangers pendant le temps nécessaire à leur départ. Elle donne alors le feu vert pour l'ouverture de centres de rétention au Maroc. Cette question reste délicate en terre marocaine, selon les sources, il existerait actuellement entre un et quatre centres de rétention (le centre militaire de Bouyzakern, deux centres informels à El Ayoun et Dkala dans le Sahara Occidental et le centre secret de Temara dont l'existence est régulièrement démentie par voie de presse) (Clochard, 2009).

Cette nouvelle loi marocaine dont l'objectif est de lutter contre l'immigration illégale est jugée très répressive par les sanctions lourdes dont elle frappe les immigrés et par l'absence d'articles se référant aux droits des migrants. L'inexistence de volet à cet égard est considérée comme une négligence, autorisant les pratiques abusives envers les immigrés.

Cette réforme législative est complétée par la création en 2005 au sein du ministère de l'Intérieur d'une direction de la migration et de la surveillance des frontières et d'un observatoire des migrations. L'objectif de ces nouvelles entités est la mise en route de la stratégie nationale en matière de lutte contre l'immigration à travers la surveillance opérationnelle des frontières et des actions sur l'ensemble du territoire national.

9.2.3.2 Le Maroc et l'Europe : entre négociation et coopération

Comment l'Europe pousse-t-elle les pays africains à accepter progressivement une externalisation de ses frontières? C'est la question que pose Lorenzo Gabrielli (2011) dans sa thèse de doctorat en sciences politiques sur la construction de la politique d'immigration espagnole.

Ce processus d'externalisation des frontières européennes consiste à un contrôle hors de ses propres frontières de l'immigration à destination de l'Europe. Il s'agit ainsi de pousser des pays hors UE à mettre en place une politique migratoire similaire à celle de l'UE afin de protéger cette dernière de la

pression migratoire. Certains diront qu'il s'agit pour les pays tiers de "faire le sale boulot de l'Europe"¹². La première phase dans cet effort d'extraterritorialité dans le contrôle des flux migratoires a consisté en l'affirmation et l'extension d'une politique de visas, commune à l'ensemble des pays européens et extrêmement stricte à l'égard des pays africains. Par la suite, la concrétisation de cette politique dans un pays tiers passe par la mise en œuvre d'éléments plus concrets comme la signature d'accords de réadmission, l'aide financière et matérielle aux renforcements des contrôles frontaliers voire la coopération policière. Enfin, l'externalisation de l'accueil des migrants par la création de centres de rétention est présentée comme l'étape ultime de ce processus.

31 mars 1969 : signature d'accord d'association Maroc-CEE. Premier accord commercial facilitant les exportations de produits agricoles marocains vers la CEE.

27 avril 1976 : Accord de coopération entre la CEE et le royaume du Maroc. Signé à Rabat et approuvé par la loi du 4 novembre 1977. Cet accord comprend en particulier un volet sur les droits de la main-d'œuvre des travailleurs Marocains dans la communauté européenne.

1990 : Instauration du "dialogue 5+5" en vue d'engager un processus de coopération régionale en Méditerranée entre l'Italie, la France, l'Espagne, le Portugal et Malte pour la rive Nord, et les cinq pays de l'Union du Maghreb Arabe (Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Mauritanie) pour la rive sud.

27-28 novembre 1995 : Déclaration finale et signature de la Conférence ministérielle euro-méditerranéenne de Barcelone ouvrant le processus de partenariat euro-méditerranéen afin de faire de la Méditerranée un espace commun de paix, de stabilité et de prospérité au moyen d'un renforcement du dialogue politique et de sécurité, d'un partenariat économique et financier et d'un partenariat social, culturel et humain.

26 février 1996 : Accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés Européennes et leurs États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part. Signé à Bruxelles et approuvé par la loi du 27 juillet 1997.

Mars 2000 : Entrée en vigueur de l'accord d'association UE-Maroc signé en 1996.

Décembre 2003 : Premier sommet du "dialogue 5+5".

Février 2004 : Signature des accords d'Agadir. Lancement d'une zone de libre échange qui regroupe l'Égypte, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie. Cet accord d'intégration économique régional a été soutenu et appuyé financièrement par l'UE qui le considère comme un prélude à la création d'une zone européenne de libre échange.

Mai 2004 : Lancement de la politique européenne de voisinage (PEV) qui offre des perspectives d'intégration dans le marché intérieur. En avril, adoption d'un Plan d'action Maroc.

13 octobre 2008 : Le Maroc est le premier pays de la rive sud à obtenir auprès de l'UE le statut avancé. L'objectif est une intégration progressive du pays dans les politiques de l'UE et un élargissement des accords de libre échange entre les deux parties.

Encadré III.14 – De l'association au statut avancé, principales étapes des relations Maroc-UE. Sources : Essebbani 2008; Qouiyyd 2008; CCE 2004, *europa.eu* et *ec.europa.eu*.

Les pays d'Europe centrale et orientale, candidats à l'accession à l'UE sont passés par ces étapes dans les années 1990. Cette mise aux normes européennes de leur politique migratoire et des moyens de lutte contre l'immigration clandestine a été une condition nécessaire et indispensable à leur intégration à l'UE puis à l'espace Schengen. Ils ont été en quelque sorte un premier terrain d'essai de la politique d'externalisation des frontières européennes. À cet égard la carte de Migreurop (dans l'*Atlas des migrants en Europe*) sur les camps de rétention en Europe et en Méditerranée est éloquent par la quantité de ces entités présentes à la frontière orientale de l'Europe (Clochard, 2009). En ce qui

12. "Clandestins : quand le Maghreb fait le sale boulot de l'Europe" par Antonio Baquero, *Courrier international* n° 542, 22 mars 2001.

concerne la frontière méridionale européenne et donc l'Afrique, la situation est toute autre car la mise en œuvre de ces systèmes lourds de contrôle des frontières ne peut être subordonnée à une future accession à l'Europe et, comme le précise Gabrielli, ces pays ont de nombreux intérêts à l'émigration de leurs ressortissants. Ces éléments font que le processus d'externalisation des frontières européennes vers le Sud est très difficile, même s'il est en cours au Maghreb et en Mauritanie en échange de vagues promesses de coopération économique et de développement. La Tunisie de Ben Ali et la Libye de Kadhafi étaient engagées fermement dans ces procédures par la signature d'accords de réadmission et la création de nombreux centres de détention de clandestins. Le printemps arabe en bousculant ces dictateurs a également ébranlé cette politique d'allégeance à l'Europe et entraîné une avalanche migratoire vers les pays sud-européens au point de remettre en cause l'acquis de Schengen. Aujourd'hui ces pays dont la reconstruction politique et socio-économique va prendre du temps sont-ils encore en mesure d'assumer la politique migratoire européenne ?

Le Maroc, par son apparente stabilité et par sa proximité à la fois géographique et politique avec l'UE semble alors le pays le plus avancé dans cet accueil des modalités européennes de gestion de l'immigration. Comme pour les autres pays africains la contrepartie plus ou moins convaincante se fait par la signature d'accords économiques, la mise en place de régimes commerciaux préférentiels, et la promesse d'investissements pour le développement. Quelle est la réalité de cette relation euro-chérifienne et quelle est la place de la question migratoire dans cette relation ?

L'année 1976 est marquée par le lancement d'une coopération renforcée entre l'Europe, l'Algérie, le Maroc et la Tunisie qui signent la même année des accords de coopération économique ouvrant la voie d'un accès privilégié au marché communautaire, pour des pays qui feront très vite de l'Europe leur premier partenaire commercial. Au fur et à mesure des années et de l'évolution de la relation entre l'UE et ses voisins sud méditerranéens, le Maroc s'affirme comme interlocuteur principal au point de prendre une longueur d'avance au sein de la politique européenne de voisinage (PEV) en obtenant, en 2008, le statut avancé dans son partenariat avec l'UE. Ce statut de "voisin favori" est obtenu suite à des efforts de modernisation de la vie politique et économique marocaine qui passent en particulier par la libéralisation de pans entiers de son économie. Il semble aussi intervenir suite à des efforts conséquents du Maroc dans la gestion des flux migratoires africains à destination de l'Europe.

Par sa géographie, le Maroc est le plus proche voisin de l'UE. Ce statut lui confère un rôle particulier auprès des candidats à l'immigration qui y trouvent les voies les plus courtes pour accéder à l'Europe mais également auprès de l'UE qui va alors chercher à contrôler cette immigration directement en territoire marocain. La gestion des flux migratoires africains au départ ou en transit par le Maroc va devenir une condition *sine qua non* dans la concrétisation du partenariat UE-Maroc. Cette question, inexistante dans les premiers accords, fait son apparition dans la relation euro-méditerranéenne depuis la signature de la convention de Barcelone qui prévoit, entre autres, une coopération renforcée dans le domaine de l'immigration clandestine (notamment la réadmission). Elle est discutée dans le forum de dialogues 5+5 de la Méditerranée occidentale et prend une tournure plus substantielle dans le cadre de la PEV et des accords bilatéraux qu'elle impulse. Le Maroc, de plus en plus considéré comme pays de transit migratoire, se voit alors dans l'obligation de coopérer avec l'Espagne sur ces questions, en échange de relations économiques et commerciales privilégiées avec l'UE.

Une série d'accord sur la question voit alors le jour. Le 23 décembre 2003, les Marocains acceptent la mise en place de patrouilles conjointes le long des frontières, entre la Gendarmerie Royale et la

guardia civil, ainsi que le principe de la réadmission des mineurs Marocains. Cet accord concrétise une coopération plus technique préalable au bon fonctionnement du SIVE. En effet, ce mécanisme de contrôle du détroit n'aurait pas pu voir le jour sans une coopération de la part du Maroc car d'une part la surveillance concerne des zones proches de ses côtes et sur lesquelles demeurent certains contentieux et d'autre part l'efficacité du système se base sur la détection des embarcations avant leur arrivée sur le territoire espagnol et suppose donc d'être associé à un dispositif de renvoi des migrants vers leur zone de départ, ce qui est prévu dans un délai de 48 heures pour le cas des ressortissants marocains (Qadim, 2010). Le Maroc est également susceptible d'accepter des renvois d'immigrés marocains ou subsahariens en vertu des accords de réadmission signés en 1992 avec l'Espagne mais jamais appliqués. Les cas de réadmissions acceptés par le Maroc sont considérés par ce dernier, comme ponctuels et hors de ce cadre institutionnel. À l'heure actuelle le Maroc et les autres pays d'Afrique du Nord, refusent de signer un accord global de réadmission avec UE (Gabrielli, 2011).

En échange du durcissement de sa politique de contrôle des flux migratoires, le Maroc attend évidemment des contreparties. L'Europe promet par exemple la facilitation de l'obtention de visas de travail pour les citoyens marocains. Cet engagement est concrétisé avec le voisin espagnol grâce à l'entrée en vigueur, le 1er septembre 2005, de l'accord de main-d'œuvre souscrit en juillet 2001. À la clef de cette collaboration étroite en matière de gestion des flux migratoires, il y a également de l'argent, destinée à la mise en place de cette politique mais également à l'aide au développement. À cet égard, le Maroc est le plus gros bénéficiaire de fonds européens dans le cadre de la PEV (Gabrielli, 2011; Qadim, 2010). Il est aussi possible d'établir un lien entre les projets de développement de la région Tanger-Tétouan, autour du port Tanger-Med, et la politique migratoire euro-marocaine. En effet, le développement économique de cette région aux portes de l'Europe a pour objectif de la sortir du régime presque de non droit qui semble exister sur une partie de ce territoire et qui est propice à la clandestinité et aux trafics illicites. Par un réinvestissement gouvernemental, économique, social, militaire, le Maroc montre alors qu'il a la capacité de contrôler ce territoire et que cette région n'est donc plus une menace pour la sécurité européenne.

Cette externalisation des frontières européennes quelle qu'en soit la contrepartie et la sous-traitance du rôle de douanier comportent néanmoins certains biais. En effet, la relation Maroc-UE se bâtit sur une stratégie du "donnant-donnant" à base de chantage au développement pour les uns et de gestion du robinet migratoire pour les autres. La position de zone de passage des flux humains devient alors une rente de situation qui sert de "*moyen de marchandage*" dans la relation entre les pays du Nord et du Sud du bassin méditerranéen (Bensaad, 2005). Le Maroc n'a pas de pétrole mais il a des immigrés indésirables, nouvelle manne dans la relation politique et économique nord-sud.

Cette politique comprend également certains risques pour les pays qui acceptent de la mettre en œuvre. En effet, la pression migratoire s'exerce alors sur leur territoire et peut être source de conflits socio-économiques internes en favorisant encore plus le travail au noir qui va être accepté par les immigrés et en créant une certaine insécurité liée à l'errance d'une population bloquée dans le pays concerné. De plus, la mise en place d'une politique extrêmement répressive à l'égard des ressortissants Subsahariens est de nature à créer des conflits diplomatiques avec les voisins africains. Apparaît alors pour le Maroc un certain "*coût politique des expulsions des subsahariens dans ses relations avec les voisins du Sud*" (Gabrielli, 2011). Le prix d'une coopération accrue avec l'Europe censée favoriser le développement semble alors élevé, au regard du peu de retombées socio-économiques pour les pays

en question et de l'éloignement progressif de la perspective de création d'une zone de libre échange euro-méditerranéenne.

Si le Maroc est un si bon élève de la PEV, c'est peut être que le royaume alaouite espère un jour intégrer l'UE. Il ne faut pas oublier que le pays a officiellement demandé une adhésion à la CEE en 1987. Si cette perspective est difficile à imaginer du côté européen, elle dénote peut être du côté marocain un oubli de son appartenance première au continent africain. Le Maroc est le seul pays africain non membre de l'Union africaine. Alors, avec une Afrique blanche qui regarde surtout au Nord, la rupture entre le continent subsaharien et le reste du monde semble consommée. Un double mur s'oppose à l'Afrique noire, le mur "sahélo-arabe" créé par la politique d'externalisation des frontières européennes et le mur méditerranéen créé par la politique européenne de blindage de sa frontière méridionale.

9.2.3.3 Les conséquences de la fermeture des frontières marocaines

La fermeture du royaume alaouite à l'immigration africaine a engendré un report des routes migratoires à destination de l'Europe vers des voies maritimes et terrestres très longues et parfois dangereuses. L'Afrique occidentale dans un premier temps et le bassin oriental de la Méditerranée dans un second sont devenus de nouveaux points de départ.

Le premier effet du durcissement de la politique marocaine d'immigration se fait sentir sur la route des Canaries, pour laquelle les zones de départ sud-marocaines vont être entravées par un contrôle devenu plus stricte de la frontière avec la Mauritanie. Les tentatives de passages vers les îles espagnoles ont alors lieu plus au sud, à partir des côtes mauritaniennes situées à près de 800 km et même sénégalaises situées à plus de 1000 km. Les départs se font à bord de pirogues et les passagers sont généralement débarqués au large sur de plus grandes embarcations (Choplin et Lombard, 2007). Ce phénomène atteint son paroxysme en 2006 où plus de 30 000 personnes ont débarqué aux Canaries (*cf.* fig. III.15). Il est possible de faire un lien avec les événements de Ceuta et Melilla de 2005 puisque suite à l'assaut des frontières par les immigrés sub-sahariens, le Maroc a reconduit de nombreux Africains vers le sud de l'Algérie et la Mauritanie. L'article d'Armelle Choplin et de Jérôme Lombard (2007) relate alors comment la ville de Nouadhibou est devenue, temporairement, un "chef lieu" de l'émigration ouest-africaine. Ensuite l'intervention de FRONTEX (opérations Hera et l'extension du SIVE aux Canaries) a conduit à la fermeture de cette route.

Le second effet de l'externalisation de la politique européenne d'immigration au Maroc est probablement un report vers l'Est du bassin méditerranéen des tensions migratoires. Le tableau III.10 est intéressant à cet égard car il montre que si l'Espagne a connu une baisse du franchissement illégal de ses frontières à partir de 2007, c'est loin d'être le cas de l'Italie ou de la Grèce qui deviennent de nouvelles portes d'entrée pour les immigrés en provenance d'Afrique.

États	Voies terrestres	Voies aériennes	Voies maritimes	Total	Évolution depuis 2006
Chypre	5743	140	-	5883	Hausse
France	690	4149	909	5748	Hausse
Grèce	62475	1377	9342	73194	Hausse
Italie	-	1195	20455	21650	Hausse
Malte	-	-	1702	1702	Stable
Portugal	-	1181	23	1204	Baisse
Espagne	4080	12088	11751	27919	Baisse
Total UE	82371	20748	48696	163903	Hausse

Tableau III.10 – Interceptions aux frontières des pays méditerranéens membres de l'UE en 2007. Source : FRONTEX, 2008.

En particulier, les frontières terrestres et maritimes grecques sont devenues de nouvelles zones sensibles de l'espace Schengen puisqu'il semblerait qu'une partie de l'immigration qui passait par le Maroc s'est reportée vers ces frontières. Le pays a connu en 2007 une augmentation de 170% des franchissements illégaux par rapport à l'année 2006 (FRONTEX, 2008). De plus, le rapport annuel 2007 de FRONTEX souligne que si les interceptions d'Albanais ou d'Irakiens sont courantes aux frontières terrestres de la Grèce, celle de Marocains ont longtemps été exceptionnelles. Pourtant en 2007, les Marocains ont constitué la troisième catégorie de ressortissants le plus souvent interceptés aux frontières terrestres grecques.

Une nouvelle voie de transit vers l'Europe émerge de cette situation, la Turquie. Le pays est en particulier prisé par les ressortissants marocains qui avec les Tunisiens sont les seuls Africains ne nécessitant pas de visas pour un séjour touristique de moins de trois mois en Turquie. Une fois sur le territoire turc, les frontières grecques ne sont plus qu'à quelques kilomètres. Ce nouvel itinéraire est celui des Marocains désormais interceptés à la frontière gréco-turque. En 2009, les autorités turques ont arrêté près de 70 000 migrants en situation irrégulière¹³, un chiffre jamais atteint auparavant. Cependant exceptés pour les Marocains, il est difficile de savoir s'il reflète un véritable report de la pression migratoire. Les migrants africains arrêtés aux frontières gréco-turques sont souvent somaliens ou érythréens et rares sont ceux originaires d'Afrique de l'Ouest (FRONTEX, 2008). Ces derniers sont pour la plupart coincés au Maghreb selon l'Agence des Nations unies pour les Réfugiés (UNHCR)¹⁴ ou l'ONG médecins du monde (Senecat et Giraux, 2008).

Conclusion : Fantasmies et réalités autour d'une zone sensible pour l'Union européenne

Ces considérations sur la migration africaine à destination de l'Europe, sur la criminalisation du candidat à l'immigration tel le contrebandier ou le trafiquant de drogue, et sur la politique migratoire

13. "Les nouvelles routes de la Méditerranée" par Elise Vincent, Le Monde, 24 juin 2010.

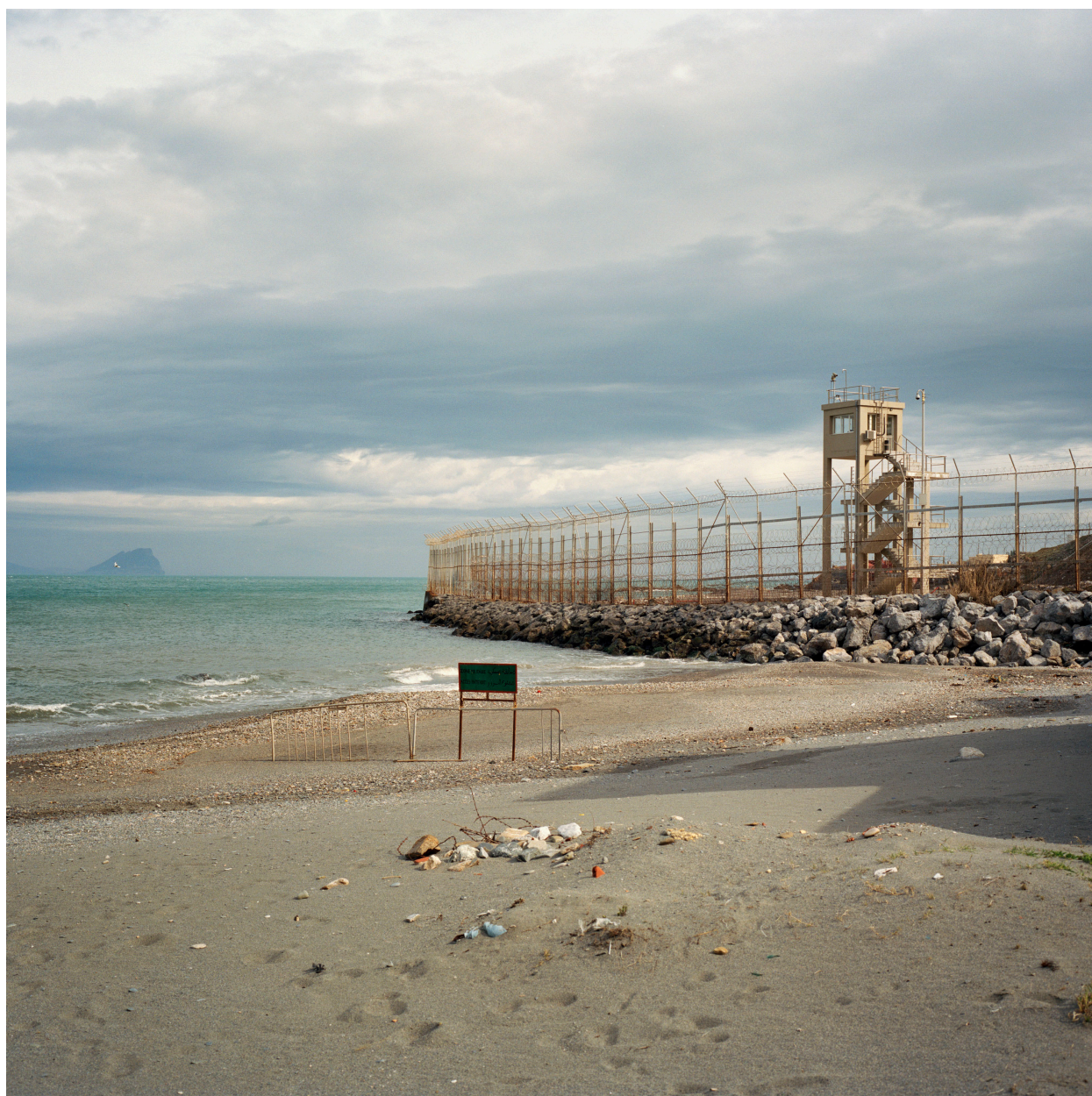
14. Aperçu opérationnel sous régional 2011-Afrique du Nord de l'agence des Nations Unies pour les réfugiés (<http://www.unhcr.fr/pages/4aa621d57d.html>).

stricte de l'UE, corrélées à une situation politique et économique africaine qui reste encore très difficile pour les habitants de ce continent, dessinent au sud du détroit de Gibraltar une zone géographique spécifique. Il s'agit d'une zone tampon ou charnière, entre au Nord, une frontière européenne de plus en plus imperméable, et au Sud, des pays africains enlisés dans des conflits ethnico-religieux sans fin. Entre les deux, se crée une zone de va-et-vient, d'errance, censée n'être qu'un espace de transit et qui devient finalement un lieu d'accueil ou d'attente d'une faille dans le système européen.

La médiatisation forte de cette réalité en fait un phénomène extrêmement ancré dans les esprits européens. C'est ainsi que le détroit de Gibraltar est devenu une zone emblématique de l'immigration clandestine, alors que très vite le problème du passage clandestin a été contenu sur cet espace circonscrit et donc relativement facile à contrôler. De plus, ce n'est pas par mer qu'arrive le plus grand nombre d'immigrés clandestins en Europe mais par les airs. En effet, la plupart des migrants, irréguliers ou non, qui parviennent en Europe effectuent leur traversée par voie aérienne ou terrestre. Le nombre d'arrivées par bateau est estimé à 70 000/an par les institutions européennes. Ce chiffre est relativement faible lorsqu'il est rapporté au nombre total d'arrivées (estimé à 500 000/an par ces mêmes institutions, chiffre stable depuis plusieurs années), soit 14% du nombre total des migrants (Senecat et Giraux, 2008). De plus, la majorité des migrants en situation irrégulière sont entrés de façon légale sur le territoire européen avec un visa touristique ou d'étude par exemple. L'irrégularité du séjour n'intervient bien souvent que dans un second temps, celui du non retour après expiration du visa (Marie, 2004).

Le dogme du blindage des frontières externes de l'UE semble alors disproportionné au vu de la réalité des flux migratoires. Nombreux sont ceux qui dénoncent même son inefficacité et son coût excessif compte tenu de la stagnation du phénomène migratoire. À cet égard, le rapport de Médecins du monde sur la question (Senecat et Giraux, 2008), propose une comparaison avec le cas de la frontière États-Unis-Mexique qui a connu au milieu des années 1980 un renforcement des mesures de sécurité et de répression de l'immigration clandestine, et donc une augmentation proportionnelle du budget consacré à cette gestion (*Immigration and Control Act* de 1986). La politique menée actuellement par l'UE est comparable à la politique américaine de surinvestissement de la frontière mexicaine menée grâce à un renforcement des patrouilles, à l'utilisation de systèmes radars de détection, au doublement et au rehaussement des barrières frontalières, au fichage des personnes interceptées, *etc.* Le résultat de plus de 20 ans d'une politique extrêmement dure à l'égard des migrants est quasiment nul car le nombre d'immigrés clandestins aux États-Unis n'a pas baissé au contraire, le nombre de clandestins présents sur le territoire américain a augmenté, passant de 8 millions en 2000 à 12 millions en 2008. Avant les Africains, les Sud-Américains ont diversifié leurs voies d'entrées en empruntant des parcours plus longs et plus dangereux, le désarroi économique et social semble alors plus fort que la politique sécuritaire en place qui échoue à dissuader les candidats au passage clandestin. Le gradient économique nord-sud, les lois de l'offre et de la demande en travailleurs plus ou moins qualifiés, et les liens familiaux avec le pays visé sont des facteurs forts qui viennent renforcer l'incitation au départ.

Au vu de ces quelques éléments de réflexion, il semble alors légitime de se poser la question de la bonne gouvernance des espaces frontaliers européens, en particulier les frontières méditerranéennes. L'ensemble des conséquences négatives liées à l'imperméabilisation de cette frontière, empêche de penser qu'il s'agit-là d'une politique pérenne et que des solutions d'un autre ordre restent encore à imaginer.



© Sébastien Sindou

Photo III.5 – La frontière marocco-ceutie depuis Ceuta, février 2009.

”Pourquoi [les États] ferment-ils leurs frontières ? Pour préserver l’ordre politique interne, l’État providence et pour satisfaire l’opinion publique”
Wihtol de Wenden, 2010

CONCLUSION DE LA PARTIE III : DIVERSITÉ DES FIGURES FRONTALIÈRES ET MULTIPLICITÉ DES FLUX

Traverser le détroit consiste à passer une discontinuité intercontinentale et sociétale majeure. Pourtant, d'une rive à l'autre, les imbrications territoriales par le jeu des enclaves créent une dépendance entre riverains pour la circulation des biens et des personnes à travers le détroit. Il en résulte un espace hybride d'un point de vue de sa configuration frontalière. **Des frontières rugueuses ou réelles**, matérialisées par des clôtures physiques et réglementaires, coexistent, se superposent parfois, avec **des frontières lisses ou virtuelles**.

La frontière terrestre entre Gibraltar et l'Espagne est assez remarquable à cet égard. Elle marque une limite de l'espace Schengen car le Royaume-Uni ne fait pas partie de l'espace de libre circulation. Elle est donc matérialisée par un poste frontière imposant et la présence de douaniers. Cependant, dans les faits, les contrôles sont effectués à minima. Le passage des piétons se fait en montrant vaguement sa carte d'identité ou son passeport à des douaniers peu attentifs et situés quelques mètres plus loin. Celui des véhicules prête à davantage d'attention mais les contrôles sont parfois tout aussi souples. Le fonctionnement de cette frontière a toujours été dépendant des relations diplomatiques entre l'Espagne et Gibraltar. La tendance actuelle à l'atténuation des fonctions de séparation et de filtre est alors peut être révélatrice d'une intégration progressive de Gibraltar à son arrière-pays ibérique. Malgré tout, l'effet frontière demeure pour certaines marchandises qui alimentent un courant de contrebande.

La frontière terrestre entre Ceuta et le Maroc est également singulière. Avec ses barbelés hauts de plusieurs mètres, elle symbolise l'Europe forteresse à l'égard de l'immigration africaine. Pourtant, quotidiennement, elle est traversée par des milliers de Marocaines vivant de la contrebande organisée entre voisins. Elle demeure un espace où le contrôle est très présent car c'est une frontière internationale. Mais elle fonctionne pour une catégorie de population autorisée à traverser sans visa et pour certaines marchandises, sur un mode dérogatoire.

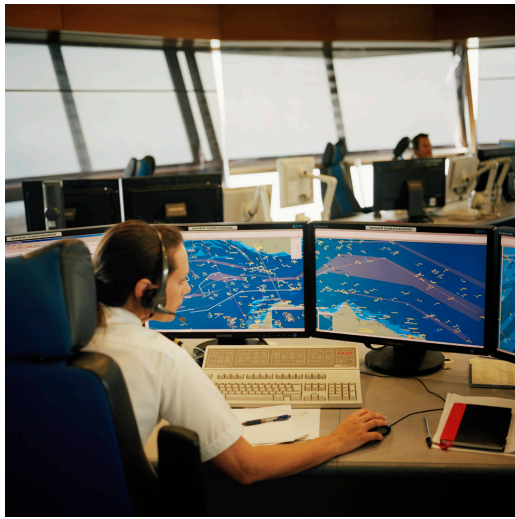
L'originalité de la troisième frontière en présence est son caractère maritime. **Le détroit-frontière** est un espace à traverser d'un point frontalier à l'autre (les ports) et à bord d'un ferry. Il fallait, il y a encore quelques années, trois à quatre heures de voyage pour traverser cette frontière. Aujourd'hui, le progrès des techniques de navigation et la nouvelle configuration portuaire avec le port de Tanger-Med diminuent fortement le temps de la traversée (30 à 45 minutes) et atténuent donc l'effet de discontinuité entre les riverains.

Les frontières du détroit de Gibraltar illustrent ainsi la polysémie du terme frontière et la diversité des fonctionnements frontaliers. Les frontières se dotent de dimensions politiques, économiques, sociales

et symboliques qui en font des objets géographiques de plus en plus complexes et qui bouleversent la vision traditionnelle de la ligne de partage entre deux souverainetés. L'interdépendance croissante entre les pays frontaliers tend alors à transformer les frontières en interfaces.

Quatrième partie

L'intégration régionale des espaces terraqués dans une perspective de développement



© Sébastien Sindou

De gauche à droite et de haut en bas : Douvres, Maritim Rescue Coordination Center, 2006 ; Istanbul, détroit du Bosphore, 2007 ; Port de Malmö, détroit de l'Øresund, 2008 ; Cap Blanc Nez, détroit du Pas de Calais, 2006 ; Port de Douvres, 2006 ; Pont sur le détroit de l'Øresund, 2008.

SOMMAIRE DE LA PARTIE IV

Introduction de la partie IV	275
Chapitre 10	Évaluation des risques de rupture spatiale 277
10.1	La menace d'émergence d'un espace déconnecté du milieu local 278
10.2	Une dégradation sensible de l'environnement marin et côtier du détroit 282
10.3	Une augmentation des effets de frontières et d'enclavement spatiaux 297
Chapitre 11	L'intégration territoriale : une réponse aux risques ? 301
11.1	Qu'est ce que l'intégration territoriale ? 303
11.2	L'Øresund, un espace laboratoire 308
11.3	Les modalités de l'intégration régionale sur le détroit de Gibraltar 312
Chapitre 12	Les trajectoires territoriales du détroit de Gibraltar 325
12.1	De la prospective à la trajectoire territoriale 325
12.2	Les particularités de la réflexion prospective sur le détroit de Gibraltar 327
12.3	Qu'advient-il du détroit de Gibraltar ? 329

INTRODUCTION DE LA PARTIE IV

Les parties précédentes ont permis, pas à pas, de déblayer un terrain où l'anthropisation du littoral s'est faite par accumulation et concentration d'activités sur un espace exiguë et fragile. Le détroit s'est alors révélé comme un lieu où le littoral et la mer sont surinvestis du fait de la prépondérance de la fonction de passage pour les hommes et les marchandises. Cette dynamique conquérante a permis un arrimage aux flux maritimes mondiaux et a replacé le détroit de Gibraltar sur la scène maritime internationale. Dans quelle mesure cette intégration au système monde influence-t-elle le développement des territoires de rivages ? Quels en sont les effets sur un espace sinistré d'un point de vue socio-économique et fragile d'un point de vue environnemental ? En plaçant le détroit sur l'échiquier international du transport maritime conteneurisé ou celui de la division internationale des processus de production, la dynamique est-ouest a amené des perspectives de développement venues de l'extérieur. Ces processus d'essence extra-territoriale sont-ils les plus adaptés pour impulser le développement tant souhaité sur les rivages du détroit ?

Après avoir décrit et analysé les circulations qui structurent le détroit de Gibraltar, il faut désormais approfondir l'analyse territoriale afin de comprendre l'implication des circulations humaines et marchandes sur l'organisation des littoraux du détroit. Cette dernière étape du travail consiste à "*entrer en prospective*" (de Courson, 1999). Il s'agit de l'étape ultime d'un diagnostic territorial débuté avec l'état des lieux de la partie I et qui doit aboutir à une réflexion sur le devenir du territoire (*cf.* fig. IV.1). Le territoire n'est pas défini *a priori* ; il résulte des interactions qui se nouent en son sein et qui l'inscrivent dans une trajectoire d'évolution. L'analyse des tendances lourdes, des tensions, mais aussi des potentialités et des capacités du territoire permettent de construire un cheminement territorial (Lardon et Piveteau, 2005; Lardon *et al.*, 2005; de Courson, 1999).

En trois chapitres, l'objectif est donc de porter le regard au loin et d'imaginer demain. Afin d'y parvenir, les tensions et les risques de ruptures, fruit du surinvestissement sur le littoral et d'une primauté donnée au développement économique, sont identifiés dans le chapitre 10. La question de l'intégration territoriale comme outil de gestion d'un territoire complexe est ensuite posée au chapitre 11. Enfin, en guise de chapitre de clôture, des scénarios d'évolution des territoires riverains du détroit de Gibraltar sont imaginés.

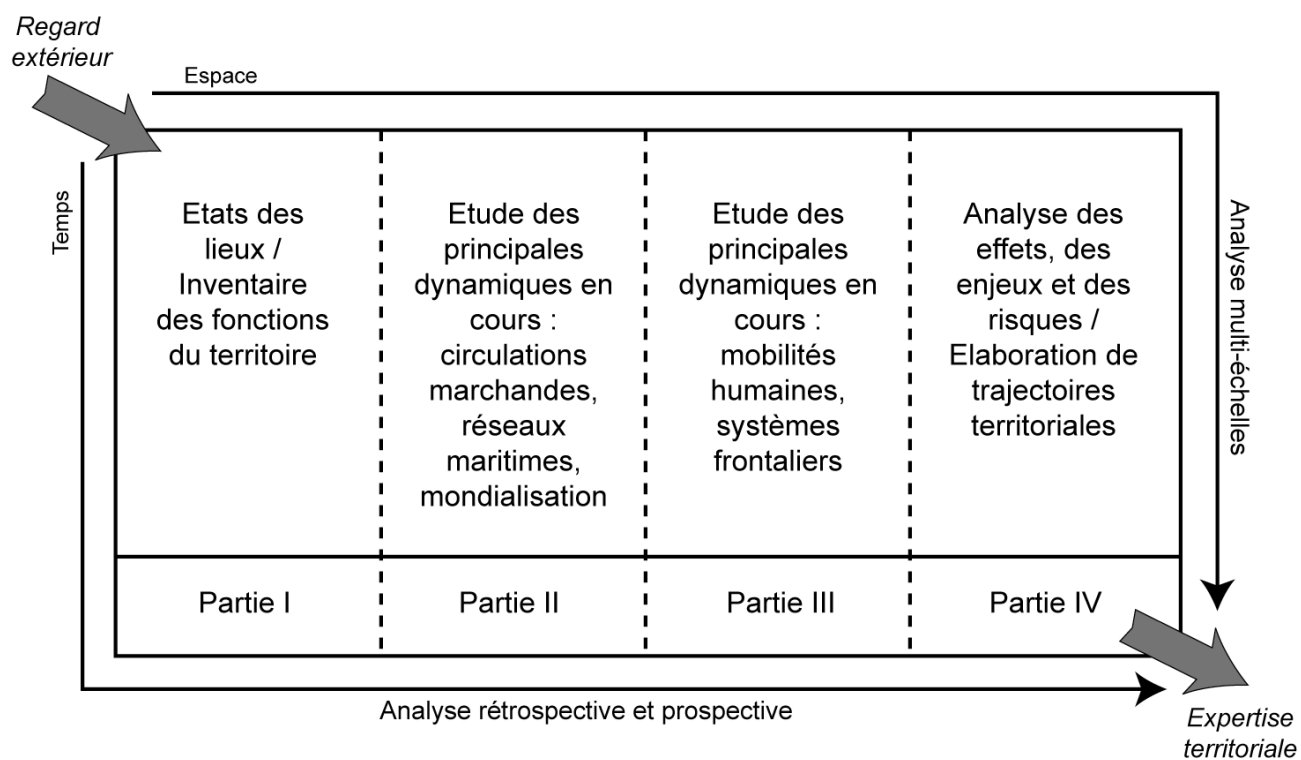


Figure IV.1 – Les étapes du diagnostic territorial du détroit de Gibraltar.

Chapitre 10

ÉVALUATION DES RISQUES DE RUPTURE SPATIALE

Le détroit de Gibraltar est un espace où les circulations humaines et marchandes sont les principales animatrices des territoires. Elles dynamisent les lieux et rythment l'investissement qui consiste au développement d'une nouvelle offre de transport afin d'accueillir des flux en augmentation continue. Par la mise en place de ces infrastructures, principalement portuaires, l'objectif recherché est de s'accrocher aux flux mondiaux ; la gestion de ces flux devrait permettre de créer de l'argent et d'impulser du développement. D'une rive à l'autre, les prises de décisions établissent alors l'infrastructure comme l'instrument essentiel du développement territorial projetant ainsi les territoires dans le mythe politique des effets structurant des infrastructures de transport (Offner, 1993).

Des ports modernes jusqu'auxquels arrivent routes et rails forment l'ossature des territoires riverains du détroit. Des stations balnéaires viennent parsemer le littoral. Des zones commerciales, industrielles, logistiques complètent ensuite le décor. Il s'agit là des bagages nécessaires pour s'accrocher au système monde, aux réseaux internationaux du transport, du tourisme ou de la production de biens. Mais une trop forte mise sur un développement capitaliste et économique comporte un risque de dysfonctionnement et de désarticulation spatiale sur un espace littoral qui concentre les sollicitations. En effet, aujourd'hui, le degré et la nature de l'implication dans les réseaux du système monde influence grandement la relation des sociétés au territoire. La mondialisation a toujours bouleversé les territoires. Dans ses ressorts actuels, elle crée parfois une homogénéisation vers le bas, celle du primat du développement économique au détriment des sphères sociales et environnementales (*cf.* fig. IV.2).

Sur ce territoire, classé ambitieusement en 2006 première réserve de biosphère intercontinentale au monde, s'affrontent les logiques purement économiques, impulsées par des acteurs puissants, et les logiques nouvelles où le territoire, sa préservation et son développement sur le long terme sont censés être au cœur de l'action. Mais les obstacles à la logique de développement dit durable, en opposition à un développement qualifiable d'incertain, restent de taille sur un territoire où le littoral fait figure de "poule aux œufs d'or". Le système côtier du détroit, dans son acception la plus large, subit alors des chocs capables de l'emmener vers la rupture spatiale.

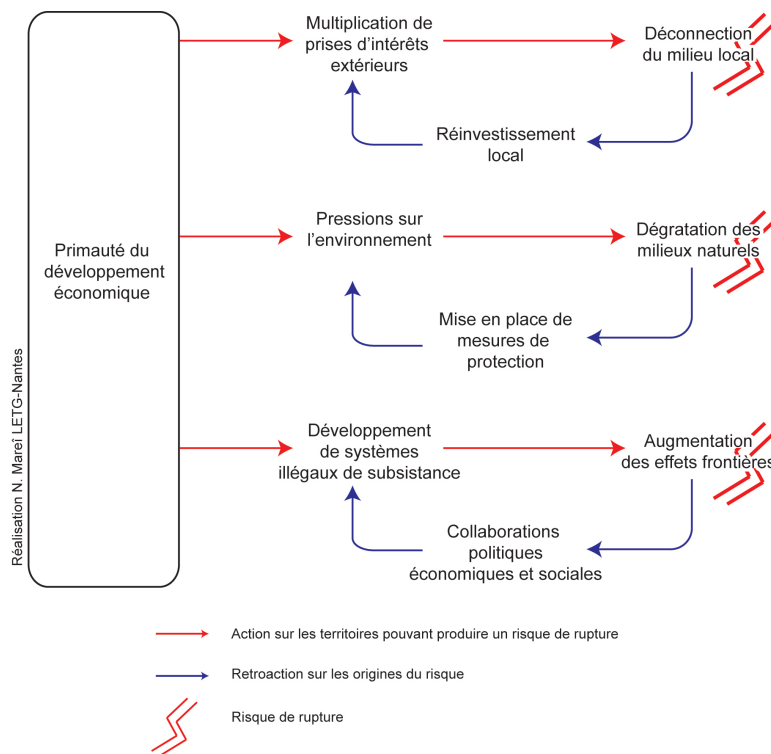


Figure IV.2 – Cercles vicieux et cercles vertueux du développement.

10.1 La menace d'émergence d'un espace déconnecté du milieu local

L'insertion des ports du détroit dans les principaux réseaux conteneurisés de la planète et celle des territoires riverains (Tangérois) dans les réseaux de la division internationale des processus de production (DIPP) ont pour conséquence une appropriation des dynamismes portuaires et entrepreneuriaux par des intérêts extra-territoriaux à la recherche d'avantages comparatifs. Se dessine alors un espace où les décisions en matière de développement économique ne dépendent pas des facteurs locaux mais des besoins des économies externes et en l'occurrence ceux des entreprises des pays industrialisés. Il semble alors peu probable que ces dernières amènent des possibilités d'enracinement territorial en particulier si elles ne sont pas incitées à s'insérer dans les tissus économiques locaux.

10.1.1 Tanger-Med, le modèle de développement asiatique importé en Méditerranée

La complexification récente du mouvement de DIPP permet de relativiser la notion de coûts comparés dans la mise en concurrence internationale (Moati et Mouhoud, 2005). Ces auteurs mettent en avant la compétitivité des territoires comme "*avantage absolu*", en particulier, dans le processus de division cognitive du travail. Ils montrent alors que la DIPP est affectée par des "*forces de polarisation qui marquent une évolution contemporaine de la géographie économique*". Ces mutations sont retrouvées sur l'ensemble de la chaîne, les secteurs manufacturiers et de services compris, puisque d'une manière générale, le renforcement des contraintes de flexibilité et de compétitivité favorisent une régionalisation de la DIPP autour des principales zones de marché. S'opère alors une sélection spatiale au profit des pays combinant à la fois des avantages en termes de coûts salariaux et/ou de maîtrise

technologique et une position géographique favorable par rapport aux grands courants d'échange. Cette philosophie générale est retrouvée dans le projet Tanger-Med où la localisation sur le détroit de Gibraltar, entre les marchés européens et maghrébins, est présentée comme un avantage comparatif par les porteurs du projet. Dans une dynamique de régionalisation de l'économie mondiale, la position d'interface est mise en avant. Sur le fond, l'idée paraît bonne mais les outils utilisés présentent toutefois certains risques.

Selon l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA), le complexe Tanger-Med a une double vocation : celle de plateforme de transbordement au service des flux mondiaux et régionaux de conteneurs et celle de port d'import-export au service de la compétitivité d'un territoire. Dès lors, le projet est présenté par les autorités marocaines comme une proposition globale d'aménagement de la région du Tangérois. Il est confié à l'agence publique TMSA dont les compétences sont portuaires à travers sa filiale, l'autorité portuaire Tanger-Med (TMPA), et terrestres, car elle est désignée comme l'aménageur de la Zone Spéciale de Développement (ZSD) créée pour accompagner le projet. Dans cette zone émerge la grande plate-forme industrielle Tanger-Med, dont la surface est d'environ 50 km². Si le développement des terminaux conteneurs reste au cœur du projet, l'originalité est à observer dans la création de cette ZSD qui consiste en la mise en place de zones d'activités intégrées, les zones franches logistiques, commerciales et industrielles.

La décision de Renault d'implanter à Melloussa sa seconde usine "*low cost*", après celle ouverte en Roumanie pour lancer la *Logan*, peut avoir d'indéniables effets d'entraînement pour l'ensemble du projet. L'automobile¹, à travers la *Tanger Automotive City*, devient alors la filière prioritaire puisque Renault prévoit l'emploi direct de 6000 ouvriers et de 30 000 autres à travers ses fournisseurs. Ces emplois s'ajouteront aux 50 000 de la TFZ qui s'est meublée plus rapidement depuis la construction du port Tanger-Med. Au total, la grande plate-forme industrielle Tanger-Med devrait permettre, selon TMSA, la création de 300 000 emplois dans un horizon de 20 ans. Elle serait donc en capacité d'employer plus de 11 % de la population de la région Tanger-Tétouan. Le pari est lancé, mais cette création d'emplois nécessite la mise en place d'un vaste programme de formation pour mettre en adéquation l'offre locale et la demande ; sinon, les habitants de la région seront les grands perdants de l'affaire. Le recrutement dans la région se heurte au problème du manque de main-d'œuvre qualifiée si bien que les offres d'emploi de Renault et de ses sous-traitants sont ouvertes à l'échelon national voire international pour les postes les plus qualifiés². Un sérieux écueil pour les habitants de la région qui font face à un taux de chômage moyen de 9% sur la période 2000-2010³. En attendant, des villes nouvelles fleurissent autour des zones franches, celle de Chrafate, dont la construction a été lancée début 2009 est proportionnée pour accueillir pas moins de 150 000 habitants d'ici 2020 (Le Tellier et Debbi, 2009).

Le décollage du projet Tanger-Med peut également se lire en termes d'investissements privés dans la région. Selon le centre régional d'investissement de la province Tanger-Tétouan, entre 2005 et 2009,

1. Grâce à une prise d'intérêts majoritaires dans le capital de la société marocaine de construction automobile (SOMACA), Renault est déjà implanté au Maroc, à Casablanca. L'usine de Casablanca fonctionne dans une optique différente de celle de Tanger-Med car il s'agit d'une filiale commerciale et d'une usine d'assemblage pour le marché local.

2. "Surchauffe dans les zones franches" par Christophe le Bec, Jeune Afrique, 1 avril 2010 (<http://www.jeuneafrique.com/Article/ARTJAJA2567p086-087.xml0/france-media-maroc-industriesurchauffe-dans-les-zones-franches.html>).

3. Données issues du site internet du Haut Commissariat au Plan du Maroc (http://www.hcp.ma/Tanger-Tetouan_a281.html).

les investissements dans la région ont été multipliés par cinq, passant de 806 millions d'euros à près de 4 milliards et l'organisme table sur 10,8 milliards d'euros d'investissements pour la période 2008-2012. Il souligne également que la moitié de la production régionale est orientée à l'export, ce qui représente 13% du volume des exportations au niveau national ⁴.

Si le projet Tanger-Med rencontre un succès commercial grâce à l'arrivée de nouveaux investisseurs au Maroc, le principe même de zones franches interpelle quant à ses effets sur le développement des territoires. En effet, les avantages d'une telle zone sont liés à des législations fiscales extrêmement permissives (pas de droits de douane, pas de TVA, pas d'impôts sur les sociétés pendant cinq ans, rapatriement de capitaux en devises étrangères, *etc.*). Ce sont des zones qui fonctionnent donc de manière isolée par rapport à leur environnement d'accueil. Ce mode de développement qui consiste à créer un environnement propice à l'accueil d'investissements étrangers, à l'industrie manufacturière et à l'exportation, est-il la meilleure solution pour favoriser le développement socio-économique d'une région ?

Les spécialistes du bureau international du travail (BIT) reconnaissent la difficulté d'évaluer la contribution de ces zones défiscalisées (zones franches, zones économiques spéciales, points et ports francs) au développement socio-économique ; tout en relevant leurs résultats sur l'emploi, la diversification du tissu économique et l'attraction des investissements étrangers. Plusieurs éléments peuvent alimenter la réflexion (BIT, 2003; Bost, 2007).

Tout d'abord, ces zones sont souvent créées par les États avec l'intention de convertir un bassin d'emploi ou d'impulser une nouvelle dynamique économique dans une région en retard de développement. Ces objectifs sont généralement atteints. En effet, les zones franches ou les zones économiques spéciales facilitent le remplacement d'une industrie lourde défaillante par des industries de fabrication de produits manufacturés (ex. Pologne) ou permettent la diversification d'un tissu économique fortement dépendant du secteur primaire (ex. Inde). Dans le premier cas, elles assurent la reconversion d'une main-d'œuvre abondante mise à l'écart par la fermeture des anciennes industries ; dans le second, elles offrent une opportunité de résorber le flux de travailleurs quittant les espaces ruraux.

Ensuite, les résultats sur l'emploi sont souvent significatifs puisque les zones franches permettent l'installation de nouvelles entreprises et la création de milliers de postes souvent rémunérés de manière supérieure aux pratiques nationales et ouverts largement aux travailleuses. En revanche, les critiques retrouvées sont le non respect des normes sociales et des législations du travail, ainsi que les faibles impacts en matière de transferts de compétences. En effet, les productions traditionnelles des zones franches (habillements, chaînes de montage) ne demandent que de faibles compétences et font appel à des technologies très simples. Le BIT indique que même si certains pays ont réussi une montée en gamme vers des spécialisations plus techniques (Chine, Singapour, Malaisie, République Dominicaine, île Maurice), il est difficile de sortir du cercle vicieux d'une production à faible valeur ajoutée. Le manque de lien avec les entreprises locales est également dénoncé et la création de ce lien est présentée comme une perspective permettant d'accroître l'emploi et de générer un meilleur enracinement territorial, gage de pérennité et de qualité des investissements. L'Irlande et Singapour sont cités en exemple par le rapport du BIT.

4. Données issues du site internet Econostrum, l'actualité économique en Méditerranée (http://www.econostrum.info/Tanger-mise-sur-ses-zones-franches-pour-attirer-les-investissements_a2985.html).

Enfin, la capacité de ces zones à attirer des investissements directs étrangers, à augmenter les exportations et à amener des devises étrangères sont certes des atouts pour l'économie nationale mais les régions d'accueil n'en bénéficient pas forcément.

Lydia Coudroy de Lille (2007) dans le numéro des Annales de Géographie consacré aux zones franches étudie le cas polonais et dénonce "*le mitage défiscalisé*" des territoires qui permet de "*goûter aux miettes de la mondialisation*" sans résorber les déséquilibres territoriaux, pourtant objectif premier annoncé par les États. Si les zones défiscalisées attirent incontestablement les investisseurs, si pour les pays qui les établissent, elles sont un pas vers une industrialisation nouvelle, elles n'offrent pas toujours la possibilité de créer un environnement socio-économique supérieur. Elles ne représentent donc pas une solution miracle pour sortir du sous-développement. Au contraire, les résultats en ce sens sont largement imputés aux volontés politiques de créer du lien social et territorial.

La lecture du cas polonais met également en lumière le fait que les pays d'Europe orientale, aujourd'hui intégrée à l'Union européenne, sont obligés de reculer sur les réglementations trop dérogatoires des zones franches à cause des législations de l'UE et l'harmonisation souhaitée par l'appartenance à une telle zone. À terme, ils ne pourront plus offrir des conditions aussi avantageuses aux investisseurs, le coût de la main-d'œuvre y est par exemple de moins en moins compétitif (même s'il reste largement inférieur aux standards européens). Dans ce contexte, un report de la dynamique est-européenne des zones franches vers le Sud de la Méditerranée est alors envisageable. Dès lors, des zones comme celle du projet Tanger-Med deviennent attractives par leur situation aux portes de l'Europe et par le maintien d'une souplesse dans les normes sociales, économiques et environnementales. L'usine Renault Tanger-Med, conçue comme une extension de l'usine de Pitesti, permet alors de construire un monospace à bas coût (*le Lodgy*), grâce à des coûts salariaux inférieurs de près de moitié à ceux de la Roumanie. Il existe cependant une différence notable entre les deux situations : l'implantation de Renault en Roumanie s'est faite par le rachat de Dacia (combinat automobile) et, par conséquent, par la récupération d'un bassin d'emplois qualifiés depuis plus de trente ans dans l'automobile et la mécanique (Le Thiec, 2010).

10.1.2 Un projet loin de l'enracinement territorial

Même si la carte du marché et de la régionalisation joue en faveur du projet, le projet nord-marocain semble présenter deux défauts majeurs. Le premier est la trop grande mise sur des activités à faible valeur ajoutée. Du côté portuaire, le conteneur et le roulier sont réputés n'entraîner que peu d'externalités positives. Du côté industriel, le pôle de montage automobile désiré par les autorités est typiquement une activité demandant peu de qualification et des cadences effrénées. La création d'emplois est déjà effective mais le prix à payer est sans doute la précarisation des travailleurs (par exemple roulement élevé de la main-d'œuvre). Ensuite, le problème de l'adéquation entre une offre de travailleurs peu formés aux métiers de l'industrie et une demande exclusive dans ce secteur permet d'en venir au second reproche à formuler à l'égard du projet. Il s'agit du manque de prise en compte des réalités économiques locales et donc la création d'enclaves industrialo-commerciales extrêmement dépendantes de l'extérieur. D'ailleurs, de manière symptomatique, seule une société marocaine, Tuyauto, organisée en joint-venture avec la société turque Coskunoz, fait partie des équipementiers choisis par Renault Tanger-Med. Selon le BIT, les zones parviennent à créer un environnement propice au développement socio-économique lorsqu'elles s'intègrent dans une stratégie économique globale

associant des mesures incitatives fiscales, des investissements dans les infrastructures, la technologie, le capital humain et lorsqu'elles participent à la création de liens avec l'économie locale. Les études sur le développement territoriale insistent sur ces liens, sur le "*capital relationnel*" qui est perçu comme "*l'avantage comparatif le plus important d'un territoire*" (Mérenne-Schoumaker, 2007).

La région Tanger-Tétouan possédant un profil économique assez atypique, il semble nécessaire de le prendre en compte dans un projet de développement. C'est une région dominée par un secteur primaire qui emploie 44% de population active (agriculture, sylviculture, pêche). Ensuite, le secteur secondaire (22% de la population active) est caractérisé par la prédominance de l'industrie textile (région de Tanger), de l'industrie agro-alimentaire (région de Tétouan) et de l'artisanat (région de Chefchaouen). Enfin, le secteur tertiaire (33% de la population active) emploie essentiellement dans le tourisme et le commerce (PNUD Maroc, 2011). Il est alors certain que le projet supervisé par TMSA apporte du renouveau au secteur industriel du Tangérois mais il est surtout orienté vers les industries capables d'alimenter au mieux la nouvelle plate-forme portuaire. Des projets intégrateurs associant les acteurs du tissu économique local n'apparaissent pas, pourtant de telles actions semblent indispensables à une effervescence territoriale. D'ailleurs, les professionnels du textile se plaignent d'une mauvaise intégration dans le projet et plaident pour la création d'une zone franche dédiée. Dans le Tangérois, ce secteur chapeauté par les Espagnols regroupe 300 entreprises et comptabilise 60 000 emplois, soit un tiers des emplois nationaux de la branche. Le secteur représente à Tanger 588 M€ d'exportations soit 22% de la valeur exportée du textile marocain ⁵.

La question de l'enracinement territorial se pose alors dans une région qui n'a aucune tradition automobile et donc très peu d'entreprises locales partenaires à proposer. Or la synergie avec le milieu local apparaît comme une condition nécessaire à une inscription du développement sur le long terme. La bonne insertion dans le tissu économique d'accueil nécessite alors un effort envers des filières créatrices de moins de valeur ajoutée que l'automobile, mais capable d'intégrer les entrepreneurs locaux. Il manque peut être au projet la constitution d'une filière textile ou agroalimentaire en amont, susceptible de s'approvisionner localement, de mêler les savoir-faire des entreprises des zones défiscalisées et celles de la région et de mettre en place des dynamiques en faveur du transfert de compétence. En effet, seule une meilleure connexion avec le milieu local permettra de diminuer l'influence dans le projet des facteurs de "*macro-décisions*" – l'Etat et les firmes multinationales (Perroux, 1991) – dans l'objectif de diversifier et pérenniser le développement de la région.

10.2 Une dégradation sensible de l'environnement marin et côtier du détroit

L'intensification de l'activité humaine sur les littoraux est source de pressions sur les espaces marins et côtiers environnants et en particulier, lorsqu'il s'agit de développer des infrastructures lourdes et dévoreuses d'espace telles les zones portuaires et industrielles. Un port performant est un port présentant des profondeurs suffisantes afin d'accueillir les plus gros navires de la flotte mondiale et des espaces de stockage conséquents pour héberger, entre autres, les milliers de conteneurs en attente de transbordement ou d'évacuation vers l'arrière-pays. Pour répondre à ces critères physiques de

5. Données issues du site internet Econostrum, l'actualité économique en Méditerranée (http://www.econostrum.info/Tanger-mise-sur-ses-zones-franches-pour-attirer-les-investissements_a2985.html).

performance et de gigantisme, sur les côtes escarpées du détroit de Gibraltar, les ports ont été construits par remblaiement des plages sur les plus grandes baies existantes et par extension de ces remblais en mer. Dans la baie d'Algeciras, 610 hectares ont été gagnés sur la baie en un siècle et le mouvement de remblaiement n'est pas achevé (port d'Algeciras et de Gibraltar). Sur le site de l'Oued R'Mel où a été construit Tanger-Med, la phase 1 du projet a consisté à construire une centaine d'hectares de terminaux portuaires intégralement gagnés sur la mer. Ces constructions lourdes sont responsables de perturbations importantes dans le dynamisme morpho-sédimentaire des plages du détroit (érosion). Il faut ajouter à ces remblaiements strictement côtiers ceux des zones rétro-littorales correspondant aux zones d'activités économiques ou logistiques et qui participent alors à l'imperméabilisation des sols dans des zones soumises à de fortes intempéries hivernales.

10.2.1 Anthropisation et modifications des dynamiques littorales

10.2.1.1 La baie d'Algeciras

La baie d'Algeciras n'est-elle pas aujourd'hui un colosse aux pieds d'argile de l'économie espagnole ? Son développement résulte de l'active politique nationale de planification économique impulsée par le Général Franco en 1965. Ce plan national qui affectait initialement une superficie de 1514 km² au développement économique de la région du Campo de Gibraltar et proclamait une promotion équilibrée de différents secteurs économiques, a finalement été exécuté dans un cadre spatial beaucoup plus restreint, l'arc de la baie d'Algeciras, en ne favorisant qu'un seul secteur, l'industrie (Vallejo Villata *et al.*, 2000). Les activités industrielles et portuaires se sont alors peu à peu emparées de la baie au point de rendre caduques toutes autres formes d'activité.

Dans un article sur la complexité d'enclencher un système de gestion intégrée de la baie d'Algeciras, Vallejo Villeta *et al.* (2000) s'intéressent à l'évolution de l'occupation du sol dans la baie entre 1956 et 1997 sur une bande côtière d'un kilomètre de large (*cf.* tab. IV.1). En premier lieu, l'évolution portuario-industrielle attire l'attention puisque de presque rien en 1956, l'industrie occupe 16,93% de la zone étudiée en 1997 et les zones portuaires 10,92%. Dans les deux cas, les taux d'évolution spatiaux sont supérieurs à 90%. Sachant qu'une grande part du port d'Algeciras est issue de la construction de remblais sur la mer, il faut mettre en parallèle ces évolutions avec la diminution des surfaces d'eau marine, de plages et dunes de la baie (-96 % pour les premières et -68 % pour les secondes). Le mouvement se poursuit puisque le port d'Algeciras atteint une surface de près de 4 km² en 2009.

En parallèle de l'extension des fonctions industrialo-portuaires, la tache urbaine du Campo de Gibraltar a pris de l'importance avec des tissus urbains continus et discontinus qui passent de 16,1% à quasiment la moitié des surfaces étudiées. Cette évolution est à mettre en parallèle avec la forte augmentation de la population du campo de Gibraltar à partir des années 1950 (*cf.* fig. IV.3). La table complète des changements d'usage du sol sur le littoral de la baie permet de plus d'observer que 14,75 km² de surfaces naturelles ont été transformées en zones urbaines ou industrio-portuaires. Ces dernières, qui n'occupaient que 17,35 % de la bande côtière en 1956, représentent 74,81% du linéaire de côte étudié en 1997.

	Surface en km ²		Surface en %	
	1956	1997	1956	1997
Eaux marines	3.13	0.11	12.21	0.43
Tissu urbain continu	2.67	5.91	10.41	23.05
Tissu urbain discontinu	1.46	6.13	5.69	23.91
Zones industrielles	0.07	4.34	0.27	16.93
Zones portuaires	0.25	2.80	0.98	10.92
Zones agricoles	5.85	0.41	22.82	1.60
Végétation naturelle	9.13	4.27	35.61	16.65
Plages et dunes	1.30	0.42	5.07	1.64
Marais naturels	1.18	0.56	4.60	2.18
Marais transformés	0.13	0.26	0.51	1.01
Eaux non marines	0.42	0.43	1.83	1.68
Total	25.64		100	

Tableau IV.1 – Évolution des usages du sol de la baie d'Algeciras* entre 1956 et 1997. *Gibraltar non compris, bande côtière d'une largeur d'un kilomètre. Source : Extrait de la table de données de Vallejo Villata *et al.* 2000.

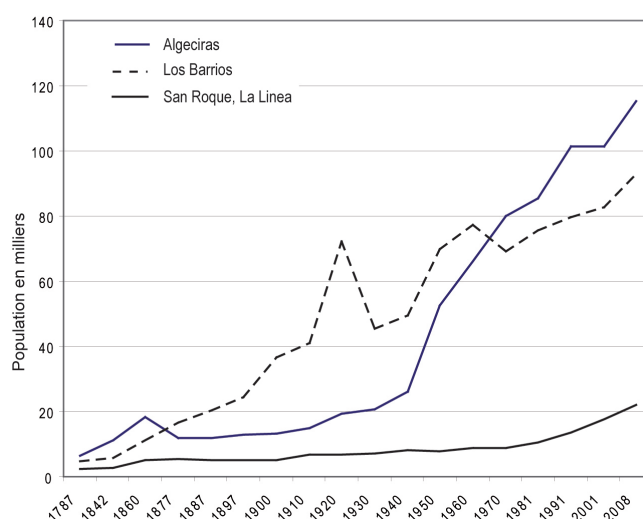


Figure IV.3 – Population du Campo de Gibraltar, recensements de la population 1842-2008. Source : Diputación de Cádiz (*en ligne*).

Ces métamorphoses de la bande côtière, aussi bien en amont qu'en aval du trait de côte, amènent des modifications profondes dans le morphodynamisme côtier. L'équilibre sédimentaire des plages de la baie est fortement perturbé. Les grandes plages subissent alors, avant la période estivale, des campagnes de rechargement par apports extérieurs et/ou transvasement de sables au sein d'une même cellule côtière lorsque la situation le permet (Lopez Geta, 2005). La figure IV.4 établie à partir d'images de satellite et de cartes topographiques géo-référencées permet d'avoir une idée de l'occupation du sol de la baie d'Algeciras en 2009 et de se rendre compte de la prédominance des domaines urbains et industriels. Sur le terrain, il est étonnant d'observer que les zones balnéaires coincées entre les terminaux portuaires et les usines soient toujours fréquentées par les populations locales. Elles sont

pourtant parfois sujettes à des apparitions d'eaux rouges causées la pollution des eaux due aux rejets urbains et industriels dans la baie.

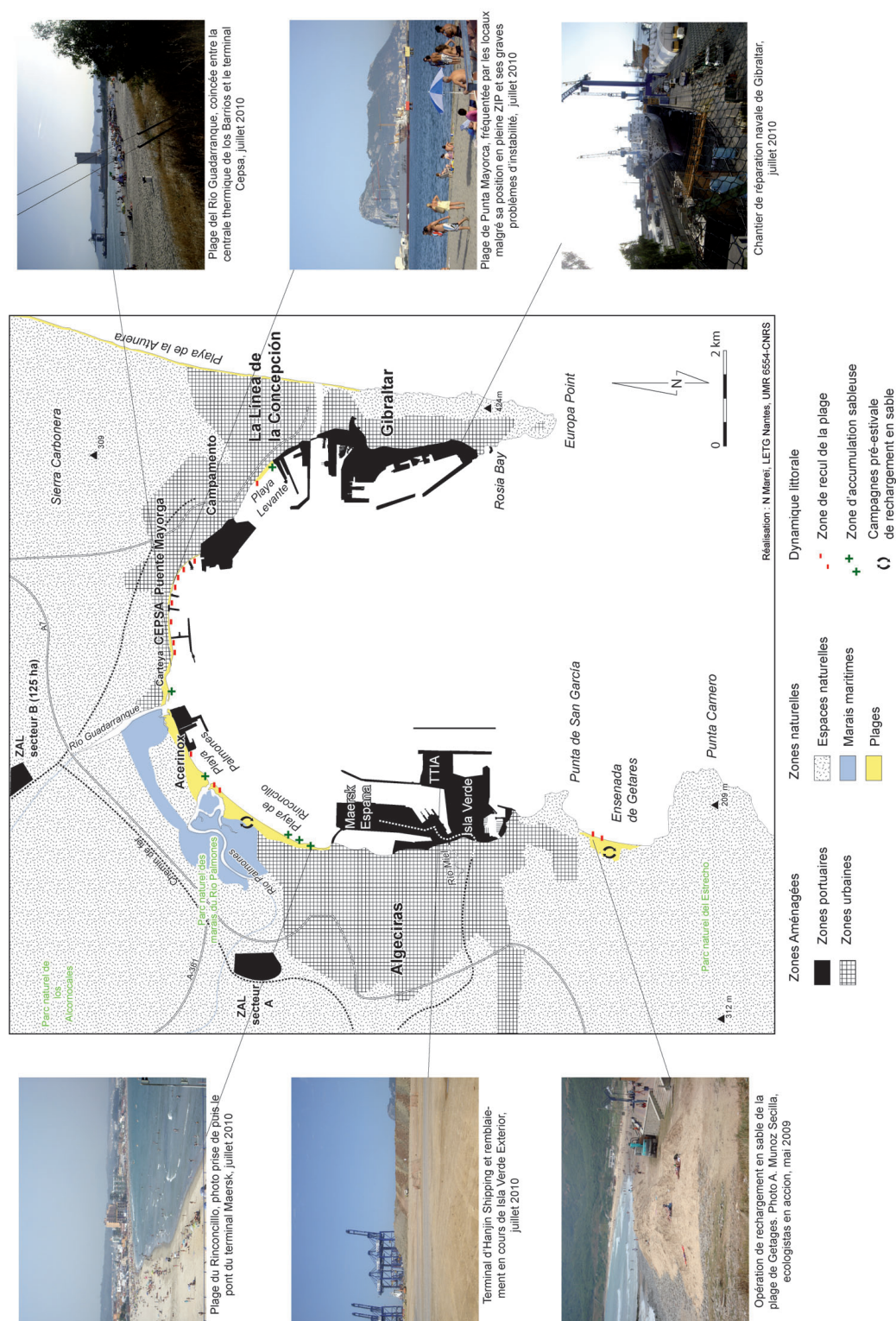


Figure IV.4 – Occupation du sol de la baie d'Algeciras en 2009 et morphodynamisme littoral. Photos N. Marei sauf mention contraire. Sources : Lopez Geta 2005; Vallejo Villata *et al.* 2000 ; image de satellite google earth 2009 ; mapa topografico National de Espana Algeciras et San Roque, 1/25000, 2007 ; mapas de navigacio Estrecho de Gibraltar, cabo Roche-Punta de la Chullera cabo Espartel-Punta Restinga, échelle 1/95 000, éditée en mars 2004 par Mapes de Navigatio de FLC.

10.2.1.2 Le littoral du Tangérois

Sur la rive sud du détroit, le processus d'anthropisation de la zone littorale ne suit pas les mêmes logiques qu'au Nord. Il n'existe pas d'équivalent de la baie d'Algeciras. L'action est plus diffuse et plus sectorielle mais les résultats en termes de modifications d'occupation des sols et de perturbations des dynamiques littorales n'en sont pas moins impressionnants. Avant d'analyser les changements locaux comme ceux de la baie de Tanger ou ceux autour de l'oued R'Mel, condamné par la construction du port Tanger-Med, il est intéressant d'observer l'organisation de l'espace à l'échelle du Nord de la péninsule tingitane (*cf.* fig. IV.5). La région s'organise autour de trois unités fonctionnelles : une zone littorale où se concentrent, sur différents secteurs côtiers, les fonctions urbaines, portuaires et touristiques ; un arrière-pays à vocation forestière et agricole ; et un corridor industriel en émergence.

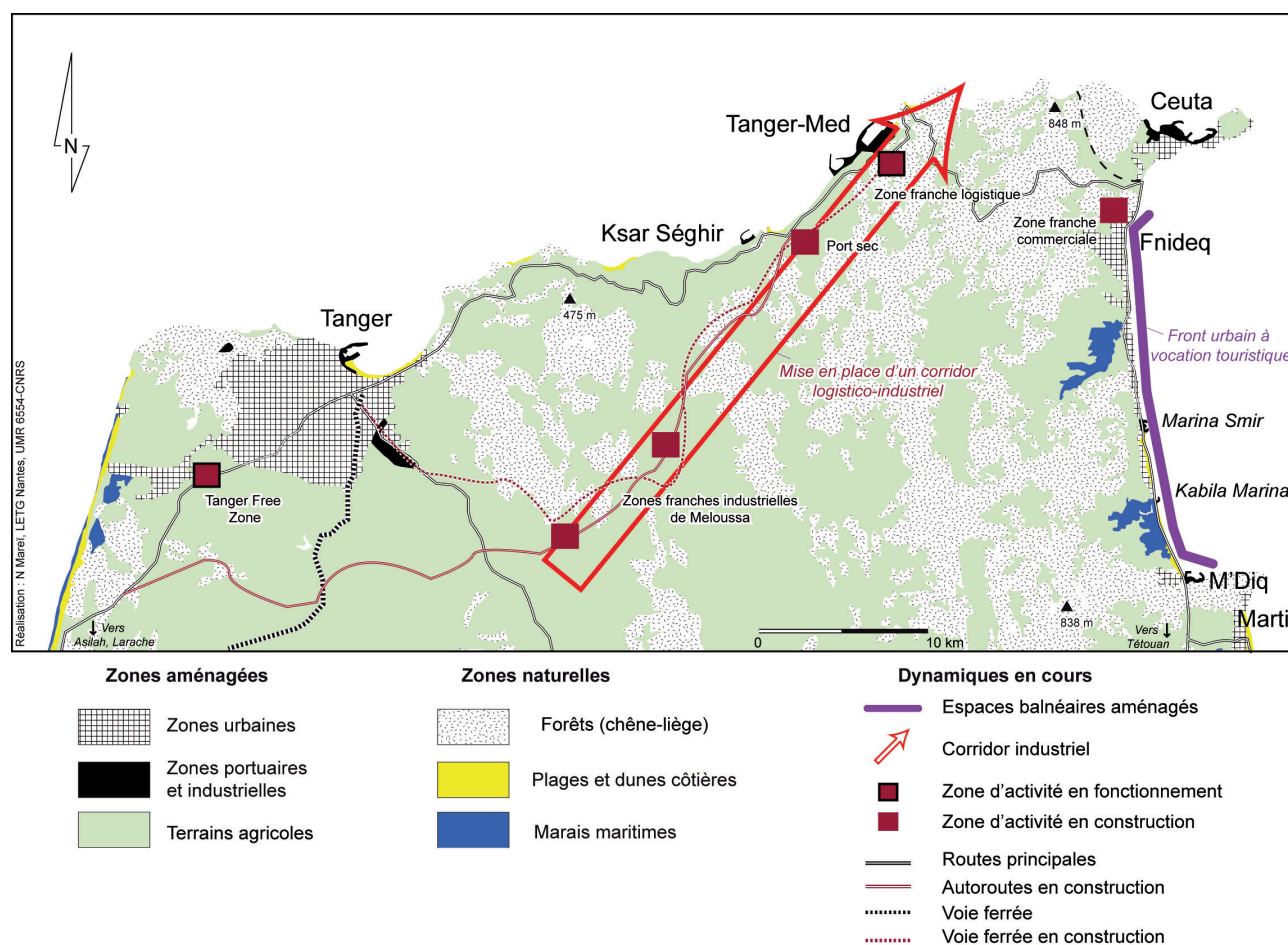


Figure IV.5 – La région du Tangérois : occupation du sol et dynamiques d'aménagement en 2009.
Source : base de données sur l'occupation du sol du littoral marocain (medgeobase/maroc) fournie par l'observatoire national de l'environnement du Maroc.

Un front urbain à vocation touristique a pris place sur le littoral nord-est de la péninsule tingitane. Annoncé comme un projet d'aménagement de la zone, il a consisté en de simples opérations immobilières (Troin et Berriane, 2002; Berriane, 1992). Hôtels, villages vacances, appartements, ports de plaisance sont venus progressivement bétonner la côte et modifier le morphodynamisme côtier. À M'Diq, le port est attaqué par les courants. À Smir, à Kabila, à Fnideq, les plages s'érodent dans le versant nord alors qu'au Sud les engraisements conduisent à l'ensablement des infrastructures

portuaires (Maazouzi *et al.*, 2006). Des zones humides comme la lagune de Smir, pourtant classée en 1995 site d'intérêt biologique et écologique par le gouvernement marocain, a été en partie détruite. Malgré cela, dans le cadre du plan Azur, l'objectif est de tripler l'offre actuelle de lits hôteliers dans la région en la ramenant à plus de 45 000 dans les dix ans à venir. Autant dire que la métamorphose du littoral est à peine entamée et les pressions sur ce dernier sont grandissantes (Nachite, 2009). L'objectif est évidemment de concurrencer le tourisme de séjour balnéaire qui a fait la renommée de la *costa del sol* voisine.

À ces transformations, exclusivement côtières, viennent s'ajouter celles du projet Tanger-Med qui impactent un territoire plus large et transforment complètement la physionomie de la région. Le développement des zones franches satellites du projet Tanger-Med contribue à la diversification et à la diffusion spatiale des activités industrielles dans les secteurs rétro-littoraux. Le cadre spatial concerné dessine un corridor dont l'objectif, grâce à des infrastructures de transport nouvelles et connectées au port, est d'atteindre le plus vite possible la mer puis les régions concernées par l'exportation des biens fabriqués dans les zones franches. Ce caractère tourné vers la mer et le littoral accentue l'effet de littoralisation des activités et favorise le mitage de l'arrière-pays forestier et agricole sans y apporter de véritables perspectives de développement. En effet, les nouvelles routes et le nouveau chemin de fer n'offrent pas un service plus pénétrant vers l'arrière-pays régional alors que la question de l'accessibilité au réseau national est l'un des principaux problèmes des habitants des zones rurales de la région. Les nouvelles infrastructures sont construites de manière à raccrocher le port Tanger-Med et les zones industrielles aux réseaux nationaux, en ignorant les zones traversées (*cf.* photo. IV.1).



(a)



(b)

Photo IV.1 – Construction de l'autoroute entre Tanger-Med, Tanger-Ville et Casablanca, avril 2008.
Photos N. Mareï.

La construction des usines et des villes nouvelles n'étant pas achevée, c'est sur le trait de côte, avec la construction du port de Tanger-Med, que les bouleversements sont les plus visibles (*cf.* fig. IV.6). Le port s'étalera à terme sur sept kilomètres, soit un septième des côtes marocaines du détroit. La quasi-totalité des remblais (360 ha) sont gagnés sur des plages, des zones humides (dont l'oued R'Mel) et sur la mer.

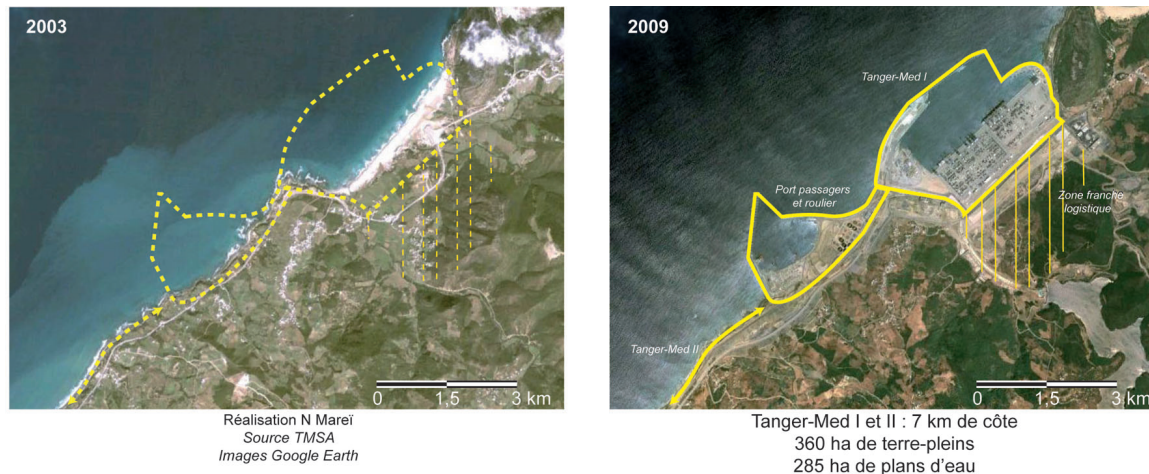


Figure IV.6 – Évolution diachronique des infrastructures portuaires de Tanger-Med.

10.2.1.3 Les projets en cours et à venir

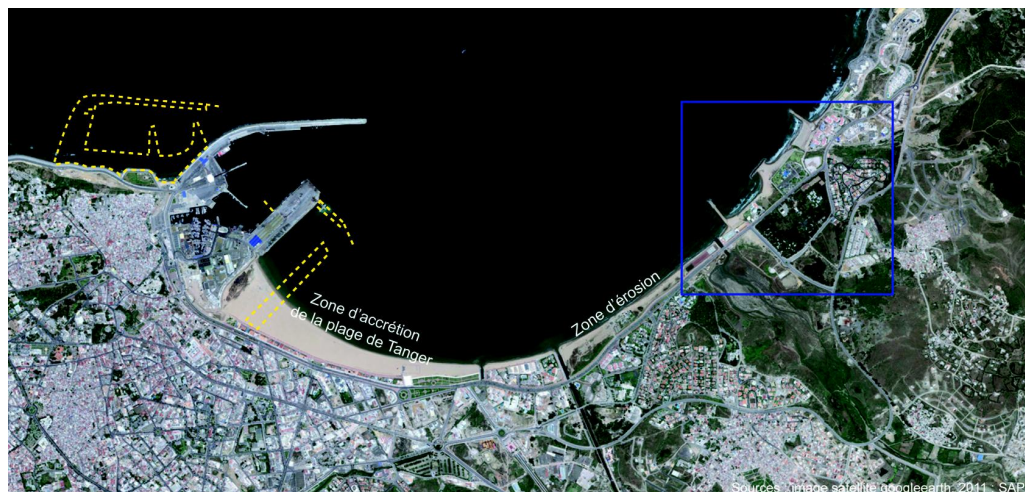
Le littoral de la baie de Tanger est la côte la plus anciennement aménagée de la péninsule tingitane. Les premiers travaux du port moderne de Tanger ont commencé en 1905 avec la construction, en appui sur un éperon rocheux, d'une jetée de 300 mètres de longueur. Puis, différentes phases d'extension du port (1923-1933, 1954-1956 et 1961-1964) ont conduit à l'édifice sous sa forme actuelle (*cf.* fig. IV.7). Ensuite, une large corniche construite au début du siècle et l'extension de la ville autour la baie ont favorisé la fixation de la quasi-totalité de l'arrière-plage. La première conséquence de ces remblaiements rétro-côtiers est la mise en place, en 1986, à l'est de la baie entre les embouchures des oueds Mlaleh et Halou, d'un système de défense formé de deux épis et d'un brise lame. Ces édifices permettent de protéger les premières installations balnéaires construites dans les années 1980 à proximité d'une des zones les plus érodées de la baie et favorisent alors la régénération de la plage (El Abdellaoui et Ozer, 2007).

Jamal Eddine El Abdellaoui et André Ozer se sont penchés sur l'évolution du trait de côte de la baie de Tanger depuis le début du XX^e siècle. Ils révèlent ainsi que la succession des travaux d'aménagement a rompu de manière irréversible le système sédimentaire de la baie en verrouillant l'ensemble des sources : le port a intercepté le transit littoral engendré par la houle venant de l'Ouest, la ville et la corniche ont immobilisé les sables de l'arrière-plage, le système de défense du secteur oriental a bloqué l'apport de sables et galets de l'oued Halou, lequel constituait la dernière source d'alimentation d'une plage évoluant désormais en système fermé. Cet appauvrissement du stock sédimentaire de la baie a pour conséquence une diminution des taux d'engraissement du versant ouest. Cette partie de la plage, qui constitue jusqu'à présent la zone la plus charnue, nécessitera dans les années à venir des campagnes de rechargement. C'est sur cet écosystème côtier complètement fragilisé que viennent se greffer les projets d'extension et de reconversion du port de Tanger-ville (*cf.* fig. IV.7).

Ce projet est porté par la société d'aménagement pour la reconversion du port de Tanger (SAPT) dont les actionnaires sont principalement l'État et le fonds Hassan II⁶. La ville de Tanger, l'agence nationale des ports (ANP) et l'agence pour la promotion et le développement économique et social des provinces du Nord (APDN) participent dans une moindre mesure au capital de cette société. Le projet,

6. Données issues du site internet de la SAPT (<http://www.sapt.ma/>).

portant sur une surface globale de 84 ha de terre-pleins nouveaux, est pensé dans une perspective de développement à la fois portuaire et urbain. Le port délaisse les activités portuaires qui le coupent de la ville, le fret et se reconstruit autour d'activité maritime qui ont besoin de la ville pour leur plein épanouissement, la plaisance, la croisière, le tourisme et la pêche.



Baie de Tanger avec projection des principaux remblais du nouveau port



Projet de reconversion du port de Tanger-ville



Système de défense mis en place en 1986. Au dos, des îlots résidentiels de luxe et des hôtels se rajoutent aux installations des années 1980.

Figure IV.7 – Évolution du front de mer de la baie de Tanger : plaisance, croisière et hôtels de luxe.

Le nouveau port de pêche dont les travaux ont été lancés en décembre 2010 permettra de doubler les capacités du port actuel qui connaît lors des périodes de la pêche au thon et à l'espadon des situations de saturation des infrastructures. Le pôle croisière, plaisance et tourisme correspond quant à lui à une offre nouvelle qui à la lecture des projets doit métamorphoser le front de mer de la ville de Tanger. Le port de plaisance dont les travaux ont commencé en avril 2011 doit offrir 1610 anneaux en 2016 et atteindre à terme 3000 anneaux en créant d'autres marinas sur la baie de Tanger. L'année 2012 marque le début des travaux de modernisation de la gare maritime et ceux du port de croisière. Ce dernier devrait être constitué de trois postes à quai, dont le plus grand présentera une longueur de 360 mètres. Le trafic visé est de 300 000 croisiéristes en 2016 (équivalent du trafic de Gibraltar ou Malaga) et de 750 000 en 2020 (soit le trafic de La Valette, Tunis ou Nice). En parallèle de ces travaux, une partie des anciennes clôtures et bâtiments de l'ancien port a été démolie au cours de l'année 2011 afin d'ouvrir les nouveaux espaces portuaires sur la ville. Enfin, il est prévu que le site reconverti soit desservi par un système de téléphérique qui reliera le centre de la ville, la marina, le nouveau port de pêche et la kasbah.

La SAPT a lancé une étude sédimentologique pour la protection des plages de la baie de Tanger. Cette dernière préconise la réalisation d'ouvrages maritimes côtiers (épis et brises lames), ainsi que le redéploiement du sable dragué lors de la construction du nouveau port de plaisance sur les plages dégarnies de la baie. Au regard de l'ampleur des projets, il semble que seules les plages appuyées sur des systèmes de défenses pourront subsister.

Le Tanger qui se dessine est alors celui d'une ville avec un front de mer complètement anthropisé. Les résidences de luxe, les *duty free*, les marinas et les plages privées vont prendre la place du front de mer traditionnel, des plages populaires et de la promenade qui mène touristes et Tangérois jusqu'aux portes de la ville blanche (*cf.* fig. IV.8). Outre la fragilisation de l'environnement marin et côtier, le "nouveau mode de vie" qui se profile ici offre un exemple supplémentaire de déconnexion avec le milieu local d'un projet de développement.



Port de plaisance et de croisière de Tanger-Ville. Projection SAPT



Prospectus promotionnel distribué au port passagers d'Algeciras

Figure IV.8 – Tanger 2030 ?

En écho à cette reconversion du port de Tanger dont l'objectif est d'attirer un tourisme de luxe, un projet similaire d'extension et de reconversion du port de Tarifa est proposé par l'autorité portuaire de la baie d'Algeciras (*cf.* fig. IV.9). Les travaux n'ont pas débuté car la proposition est confrontée à une forte résistance de la population locale organisée contre le projet (associations *no al megapuerto de Tarifa* ou *Tarifa Si* par exemples). La forte opposition a déjà conduit à la définition d'un nouveau projet où l'idée de faire passer du fret par Tarifa est supprimée.



Figure IV.9 – Les projets d’extension du port de Tarifa.

Dans les années à venir, devrait alors émerger sur le détroit une proposition assez exceptionnelle, même plutôt étonnante, de plaisance et de croisière. Est-ce que cette offre sera susceptible de créer une demande à la hauteur des espérances ? Rien n’est moins certain, même si le bassin méditerranéen est aujourd’hui un haut lieu pour ce type d’activité. Sur le détroit de Gibraltar, deux éléments s’élèvent en obstacle à la bonne réussite de cette reconversion en grande pompe. Tout d’abord, il ne faut pas oublier que la zone est extrêmement ventée, il n’est donc pas rare, même en été, que le front de mer soit impraticable. À ceci s’ajoutent des hivers plutôt humides et tempétueux, la saisonnalité des activités risque donc d’être assez marquée. Ensuite, les mouvements des navires de tourisme vont renforcer le risque d’accident maritime dans une zone déjà très exposée.

10.2.2 Les risques accidentels et opérationnels

Alors que le naufrage du *Costa Concordia* fit la une de l’actualité le 13 janvier 2012, le même jour, à l’entrée de la baie de Ceuta, la collision entre le *Millenium dos*, ferry rapide d’Acciona, et le *New Glory*, vraquier battant pavillon des îles Marshall, est passée inaperçue. Les accidents maritimes (liés à un échouement, une avarie ou une collision) et les fuites d’hydrocarbures, qu’elles soient sauvages, liées à l’exploitation quotidienne du navire ou accidentelles ne sont pas rares dans le détroit. Leurs effets sont souvent amplifiés par le mauvais temps, le nombre important de navires circulant dans la zone et la lenteur d’intervention dans des eaux sans souveraineté officielle.

La baie d'Algeciras, principale zone d'escale du détroit est fortement sensible à ces risques. Le 26 mai 1985, à quelques encablures des plages de San Roque, d'Algeciras et de Gibraltar, une explosion survient alors que le pétrolier panaméen *Petragen One* décharge sa cargaison de fioul. 31 personnes sont mortes lors de l'explosion et 99 tonnes de fioul sont déversées. D'autres navires, comme le pétrolier espagnol *Camponavia*, sont atteints par l'explosion.

La baie d'Algeciras, large de 4,8 km et longue de 8 km, est le meilleur abri qu'offre le détroit de Gibraltar. Mais les activités humaines ont progressivement occupé l'ensemble du littoral de la baie, débordant même en mer, au point d'en faire un espace confiné au regard du foisonnement d'activités sur à peine 38 km². Les navires de croisière, de plaisance, de pêche, les ferries y croisent pétroliers, méthanières, porte-conteneurs et navires en attente de soutage sous l'œil des baigneurs et des promeneurs. Plus de 30 000 navires s'arrêtent dans la baie chaque année (plus de 22 500 à Algeciras et près de 7500 à Gibraltar) soit en moyenne plus de 80 navires par jour. La baie d'Algeciras est donc une zone extrêmement vulnérable en cas d'accident maritime. Les risques maritimes de la zone peuvent être classés en trois catégories : les risques liés à la fonction de transit et d'escale, les risques liés aux opérations de soutage et les risques liés aux opérations de réparation des sous-marins nucléaires.

10.2.2.1 Les risques liés à la fonction de transit et d'escale internationale

Le détroit de Gibraltar est un des passages les plus fréquentés au monde malgré des conditions de navigation souvent médiocres à cause de l'état de la mer ou de la mauvaise visibilité. L'intensité des trafics longitudinaux et transversaux, ainsi que les mouvements permanents d'entrée et de sortie du rail de navigation y créent un risque élevé de collision. Ce risque est évité dans la zone médiane du détroit grâce au DST, mais il devient relativement fréquent en dehors de cette zone, en particulier aux abords des baies. À l'entrée de la baie d'Algeciras, la plus fréquentée du détroit, sept collisions ont pu être décomptées sur la période 2000-2010. Pour ces raisons, les associations écologistes plaident pour la mise en place de rails de circulation pour l'entrée et la sortie de cette baie. De plus, les avaries sont souvent aggravées par les vents violents et les brouillards fréquents du détroit à l'origine de nombreux échouements. Quinze accidents de ce type (collision et échouement) ont été relevés entre 2000 et 2010 (cf. tab. IV.2). Hormis l'accident (13) du tableau IV.2, tous les accidents dus aux intempéries ((1), (4), (5), (6), (9), (11), (12) et (14)) impliquent des navires anciens (âgés entre 21 et 37 ans). Une partie des passagers du détroit étant transportés sur les vieux ferries de la flotte marocaine (moyenne d'âge de 33 ans), le risque d'accident ou d'échouement en cas de mauvais temps paraît alors élevé.

La collision du 12 août 2007, entre le vraquier panaméen *New Flame* et le pétrolier danois *Torm Gertrud* alors qu'il sortait du port de Gibraltar est intéressante à plusieurs égards (cf. photo. IV.2). À la suite de cette collision, le cargo *New Flame* s'est échoué face à la pointe de l'Europe. Pendant six mois, aucune solution n'a été apportée à l'échouement du bateau jusqu'à ce que le 10 février 2008, une tempête provoque une fuite d'hydrocarbures provenant du cargo, polluant ainsi 1,5 km de côtes espagnoles. Les conséquences de l'accident ont donc été aggravées d'abord par l'inertie des États riverains, chacun se renvoyant la responsabilité de la gestion et ensuite par une situation de mauvais temps fréquente dans le détroit. La même année le *Sierra Nava*, navire frigorifique battant pavillon panaméen, s'est échoué sur une plage du Sud de la baie d'Algeciras et a contaminé aux hydrocarbures un kilomètre de côtes.

Date	Navires impliqués	Détails de l'accident	Conséquences
16-06-2000 (1)	<i>Ciudad de Tanger</i> , ferry Tras- mediterranea (1993) et <i>Ciudad de Ceuta</i> , ferry Trasmedi- terranea (1978)	Collision au Sud-Est de la pointe Carnero Causes : mauvaise visibilité (brouillard) des erreurs de navigations	5 morts et 18 blessés Dommages matériels sur les deux navires
16-08-2000 (2)	<i>MarRocio</i> , chimiquier (1999) et <i>SKSTrinity</i> , pétrolier (1999)	Collision au Sud-Est de la pointe Carnero. Cause : manquement aux règles de navigation	Dommages matériels sur les deux navires
18-06-2001 (3)	<i>Euroferrys-Pacífica</i> , ferry <i>Euroferrys</i> (2001)	Echouage contre le quai de la Galera au port d'Algeciras. Cause : vitesse navigation inadaptée	Rupture d'une partie du quai, déchirure de la coque du bateau
5-08-2002 (4)	<i>Indalo</i> , cimentier espagnol (1980) et <i>Al Manssour</i> , ferry Comanav (1975)	Collision à l'entrée de la baie d'Algeciras. Causes : mauvaise visibilité (brouillard) et erreurs de navigations,	Dommages matériels sur les deux navires
22-01-2003 (5)	<i>Spabunker IV</i> , barge pétrolière espagnole (1991)	Naufrage à proximité de Tarifa. Cause : mauvais temps (tempête)	Mort du commandant du navire Déversement de 1000 tonnes d'hydrocarbures
26-09-2004 (6)	<i>Spetses</i> , pétrolier grec (1996) et <i>Van Gogh</i> , paquebot SVG* (1975)	Collision à proximité de la bouée Cepsa. Cause : mauvaise visibilité (brouillard)	Pas de dégâts majeurs
28-11-2006 (7)	<i>Atlas</i> , ferry IMTC (1974) et <i>Avenmar dos</i> , ferry Balearia (1997)	Collision à équidistance entre les pointes Carnero et de l'Europe. Cause : manquement aux règles de navigation	5 blessés Dommages matériels sur les deux navires
17-08-2007 (8)	<i>New Flame</i> , minéralier panaméen (1994) et <i>Torm Gertrud</i> , pétrolier danois (2002)	Collision à un demi mile de la pointe de l'Europe puis naufrage du New Flame. Cause : manquement aux règles de navigation	Déversement d'hydrocarbures provenant du New Flame
17-03-2007 (9)	<i>Samothraki</i> , pétrolier grec (1976)	Echouage sur un haut fond près de la pointe de l'Europe. Cause : mauvais temps (vents violents)	Pas de déversement
28-01-2007 (10)	<i>Sierra Nava</i> , reefer panaméen (1991)	Avarie et échouage près de la punta San Garcia. Cause : mauvais temps.	Déversement de 100 000 litres d'hydrocarbures dans le parc naturel du détroit, Dommage irréparable de la coque du navire.
11-10-2008 (11)	<i>Tawe</i> , vraquier libérien (1987)	Avarie puis échouage près de la pointe San Garcia. Cause : mauvais temps (tempête)	Déversement d'hydrocarbures dans le parc naturel du détroit.
10-10-2008 (12)	<i>Fedra</i> , vraquier libérien (1984)	Avarie (tempête) puis échouage contre la pointe de l'Europe. Cause : mauvais temps	Déversement de 150 tonnes d'hydrocarbures.
10-10-2008 (13)	<i>Mar victoria</i> , vraquier espagnol (2003)	Avarie sur le quai de la raffinerie CEPESA lors d'une opération de chargement Cause : mauvais temps (tempête)	Déversement de 200 litres d'hydrocarbures
14-12-2008 (14)	<i>Ropax 1</i> , roulier anglais (1980)	Collision avec la mono-bouée de la raffinerie de CEPESA Cause : mauvais temps	Déversement d' hydrocarbures
20-06-2010 (15)	<i>MSC Camille</i> , porte-conteneur panaméen (2009) et <i>Torm Marina</i> , pétrolier norvégien (2007)	Collision en mer d'Alboran à 42 milles de la pointe de l'Europe Cause : manquement aux règles de navigation	Pas de dégâts majeurs

Tableau IV.2 – Principaux accidents maritimes dans le secteur du détroit entre 2000 et 2010. (Année) = date de construction du navire ; *Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Sources : AGADEN *et al.* 2009, Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (cedre.fr) et *Informes oficiales sobre accidentes maritimos* du Ministerio de Fomento (en ligne).



Tom Gertrud suite à la collision avec le *New Flame* le 17 août 2007.



Épave du *New Flame* à la pointe de l'Europe (Gibraltar).



Pollution des plages de la baie d'Algéïras suite au manque de réactivité des États riverains.

Photo IV.2 – La collision du *New Flame* et du *Torm Gertrud* le 17 août 2007 et ses conséquences. Photos de *Ecologistas en accion*, hormis la quatrième photo de N. Mareï, 2008.

10.2.2.2 Les risques liés aux opérations de soutage

Le soutage est une activité très décriée par les associations écologistes (*Ecologistas en accion*, *Greenpeace Espagne*, *etc.*) qui considèrent que les fuites liées aux opérations de transvasement d'hydrocarbures sont fréquentes. L'association espagnole *Ecologistas en Accion* estime que dans le détroit sont présents en permanence 2 Mt d'hydrocarbures en attente de soutes à ravitailler, que 8351 transvasements de navire à navire sont réalisés en haute mer et 5640 dans la baie d'Algeciras et qu'ajoutés à ceux effectués entre navires d'une même compagnie, il y aurait environ 60 000 opérations de soutage en mer dans les eaux du détroit.

CONTRA EL CONTRABANDO DE COMBUSTIBLE EN LA BAHÍA DE ALGECIRAS

e-mail: VERDEMAR2@telefonica.net
campodegibraltar@ecologistasenaccion.org
<http://www.ecologistasenaccion.org/rubrique>.

1987/2007 20 años, en defensa del Medio Ambiente



La Bahía de Algeciras, un mar de problemas

100.000 buques transitan cada año por el Estrecho de Gibraltar. Todos los años somos espectadores impotentes de vertidos de petróleo que impregnan kilómetros de playas de la comarca. Las mareas negras causan heridas que no cicatrizan. Las gasolineras flotantes hacen su agosto a costa de la biodiversidad marina. Verdemar-Ecologistas en Acción lleva, desde hace años, denunciando las gasolineras flotantes que trasvasan combustible en el Estrecho. Desafortunadamente, la normativa relativa a la seguridad marítima no logra reducir el riesgo de "accidentes" marinos, por lo que exigimos el cese de este peligroso comercio, que acabará por destruir la vida que aún existe en la bahía de Algeciras

Figure IV.10 – "La baie d'Algeciras, une mer de problèmes" : Prospectus de l'association *Ecologistas en accion* dénonçant les opérations de soutage en baie d'Algeciras⁷.

7. 100 000 navires passent chaque année par le détroit de Gibraltar. Chaque année, nous sommes les spectateurs impuissants de rejet de pétrole en mer qui viennent imprégner les plages de la province. Les marées noires causent des blessures qui ne cicatrisent pas. Les stations de service flottantes s'enrichissent quel que soit le prix pour la biodiversité marine. Verdemar-Ecologistas en acción a déjà dénoncé depuis plusieurs années les transvasements d'hydrocarbures dans le détroit. Malheureusement, les normes relatives à la sécurité maritime ne parviennent pas à réduire les risques d'accidents, c'est pour cela que nous exigeons que cesse ce dangereux commerce qui finira par détruire la vie qui existe encore dans la baie d'Algeciras.

Le succès de l'enclave de Gibraltar comme station de service du détroit entraîne des temps d'attente pour les navires avant la libération d'une place au soutage. Afin d'éviter de payer un mouillage, de nombreux navires font alors des rondes à l'Est du rocher de Gibraltar, dans les eaux territoriales espagnoles, face à la réputée *costa del Sol* (Marbella, Malaga) (cf. fig. IV.11).

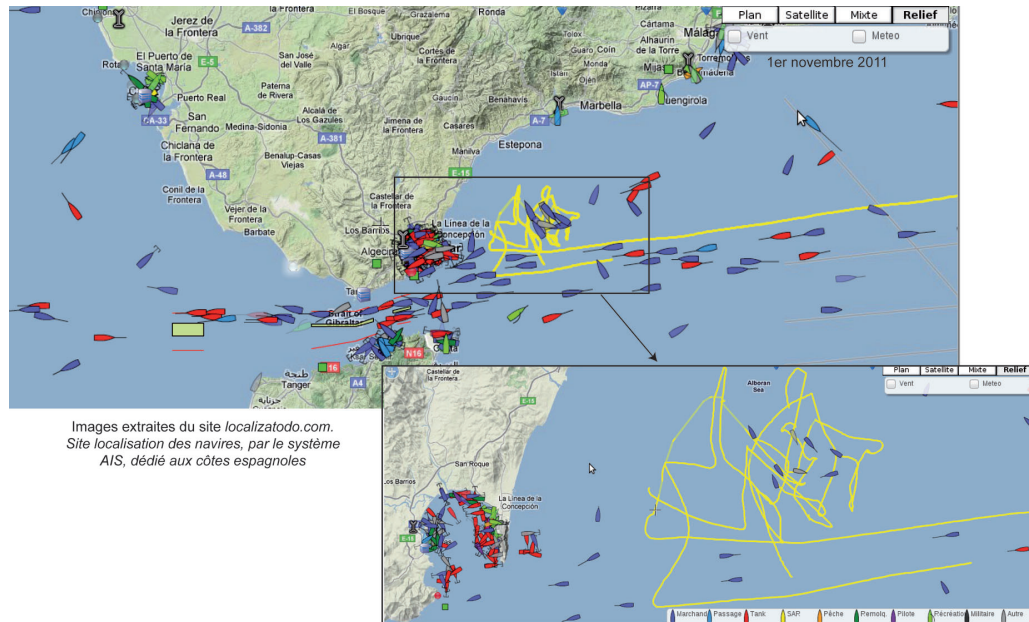


Figure IV.11 – Exemples de rondes des navires en attente de soutage en mer d'Alboran.

Cette situation d'errance dans les eaux espagnoles augmente fortement le risque de collision en mer d'Alboran. Si une marée noire s'y produisait, outre les conséquences sur un riche écosystème marin, elle atteindrait assurément la *costa del sol*, cœur battant du secteur touristique andalou. Ce risque n'est pas virtuel, en 2010, une collision s'est produite dans ce contexte entre le *MSC Camille* qui se dirigeait vers le port de Séville et le *Torm Marina* en attente justement d'un avitaillement à Gibraltar.

10.2.2.3 Les risques liés aux opérations de réparation de sous-marins nucléaires

Le 18 mai 2000, dans les eaux méditerranéennes proches de la Sicile, le sous-marin nucléaire *HMS Tireless* de la Royal Navy a subi une avarie dans le système de refroidissement de son réacteur nucléaire qui a contraint l'équipage à éteindre le réacteur et à utiliser les moteurs auxiliaires pour poursuivre sa route⁸. Après s'être vu refuser l'entrée au port de Naples, base de l'OTAN, le *HMS Tireless* a mis le cap sur Gibraltar où il est arrivé le 19 mai et où il a été amarré pendant un an dans la rade 50 habituellement utilisée pour les visites par le public. Selon les rapports de la marine britannique cités dans la résolution du parlement européen sur le *HMS Tireless*, cette avarie a entraîné le rejet en mer de plus de 200 litres d'eau polluée et la surchauffe momentanée du réacteur, ce qui a provoqué un risque élevé d'accident nucléaire.

8. Résolution du parlement européen sur l'avarie du sous-marin *HMS Tireless* et le risque de pollution nucléaire dans la baie d'Algésiras et campo de Gibraltar (<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+P5-RC-2000-0893+0+DOC+XML+V0//FR>).

Les autorités espagnoles n'ont été prévenues de l'incident du *HMS Tireless* que trois mois plus tard et la marine britannique a pendant ce temps reclassé le port de Gibraltar afin de justifier le séjour et la réparation du *HMS Tireless*. Selon le règlement britannique sur la sécurité des sous-marins nucléaires, la base de Gibraltar ne peut en aucun cas accueillir un sous-marin dont le réacteur est endommagé, ni effectuer des ouvrages de maintenance et de réparation. Cette base sert uniquement à donner aux équipages l'occasion d'effectuer des visites occasionnelles et se prête également aux visites des sous-marins par le public. Cette affaire a été un point d'achoppement entre les autorités riveraines de la baie d'Algeciras et a alarmé la population et les associations du campo de Gibraltar qui ont réclamé à plusieurs reprises le transfert du sous-marin dans une zone plus appropriée.

Mais, depuis l'affaire du *HMS Tireless*, selon l'association *Ecologistas en Accion*, pas moins de 50 sous-marins nucléaires britanniques ou américains ont fait escale à Gibraltar dont une partie pour y subir des réparations⁹. La liste est donc longue. Il est toutefois intéressant de mentionner l'arrivée en décembre 2001 et la longue escale du *HMS Superb*, sous-marin nucléaire britannique construit en 1974 et qui a perdu en août 2002, une pièce radioactive sur son lieu de mouillage ; ou celle en décembre 2002 du sous-marin américain *Oklahoma city* à la suite de son accident au large des côtes de San Roque (Sotogrande, costa del Sol) avec un navire-citerne norvégien ; ou encore celle du *HMS Sceptre* en février 2005, battant pavillon britannique et qui a connu des avaries à répétition (en 1995, 1998, 2000 et 2002) dans son réacteur nucléaire (Ecologistas en Accion, 2010). Cet inventaire de l'activité de la base sous-marine de Gibraltar est un exemple supplémentaire d'activités à risque opérées en zones quasiment urbaines (260 habitants résident au contact direct de la baie d'Algeciras) ainsi que du caractère de zone de quasi non-droit qui peut régner sur cette baie.

10.3 Une augmentation des effets de frontières et d'enclavement spatiaux

Malgré les difficultés des populations locales, les rivages du détroit de Gibraltar attirent hommes et investissements. Les ports, les stations balnéaires, les industries nouvelles ou l'agriculture intensive agissent en vitrine alléchante d'une région accrochée à la mondialisation. Cependant, il semble que pour le moment les territoires riverains du détroit de Gibraltar aient du mal à supporter le déversement d'hommes engendré par cette aguichante affiche. Le risque est alors à une recrudescence des systèmes illégaux de subsistance à défaut de ressources légales suffisantes. Mais ces réseaux, de la drogue, de la contrebande, du trafic d'êtres humains, sont ceux qui causent la fermeture des frontières et le barricadement des hommes.

L'ensemble de ces phénomènes crée alors un risque de rupture socio-spatiale, en lien avec l'émergence et l'implantation territoriale de différentes formes d'enclaves, qu'il est possible d'observer à la lueur de l'idée d'antimonde définie par Roger Brunet (1993). L'antimonde est la "*partie du monde mal connue et qui tient à le rester, qui se présente à la fois comme le négatif du monde et comme son double indispensable*" selon la définition du dictionnaire *Les mots de la géographie*. Plus récemment, Brunet (2000) propose une définition plus simple à utiliser dans la mesure où l'antimonde apparaît plus nettement comme une réaction contre ou un effet secondaire de la mondialisation. Il le définit

9. "Desde la marcha el HMS Tireless: 50 submarinos nucleares en Gibraltar", Ecologistas en Accion, janvier 2010 (*en ligne*) et "Gibraltar, escale de submarinos nucleares" par Cándido Romaguera, El País, 28 août 2007 (*en ligne*).

alors comme *"cet autre monde que secrète le monde légal et que nourrit la "mondialisation", par effet pervers ou par quasi-nécessité"*. La notion d'antimonde permet alors d'exprimer la grande complexité spatiale, économique, humaine, *etc.* générée par la mondialisation. Pierre-Arnaud Chouvy (2010) dit qu'elle sert aux géographes à *"classer les parties du monde qu'ils ne savent pas ou ne veulent pas étudier"*. S'il n'a pas tort sur les difficultés à étudier les manifestations de l'antimonde, la notion reste néanmoins pratique pour désigner une partie des effets collatéraux de la mondialisation.

Il n'est plus à prouver à ce stade que le détroit de Gibraltar est un espace qui subit de plein fouet la mondialisation et que sa situation de zone contact nord-sud en fait un lieu privilégié d'épanouissement des effets négatifs de cette mondialisation. Le trafic de drogue, la contrebande, l'immigration clandestine puis aujourd'hui la défiscalisation économique de bouts de territoires sont des phénomènes très divers mais qu'il est pertinent de regrouper puisqu'ils utilisent la situation de porte de l'Europe et de frontière nord-sud pour prospérer.

Trois types d'antimondes sont visibles sur le détroit de Gibraltar :

- L'**antimonde toléré**, celui des femmes-mulets de Ceuta. C'est un système sur lequel les autorités ferment les yeux et qui permet d'une certaine manière de réguler l'emploi et le commerce. Il prend une forme moins impressionnante entre Gibraltar et Algeciras et il est retrouvé entre Melilla et Nador.
- L'**antimonde illégal**, celui du trafic d'hommes et du trafic de drogue. Il a été longtemps ignoré par les autorités, il est aujourd'hui combattu à coup de barricades et de sanctions exemplaires. Il est cependant loin d'être éradiqué, la mondialisation semblant le régénérer sans cesse.
- L'**antimonde légalisé et organisé**, celui des zones franches et de l'*offshoring*. Ce sont des espaces basés sur des principes de dérogations législatives et sociales (Buzenot, 2009; Desse et Hartog, 2003).

Les manifestations de l'antimonde sur le détroit de Gibraltar sont alors d'autant plus visibles que les territoires qui encadrent le détroit s'ouvrent à la mondialisation. Des effets de discontinuités spatiales, dont le dénominateur commun est la situation d'interface nord-sud, viennent dans ce contexte fractionner le territoire. Des îlots politiques, économiques, militaires émergent créant un espace, par certains aspects rattaché aux réseaux dynamiques de la mondialisation, mais par d'autres, présentant un relatif enclavement par rapport aux territoires de proximité (Debie et Steck, 2001). L'exemple de la migration de l'activité *ro-pax* vers Tanger-Med, au sein d'un port hors de la ville, aux dernières normes de sécurité et isolé par la mer d'un côté et la montagne de l'autre, est révélateur de cette dynamique d'enfermement de l'activité économique. Cette déconnexion du port avec la ville permet de remédier aux problèmes de sûreté des chargements rencontrés au port de Tanger-Ville (0,5% à 1% des chargements affectés par des problèmes d'immigration ou de contrebande selon une étude du ministère de l'économie et des finances marocain (2008)). Mais cette situation présente une part de paradoxe puisque partout dans le monde l'activité ferry est par essence la plus "urbaine" des activités portuaires.

Enfin, le renforcement de l'arsenal militaire marocain, en particulier sur la façade méditerranéenne, est un phénomène pouvant renforcer l'effet frontière entre les deux rives. Le roi Mohamed V a lancé en mars 2008, la construction du premier port militaire sur la rive méditerranéenne du pays, le port de Ksar Séghir. Ce port donne une seconde vie à cette ville historiquement stratégique, restée 80 ans sous domination portugaise au XV^e siècle et qui a abrité un fort militaire au XVI^e siècle. La base

navale, située à une dizaine de kilomètres à l'ouest du port Tanger-Med, est décrite dans la presse marocaine comme "la pierre angulaire de la couverture maritime par la Marine royale dans le détroit de Gibraltar et la Méditerranée [...]". En parallèle, le Maroc renouvelle et développe sa flotte militaire¹⁰. Une frégate, trois corvettes et patrouilleur hauturier vont s'ajouter à la flotte existante, ainsi que dix vedettes semblables à celles de la *Guardia Civil* espagnole devraient renforcer les moyens marocains de contrôle du détroit.

Le Maroc consolide donc sa présence sur la rive sud du détroit par le renforcement des activités économique et militaire. Cette offensive méditerranéenne du Maroc est une dynamique positive dans sa relation avec l'UE mais les espagnols ne le voient peut être pas du même œil. Par exemple, la presse espagnole¹¹ souligne la proximité de cette base avec Ceuta et insiste sur le fait que ce n'est pas la première mais la seconde base militaire méditerranéenne puisqu'il en existe une depuis 1977 à Alhucemas. Cette dernière fait écho aux bases espagnoles situées sur le *peñón* de Alhucemas et sur les îles Chafarinas. Du redéploiement militaire marocain aux enclaves espagnoles, le pas peut être facilement franchi.

Conclusion : Du local au mondial, un espace désarticulé

Remblaiements et endiguements ont modifié à jamais le système côtier du détroit de Gibraltar. Désormais, la mer ronge ici et accumule ailleurs, à des vitesses jamais observées par les générations précédentes. Les ports, le tourisme, l'industrie ont bouleversé les paysages et ont fait de l'homme un des agents les plus efficaces de l'érosion des côtes du détroit. **La mise en péril de la capacité de résilience des territoires** apparaît alors comme un risque certain aux abords du détroit de Gibraltar. Cette notion de résilience peut se définir comme la capacité des territoires à résister aux agressions naturelles et humaines, à retrouver un équilibre et donc à s'écarter d'un cercle vicieux qui conduirait vers une irréversibilité des dégâts engendrés.

À cette fragilisation physique du territoire, s'ajoute une déstabilisation socio-économique et donc humaine provoquée par une redéfinition du rôle économique et stratégique de la région aux niveaux nationaux et internationaux. En effet, l'espace en question propose aujourd'hui une offre de transport renouvelée et moderne qui permet une intégration des territoires riverains aux réseaux du transport mondial. Cependant, la faible articulation entre les logiques commerciales, d'une part, et les intérêts économiques et sociaux locaux, d'autre part, laisse entrevoir certaines frictions territoriales capables de fragiliser l'espace en construction. S'opposent alors sur ce territoire un espace de la fluidité entretenu par des intérêts extérieurs, celui des flux est-ouest, et un espace de la fixité aux réalités multi-scalaires et imposé par les difficultés de la relation nord-sud (Hesse et Rodrigue, 2004). Les tensions engendrées par la fragilité du territoire invitent alors à une réflexion sur une coopération et une solidarité entre les deux rives afin de dépasser les difficultés liées à la fragmentation spatiale de ce terraqué.

10. « La flotte marocaine monte en puissance », Mer et Marine, 14 janvier 2011 (*en ligne*).

11. "Marruecos construirá una base naval junto a Ceuta" par Ignacio Cembrero, El País, 15 mars 2008 (*en ligne*) et "Marruecos se lanza al control del Estrecho contra España" par Pedro Anuero Eleconomista.es du 17 décembre 2012 (*en ligne*).

Chapitre 11

L'INTÉGRATION TERRITORIALE : UNE RÉPONSE AUX RISQUES ?

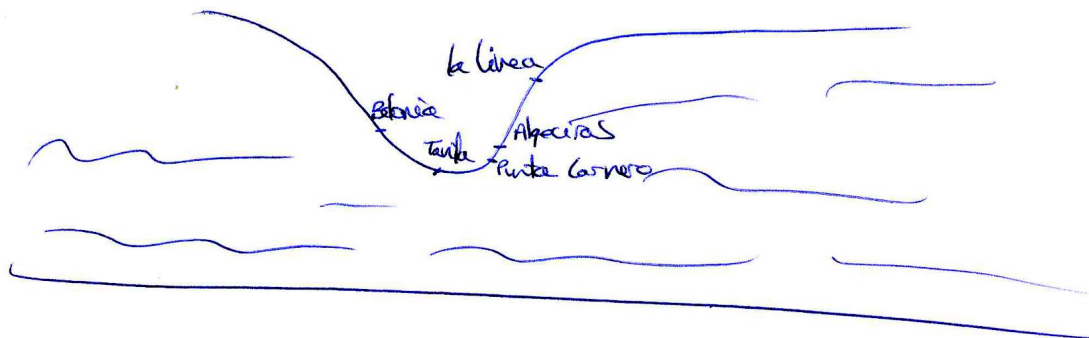
La coupure d'eau du détroit de Gibraltar peut, indéniablement, créer une ignorance à l'égard de l'autre rive. Cette dernière devient un simple rivage, un horizon dont on ne distingue rien ou juste un nom, *El Jaziras* (cf. fig. IV.12). Cette situation est celle qui laisse place à toutes les chimères. Elle rappelle la figure d'Aldo dans *le rivage de Syrtes*, obnubilé par l'autre côté de la mer dont il ne connaît rien, sauf les mots inscrits sur les cartes, les on-dit et les quelques lueurs qu'il pense, parfois, apercevoir (Gracq, 1963). La relation ensommeillée entre les deux rives crée l'expectative et le fantasme qui se transforme en doute et danger.

Dans ce contexte de rupture, la solidarité des hommes et des moyens d'action entre les territoires riverains du détroit de Gibraltar est peu envisageable. Pourtant, les siècles ont passé et peu d'espoir d'une vie meilleure sont parvenus de l'arrière-pays, des politiques dictées depuis les centres ou des nombreuses invasions extérieures qui ont souvent bouleversé les territoires.

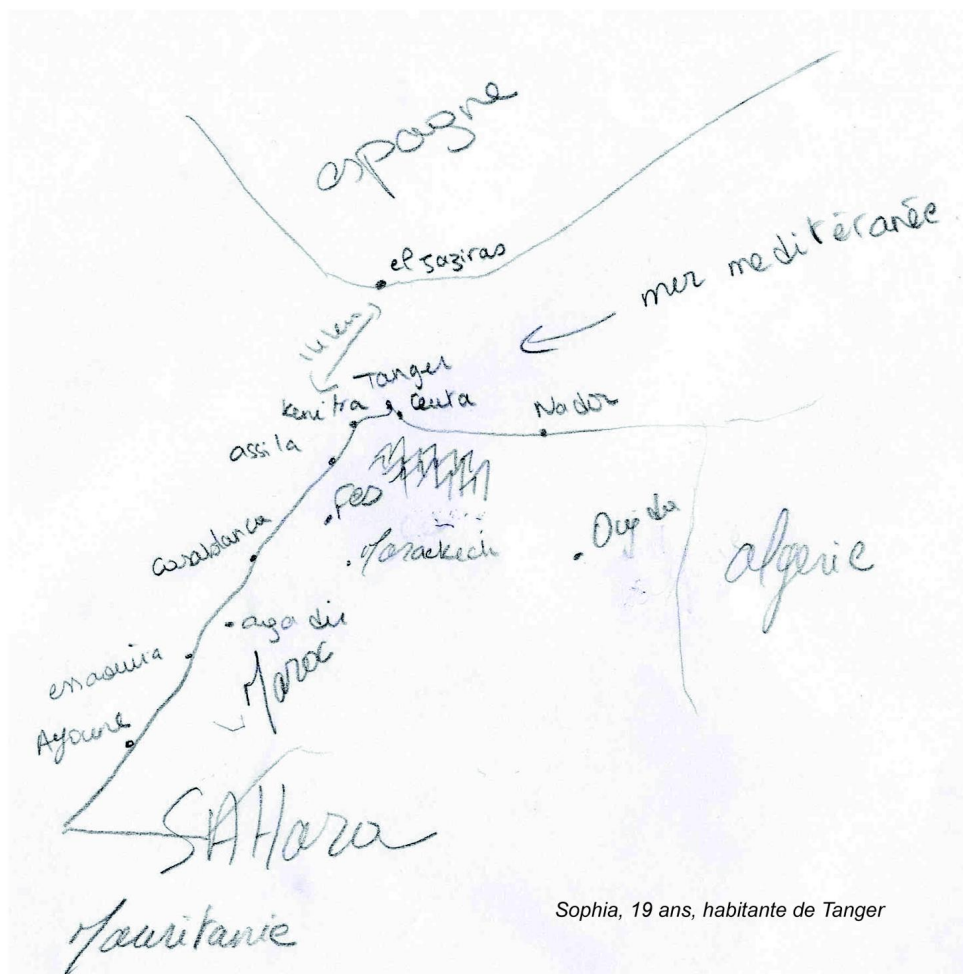
Aujourd'hui, la région fait pourtant face à des menaces sérieuses, en particulier, concernant les ressources et l'environnement. La dépendance économique vis-à-vis de l'extérieur fragilise le territoire. Le cas des secteurs industrialo-portuaires a déjà été traité, celui de l'alimentaire est sans doute plus grave. En effet, sur chacune des rives, on importe massivement des céréales et on se ravitaille loin en fruits, légumes, viandes et poissons. Cette situation est le résultat d'un côté de la transformation de vastes hectares vivriers en champ de cannabis et de l'autre de l'intensification d'une production destinée presque exclusivement à l'export. De plus, la mer, longtemps nourricière grâce aux produits de la pêche, est désormais comme épuisée. Enfin, les réseaux illicites de la drogue et de la contrebande viennent parasiter ce tableau déjà peu flatteur.

D'une rive à l'autre, les problèmes à surmonter sont alors similaires. Les solutions ne seraient-elles pas dans la concertation des hommes et le partage d'un espace reconnu pour sa biodiversité par le programme *Man and Biosphere* de l'UNESCO ? Dans ce nouveau contexte, un projet d'intégration des territoires riverains du détroit n'est plus si utopique, mais au contraire, il s'agit là d'une manière

nouvelle d'envisager l'espace terraqué et ses particularités. Le territoire devient alors ressource. Comme toute ressource, il doit être utilisé modérément et considéré dans une perspective de durabilité.



Louisa, 32 ans, habitante d'Algeciras



Sophia, 19 ans, habitante de Tanger

Figure IV.12 – Cartes mentales du détroit de Gibraltar : l'autre rive, *terra incognita*.

Dans un premier temps, ce chapitre est consacré à définir l'intégration territoriale ou régionale afin de cerner les réalités et les limites du concept. Dans un second temps, les particularités de l'intégration des territoires terraqués sont envisagées depuis une zone laboratoire, le détroit de l'Øresund, jusqu'à un espace où les modalités de l'intégration sont plus complexes, le détroit de Gibraltar. De ce regard croisé émerge l'antinomie de deux logiques spatiales en ce qui concerne le développement des territoires : le nœud et le pôle.

11.1 Qu'est ce que l'intégration territoriale ?

11.1.1 L'intégration territoriale : une réaction "du dedans" face aux dynamiques "du dehors"

Le terme intégration dérive du latin *integrare* qui signifie, dans un sens mathématique, incorporation dans un ensemble ou rassemblement d'éléments dans une unité nouvelle. Sous l'angle de la question territoriale, le dictionnaire *Les mots de la géographie* souligne que "*l'intégration géographique se mesure à la relation des lieux entre eux [...] ; un espace mal intégré est un espace dont les liens fonctionnent mal, dont les parties ont éventuellement plus de relation avec l'extérieur qu'entre elles*". Les notions de lien, d'interrelation, de dedans, de dehors, d'union, de combinaison guident le raisonnement dans l'analyse de ce qu'est l'intégration en géographie, mais aussi en économie ou en politique.

L'Union européenne est un exemple d'intégration à la fois politique, économique et territoriale. Elle naît de la volonté de plusieurs États de se regrouper au sein d'une entité politique supranationale dotée de prérogatives et en vue de créer d'abord une zone de paix, puis un marché commun et aujourd'hui l'objectif est plutôt d'en faire un espace compétitif à l'échelle mondiale. L'intégration est alors à considérer comme une recomposition des territoires et de leurs contenus.

Cette recomposition spatiale interroge le rapport du territoire aussi bien à ses particularités locales qu'à la mondialisation. En effet, les relations local/global et centre/périphérie sont des dynamiques qui vont agir sur l'essence même des territoires et peuvent amener à une transformation des ordres établis. La mondialisation ou plutôt la globalisation économique, celle qui secoue les États-nations et qui permet l'émergence de "*régions qui gagnent*" (Benko et Lipietz, 1992), de "*global cities*" (Sassen, 1991), de "*global city-regions*" (Scott, 2001), influence grandement les équilibres territoriaux. Elle remodèle les territoires et les hiérarchise, en particulier grâce à un des grands paradigmes du monde contemporain, la mobilité. Celle des hommes et surtout celle des investissements, des industries, des informations, responsables selon Kenichi Ohmae (1996) de l'obsolescence des États-nations et de l'émergence des régions comme "*unités opérationnelles naturelles de l'économie planétaire contemporaine*". Se dessine alors un monde modelé par les décisions du capital, celles des firmes, par les effets de l'avantage comparatif et de la productivité des territoires. Paradoxalement, ce capitalisme exacerbé, qui dissout le contrepoids du pouvoir politique, a poussé à la libération des potentiels locaux de développement qui deviennent des "*stratégies de réaction, de débordement et d'auto-organisation*" (Virol, 2004). Comme l'analyse alors Pierre Veltz (2002) dans l'ouvrage *Des Lieux et Des Liens*, il n'est plus possible d'appréhender un territoire sans comprendre cette articulation d'échelle entre un local et un global, c'est-à-dire la relation, les dynamiques, les mouvements entre ces forces opposées qui sont à l'origine du remodelage des territoires.

Deux forces poussent donc à la recomposition des territoires : **la dynamique du dehors**, celle de la mondialisation qui crée ou exacerbe les déséquilibres territoriaux et **la dynamique du dedans** qui vient en réaction à la première dans l'objectif de créer un espace plus solide face aux processus discriminatoires de la mondialisation. Le sociologue George Balandier (1971) qui s'est intéressé aux sociétés en "*essai de développement*" et en particulier à l'Afrique a mis en exergue ces dynamiques qui viennent bousculer l'ordre établi et qui naissent au sein de la société ou bien apparaissent en dehors du système. La confrontation de ces dynamiques fait que les sociétés ne sont pas "*monolithiques*".

L'économiste Samir Amin (1973; 1970), qui s'intéresse aux inégalités de développement et qui a également privilégié le terrain d'étude africain, utilise quant à lui la dialectique centre/périphérie pour expliquer les organisations humaines et leurs mutations. Le centre est le système qui commande et la périphérie celui qui subit. Deux types d'intégration apparaissent dans ces oppositions. **Une intégration par le haut** qui jouxte le phénomène de globalisation, en consolidant les zones d'accumulation capitaliste et en créant des territoires déspatialisés puisqu'ils vont fonctionner en apesanteur par rapport à leur arrière-pays (les périphéries) et en réseau avec les autres espaces dans la même situation (les centres). **Une intégration par le bas** ou une intégration du dedans qui affronte la globalisation en recentrant l'intérêt sur le territoire et ses dynamiques internes. Elle s'exprime souvent dans les périphéries où le territoire devient une ressource à la fois matérielle et immatérielle autour duquel va se concentrer le développement (Gumuchian et Pecqueur, 2007).

La question de l'intégration politique, économique, sociale, territoriale est donc intimement liée à la notion de développement. Si la mondialisation privilégie le développement des uns et la mise à l'écart des autres, l'intégration du dedans vient alors contrebalancer cette dynamique insoutenable. En géographie, le contrepoids peut s'exercer par la naissance d'un nouveau territoire qui fait fi des découpages spatiaux traditionnels pour un meilleur épanouissement des dynamiques internes. En économie également, le retour au territoire est un outil de rééquilibrage des effets de la globalisation. La naissance des districts industriels, des systèmes productifs locaux, des *clusters* qui viennent opposer un "*modèle de qualité*" et une "*logique de territoire*" au "*modèle de productivité*" et à la "*logique des firmes*", sont des manifestations des processus de territorialité à l'œuvre dans le domaine géo-économique (Pecqueur, 2006, 2004).

11.1.2 Une réaction "du dedans" à chercher chez les acteurs "privés"

S'intéresser aux grands déséquilibres spatiaux issus de la globalisation de l'économie conduit irrémédiablement à évoquer une notion née de préoccupations planétaires et érigée en grand paradigme du XXI^e siècle : le développement durable. Le concept se structure autour d'un double triptyque : un monde viable, vivable et reproductible, permis grâce à un équilibre des sphères économiques, sociales et environnementales. La bonne articulation de ces trois pôles, associée à leur inscription dans le temps long, le durable, est alors à la base du concept (Miossec *et al.*, 2004).

Cette idée du développement, largement admise et employée, est également souvent critiquée. Considérée comme une vue du Nord, le concept du développement durable est difficilement applicable dans les pays du Sud (Aknin *et al.*, 2005). Le concept est né à la fin des trente glorieuses, période faste pour les économies des pays du Nord, pendant laquelle la croissance a été exceptionnelle et pendant laquelle l'exploitation des matières premières ne s'est pas réalisée sans excès. Ce dernier aspect ne tardera pas à être dénoncé. De ces inquiétudes naissantes face au risque d'épuisement des ressources émerge alors le triptyque du développement durable. Au sein de ce mouvement presque dogmatique, où l'équilibre des pôles économiques, sociaux et environnementaux demeure un leitmotiv, les inquiétudes environnementales priment puisque la notion émerge dans une situation économique et sociale exceptionnelle dans les pays du Nord. À cette époque, l'essor économique est sans doute considéré comme infini et le bien être social lui est associé. Dans ce beau tableau, il ne manque plus qu'à protéger la planète pour garantir la pérennité du développement.

Au Sud, la réalité est autre et, à tort ou à raison, les préoccupations environnementales sont considérées comme des inquiétudes de nantis. Les pays sont donc peu enclins à engager des dépenses de protection de la nature au vu du chantier économique et social auquel ils doivent déjà faire face. D'ailleurs dans ces pays, il s'agit presque d'un pléonasme d'associer développement et durable, puisque par définition, la durabilité est inhérente à l'économie du développement. La notion de développement durable a cependant le mérite de mettre en exergue les trois piliers fondamentaux d'une politique de développement même si les réalités de la mondialisation imposent une hiérarchisation des préoccupations au profit de la sphère économique.

Face à cette complexité du développement durable et à l'échec des politiques de rattrapage industriel dans les pays du Sud, l'intégration territoriale ou régionale apparaît comme un nouveau paradigme du développement (Koop *et al.*, 2010; Koop, 2007). Koop, Landel et Pecqueur parlent même d'un *"modèle universel d'adaptation à la mondialisation"* et qui plus est *"bien adapté aux régions en marge"*. La valorisation des potentialités d'un territoire permet alors d'échapper aux dictats de l'économie capitaliste, tout en s'accrochant à la mondialisation car la spécificité territoriale est valorisable à l'échelle macro-régionale voire mondiale. Cette logique de distinction territoriale passe par exemple par la labellisation de produits ou de procédés dans le secteur agro-alimentaire ou par l'émergence de *clusters* dans le secteur industriel afin de consolider la part entrepreneuriale locale.

Le concept de *cluster* a été défini en 1998 par le professeur Michael E. Porter de la *Business Harvard School*. Il s'agit d'une agrégation interactive et synergétique d'acteurs économiques interdépendants dans un secteur industriel spécifique et sur un espace territorial délimité (Porter, 1998). La valorisation globale de l'activité et sa pérennité passent alors par la recherche de la compétitivité et les efforts d'innovation pour la maintenir. Selon la définition de l'OCDE, *"les clusters sont des réseaux d'entreprises spécialisées dans des industries de la même branche ou complémentaires. Les clusters ne sont pas de simples concentrations d'industries, mais des regroupements où les interactions entre les entreprises et les institutions sont réelles"*. La stratégie de *cluster* répond à une démarche territorialisée et collaborative. La pertinence géographique du *cluster* peut être de plusieurs ordres : agglomération métropolitaine, district industriel, province, département, région. La dynamique sectorielle s'appuie en général sur des entreprises leaders capables de s'adosser à une démarche collective territoriale. Cela exclut des sociétés multinationales dont l'attachement et le poids les éloignent de problématiques de développement local. L'objectif des démarches collaboratives est donc de créer de la transversalité afin d'engager des actions entre partenaires de différents horizons (Mareï et Turret, 2009). Dans ce modèle de développement où la région au sens large devient la nouvelle échelle d'analyse et d'action pour les secteurs privés et publics, une plus grande marge de manœuvre est préconisée aux échelons infra-étatiques. Cette condition est parfois difficilement retrouvée dans les pays du Sud où le pouvoir décisionnel et financier reste encore fortement concentré au sommet.

Tout en considérant le modèle de l'intégration territoriale comme un nouveau paradigme du développement, Kirsten Koop (2007) critique *"cet impératif de l'intégration"* à la mondialisation qui fait de ce modèle, à l'instar de celui du rattrapage industriel, des stratégies de développement où la dimension économique et la compétitivité sont prépondérantes. Ainsi, paradoxalement, si l'intégration territoriale est une réaction contre les excès de la mondialisation, elle suit au final le dessein d'une intégration, certes meilleure, à cette même mondialisation. Le pouvoir de fabriquer du territoire développé passe-t-il exclusivement par un ancrage à la mondialisation ? Il s'agit là d'une limite du

concept d'intégration territoriale dans son utilisation actuelle, or il semble que cette notion, considérée comme une réaction "du dedans" grâce à une organisation nouvelle des acteurs privés et publics, est porteuse d'un volet d'actions plus locales pour le développement des territoires.

11.1.3 Une réaction "du dedans" à trouver dans les initiatives publiques : l'exemple de l'UE

Euregio, *TriRhena*, *SarLorLux*, ces noms évoquent des régions nouvelles issues d'expériences d'intégrations transfrontalières. En effet, les frontières terrestres interétatiques de l'Union européenne, gommées par les traités de Rome et de Schengen, sont devenues au niveau local des bassins de vie. L'effacement de la frontière physique, l'interconnexion des réseaux d'infrastructures, la libre circulation des personnes, l'élargissement des bassins d'emplois ont renouvelé les dynamiques territoriales et ont permis l'émergence, parfois autour de zones économiquement sinistrées, des premières tentatives d'intégration territoriale. Par delà les frontières, les territoires sont alors devenus de plus en plus interdépendants. Ces recompositions territoriales sont permises par des incitations publiques (UE, État, région), mais elles ne peuvent se concrétiser que s'il existe une aspiration au changement en matière d'aménagement et d'organisation sociale et économique régionale.

De l'échelle macro-régionale à l'échelle micro-régionale, l'UE se présente alors comme une fabrique de territoires intégrés. Tout d'abord, les dynamiques du dehors, celles de la mondialisation ont poussé à la création d'une organisation basée sur des principes supranationaux. La Communauté européenne du charbon et de l'acier (CECA), composée de six États, a été la première mouture d'un partenariat politique et économique à vocation commerciale. Au fur et à mesure de l'évolution de cette entité économique, politique et territoriale, les frontières nationales se sont peu à peu effacées et une vaste aire métropolitaine regroupe désormais les *global cities* européennes de Londres à Milan, en passant par Paris, Munich et Hambourg. Cette zone est perçue comme le cœur économique de l'Union et donc son centre.

Ce processus de métropolisation et de polarisation des forces a entraîné des bouleversements sur l'ensemble du territoire. Des zones périphériques d'un point de vue de la géographie nationale se trouvent désormais noyées dans ce vaste centre, alors que d'autres, éloignées du cœur battant de l'Union, se sentent exclues de la dynamique "*qui gagne*". Ces nouveaux équilibres ont poussé par réaction ou par nécessité à des mécanismes de recomposition des territoires. Par exemple, l'effort de lobbying sur la périphéricité de la conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM) est une forme de réaction face à la dynamique centrale et continentale européenne. L'Union européenne depuis sa création subit alors des innovations territoriales qu'il est possible d'observer essentiellement autour des frontières internes et des zones dites périphériques par rapport à la dorsale européenne.

En 1999, l'Union européenne se dote d'un schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) qui pose les bases d'une politique de développement équilibré et durable du territoire européen. Le modèle de développement territorial préconisé est polycentrique et en faveur des dynamiques micro-régionales de l'espace européen afin d'éviter la tendance lourde à la polarisation autour des grandes métropoles. Les fonds structurels européens viennent en aide à ce schéma directeur, en particulier le fonds européen de développement régional (FEDER), un des instruments financiers de la politique

régionale communautaire (PRC), deuxième politique distributive européenne après la politique agricole commune (PAC).

C'est dans le cadre de cette PRC que se sont concrétisées les euro-régions¹. Le programme d'initiative communautaire intitulé Interreg en est le principal outil. Depuis 1990, ce programme est destiné à l'identification et au financement de projets de coopérations transnationaux de trois types : la coopération transfrontalière (Interreg A), la coopération transnationale (Interreg B) ou la coopération interrégionale (Interreg C) entre territoires non contigus au sein de macro régions prédéfinies telles que l'arc Manche ou l'arc Atlantique. Le volet C d'Interreg s'inscrit uniquement sur l'espace communautaire alors que le volet B est ouvert à la coopération avec les pays voisins de l'UE. Interreg est aujourd'hui dans sa quatrième période de programmation (2007-2013) sous le nom de politique de coopération. Ce programme, financé par le FEDER, connaît des budgets en augmentation constante et s'est révélé être le principal moteur de l'institutionnalisation de la coopération interterritoriale. Il est alors passé selon Thomas Perrin (2011) *"du statut d'outil innovant à celui d'instrument incontournable de l'aménagement du territoire communautaire"*.

Les entités territoriales nouvellement créées, qu'elles prennent la forme d'euro-régions ou de partenariats moins institutionnalisés, ne créent pas d'échelon administratif supplémentaire ou de redécoupage régional. Les fonds structurels sont perçus par les collectivités locales et régionales préexistantes, même si certaines formes abouties d'intégration territoriale sont pilotées par des comités de gestion ou des associations de droit privé. Ces nouveaux territoires sont surtout l'expression d'une stratégie ascendante de développement. Cette stratégie de développement local est impulsée par et pour des territoires, parfois marginalisés de par leur localisation géographique, et qui se retrouvent depuis la création de l'UE au cœur de nouvelles dynamiques spatiales.

11.1.4 La frontière maritime, un obstacle à l'intégration des territoires ?

En posant un regard sur les frontières terrestres de l'UE et leurs dynamiques territoriales, il est possible de sentir que l'espace central et continental européen est en pleine ébullition et que cette réaction se cristallise autour de corridors frontaliers. S'intéresser aux frontières maritimes internes de l'espace communautaire oblige à décaler le regard vers le Nord-ouest de l'Union européenne, espace très océanisé où le territoire européen est découpé par des mers intérieures, des golfes, des détroits, des îles, des caps, des presqu'îles, *etc.* Les frontières interétatiques sont alors plus marquées car elles sont matérialisées par une coupure maritime. Un projet d'intégration transfrontalière consistera alors à animer cette coupure par des liens bilatéraux de manière à créer des faisceaux de continuité au cœur de cet espace naturellement discontinu.

Deux zones émergent distinctement, l'espace Manche-détroit du Pas de Calais-mer du Nord entre la France, l'Angleterre et la Belgique et l'espace des détroits danois et de la mer Baltique entre le Danemark, l'Allemagne, la Pologne, les pays Baltes et les pays Scandinaves. Au sein de ce vaste espace terraqué, les détroits du Pas de Calais et les détroits Danois sont les zones de contact maximal entre les espaces terrestres considérés.

1. Ces nouvelles entités spatiales peuvent se définir *"comme des organisations européennes de coopération plus ou moins structurées, de part et d'autre d'une frontière, entre des collectivités allant de la commune à la région ou leurs équivalents, associées pour la réalisation d'objectifs et de projets communs en fonction d'intérêts partagés et dans le cadre de "territoires de projets" (Perrin, 2011).*

L'article 7 sur la coopération territoriale européenne du règlement (CE) n° 1083/2006 du 11 juillet 2006 précise qu'en plus des frontières terrestres intérieures et de certaines frontières terrestres extérieures, sont éligibles à un financement du FEDER *"toutes les régions de niveau NUTS 3 situées le long des frontières maritimes séparées, en règle générale, par un maximum de 150 kilomètres, compte tenu des ajustements potentiels nécessaires pour assurer la cohérence et la continuité de l'action de coopération"*. Cette limite de 150 km est sujette à polémiques, estimée comme arbitraire et déraisonnable par certains, elle est considérée comme un pas en avant par ceux qui souhaitent étendre la coopération maritime transfrontalière à l'ensemble d'un bassin maritime. Elle donne par exemple la possibilité de développer cette coopération sur certaines zones de la Manche, de la Baltique ou de l'Adriatique et permet ainsi la multiplication des programmes maritimes depuis le lancement d'Interreg. Cependant, la coopération maritime transfrontalière est considérée par l'association des régions frontalières d'Europe (ARFE, 2011) comme peu efficace et productrice de *"peu de résultats transfrontaliers [...] à l'exception d'Øresund, certains exemples en zone de la Mer Baltique, de la Manche et peut-être d'Irlande/Pays de Galles"*. Les espaces terraqués apparaissent alors comme des espaces contrariants vis-à-vis d'une dynamique d'intégration transfrontalière. La coupure d'eau crée un éloignement physique et induit une rupture de charge qui semble jouer en défaveur de l'intégration.

Entre 2004 et 2008, le projet EMDI (Espace Manche Development Initiative) - Interreg IIIB Europe du Nord-ouest contribue à faire reconnaître l'Arc Manche comme un espace pertinent de coopération à l'échelle européenne. La réalisation d'un atlas de l'espace Manche, bilingue et disponible sur internet², favorise alors cette perception d' *"un espace partagé"* pouvant donc se positionner sur *"un avenir concerté"*. Le nouveau projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy) du programme Manche *"un espace commun"* (Interreg IVA) vise à concrétiser ce positionnement en jouant la carte du bassin maritime intégré, comme promu par le livre vert de politique maritime européenne. Cependant, la territorialisation de l'espace en question peine à se matérialiser. L'Arc Manche demeure alors pour le moment un simple espace de transit multidimensionnel entre les deux rives. La coupure d'eau n'est sans doute pas la seule explication à la difficile intégration régionale. Il ne faut pas oublier que l'espace en question est une frontière de l'espace Schengen et qu'une certaine obstruction à la fluidité du flux transverse existe donc. Enfin, il apparaît que l'Angleterre est un pays qui demeure un pied dedans, un pied dehors, vis-à-vis de sa propre intégration à l'Union européenne ; or le succès d'une politique d'intégration semble répondre à un consensus multi-scalaire.

11.2 L'Øresund, un espace laboratoire

11.2.1 La région de l'Øresund, un exemple d'eurorégion maritime intégrée

Malgré les difficultés avérées à faire naître un territoire transnational autour d'une frontière maritime, l'eurorégion de l'Øresund, constituée autour du détroit de même nom, est l'une des plus dynamiques et abouties de l'UE. L'OCDE (2003) la considère comme un programme phare d'Interreg. Le territoire de coopération transfrontalière de la région de l'Øresund (21 203 km²) est composé côté suédois du comté de Scanie et côté danois des comtés de Copenhague, Frederiksborg, Roskilde, Sealand occidentale, Storström et de la commune régionale de Bornholm. La population de l'ensemble

2. <http://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/>

de la région dépasse les 3,7 millions d'habitants en 2010³, répartis pour deux tiers sur la rive danoise et un tiers sur la rive suédoise. Cette population, essentiellement urbaine et polarisée par les villes de Copenhague et de Malmö, forme désormais le premier centre urbain des pays nordiques devant Stockholm.

L'idée de créer une région transfrontalière autour de ce détroit est relativement ancienne puisqu'elle est portée dans les années 1950 par le Conseil nordique, entité macro-régionale regroupant les pays scandinaves dont le Danemark et la Suède. Née des volontés du Conseil, une première structure locale de réflexion sur la question, l'*Øresundskomitén*, est créée en 1964. L'objectif de ce comité est d'examiner les questions d'intérêt commun pour cet ensemble régional à l'histoire partagée et mouvementée. Le contrôle de cette voie de transit entre la mer du Nord et la Baltique a été longtemps l'objet de convoitise. Les Danois ont eu la mainmise sur ce passage maritime jusqu'en 1658, date à laquelle la Scanie fut cédée au royaume de Suède. À une période plus contemporaine, chacune des rives s'est développée dos à dos et a renforcé ses liens avec son arrière-pays. Le Danemark s'est alors rapidement rapproché de l'Union européenne à laquelle il a adhéré en 1973.

Des changements politiques majeurs comme la chute du mur de Berlin et le rattachement de la Suède à l'UE en 1995 ont accéléré le "recentrage" européen de l'ensemble de la région de l'Øresund par rapport à l'Europe du Nord et l'Europe centrale et du Nord-ouest (Cabouret, 1992). Cette nouvelle position géographique, associée à des changements plus locaux comme la désindustrialisation du Sud de la Suède d'un côté et l'émergence de Copenhague comme métropole européenne de l'autre ont alors poussé les deux rives du détroit à la tentation de l'intégration régionale (Matthiessen, 2000).

Deux instruments ont permis la concrétisation de cette région transfrontalière : le soutien financier d'Interreg (la région est une des plus dotées par le FEDER au titre de la coopération transfrontalière) et la construction d'un lien fixe entre les deux rives de l'Øresund (un pont-tunnel d'une longueur de 16 km, permet alors de relier en train ou en voiture les villes de Copenhague et de Malmö). Interreg a permis une dynamisation des projets économiques, culturels, techniques, institutionnels transfrontaliers ; le lien fixe, inauguré en juillet 2000, a facilité leur transcription territoriale.

Il existait cependant une dynamique transdétroit forte avant la mise en place du lien fixe puisque en 1975, déjà plus de 1,8 million de véhicules avec à leur bord plus de 25 millions de passagers (année record) étaient transportés à travers l'Øresund (Cabouret, 1992). Ce chiffre est passé à près de 3 millions de véhicules et plus de 20 millions de passagers dans les années 1990⁴. Les deux rives du détroit sont reliées par des liaisons *ro-pax* quotidiennes entre Helsingör et Helsingborg au Nord et étaient reliées avant l'inauguration du pont par deux lignes entre Copenhague et Malmö et une entre Dragör et Limhamn au Sud du détroit (Marcadon, 2004; Cabouret, 1992). Si le pont a définitivement remplacé les liaisons ferries du Sud, ce n'est pas le cas au Nord du détroit où les liaisons *ro-pax* entre Helsingör et Helsingborg transportent encore 2 millions de véhicules et près de 8 millions de passagers en 2010.

Dix ans après l'inauguration du lien fixe, ce sont 9,3 millions de véhicules dont 7,3 millions par le pont qui traversent chaque année l'Øresund, soit 20 000 véhicules empruntant le lien fixe chaque jour. Le lien fixe n'a fait qu'amplifier le phénomène et lui donner un caractère métropolitain, puisqu'au

3. Données issues du site internet [tendensoresund.org](http://tendensoresund.org/en) (<http://tendensoresund.org/en>).

4. Données issues du site internet tendensoresund.org (<http://tendensoresund.org/en>), référence valable également pour les trafics transdétroits de 2010.

total ce sont plus de 34,2 millions de travailleurs qui ont traversé l'Øresund en 2010 par voiture, bus, train ou ferry.

De plus, le lien fixe a entraîné la naissance d'une relation maritime nouvelle grâce à la fusion depuis 2001 des autorités portuaires de Copenhague et Malmö au sein de la *Copenhagen-Malmö port* (CMP), structure de gestion commune de l'ensemble des activités portuaires. La nouvelle interface portuaire connaît une augmentation des trafics grâce à un arrière-pays élargi. En 1999, le trafic total des deux autorités portuaires confondues était de 15 Mt, il est passé à 17 Mt en 2007. Le trafic de conteneurs est passé de 130 000 à 192 000 EVP, celui des vrac liquides de 1 à 7,2 Mt et celui des vrac secs de 1 à 3,7 Mt⁵ (Marcadon, 2004).

Les mouvements entre les deux rives du détroit offrent alors l'image d'une région transfrontalière dynamique et créent autour de Copenhague et Malmö un véritable système métropolitain transnational et intégré. Pour la première fois cette métropolisation a lieu en dehors du centre névralgique de l'UE, c'est-à-dire la banane bleue décrite par Roger Brunet (Matthiessen, 2000).

Ovar Löfgren (2008) montre cependant que malgré la concrétisation du lien entre les deux rives par le pont, une citoyenneté transnationale peine à émerger chez ceux qu'il appelle les *Regionauts*. Il décrit alors trois phases dans le processus de prise de conscience du phénomène transnational en cours :

- *The dreamscape*, le paysage onirique ou **phase utopique**. Elle correspond à toute la période avant la construction du lien fixe avec son lot de plans et rêves pour l'avenir ;
- *The steeplechase course*, la course d'obstacle ou **phase dépressive**. Après la construction du pont où les écueils, les frustrations, l'identité nationale prennent le dessus au sein de l'espace en construction ;
- *The tilting bridge*, le pont incliné ou **phase d'éclosion d'une territorialité**. Les asymétries régionales (représentées par le pont incliné) créent un gradient positif de populations, d'idées, d'investissements, etc.

Enfin, au niveau institutionnel, cette eurorégion s'appuie sur le comité de l'Øresund qui semble être une des structures de gouvernance transfrontalière la plus avancée de l'UE même si l'OCDE (2003) la qualifie de "*gouvernance sans gouvernement*". Elle associe pourtant tous les niveaux institutionnels, des communes jusqu'aux États, ainsi que le secrétariat technique Interreg. Cette collaboration est facilitée par les similitudes institutionnelles des deux pays et la forte tradition de coopération (hors UE) au sein du Conseil nordique. Néanmoins, l'OCDE avertit dans son rapport de 2003 sur le risque de fragmentation et de manque de cohérence des projets transfrontaliers si dans les années à venir, une institutionnalisation plus marquée ne prenait pas forme afin de cadrer au mieux les stratégies transfrontalières à long terme. Une participation plus active des *Regionauts* à la gouvernance régionale pourrait également renforcer le rôle du comité et permettre l'émergence d'une citoyenneté transnationale comme l'évoque Ovar Löfgren. Cette étape paraît nécessaire afin d'éviter la dilution du lien transfrontalier dans des projets plus larges en particulier ceux apportés par Interreg IVA Øresund-Kattegat-Skagerrak.

5. Copenhagen Malmö Port, Annual Report 2010 (annualreport2010.cmpport.com/archive/files/19816/CMPAnnualReport2010.pdf.aspx).

11.2.2 Les ingrédients d'une intégration réussie autour des détroits danois

L'Øresund apparaît bel et bien comme un exemple d'euro-région maritime intégrée sur les plans formels et fonctionnels. Le lien fixe est venu renforcer la fonction de zone de transit et il a facilité la structuration de relations de vis-à-vis. La région est devenue un bassin d'emploi et une zone de vie pour des milliers de personnes qui utilisent les asymétries régionales dans leur quotidien. Par exemple, des Scannais vont travailler à Copenhague profitant du marché de l'emploi de la capitale danoise ainsi que des salaires plus élevés, tandis que des Copenhagois s'installent dans le Sud de la Suède, où les prix de l'immobilier et le coût de la vie sont inférieurs.

Une logique multi-scalaire a permis d'arriver à ce résultat. Tout d'abord, la volonté de faire émerger une région transfrontalière intégrée autour du détroit de l'Øresund et de relier les deux rives par un lien fixe est portée, dès les années 1950, par le Conseil nordique. Ce même conseil permet à partir de juillet 1952 aux citoyens scandinaves de voyager sans passeport entre les pays membres du Conseil (Danemark, Suède, Islande, Norvège) et donc de "*circuler librement à travers l'Øresund*" (Cabouret, 1992). La création de *Øresundskomitén* en 1964 est venue renforcer au niveau régional la dynamique enclenchée par le Conseil.

Dans les années 1990, l'Union européenne récupère le projet et permet l'organisation dans sa forme actuelle de la région de l'Øresund grâce à deux politiques prioritaires dont bénéficiera la région : la politique régionale communautaire et la politique européenne des transports. En 1994, au sommet d'Essen, le lien fixe entre le Danemark et la Suède est considéré par le Conseil européen comme un des quatorze projets prioritaires du réseau transeuropéen des transports (RTE-T). Il bénéficie alors pour sa construction du soutien du budget de cette politique et devient en 2000 la première infrastructure du RTE-T à être achevée. Le projet de lien fixe par le détroit germano-danois de Fehmarn s'inscrit dans cette même logique. Ce nouveau maillon du réseau transeuropéen viendra de plus renforcer l'attractivité de la région de l'Øresund puisque Copenhague verra son accessibilité valorisée par cette future liaison.

Enfin, la région se structure autour d'initiatives locales fortes comme la gestion commune des entités portuaires, la gestion commune du marché de l'emploi par l'*Øresund Labour Market Council*, la naissance d'une université de l'Øresund en lien avec les entreprises locales, ou bien l'émergence de *clusters* dans de nombreux domaines comme le médical *high-tech* (pôle *Medicon Valley Alliance*), l'alimentaire (*Øresund Food Network*), la logistique (*Øresund Logistic*), les éco-technologies (*Øresund Environment Academy*), etc.

Le développement de l'ensemble de ces activités, qui obéissent à une logique d'ancrage territorial, permet d'affirmer qu'une polarité régionale se structure autour du détroit de l'Øresund. Mais la situation de cet espace terraqué à l'écart de l'axe maritime est-ouest rend difficile l'émergence d'une fonction de nodalité d'un point de vue portuaire, ce qui permet d'expliquer la relative faiblesse des trafics malgré la réunion des autorités portuaires de Malmö et Copenhague. En revanche, une activité qui nécessite des aménités métropolitaines comme la croisière, s'affirme sur le détroit. La proximité du port de Hambourg, un des grands ports européens de la *Northern range*, à la fois *hub* régional dans l'espace baltique et port d'*hinterland* vers le centre et l'Est de l'Europe, explique dans la même logique la faiblesse des trafics portuaires (Debrie *et al.*, 2005). La mer Baltique n'étant ainsi pas directement desservie par les services maritimes principaux, le détroit de l'Øresund est mis en dehors du jeu des

grands armateurs ou manutentionnaires du transport maritime. Une question reste alors en suspens : la réussite territoriale autour du détroit de l'Øresund aurait-elle été possible sans cette marginalisation par rapport aux réseaux mondialisés ? Si certains ports peuvent acquérir à la fois les fonctionnalités du nœud et du pôle, en ce qui concerne les territoires au sens large, l'articulation entre les différentes échelles, gage du succès d'une telle entreprise, semble encore plus difficile à établir.

L'exemple de la région de l'Øresund montre donc que la coupure maritime n'est pas un obstacle infranchissable. La volonté politique, clairement affichée, de construire un espace d'intérêts communs a été mise en pratique à toutes les échelles d'action. La territorialité nouvelle semble donc être porteuse de sens quelle que soit l'échelle considérée. Ces modalités de l'intégration, en se gardant de toute transposition mécanique, sont-elles retrouvées sur le détroit de Gibraltar ? La réflexion est portée en termes d'opportunités de développement à saisir, pour tenter d'articuler effets d'une situation stratégique partagée et dynamiques des territoires.

11.3 Les modalités de l'intégration régionale sur le détroit de Gibraltar

11.3.1 Les prémices de l'intégration régionale

11.3.1.1 Une intégration par les réseaux : demain, un tunnel sous le détroit de Gibraltar ?

L'augmentation du trafic de fret entre les deux rives de la Méditerranée, la croissance du flux de passagers ainsi que les perspectives de développement touristique laissent supposer que le courant d'échange nord-sud du détroit de Gibraltar s'intensifiera. Les ingénieurs du XIX^e siècle devaient déjà le présager puisque c'est en 1869 qu'apparaît le premier projet de liaison fixe, un tunnel ferroviaire sous le détroit de Gibraltar. Au début du XX^e siècle, les premières reconnaissances des fonds du détroit sont réalisées, l'éventualité d'un pont est également évoquée. La rencontre entre le Roi du Maroc Hassan II et le Roi d'Espagne Juan Carlos I à Fès en 1979 entérine le premier accord bilatéral sur la question du lien fixe. En 1980 sont institués un comité mixte maroco-espagnol, organe de direction du projet, et deux sociétés d'État, la SNED (Société Nationale d'Études du Détroit) à Rabat et la SECEG (Sociedad de Estudios para la Comunicación fija à través del Estrecho de Gibraltar) à Madrid, en charge de l'exécution des programmes d'études. Les études de faisabilité ont retenu la solution du tunnel ferroviaire creusé au niveau du seuil du détroit, véritable "*pont subtabulaire*" situé entre les côtes tarifaines et tangéroises (Ménanteau et Vanney, 2002). Le tunnel mesurerait 37,7 km avec une partie de 27,7 km sous-marine et la traversée se ferait en 30 minutes grâce à des convois à vitesse maximale de 120 km/h. Les études prévoient plus de 9 millions de passagers et près de 8 millions de tonnes de marchandises en 2025 susceptibles d'emprunter la liaison fixe (SNED et SECEG, 2007). La commission européenne a été sollicitée en octobre 2008 pour soutenir financièrement le projet, mais elle n'a pas donné suite. La non-inscription du lien fixe dans une politique européenne des réseaux de transport constitue un échec pour les porteurs du projet et éloigne les perspectives d'une concrétisation.

Néanmoins, ce projet mérite l'attention dans la mesure où il est considéré par certains comme le "*maillon manquant*" de l'interconnexion des réseaux en Méditerranée occidentale (Chatelus, 1999;

Joigneux, 1998). Il est alors envisagé, sur le long terme, afin de renforcer les chaînes de transport terrestre entre l'Espagne et le Maroc et les relations au niveau macro-régional qui se structurent de plus en plus autour des réseaux (grand axe ferroviaire de marchandises FERRMED, corridor autoroutier circum-méditerranéen, *etc.*). Cette infrastructure de liaison aurait alors vocation à faciliter et fluidifier les liaisons de transport international routier (TIR) entre le Maghreb et l'Europe ainsi que les flux de passagers. Dans ce contexte, le lien fixe euro-africain, prolongement des réseaux transeuropéens de transport, participerait à l'esprit de la conférence de Barcelone sur le partenariat euro-méditerranéen et se doterait alors de dimensions politiques, économiques et symboliques (*cf.* fig. IV.13).



Figure IV.13 – La liaison fixe Europe-Afrique, un "projet qui consolide l'intégration régionale". Source : SNED et SECEG, 2005.

Sur le plan local, dans l'expectative d'une liaison fixe, des efforts de modernisation des infrastructures existantes ont été entrepris puisqu'un tel équipement ne peut se concevoir sans qu'au préalable une desserte de qualité de part et d'autre du lien soit en place. Dans l'immédiat, ces projets de modernisations autoroutières et ferroviaires apportent aux plates-formes portuaires du détroit une meilleure connexion à l'arrière-pays dans un objectif de massification des trafics marchands, effet en mesure de jouer en faveur de la construction de la liaison.

Enfin, cette liaison viendrait compléter un arsenal de liens fixes euro-magrébins développés dans le domaine de l'énergie (le gazoduc Algérie-Maroc-Espagne, l'interconnexion électrique Maroc-Espagne et le gazoduc Medgaz entre Almería et Beni Saf en Algérie). Ces projets ont bénéficié de fonds relatifs

aux réseaux transeuropéens de l'énergie ainsi que des investissements importants du secteur de l'énergie espagnole (Red Eléctica, Repsol, Cepsa) (Triper, 2006).

11.3.1.2 Une intégration par l'environnement : le premier projet de réserve de Biosphère intercontinentale

Le 25 octobre 2006, l'UNESCO a approuvé le premier projet de Réserve de Biosphère Intercontinentale, proposé par les comités MaB (*Man and Biosphere*) de la région Andalousie et du royaume du Maroc. Le territoire proposé, d'une superficie d'un million d'hectares, est déterminé sur la base du large espace de communication entre le continent européen et le continent africain, constitué par le Sud de l'Andalousie et le Nord du Maroc, englobant donc le détroit de Gibraltar et les nombreux parcs naturels, réserves naturelles, *monumentos naturales* et sites d'intérêts biologiques et écologiques (SIBE) des deux rives (*cf.* fig. IV.14). La richesse écologique de cet écotone est ainsi reconnue internationalement.

Ce projet d'intégration des territoires riverains du détroit dans un réseau international d'espaces protégés a été soutenu à l'échelle européenne par l'initiative Interreg III-A (2000-2006) Andalousie-Maroc. Au sein de ce programme, la création d'une réserve de biosphère intercontinentale figure comme un projet qui peut contribuer à la conservation des ressources naturelles (cinquième domaine prioritaire du programme) en soutenant le développement du réseau SIBE dans le Nord du Maroc et la consolidation du Réseau d'Espaces Naturels Protégés d'Andalousie (RENPA). Au-delà de ces enjeux de patrimonialisation, le projet est un moyen de mobiliser les acteurs locaux autour d'une zone de tensions multiples afin d'en faire à terme un espace de conciliation et de coopération mutuelle. Le *continuum* biogéographique et socio-historique entre les deux rives est censé légitimer cette construction conjointe dans une perspective de régionalisation des problématiques à traiter (Mokadem, 2006; del Rosario Pintos, 2006). La question de l'usage respectueux de l'environnement du détroit devient alors un moyen de mobiliser les acteurs autour d'enjeux plus larges inhérents à la région et doit se concevoir au bénéfice des populations locales. S'agit-il là des premiers pas vers une intégration régionale des territoires frontaliers du détroit de Gibraltar ?

La réalité des territoires concernés et les changements radicaux en cours permettent cependant de prédire un chemin semé d'embûches. Le peu de prise en compte des enjeux de protection des domaines maritimes et littoraux, même si le projet insiste sur l'écosystème exceptionnel du détroit, permet d'observer un premier niveau de conflit entre le littoral et le reste du territoire. Une politique de sanctuarisation de l'arrière-pays est clairement affichée pendant que le littoral est en quelque sorte abandonné à un usage intensif. "En effet, seule une économie puissante, intégrée et autocentrée, sur les littoraux et les plaines agricoles, permettrait à la charpente montagneuse et aux campagnes profondes de protéger une vie rurale équilibrée et de reconstituer un couvert forestier riche et diversifié" (del Rosario Pintos, 2006). David Goeury (2009) suggère que cette caractéristique d'un projet tourné vers les zones rurales et fortement porté par la communauté autonome d'Andalousie, représente, pour cette dernière, une manière de diffuser son modèle de développement. Le littoral "trop stratégique économiquement pour être mis en défens" devient alors la zone de tous les investissements. Son artificialisation sans limite s'oppose à la sanctuarisation d'un arrière-pays déserté. La prise d'intérêts de nombreuses entreprises espagnoles dans les projets en cours au Nord du Maroc est peut être un moyen de reproduire des schémas mis en place en Andalousie mais qui y sont aujourd'hui de

moins en moins tolérés. Le Maroc devient alors un nouveau champ d'expansion pour les entreprises espagnoles des secteurs du bâtiment, de l'agroalimentaire, du textile, de l'énergie, *etc.* Le centre régional d'investissement de la région Tanger-Tétouan précise que les investissements espagnols ont augmenté de 76% en 2010 (contre 50 % pour les investissements français par exemple) et qu'ainsi 500 entreprises ibériques sont actuellement installées au Maroc.

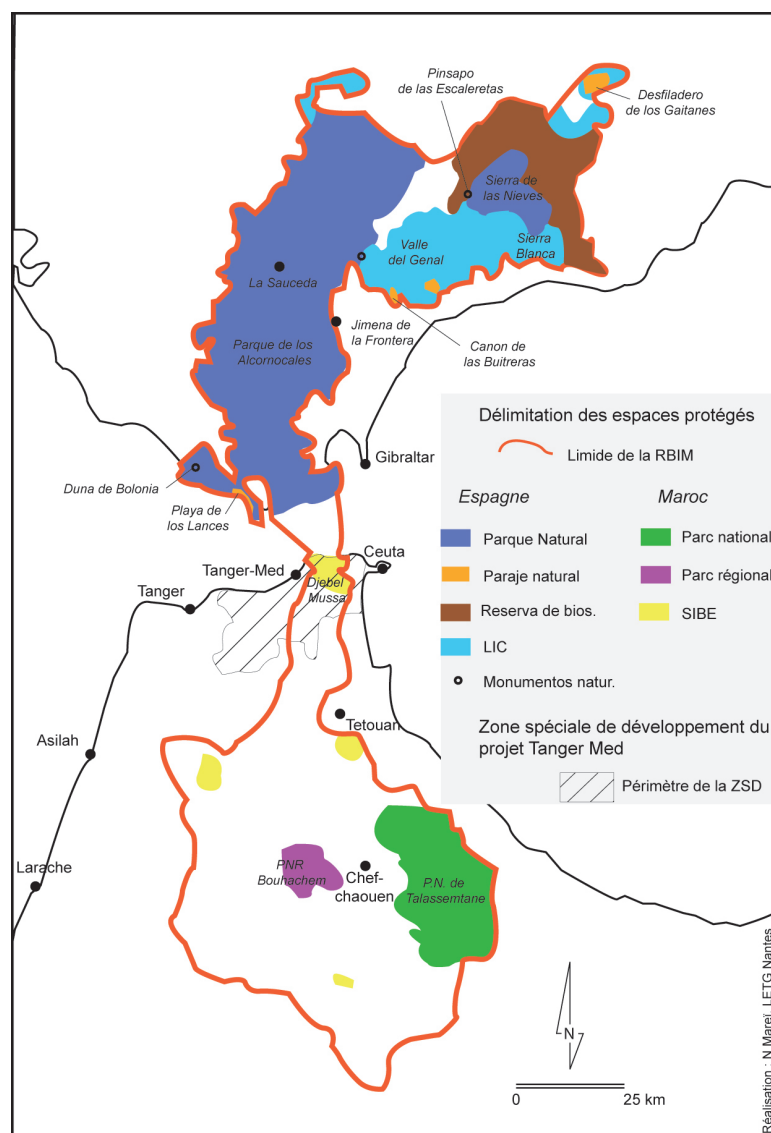


Figure IV.14 – Réserve de biosphère intercontinentale et espaces protégés des deux rives.

Évidemment, une considération meilleure et mutuelle de la valeur écologique de la région constitue une urgence et la création de ce "vide relatif" que forme une réserve se justifie. D'ailleurs, la mise en place d'un mode de gouvernance à l'échelle de la réserve est indispensable afin que le projet prenne une tournure concrète, en particulier, pour les populations des campagnes du Rif occidental. Mais l'objectif ne doit pas être de créer un simple sanctuaire de nature qui viendrait se superposer, comme une enclave supplémentaire, à un territoire déjà fragmenté. Il semble qu'il soit difficile d'intégrer par du vide. Concrètement, est-il possible de mobiliser les acteurs du territoire, comme souhaité dans le projet, par la gestion commune d'un espace de non-activité ?

Les programmes de développement durable engagés dans le cadre de la réserve (sensibilisation au tourisme rural, valorisation des productions locales, *etc.*) doivent être considérés comme une opportunité sérieuse de maintien des populations et non pas comme de simples "*structures d'encadrement de la pauvreté*" (Goeury, 2009). Sinon, l'appel d'air du projet Tanger-Med risque de vider les campagnes tangéroises de leurs forces vives sans pour autant résorber la question du sous-développement régional. Au contraire, si la pression migratoire vers les villes littorales devient insoutenable, les échappatoires locaux que sont la contrebande, le trafic de drogue, l'émigration clandestine ne pourraient s'en trouver que renforcés.

11.3.1.3 Le détroit de Gibraltar, une zone laboratoire de l'Union pour la Méditerranée ?

Si les coopérations politiques au sein de la région méditerranéenne existent de longue date, les approches régionales globales sont restées limitées jusqu'aux intentions des années 1990 d'établir un partenariat durable. Le 28 novembre 1995 à Barcelone, l'UE et douze partenaires méditerranéens⁶ lancent alors les bases d'un partenariat euro-méditerranéen fondé sur le progrès économique, le dialogue, la coopération. En même temps qu'elle envisage son élargissement à l'Est, l'Europe redéfinit sa position à l'égard de sa frontière sud sur laquelle un partenariat renforcé s'impose. En effet, le décrochage économique trop important des voisins du Sud, associé à une marginalisation sociale d'une partie de la population, est périlleux pour l'Europe puisqu'il favoriserait la rupture de liens relativement fragiles. La possibilité d'établir une union entre les deux rives apparaît alors comme le moyen de consolider les relations de voisinage. Elle reposerait sur les échanges de toutes natures entre zones de proximité susceptibles de devenir un marché commun de plus de 700 millions d'habitants (Telle, 2009; Morin, 2005).

Malheureusement, ce partenariat devenu Union pour la Méditerranée en 2007 n'est demeuré qu'un échelon supplémentaire à la politique européenne de voisinage (PEV). La logique globale, portée par un premier volet politique et sécuritaire, un deuxième économique et financier et un dernier culturel, social et humain, ne s'est pas concrétisée par des projets à la hauteur des ambitions. Pire encore, elle s'est déliée face au blocage du processus de paix israélo-arabe et à l'effet de surprise des révolutions arabes.

Pourtant, l'Europe a bien là une carte à jouer afin de consolider son rôle en Afrique du Nord et au Moyen-Orient, en endossant un rôle de "*puissance structurelle*" à la place des États-Unis dont l'ingérence est de plus en plus rejetée par les peuples arabes (Camau, 2009; Gharbi, 2006). L'idée n'est pas de remplacer un pouvoir par un autre mais de substituer une puissance hégémonique par une puissance motrice pour l'ensemble du bassin.

Ce projet demeurera-t-il un vœu pieux ? Il est à espérer que non. Les États-Unis et le Japon dirigent plus de 20 % de leurs investissements directs étrangers (IDE) vers "leur Sud" respectif alors que l'Europe ne réalise que 2,3 % de ses IDE au Sud de la Méditerranée. Cette situation fait dire à Serge Telle (2009) que le taux d'investissement du Nord vers le Sud est anormalement bas dans la région. Les efforts à réaliser dans le sens d'une régionalisation des investissements sont alors incontestables. Ils sont à considérer comme un pari sur l'avenir, un avenir structuré par des filières de productions

6. Algérie, Tunisie, Maroc, Égypte, Jordanie, Syrie, Liban, Israël, Autorité Palestinienne, Malte, Chypre, Turquie.

régionales, animé par les réseaux maritimes méditerranéens et consolidé par une union économique nord-sud.

En attendant la concrétisation de ce "rêve méditerranéen", le projet dans sa mouture actuelle, élargi à l'ensemble de l'UE et aux pays du Golfe arabe, est en panne. Non seulement les dimensions spatiales ne semblent pas appropriées, mais en outre, l'instabilité politique et sociale de la rive sud ne joue pas en faveur d'une avancée du projet. Pourtant, la relation bilatérale entre les deux rives évolue dans le cadre de la PEV. Cette politique, lancée en mai 2004, offre dans la continuité des accords de Barcelone, des perspectives d'intégration dans le marché intérieur européen. Le Maroc, voisin le plus avancé dans son rapport à l'UE, a su en bénéficier.

L'Europe est de loin le principal partenaire commercial du Maroc. En 2011, elle absorbe 57,6% des exportations marocaines et fournit 59% des importations⁷. En partie grâce à ce contexte commercial, le Maroc est alors le premier pays de la rive sud à obtenir le "statut avancé". L'objectif de ce rapprochement est une intégration progressive du pays dans les politiques de l'UE et un élargissement des accords de libre échange, même si, le royaume alaouite n'a pas vocation à une intégration totale. Michel Camau (2009) décrit une situation d'"*européanisation sans adhésion*". Cette relation privilégiée de voisinage passe par une relation bilatérale approfondie avec l'Espagne et laisse penser que le détroit de Gibraltar, zone de contact maximal entre les deux rives, aurait vocation à devenir une zone laboratoire pour cette union. D'ailleurs entre 1956 et 2004, l'Espagne et le Maroc ont signé 104 accords dont plus d'un tiers concernent le détroit de Gibraltar, les modalités de circulation des personnes et la coopération entre les autorités de frontières (Remacha Tejada, 2006). Cependant, un approfondissement de cette relation impliquerait un changement d'échelle de la PEV, politique portée par les États, afin d'offrir l'opportunité de faire émerger des projets micro-régionaux et donc portés plus localement. Cette possibilité existe au sein d'Interreg, dont le volet B permet de financer des projets frontaliers sur les frontières externes de l'UE. Mais, d'une part, elle n'est pas suffisamment exploitée et, d'autre part, les différences institutionnelles entre les pays de l'UE et ceux hors UE empêchent sans doute l'émergence de projets concrets.

La consolidation des liens euro-chérifiens est donc une étape préalable à une coopération plus étroite de type intégration frontalière entre le Tangérois et l'Andalousie. Ces régions auraient incontestablement un rôle à jouer dans une politique de voisinage active, ne serait-ce que dans la réception et la gestion des flux au sein d'un marché de vaste dimension à cheval sur les deux pays. Cette intégration économique serait bénéfique à une massification des trafics et à une extension des arrière-pays des ports de Tanger-Med et d'Algeciras. Le succès d'une telle opération servirait d'exemple à suivre pour l'ensemble du bassin méditerranéen.

11.3.2 Les obstacles à l'intégration

11.3.2.1 Une inégalité de temporalité dans l'action territoriale

Il est possible de comparer le projet Tanger-Med, lancé en 2002, au *plan de desarrollo del estrecho* de 1965 mené par le général Franco. Ces initiatives d'État, décalées de 40 ans, ont conduit à un aménagement spécifique des zones littorales du détroit, en privilégiant les fonctions portuaires et

7. Données issues du site internet du Ministère de l'économie et des finances français (http://www.tresor.economie.gouv.fr/5179_le-commerce-exterieur-marocain-en-2011).

les industries capables d'alimenter ces dernières. Elles sont représentatives d'une politique sectorielle d'aménagement et de développement régional, issue de la tradition des grands chantiers étatiques dont l'objectif est de redistribuer les moyens et de corriger les déséquilibres régionaux. Si Algeciras et Tanger-Med sont des modèles différents de pôles de croissance (la ZIP d'un côté, la zone atelier de l'autre), la réalisation décalée de ces projets aux objectifs similaires (créer du développement par l'infrastructure nouvelle) est révélatrice d'une inégalité de temporalité aussi bien dans l'action territoriale que dans le développement.

11.3.2.2 L'Espagne, de la décentralisation au fédéralisme revisité

Après la période "*centralisatrice et autarcique*" du système franquiste, l'Espagne s'est engagée très rapidement sur la voie de la décentralisation (Colin, 1988). La constitution de 1978 crée une régionalisation adaptée à la diversité politique et culturelle du territoire espagnol. Une autonomie régionale à plusieurs vitesses est créée, elle permet de maintenir une cohésion nationale tout en offrant un système adaptable aux revendications locales. Le pays ressemble à une fédération sans toutefois l'inscrire institutionnellement et offre un des systèmes les plus décentralisés d'Europe. Des Communautés autonomes (CA) de "plein exercice" disposant de prérogatives gouvernementales fortes côtoient de simples collectivités régionales décentralisées. Les dix-sept CA espagnoles possèdent alors des compétences très variables et inégales. La Catalogne, le Pays-Basque, la Galice et l'Andalousie appartiennent à la première catégorie de CA. Les trois premières sont fortes d'une identité culturelle et économique justifiant cette autonomie renforcée et débouchant même parfois sur des volontés indépendantistes alors que la "*conscience autonome*" croissante de l'Andalousie s'alimente "*d'une volonté populaire de développement, contre-coup d'une crise économique et sociale aiguë*" (Colin, 1988).

L'Andalousie politique est donc un espace d'expression et d'action reconnu de l'Espagne des CA. Le gouvernement autonome est même décidé à renforcer ce caractère depuis la *ley organica* 2/2007, approuvée par référendum, qui définit le nouveau statut de l'autonomie pour l'Andalousie et qui octroie à la *Junta de Andalucía* la compétence exclusive en matière d'aménagement du territoire. La gestion des zones côtières, des espaces naturels protégés, de l'urbanisation, des infrastructures de transport, *etc.* relèvent donc désormais de la compétence exclusive d'une CA souvent entrée en conflit avec l'administration centrale sur ces questions (Barragán Muñoz, 2004).

Cette indépendance renforcée vis-à-vis de l'État centrale conduit à l'établissement de liens plus marqués avec les régions frontalières voisines, le champ de la coopération pouvant offrir des opportunités nouvelles de développement et de financement de la politique régionale. Par exemple, le domaine de la protection de la nature, devenu champ d'action d'une politique transrégionale et transnationale, offre à l'Andalousie une place importante dans l'Europe des régions ainsi que dans le régionalisme euro-méditerranéen en cours d'élaboration. L'Espagne, pays qui dispose d'une politique de régionalisation moderne, avec des régions en mesure d'instituer seules des processus d'intégration transnationale, est ainsi le voisin d'un État marocain peinant à partager le pouvoir avec les échelons inférieurs malgré une politique de régionalisation entamée dans les années 1990.

11.3.2.3 Le Maroc, de la déconcentration à la décentralisation

Le Maroc a entamé, depuis 2000, un grand débat national sur l'aménagement du territoire. Cette démarche, donnant pour la première fois la possibilité aux collectivités et aux populations locales de s'exprimer, a abouti fin 2003 à la conceptualisation du premier schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT) dans lequel le projet d'une extension du port de Tanger est mentionné, mais pas sous sa forme actuelle. Des schémas régionaux d'aménagement du territoire (SRAT) sont censés découler de ce SNAT, mais ils ne dépassent pas le stade préliminaire de l'étude pour le moment. Naturellement, le niveau de déconcentration et de décentralisation politique en faveur des régions est un élément du succès des actions engagées.

Dans la réalité, la lenteur des processus engagés corrélée à une décentralisation de la décision publique qui peine à s'affirmer font que les effets de ce mouvement de concertation sont peu visibles sur l'organisation spatiale et politique du pays. La sectorisation de la prise de décision en ce qui concerne l'aménagement du territoire reste encore forte. Les grands ministères comme l'intérieur, l'équipement, ou encore l'habitat demeurent les pilotes des politiques territoriales malgré la naissance d'un ministère de l'aménagement du territoire, de l'eau et de l'environnement en 1997, remanié depuis 2007 en ministère de l'habitat, de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et du développement rural. L'État renforce même sa présence au niveau local par des agences publiques comme TMSA, des fonds de financements tel les fonds Hassan II pour l'investissement ou Mohammed VI pour la solidarité, des organismes sous tutelle des ministères comme les agences de développement des régions périphériques ou les centres régionaux d'investissement. Ces structures déconcentrées de l'État lui permettent de conserver une mainmise sur les projets et les politiques locales (Planel, 2009). Ces structures, au sein desquelles siège systématiquement un représentant de l'État (gouverneur de la province ou ministre), véhiculent localement le pouvoir et les décisions centrales (Guyétant-Fauvel, 2009). L'aménagement du territoire reste ainsi une stratégie d'État.

L'élaboration par à-coups et par décisions "d'en haut" du projet Tanger-Med est révélatrice de cette situation ambiguë de l'État marocain à l'égard du processus de décentralisation. Les réorientations du projet, conçu à la base comme une simple plate-forme d'éclatement des conteneurs qui viendrait compléter l'arsenal méditerranéen en la matière, ont été opérées à la suite d'un ensemble de considérations politico-économiques dont notamment la décision de Renault d'implanter une usine au Maroc. De même, le plan autoroutier attendant à Tanger-Med, le projet de ligne TGV Tanger-Casablanca, les villes nouvelles, le plan Azur et tout un ensemble d'autres mégaprojets, ne sont prévus dans aucun document référentiel d'aménagement du territoire et ont été conçus en dehors de toutes concertations avec les acteurs des territoires concernés (Lahrech et Grotti, 2009). L'intérêt national semble alors primer sur les orientations régionales, ce qui peut expliquer la difficile élaboration de ces dernières et que certains de ces mégaprojets rencontrent une opposition de la société civile.

Le projet Tanger-Med renouvelé doit alors obéir à des objectifs à la fois de compétitivité internationale et de rééquilibrage du territoire national. Il se dote en 2005 d'un schéma directeur d'aménagement (SDAU) du détroit qui définit les orientations d'aménagement (nouvelles infrastructures de transport, villes nouvelles, zones d'activités, *etc.*) de la zone d'influence du nouveau port. Cette nouvelle entité territoriale est présentée comme une articulation entre un projet portuaire aux intérêts extra-territoriaux et les besoins des populations locales. Ensuite, ce schéma prend très vite la forme d'une zone de développement spéciale afin de répondre à des objectifs directs de compétitivité

économique à l'échelle internationale. L'aire d'aménagement concernée par ces schémas d'encadrement du projet couvre la zone de compétence de l'agence spéciale Tanger-Med qui s'étend sur quatre communes rurales (Ksar Sghir, Ksar Majaz, Taghmart et Melloussa) et la commune urbaine de Fnidek soit les 550 km² du projet.

TMSA, l'agence publique du projet Tanger-Med, présente alors un profil particulier dans la mesure où elle possède l'autorité sur le port et les zones franches ainsi que des compétences en matière d'aménagement local par la gestion de la zone spéciale de développement. Elle est financée directement par des fonds publics et elle est dotée d'un comité de surveillance, composé de ministres et dirigé par un conseiller du Roi. De cette manière, *"ces décisions ont valeur de décret gouvernemental"* (Planel, 2009). La gouvernance du port semble ainsi assez éloignée du tissu économique et politique local malgré un discours bien construit sur les enjeux locaux de la part de l'agence publique et une filialisation récente de son activité.

Les réorientations du projet, son chapeautage par une agence d'État, ses modes de financement sont révélateurs des difficultés de l'État à rompre avec sa tradition centralisatrice. Dans le Maroc moderne émerge même un État qui *"réinvente les moyens de sa puissance"* (Planel, 2009). Le passage d'une politique de déconcentration des moyens de l'État à un véritable processus de décentralisation, semblable au mouvement français des années 1990 (loi Pasqua et loi Voynet), n'est donc pas encore d'actualité au Maroc.

Les articles de Kristen Koop *et al.* (2010) et d'Antoine Landel (2011) sur l'exportation du concept de développement territorial au Maghreb viennent confirmer ces constatations. Ils présentent le manque d'autonomie territoriale des pays étudiés (Maroc, Algérie, Tunisie) comme un obstacle à l'émergence d'une véritable dynamique ascendante. Les auteurs constatent que la déconcentration des services de l'État est effective mais la décentralisation qui consiste en un transfert de compétences et de moyens reste embryonnaire. Les collectivités locales sont toujours subordonnées à l'administration centrale dans la prise de décision et leurs dotations financières, du ressort du ministère de l'intérieur au Maroc, demeurent largement insuffisantes. Par exemple, au Maroc, l'État ne leur octroie que 14% de l'impôt et elles ont peu de moyens de prélever leur propre revenu fiscal (Lahrech et Grotti, 2009). Ces pays sont, aujourd'hui, dans la situation de la France des années 1970 où la loi du 5 juillet 1972 créait un espace nouveau d'expression de l'action territoriale, la région, mais qui demeura sous tutelle du préfet jusqu'à la loi Defferre de 1982.

Les conditions de l'émergence d'un "Maroc des régions" sont alors loin d'être réunies. Il devient alors difficile d'imaginer une évolution vers l'intégration des deux rives du détroit compte tenu de ce décalage dans l'organisation de l'action territoriale. D'ailleurs, le projet le plus emblématique de la coopération transdétroit, la réserve de biosphère, est porté d'un côté par l'Andalousie, région autonome avec une identité forte et qui souhaite ce pas vers l'autre rive afin de renforcer son autonomie, et de l'autre, par le royaume du Maroc et donc des intérêts nationaux. De plus, le Maroc est à la recherche de sa propre intégrité territoriale avec l'ensemble des projets d'aménagement lancés dans ses régions périphériques et qui consistent en de véritables placements financiers nationaux. Il a donc peu à gagner d'une autonomie accrue de la région Tanger-Tétouan et au basculement des intérêts régionaux vers l'autre rive du détroit.

Néanmoins, l'intégration territoriale comme solution aux maux des riverains du détroit ne pourra exister sans que le Maroc *"impose une réelle politique de régionalisation en octroyant à la région*

[Tanger-Tétouan] une responsabilité financière accrue" (Cherkaoui, 2006), car la coopération imaginée est bien interrégionale entre des acteurs et des territoires partageant les mêmes attaches pour l'espace en question. D'ailleurs, sans aller jusqu'à l'intégration inter-rives, la meilleure prise en compte des intérêts locaux dans le Nord du Maroc passe aussi par cette étape afin que la région ne soit pas un simple réceptacle de projets et schémas d'aménagement en tous genres, décidés au loin.

11.3.2.4 Une logique de développement doublonnée et concurrentielle

L'État marocain est ainsi le chef d'orchestre de l'action territoriale, en particulier, dans ses périphéries, longtemps marginalisées par des conflits contre le pouvoir et sanctionnées par des années de négligence. Par un réinvestissement marqué dans ces zones, en particulier le Nord du pays, l'État est à la recherche d'une nouvelle légitimité. Il réintègre alors ces espaces à coups de grands projets structuraux (plan Azur pour le tourisme, plan Emergence pour l'industrie, projet Tanger-Med, etc.). Dans les provinces du Nord, il en découle une logique de développement doublonnée et concurrentielle par rapport à l'Andalousie voisine. Tanger-Med est évidemment le concurrent direct d'Algeciras pour devenir l'escale incontournable du détroit, les projets touristiques sont pensés en concurrence avec le tourisme de *sol y playa* andalou, l'agriculture rifaine s'intensifie et tend à concurrencer sur les marchés européens les productions andalouses.

Les fenêtres qui s'ouvrent sur la mondialisation conduisent alors vers un chemin parallèle à celui de l'économie andalouse. Or, malgré quelques succès, la fragilité de cette économie n'est un secret pour personne. Le taux de chômage ne cesse d'atteindre des chiffres records. L'agriculture intensive est décriée et de plus en plus concurrencée. Le marasme du secteur immobilier sonne le glas d'une politique de développement économique peu diversifiée et très dépendante du tourisme et de la construction.

Enfin, il est intéressant de se rappeler qu'à une autre échelle, la ZIP d'Algeciras a été construite dans cette même logique de doublon et de concurrence vis-à-vis de l'activité économique de l'enclave gibraltarienne que le général Franco a essayé de briser par tous les moyens. Ces considérations amènent alors à un dernier obstacle qui s'oppose à l'émergence d'un projet de territoire autour du détroit, les tensions politiques entre les riverains.

11.3.2.5 Des frontières toujours conflictuelles

Sans solution politique pour Ceuta et Gibraltar, le *statu quo* en vigueur risque de s'éterniser. Or, il s'agit d'une situation relativement sournoise et crispée qui peut prendre, encore aujourd'hui l'allure de crises diplomatiques. La crise autour de l'îlot du Persil (2002) a mobilisé l'armée et a nécessité une médiation extérieure. La visite du roi Juan Carlos à Ceuta (2007) ou celle d'un membre de la famille royale britannique à Gibraltar (2012) provoquent des manifestations et les fracas de la presse. Certains responsables espagnols accusent le Maroc de vouloir casser l'économie de Ceuta avec le projet Tanger-Med. Enfin dans le projet de biosphère intercontinentale qui a pourtant l'ambition d'une gestion à l'échelle des écosystèmes, ces deux enclaves ne sont pas considérées. Les tensions entre les deux rives sont donc réelles, cristallisées par le *statu quo* des enclaves et peuvent être ravivées à la moindre étincelle.

Pourtant, une cogestion de Ceuta avec le Maroc et de Gibraltar avec l'Espagne est envisageable en raison de l'évolution socioculturelle des enclaves. À Ceuta et Melilla la proportion des résidents

marocains a considérablement augmenté alors que la population espagnole est en baisse par manque d'opportunité économique. À Gibraltar, la population est également très brassée depuis l'éparpillement de la Seconde Guerre mondiale et, plus récemment, grâce à un nombre important de mariages mixtes, souvent blancs, permis grâce à une législation laxiste. Dans ces vieilles enclaves les brassages ethniques sont alors pluriséculaires. Yves Zurlo parle, concernant Ceuta et Melilla, de laboratoire de *convivencia* signifiant vie en commun en espagnol.

Mais au lieu de cela, les enclaves semblent évoluer plutôt vers une autonomie sans les moyens réels de cette dernière. Cette situation est à même d'exacerber les trafics en tous genres sur des territoires sans véritables perspectives économiques autre que celles amenées par la mer. Le tourisme et les activités de service aux navires s'y développent mais le premier secteur reste saisonnier pendant que le second est soumis à la rude concurrence de l'ensemble des ports du détroit.

Enfin, la rétrocession des enclaves est une autre solution qui permettrait de sortir du *statu quo* et qui mettrait fin à la contrebande générée par l'enclavement. Mais encore faudrait-il que les populations concernées l'acceptent.

Conclusion : Du local au mondial, une territorialité à construire

Al-Gharb et *Al-Andalus* ont été du VIII^e au XIII^e siècle les têtes de pont européennes du royaume des Maures et formaient ainsi une grande région sous domination arabo-musulmane qui marque encore aujourd'hui la culture du Nord du Maroc, de l'Andalousie et de l'Algarve. Longtemps ignoré, ce *continuum* culturel est désormais valorisé par les Andalous en quête de légitimité dans la gestion de leurs espaces frontaliers et d'autonomie politique et économique vis-à-vis de leur arrière-pays. Si le dessein d'une intégration régionale autour du détroit de Gibraltar se réalisait, l'Andalousie pourrait alors se trouver au centre d'une grande région internationale qui irait de l'Algarve jusqu'au Nord du Maroc. En effet, la frontière sud-ouest de l'Andalousie, matérialisée par la coupure d'eau du bas Guadiana, "*hier verrou frontalier entre deux culs-de-sac, aujourd'hui porte de circulations entre les deux régions*", est dynamisée par un processus d'intégration régionale (Baron-Yellès, 2005; Baron-Yellès *et al.*, 2003). Les deux rives du Guadiana ont longtemps évolué dos à dos. Ici aussi, le mythe du développement par l'infrastructure a bouleversé les territoires et n'a pas créé le développement escompté, de même les modèles andalous de l'agriculture intensive et de l'urbanisation à des fins touristiques y ont débordé et se sont concurrencés. Aujourd'hui, cette frontière occidentale de l'Andalousie est en pleine réorganisation territoriale : le *continuum* biogéographique est utilisé afin de récolter des fonds européens et internationaux pour la protection et la gestion commune de la nature ; une réserve de biosphère transfrontalière est à l'étude, un pont international sur le bas Guadiana permet de relier par un axe autoroutier Cadix, Séville, Huelva et Faro ; et des projets économiques transfrontaliers commencent à se concrétiser. Malgré les difficultés liées "*au décalage entre les différents régimes de protections*" et "*aux différences de configurations politiques*", l'intégration régionale est en marche (Baron-Yellès, 2005).

Une dynamique similaire sur l'autre frontière terraquée est-elle envisageable ? En théorie, l'interface n'y a pas une épaisseur infranchissable mais en pratique des obstacles à l'intégration demeurent. Ils émergent de la trop grande désarticulation entre les enjeux locaux et un système mondial qui s'impose. Les projets en cours, affranchis des enjeux sociaux et environnementaux locaux,

sont conduits par des intérêts extra-territoriaux : l'État lance un projet ou un plan puis les entreprises étrangères amènent leurs "investissements directs". Alors, si selon certains organismes internationaux le succès de cette démarche amène à un rattrapage économique synonyme de développement, aujourd'hui, les expériences sont nombreuses pour affirmer que le développement territorial est un processus multiforme et que les actions endogènes sont nécessaires.

L'exemple de la coopération transfrontalière sur le détroit de Malacca est éloquent à cet égard (Fau, 2003). Au Sud du détroit, la cité-État de Singapour a déployé ses investissements et son modèle de développement sur les territoires limitrophes de l'État malais de Johore et l'île indonésienne de Batam. Les différentiels économiques sont exploités pour générer des flux d'investissement et créer un espace intégré à la mondialisation des échanges. Les résultats en termes d'investissements et de création d'emplois ne se font pas attendre. Cependant, le revers de la médaille est rude pour des États qui doivent désormais faire face à de graves crises environnementales et sociales engendrées par le développement capitaliste d'enclaves créées au profit de l'économie singapourienne. Au Nord du détroit, la réalité est toute autre. Les riverains profitent peu de la manne du trafic maritime international, la coopération enclenchée a alors privilégié la gestion commune des ressources et l'investissement commun dans des infrastructures régionales. Une véritable intégration régionale semble alors enclenchée. Cet exemple asiatique révèle, à nouveau, l'antagonisme nœud/pôle, en ce qui concerne le développement des territoires.

Ces exemples illustrent ainsi la complexité des processus de développement et la relation ambiguë des territoires à la mondialisation de l'économie, parfois alliée du développement, d'autres fois son pire cauchemar. Pour achever cette réflexion sur le détroit de Gibraltar et le développement des territoires et face à l'incertitude dans laquelle se place la région à moyen terme, une approche par des scénarios d'évolution est proposée dans le chapitre suivant.

Chapitre 12

LES TRAJECTOIRES TERRITORIALES DU DÉTROIT DE GIBRALTAR

Selon Edgar Morin (1990), *"l'incertitude est une incitation à la rationalité"* car ce n'est qu'en rassemblant le maximum de certitudes qu'il est possible d'affronter l'incertain et donc d'établir une *"science avec conscience"*. Dans cette optique, réfléchir aux trajectoires territoriales d'un espace consiste à penser à son organisation future (l'incertain) à partir de certitudes (les actions passées et présentes). Cette manière d'appréhender un objet d'étude se généralise dans les sciences humaines comme les sciences naturelles face aux crises économiques, sociales et environnementales que subit avec de plus en plus de forces la planète et qui la mettent dans une situation de vulnérabilité. Ces approches appelées prospectives sont intéressantes en géographie puisque par définition la discipline étudie les interactions nature-société et leurs évolutions. Faire de la prospective territoriale permet alors de redonner toute sa dimension temporelle à *"une géographie qui souhaiterait non pas "prévoir l'avenir", mais travailler de façon nomothétique sur un "présent en mouvement" incluant un futur proche, scientifiquement prospectif"* (Elissalde, 2000).

L'exercice de la prospective peut s'avérer très conceptuel quand il s'effectue (comme c'est le cas ici) en dehors de toute validation de terrain sur la faisabilité des scénarios imaginés. Néanmoins, dans le déroulement de cette thèse, il s'impose à l'analyse d'un territoire sur lequel le croisement des échelles mondiales et locales associé à une situation d'interface nord-sud créent un espace particulièrement complexe et sensible. Après avoir précisé la notion de prospective en géographie, l'intérêt de ces dernières pages est porté sur les futurs possibles du détroit de Gibraltar.

12.1 De la prospective à la trajectoire territoriale

Dans le domaine de l'aménagement de l'espace, l'établissement de plans et de stratégies inscrits dans le long terme est un exercice courant. Ces pratiques d'anticipation de l'évolution d'un territoire sont généralement considérées comme de la prospective puisque leur objectif est d'offrir une vision de l'avenir afin *"d'éclairer l'action présente"* (Hatem *et al.*, 1993). Porter une attention particulière à

la dimension spatiale dans le travail prospectif fait basculer l'étude dans le champ de la prospective territoriale. Cette dernière est définie dans le *Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés* (Lévy et Lussault, 2003), comme "*une méthode d'exploration du futur qui vise à anticiper, à des horizons plus ou moins éloignés, les évolutions désirables ou nom d'un espace à définition politique*".

L'approche prospective en géographie est essentiellement méthodologique et relativement récente. Elle peut prendre différentes appellations (prospective territoriale, spatiale ou géoprospective) correspondant à des courants et à des temps différents de la recherche, bien que les différences restent minces et mal définies. Le thème, l'échelle, l'horizon temporel, les procédés utilisés peuvent apporter des nuances dans la manière d'aborder ce champ méthodologique. Toutefois, l'objectif de la prospective en géographie consiste essentiellement à **réfléchir à la construction de territoires durables en systématisant les interactions environnement-espace-société afin d'anticiper les impacts et les risques**.

L'approche prospective peut être quantitative, à l'instar de la géoprospective, approche spatialisée sur la base de modélisation numérique et de simulation spatiale dont l'objectif est la création d'outils numériques d'aide à la décision (Gourmelon *et al.*, 2011; Voiron-Canicio, 2005). Elle peut également être qualitative et dans ce cas l'analyse est plus globale et centrée sur les potentialités, les contraintes, les enjeux des territoires afin de révéler leur complexité. Cette deuxième approche s'inscrit dans le courant classique de la prospective qualitative développée en France par Gaston Berger (1957) et Bertrand de Jouvenel (1964).

La méthode des scénarios reste le moyen le plus usuel dans les différents champs de la prospective afin de traduire les évolutions territoriales qu'elles soient souhaitables ou insoutenables (Godet, 1993). Les scénarios simulent les évolutions possibles d'un système entre l'état actuel et un horizon temporel plus ou moins long. Trois types de scénarios permettent d'explorer le champ des possibles (de Courson, 1999) :

- Le **scénario tendanciel** qui s'inscrit dans la poursuite du passé en l'absence de toute politique volontariste.
- Les **scénarios contrastés** qui sont possibles grâce à une modification radicale de l'évolution passée. Ils sont causés par une rupture, un événement inattendu ou une prise de décision politique.
- Les **scénarios normatifs** qui partent d'une décision à prendre dans le futur pour atteindre une image finale définie comme souhaitable.

Le scénario obtenu décrit l'image finale du nouveau territoire par une représentation spatiale et met en exergue les conditions d'apparition et de déroulement du scénario. Il s'agit alors d'une démarche rigoureuse et théorique consistant non seulement à décrire le champs des possibles mais aussi à justifier et analyser une "*dynamique inventée*" (de Courson, 1999). À quoi sert ce type d'analyse du territoire ? À répondre, selon Michel Godet (1997), à la question "*Que peut-il advenir ?*"

La notion de **trajectoires territoriales** semble alors appropriée pour caractériser l'approche prospective en géographie et permet de la résumer. Il y a dans l'idée de trajectoire la notion de parcours, de déplacement d'un état initial à un autre par avancées successives. La trajectoire d'un territoire se dessine alors de manière cumulative en fonction des choix et des actions passés, présents et futurs mais aussi en fonction d'éléments perturbateurs externes. Elle n'est donc pas définie *a priori*,

elle s'ajuste, bifurque selon une multitude de facteurs internes et externes aux territoires pour dessiner des chemins aux finalités différentes.

12.2 Les particularités de la réflexion prospective sur le détroit de Gibraltar

12.2.1 Le postulat de la solidarité du "territoire terraqué"

La réflexion prospective sur le détroit de Gibraltar est confrontée à un obstacle majeur, celui de la non existence politique du détroit en tant que territoire. Par conséquent, les limites de l'espace d'étude restent flous et les acteurs locaux peu concernés par une démarche relativement théorique. Il est donc assez difficile d'intégrer des acteurs locaux dans ce travail de prospective. Toutefois, mener une réflexion détachée des pesanteurs des limites administratives apparaît comme un enjeu de la réflexion contemporaine sur les territoires. La démarche consiste alors à mettre en lumière ce qui fait lien, le consolide ou le fragilise.

En débordant ainsi d'une rive à l'autre du détroit, l'objectif est de "*sortir des limites du territoire*" afin de réfléchir à "*la gestion des interfaces*" entre les territoires (Vanier, 2002). Il s'agit alors de reconnaître l'entre-deux et l'intérêt de travailler à ses articulations. Dans un monde de multiplication des relations de part et d'autre des frontières, les décisions prises d'un côté entraînent souvent des conséquences sur l'autre. C'est dans la manière d'assumer cette co-territorialité, qui peut exister sur un entre-deux, que se dessinent des trajectoires territoriales nouvelles. C'est en réfléchissant à "*l'aménagement des mitoyennetés*" ou à "*l'unité du multiple*" qu'il devient possible de réinventer un territoire (Beauchard, 2003).

Dès lors, la réflexion sur les avenir possibles du détroit de Gibraltar est d'emblée peu participative et très théorique. Elle se forge dans un temps de recherche, et donc sur le long terme, et elle est déconnectée d'un éventuel temps de gestion. Ce dernier n'est cependant pas écarté de la réflexion car différents types d'acteurs ont été rencontrés sur le terrain (autorités portuaires, associations, habitants, chercheurs) et les échanges n'ont révélé que marginalement une volonté d'intégrer l'autre rive dans la gestion, l'objet de recherche ou de revendication. Cependant, dans un second temps de recherche, les scénarios d'évolution proposés pourraient être utilisés comme un outil de dialogue avec les acteurs des deux rives afin de les confronter à une vision différente de leur environnement spatial.

Dans l'ensemble de ce travail de thèse, le postulat que le détroit de Gibraltar est une entité spatiale cohérente a orienté la réflexion. Penser simultanément le détroit et ses deux rives est en soi une démarche prospective puisque l'approche globale est une logique marginale sur le terrain. Cette vision d'une entité détroit solidaire mène naturellement l'analyse vers un scénario normatif souhaitable où la gestion de l'espace terraqué est "intégrée" et donc commune aux riverains du détroit.

12.2.2 Méthode de construction des scénarios à l'échelle du détroit de Gibraltar

Dans la figure III.4 sur les formes de l'entre-deux, les détroits sont classés comme des interfaces ayant une épaisseur fine. Les effets de continuité y sont alors potentiellement supérieurs aux effets de discontinuité. Mais cette relation théorique dépend en réalité de l'efficacité du passage entre les deux

rives, facteur quantitatif représentatif de la qualité de l'interface. Dans la conclusion du chapitre 8, il a été montré que l'élasticité et l'épaisseur sont les paramètres quantitatifs de mesure de cette qualité d'interface. Cette approche quantitative est cependant insuffisante car ces paramètres évoluent en fonction de l'environnement politique et socio-économique de l'espace étudié, facteurs favorisant des effets de continuité ou de discontinuité entre les deux rives.

La nature des relations entre les deux rives et les relations avec les espaces proches (arrière-pays, région) et lointains (pays, monde) influencent alors la qualité de l'interface. La bonne ou mauvaise articulation de ces niveaux d'échelle oriente incontestablement l'évolution territoriale de l'espace terraqué. Il s'agit d'éléments difficiles à apprécier car ils possèdent avant tout une dimension politico-économique. Ils dépendent des stratégies des États et des marges de manœuvre accordées aux échelons locaux. Ces facteurs qualitatifs, dont il est essentiel de dresser le bilan, permettent de rendre compte des éléments favorisant la continuité ou la discontinuité entre les deux rives (*cf.* fig. IV.15). La méthodologie d'élaboration des scénarios est alors basée sur l'étude de ces facteurs qualitatifs.

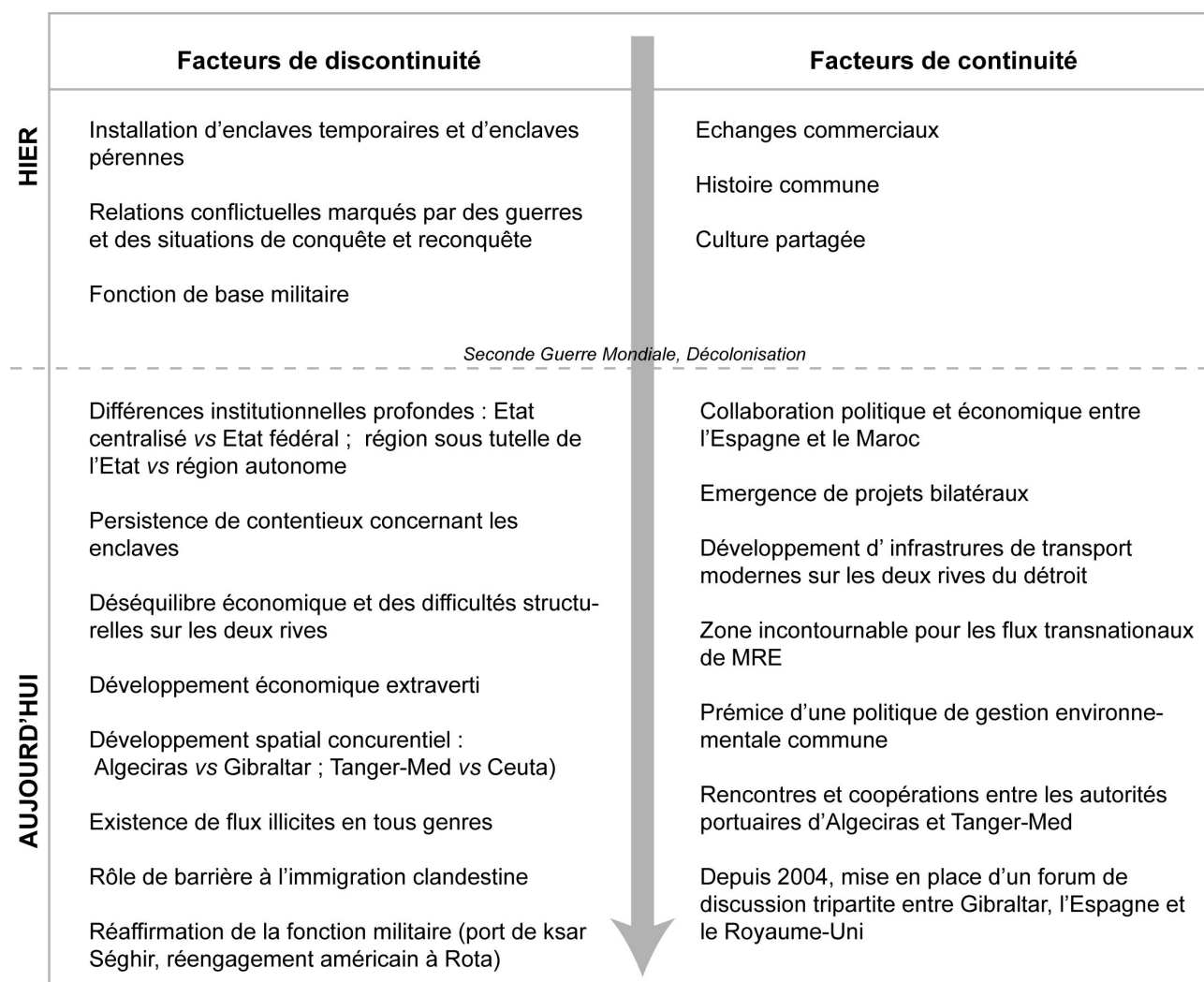


Figure IV.15 – Bilan des facteurs de discontinuité et de continuité.

La qualité de l'interface dépend donc d'aspects qualitatifs et quantitatifs capables d'augmenter ou de diminuer l'épaisseur de l'interface, c'est-à-dire d'en modifier la nature (*cf.* fig. III.4). Si les

détroits ont théoriquement une épaisseur fine, des relations tendues entre les deux rives sont en mesure de renforcer les effets de la coupure d'eau. À l'inverse, la consolidation du lien peut les annihiler. Les trajectoires territoriales dépendent alors de la qualité de l'interface. Une interface où les effets de discontinuité sont supérieurs aux effets de continuité aura donc une élasticité faible et/ou une épaisseur large et inversement. La qualité de l'interface évolue alors sur un curseur d'élasticité/épaisseur susceptible d'enclencher un effet-barrière ou un effet-pont (cf. fig. IV.16).

Aujourd'hui, la persistance de contentieux politiques, les forts gradients économiques exacerbant les flux illicites, le peu d'attention aux problèmes communs (environnement, développement économique, *etc.*), la forte prise d'intérêts extra-territoriaux sont les principaux facteurs favorisant la discontinuité entre les deux rives et donc la disjonction des trajectoires territoriales des riverains. Des coopérations dans divers domaines (environnement, gestion portuaire, flux transnationaux) laissent cependant entrevoir une possibilité de croisement de ces trajectoires.

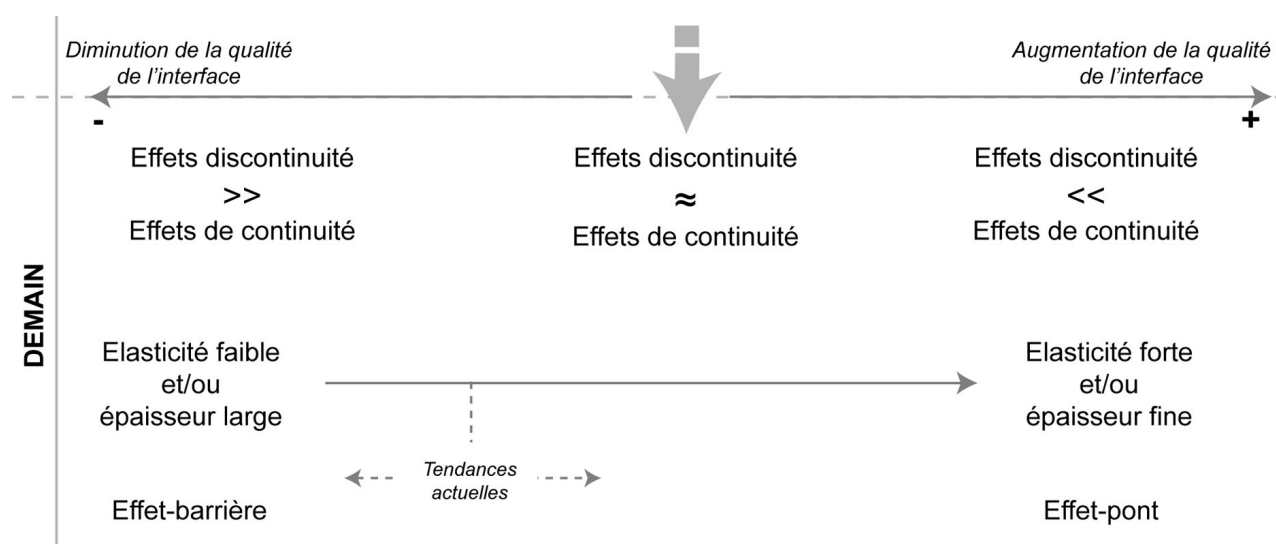


Figure IV.16 – Éléments de réflexion en termes de continuité et de discontinuité de l'espace terraque.

12.3 Qu'advient-il du détroit de Gibraltar ?

De la barrière au pont, il existe une pluralité de trajectoires territoriales possibles. Cependant, la réflexion menée ici conduit naturellement à trois scénarios : un scénario tendanciel où le détroit renforce sa fonction d'axe de circulation est-ouest et nord-sud ; un scénario contrasté insoutenable où la coupure d'eau devient une véritable rupture entre les deux rives et un scénario normatif souhaitable où le lien entre les deux rives est renforcé par la gestion d'un espace commun qui devient une ressource (cf. fig. IV.17). La situation actuelle semblant à mi-chemin entre le premier et le deuxième scénario, le passage vers le scénario de la Ressource nécessite un changement radical des pratiques et des décisions en cours.

12.3.1 Le scénario de la Rente de situation

Le développement des territoires riverains du détroit de Gibraltar se fait selon une **logique économique d'ancrage au système monde**. Le territoire est organisé par des réseaux d'infrastructures modernes qui favorisent la fluidité des flux marchands. Les flux humains profitent également de cette modernisation des infrastructures. La fonction de plate-forme d'éclatement des trafics conteneurisés se renforce notamment grâce à une capacité d'accueil des ports du détroit amenée à son maximum. On peut imaginer que l'opportunité de devenir un *méga-hub* amène les autorités portuaires à collaborer afin de tirer le maximum de profit de la situation de carrefour intercontinental et interocéanique. Dans cette logique, le lien fixe, qui permet la continuité des réseaux entre les deux rives, peut favoriser des logiques de massification des flux marchands. Le système portuaire en place devient alors compétitif et concurrentiel à l'échelle mondiale. Le détroit de Gibraltar devient **une nodalité** incontournable des réseaux mondialisés du transport maritime. L'Etat joue un rôle important dans la mise en œuvre de ce scénario puisqu'il est celui qui autorise un fonctionnement dérogatoire des zones péri-portuaires afin d'attirer des investisseurs et de stimuler les activités. Les populations à la recherche d'un emploi sont également attirées par ces espaces qui paraissent économiquement dynamiques. La population riveraine du détroit est alors amenée à augmenter. Tanger, qui regroupe plus de 700 000 habitants aujourd'hui, ne tarde pas à devenir une ville millionnaire.

Il existe **des liens** d'une rive à l'autre mais ils sont surtout **de convenance**. Les questions délicates comme celle du statut des enclaves du détroit sont abandonnées au *statu quo*. Dans la réalité, les enclaves présentent une certaine autonomie et récupèrent quelques miettes du système économique en place (services aux navires, tourisme, *etc.*). Les échanges illicites, en particulier l'immigration clandestine et le trafic de drogue, sont contrôlés pour assurer la sûreté du système en place. Cependant, la contrebande de marchandises perdure puisque les entreprises installées dans les zones péri-portuaires sont à vocation essentiellement exportatrice. Le **pont nord-sud** qui se crée fonctionne alors davantage comme **un corridor** que comme une aire de contact, le premier étant plus facile à contrôler. Le corridor est considéré ici comme un simple axe de **canalisation et de concentration des flux**.

Les **questions environnementales et sociales** sont discutées mais en réalité elles sont reléguées **au second plan**. En effet, l'influence est plus grande du côté des investisseurs ou des promoteurs qui, en premier lieu, cherchent à faire des profits à courts termes et ne se soucient pas vraiment de l'environnement ou de la collectivité locale. Ils exploitent avant tout la situation géographique de porte de l'Europe et la situation sociale permettant des coûts salariaux extrêmement bas.

Les bénéfices économiques escomptables (créations emplois, diversification du tissu économique) rendent ce scénario, **proposé par les Etats comme une alternative aux problèmes de développement**, acceptable par les collectivités locales. Ce scénario a en effet l'atout de dynamiser des régions périphériques. Mais la forte dépendance aux intérêts extérieurs est un pari risqué si les contre-pouvoirs locaux sont faibles.

12.3.2 Le scénario de la Rupture

Une **logique de développement économique concurrentiel et d'expansion spatiale** prime à l'organisation des territoires riverains. Les forces en présence sont entraînées dans une logique de "toujours plus et mieux que son voisin". D'un point de vue économique et social, la situation est proche du scénario de la rente de situation mais la concurrence entre les rives rend le système encore plus fragile et les trafics portuaires relativement volatils. En effet, le manque de régulation étatique associé à l'absence d'entente économique entre les deux rives revient à **abandonner la zone aux capitaux d'entreprise en concurrence dans un marché libre**.

Les **liens** d'une rive à l'autre sont **crispés**. Les flux humains perdurent dans un premier temps mais ils sont ralentis par des contrôles prolongés aux postes frontières et l'absence de coopération. On peut imaginer que les échanges illicites sont exacerbés par une situation socio-économique qui demeure fragile et par le refus de déployer des moyens de surveillance coûteux. Dans ce contexte, une hausse de l'insécurité sur les rives du détroit est prévisible et aurait pour conséquence une diminution des flux nord-sud, en particulier les flux de MRE et de touristes.

Les discontinuités inter-rives et au sein même des territoires sont renforcées. Cette **fragmentation** donne naissance à la juxtaposition d'îlots politiques, économiques, sociaux fonctionnant de manière isolée. Les échanges persistant, issus des flux est-ouest ou nord-sud, fonctionnent alors selon une configuration en **double corridor** ignorant ainsi les aspérités territoriales.

Dans ce mode de développement tout azimuth, les **préoccupations environnementales** sont **ignorées**. Les pressions humaines s'exercent essentiellement sur le littoral. Espace vitrine, il est surexploité, artificialisé. Mais le revers de la médaille est la dégradation des zones littorales et côtières par la diminution, l'altération voire l'épuisement des ressources environnementales (surconsommation d'eau, fragilisation des sols par l'étalement spatial des activités, *etc.*). La mise en péril de l'environnement enclenche un cercle vicieux : diminution de l'attractivité touristique, départ d'investisseurs, précarisation des populations, *etc.*

Une **rupture politique** entre les riverains pourrait enclencher un tel scénario. Les radicalisations des positions politiques sur les enclaves, sur les quotas de pêche ou sur les flux migratoires sont en mesure de crispier les relations nord-sud. L'épisode de l'îlot du Persil est là pour rappeler la fragilité et l'ambiguïté des relations.

12.3.3 Le scénario de la Ressource territoriale

Le développement des territoires riverains du détroit se fait selon une **logique de gestion commune d'un espace partagé**. Les riverains assument la **coresponsabilité** sur les phénomènes "traversant" le détroit. Une réponse collective peut ainsi être apportée à l'ensemble des menaces et des risques qu'encourt le territoire. Les activités économiques sont planifiées en fonction du profil local des ressources, ainsi qu'en fonction des limitations liées aux aspects écologiques, sociaux, économiques et politiques.

S'accrocher aux réseaux internationaux des échanges n'est plus la priorité. Si les fonctions de *hub* ou de station de service perdurent, on peut imaginer qu'elles ne concernent plus qu'un seul site portuaire, un système de complémentarité et de spécialisation pouvant alors émerger. Néanmoins, la diminution des capacités offertes fait que la part des trafics portuaires liée à ce système s'évince, les ports fonctionnent alors davantage comme des portes régionales. La majeure partie du flux marchand international ne fait que passer et emprunte alors le détroit comme un **corridor est-ouest**.

Les **liens** matériels et humains d'une rive à l'autre sont **décuplés**. Le détroit devient une aire de contact et **un pôle** dynamique à l'échelon régional. La multiplication des liens permet une gestion intégrée de l'interface devenue un carrefour dans un réseau régional. Des **coopérations**, sous formes contractuelles entre les collectivités locales existantes, permettent une gestion propre de l'espace terraqué et la concrétisation de projets communs. Dans ce cas de figure, le lien fixe est un élément de structuration de la région en construction. Des migrations pendulaires de travail sont alors envisageables au sein d'un marché de l'emploi à cheval sur les deux rives et dynamisé par des associations d'acteurs. Un tel processus nécessite la mise en place d'une liberté de circuler dans les deux sens pour les habitants de la région.

La **préservation des qualités environnementales locales** est perçue comme une ressource et est utilisée pour initier des formes de développement alternatives. Le tourisme durable, l'agriculture raisonnée, l'artisanat se développent. Ces nouvelles activités emploient la population locale et la maintiennent dans les zones rurales. Des dynamiques sectorielles autour des produits de la mer ou du tourisme peuvent ainsi émerger et contribuer à la structuration d'un réseau d'entreprises locales et pourquoi pas, à terme, à la consolidation d'un *cluster* régional.

Ce scénario est à penser comme **une réponse critique** au développement capitalistique qui prévaut aujourd'hui sur les rives du détroit.

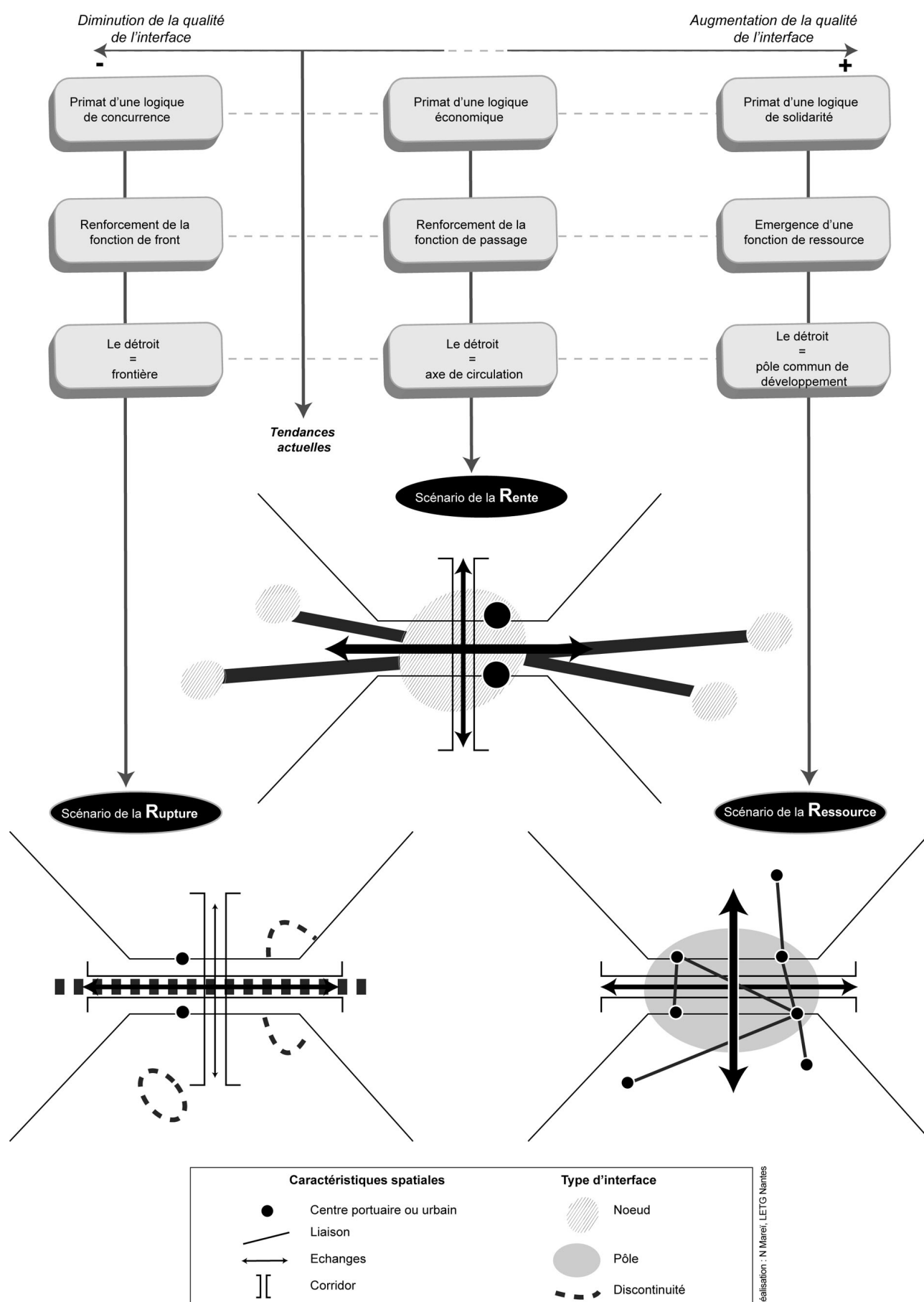


Figure IV.17 – Les "trois R" du développement spatial du détroit de Gibraltar.

Conclusion : Vers un processus cyclique ?

Évidemment, les scénarios qui viennent d'être énoncés sont des scénarios types présentant des situations extrêmes. Ils ont l'avantage de mettre en exergue les potentialités du territoire et les risques encourus mais ils occultent le fait que la réalité des territoires est plutôt le produit de phénomènes transversaux résultant de mécanismes d'auto-adaptation. Un glissement progressif de la situation de rente à la situation de ressource est alors envisageable (*cf.* fig. IV.18).

Dans un processus cyclique, la situation de rupture, si elle est considérée à temps, peut être prise comme un signal d'alarme enclenchant alors des phénomènes de régulation et de prise en main du territoire par la société civile et les collectivités, mais encore faut-il que la rupture ne dépasse pas la capacité de résilience des territoires. La résilience est par définition la capacité à absorber un choc puis à se remettre de ce choc. Appliquer cette notion aux territoires implique donc qu'il y est un seuil au delà duquel une boucle de rétroactions négatives ou cercle vicieux devient difficilement réversible.

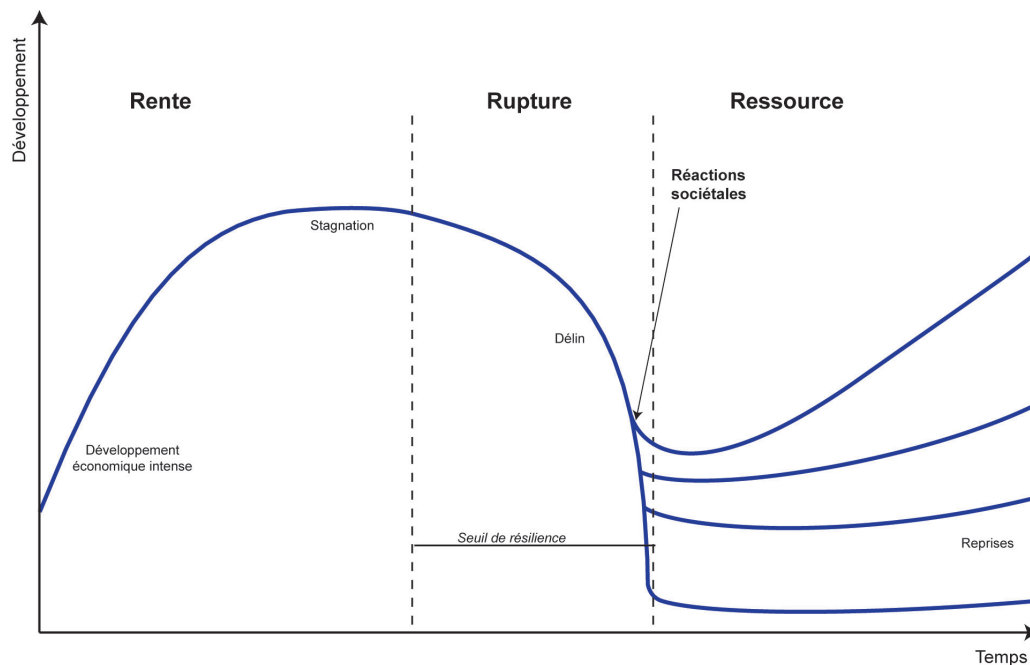


Figure IV.18 – Les étapes d'un processus cyclique. Réalisation : N. Mareï.

Les paramètres orientant le territoire dans une trajectoire donnée sont eux mêmes amenés à évoluer. Par exemple, l'absence de législation sur la protection des zones côtières a permis d'investir et de construire sans limite sur le littoral. Ports de commerces et de loisirs et stations balnéaires parsèment et artificialisent ainsi les côtes. Mais il existe un coût environnemental à cette artificialisation du littoral, coût qui peut s'avérer sur le long terme supérieur aux gains engendrés par la surexploitation des côtes au point de freiner la croissance. Sur la rive nord du détroit, des mécanismes de protection ont été mis en place, tardivement, pour tenter de corriger ou de limiter les excès. Sur la rive sud, ces mêmes mécanismes s'élaborent en même temps que le littoral s'artificialise, mais à un rythme moins soutenu. Dans tout les cas, c'est grâce à une régulation législative qu'il est possible de réorienter une trajectoire qui prendrait le chemin d'un cercle vicieux, preuve que la société est capable de s'auto-limiter. Un autre exemple, caractéristique de l'exploitation des asymétries créées par la mondialisation, est celui de l'évolution des coûts salariaux. Les coûts salariaux bas qui agissent comme un appel d'air pour les

délocalisations ne restent jamais aussi bas. Ils évoluent généralement à la hausse par des mécanismes de régulation sociale et économique. La conséquence peut être une réduction d'activité voire un départ des entreprises qui profitaient de cette situation. Que se passe-t-il alors ?

Le territoire s'engouffre-t-il vers une impasse ou bascule-t-il vers une autre trajectoire ? Quels sont les facteurs internes aux territoires qui permettent une transversalité ? Plus généralement encore, qu'est ce qui permet d'appréhender la complexité des territoires, en particulier ceux en développement ? La réflexion sur ces questions mène à une source inépuisable de questionnements et de savoirs qu'il conviendrait d'approfondir au-delà des seuls aspects géographiques. Sur ce terrain, les études sur le développement des économies régionales apportent certaines réponses puisqu'elles montrent que la durabilité du développement est imputable aux respects des équilibres spatiaux, à l'enracinement des activités sur le territoire et à leurs diversifications. Ces caractéristiques permettent aux territoires d'acquérir une certaine autonomie, c'est-à-dire la capacité à avoir des réactions propres et endogènes et donc de se réguler afin de durer.

Conclusion générale



© Sébastien Sindou

Photo. Conclu.1 – Vue sur l'entrée Atlantique du détroit de Gibraltar depuis les tombeaux des Phéniciens, février 2009.

"Partir, oui moi aussi, j'ai envie de m'en aller, tiens, je vais faire le voyage dans l'autre sens, je vais brûler le désert, je vais traverser le Sahara comme le vent, vite, rapide, invisible [...]. Je vais en Afrique la terre de nos ancêtres, l'Afrique est immense, les gens ont le temps de regarder la vie même si la vie n'est pas généreuse avec eux, mais ils prennent le temps de faire des choses gratuites, l'Afrique, maudite par le ciel, l'Afrique, pillée par des Noirs en cravate, par des Blancs en cravate, par des singes en smoking, par des gens parfois même totalement invisibles, mais les Africains le savent, ils n'attendent pas qu'on leur explique ce qui se passe, je parle de l'Afrique parce que des gens de là-bas ont marché des jours et des nuits pour arriver jusqu'ici, à Tanger, on leur a dit à Tanger, c'est déjà l'Europe, vous sentez l'Europe, vous voyez l'Europe et ses lumières, vous touchez l'Europe des doigts, elle sent bon, elle vous entend, il suffit de traverser les quatorze petits kilomètres et vous y êtes mieux encore, allez à Ceuta et vous êtes déjà en Europe, oui Ceuta et Melilla sont des villes européennes, il suffit d'escalader une barrière en fils barbelés, la Guardia Civil ne peut pas tout contrôler, il lui arrive de tirer dans le tas, alors mourir dans les eaux glacées du détroit ou sur le bitume de la frontière vous avez le choix mes amis [...]. Partir, partir ! Partir n'importe comment, à n'importe quel prix, se noyer, flotter sur l'eau, le ventre gonflé, le visage mangé par le sel, les yeux perdus ... Partir ! C'est tout ce que vous avez trouvé comme solution. Regardez la mer : elle est si belle dans sa robe étincelante, avec ses parfums subtils, mais la mer vous avale puis vous rejette en morceaux ..."

Ben Jelloun, 2006

En septembre 2010, avait lieu au Havre un colloque international sur le thème "*Transport et développement des territoires*". En juin 2012, s'est tenue à Bruxelles une conférence intitulée "*Interoceanic Canals and World Seaborne trade : Past, Present, and Future*". Quelques jours plus tard, à l'université de Nîmes, ce sont "*Les cultures du déplacement*" avec les questions des "*Mobilités et requalifications des lieux et des territoires*" qui suscitaient l'intérêt des chercheurs. La récente tenue de ces conférences illustre les préoccupations grandissantes de la communauté scientifique pour les trois thématiques majeures de cette thèse : les circulations marchandes, les mobilités humaines et le développement des territoires.

Les circulations et les mobilités sont supportées par des infrastructures dont le rôle dans l'organisation des territoires est incontesté mais dont l'impact sur le développement de ces derniers ne fait pas l'unanimité. Circulations et mobilités alimentent les réseaux mondialisés et illustrent les interactions et interdépendances croissantes entre chaque partie de la planète. Les avantages comparatifs et les gradients de développement orientent souvent ces échanges dont l'analyse permet d'illustrer les déséquilibres planétaires. Ces déséquilibres reflètent l'inégal développement du monde que la mondialisation semble par certains aspects renforcer. S'il y a des territoires qui gagnent et d'autres qui perdent, il y a surtout des gens riches et des gens pauvres, les premiers se servant souvent des seconds pour augmenter leurs profits. C'est le modèle de développement proposé par le système capitaliste dominant. Dès lors, la construction d'un modèle de développement plus juste qui permettrait l'émergence d'un monde socialement plus pacifié demeure, au XXI^e siècle, un enjeu de la recherche en sciences humaines.

L'objet de cette thèse n'était pas de réfléchir à la manière d'équilibrer le développement mondial, pourtant, en abordant la mondialisation par la lucarne des transports maritimes et de la mobilité humaine (légale et clandestine), la question de "*la justice socio-spatiale*" était souvent sous-jacente (Reynaud, 1981). Les États placés sur la route maritime est-ouest veulent avoir leur "part du gâteau", tout comme les migrants qui quittent le continent africain. Imaginer demain et se donner les moyens d'une trajectoire mondiale nouvelle est un vaste chantier pour les chercheurs qui décryptent les territoires. Toutefois, ces préoccupations devraient aujourd'hui être considérées avec plus d'acuité par l'ensemble de la société.

À travers l'étude du détroit de Gibraltar, deux champs de recherche relativement distincts ont été abordés. Le premier est celui de **la réorganisation du transport maritime mondial**, en particulier, les flux conteneurisés devenus en quelques années le symbole des échanges de biens à travers la planète. Dans leur configuration actuelle, ces échanges polarisés par l'hémisphère nord utilisent des espaces en position intermédiaire entre le Nord et le Sud ou entre l'Est et l'Ouest afin de fluidifier les échanges. Le détroit de Gibraltar, en position d'interface nord-sud mais également est-ouest, est un parfait exemple de ces lieux en position d'intermédiation. À cet égard, il endosse **une fonction de porte du monde**.

La performance de cette fonction est assurée par une intégration réussie au sein des réseaux mondiaux des principaux acteurs du transport maritime. Les ports du détroit sont des *hubs* situés en situation de proximité maximale avec la route est-ouest. Algeciras est typiquement un *hub* de transbordement alors que Tanger-Med sert davantage à l'interchange entre grandes lignes. Le détroit de Gibraltar est ainsi devenu une escale majeure de la route euro-asiatique et un nœud dans un réseau mondialisé. À partir de cette escale, un système de lignes secondaires a permis la construction d'un avant-pays maritime qui ne cesse de s'étendre depuis l'installation de Maersk à Algeciras.

L'évolution spatio-temporelle du détroit de Gibraltar au sein des réseaux mondialisés du transport maritime est identique à celle de l'ensemble du bassin méditerranéen au point que le détroit peut être considéré comme **un microcosme de la Méditerranée**. La réouverture du canal de Suez en 1975 a redonné vie à l'animation maritimo-portuaire de cette mer, qui était devenue un cul-de-sac pendant presque dix années. Petit à petit, cette mer intercontinentale pratiquée comme une zone de transit est devenue un bassin d'escales. Evergreen y installe un premier *hub* régional en 1984, Maersk suit en 1986. Après ces succès espagnols, la décennie 1990 est celle du développement des *hubs* italiens, grecs et maltais. La rive sud sera vite contaminée par cette folie du *hub*, même si, de Port-Saïd à Tanger-Med, il y eu beaucoup de candidats mais peu de sélectionnés.

Devenir une escale principale dans le réseau d'un opérateur de taille mondiale permet d'accéder très vite aux premiers rangs des classements nationaux et régionaux. Le port acquiert ainsi une stature internationale, mais le peu d'effet d'entraînement sur l'économie locale d'un *hub* est un fait reconnu. Dans ces conditions, dans les régions du globe où l'objectif d'une nouvelle infrastructure est d'impulser le développement, vaut-il la peine de dépenser autant d'argent pour créer un *hub* ?

Avec le projet Tanger-Med, les dirigeants marocains font l'ambitieux pari de créer *ex-nihilo*, dans une des régions les plus pauvres du pays, un port qui serait à la fois un *hub* et un port d'*hinterland*. Ils empruntent alors aux Asiatiques le concept de zones ateliers et d'industries à vocation exportatrice installées en situation péri-portuaire. Avec des concessions portuaires accordées aux plus grands opérateurs mondiaux et l'installation de firmes multinationales dans les zones franches, le succès commercial de l'opération est peu contestable. Mais mènera-t-il à l'objectif principal, de doubler la fonction de plate-forme d'éclatement par une fonction de massification des flux depuis et à destination de l'arrière-pays et à l'objectif global, d'aider une région considérée comme sous développée ? Il est trop tôt pour répondre à ces questions car le projet n'a pas atteint sa forme définitive et il est dommage d'adopter une posture d'emblée pessimiste. Toutefois, Elisabeth Gouvello et Brian Slack (2011) montrent que le port de Casablanca demeure la porte du royaume chérifien et que le port de Tanger-Med n'est pour le moment en aucune manière connecté à son *hinterland* régional ou national.

Tanger-Med est donc pour le moment un point nodal supplémentaire, un relais de plus au carrefour des transits internationaux. Classiquement positionné à l'écart des anciennes centralités territoriales, il

est mieux adapté "aux contraintes de l'économie-monde" que le port de Casablanca par exemple (Veltz, 1996). Il fait partie de ces "centralités transactionnelles" qui échappent au territoire et "s'inscrivent dans l'étendue la plus vaste", l'étendue globale, le monde, et qui ont pour objectif de "réduire les distances par l'économie du temps" (Beauchard, 2003). A-t-il alors définitivement échappé à son arrière-pays ? Est-il, comme certaines gares ou aéroports, planté au milieu de nulle part, ce nulle part étant le centre d'une région plus large, pour servir au mieux l'organisation des flux ? Plus généralement, est-il possible pour ce nœud de devenir un pôle ? Approfondir le travail sur la rive sud du détroit dans un cadre institutionnel ou académique local apparaît alors comme une perspective de poursuite du travail entamé ici, afin d'apporter des réponses concrètes à ces questions.

Le deuxième champ de recherche investi par cette thèse est celui **des mobilités humaines** empruntant le détroit. En tant que frontière intercontinentale, le détroit est traversé par des flux humains internationaux hérités, pour une grande partie, de la période des colonies nord-africaines et, pour une autre, des gradients de richesse nord-sud. Ces migrations transnationales, même si elles répondent à des logiques différentes, permettent d'introduire le débat sur une certaine citoyenneté mondiale d'une partie de la population dont la mobilité fait partie intégrante du mode de vie. Mais cette mobilité humaine, essentiellement sa forme illégalisée, n'est pas acceptée par tous les États, en particulier ceux du Nord. Une fois encore, le détroit de Gibraltar illustre parfaitement cette problématique au point d'endosser cette fois-ci un rôle de **frontière de l'Europe**.

Les Marocains d'Europe qui traversent régulièrement cette frontière vivent légalement cette citoyenneté mondiale. Ils détiennent pour beaucoup d'entre eux deux nationalités, une d'un pays européen leur permettant de traverser sans difficulté l'espace Schengen et l'autre d'un pays où ils ne sont pas forcément nés mais qui demeure celui des origines. La mobilité saisonnière de ces MRE entre le site de la vie politico-sociale et celui des origines reflète la possibilité de vivre une double appartenance sociétale, culturelle, territoriale. Elle est plus que jamais le signe d'une société qui se recompose, qui change. Tout changement étant accompagné de son lot de doutes, posséder une double appartenance territoriale, une double nationalité est parfois présenté comme un danger pour l'intégrité de la République. Les binationaux amèneraient de leur retour régulier au *bled* le communautarisme, l'islamisme, le terrorisme, *etc.* Comme les immigrés clandestins, ils sont donc susceptibles d'ébranler dans ses fondements l'État-nation ou le territoire national (Wihtol de Wenden, 2010). N'est-il pas également possible de voir les binationaux ou les immigrés comme les précurseurs d'une citoyenneté mondiale retrouvée ? Le fait pour une partie des hommes de la planète de ne pas se mouvoir à leur gré est finalement une situation nouvelle. "André Siegfried, qui, né en 1875, avait vingt-cinq ans au début de notre siècle, se rappelait avec délice, beaucoup plus tard, dans un monde hérissé de frontières, qu'il avait fait alors le tour du monde ayant en tout et pour tout, comme pièce d'identité, une carte de visite !" (Braudel, 1985).

En moins d'un siècle le monde a bien changé et aujourd'hui, il est impossible d'aller bien loin sans visas ni passeports électroniques. Tout au long du XX^e siècle, la fonction de séparation et de filtre de la frontière s'est donc renforcée. La mondialisation contemporaine a alors, paradoxalement, créé un monde plus cloisonné (Foucher, 2007, 2010). Cette mondialisation aurait-elle alors freiné les mobilités humaines ? Il semble que non. Le monde est devenu sans limite pour certains et extrêmement borné pour d'autres. Les mobilités se sont également régionalisées. Au sein de la communauté économique pour le développement des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), les Ouest-africains sont libres de

leurs mouvements comme les Européens au sein de l'espace Schengen. Les logiques qui président aux mobilités humaines ont donc été extrêmement modifiées. Il s'agit là d'un champ de recherches vaste et contemporain qu'il conviendrait d'investir.

Le fait d'être localement une frontière n'empêche pas le détroit de Gibraltar d'être à l'échelle mondiale une porte. La **fixité migratoire nord-sud**, entretenue par les États, ne gêne en rien la **fluidité est-ouest du fret**, développée par les entreprises (Hesse et Rodrigue, 2004). La mondialisation pour son bon fonctionnement est donc en mesure d'ignorer les aspérités ou les rugosités des territoires. Le détroit de Gibraltar est donc typiquement un de ces espaces nés de l'expansion de la mondialisation dans tous les recoins de la planète, reliant ainsi les territoires "à des phénomènes d'échelle mondiale, tout en étant ancrés dans des réalités locales" (Lombard et al., 2006). La force avec laquelle s'exprime, sur le détroit de Gibraltar, l'opposition entre les phénomènes locaux et les phénomènes mondiaux en fait alors un cas d'école pour l'étude de "la mondialisation côté Sud".

La crise économique et financière de ces dernières années a montré les limites d'un capitalisme tous azimuts et une certaine fragilité de la mondialisation dans ses ressorts actuels. Elle devrait favoriser une réorientation de la pensée économique et des concepts du développement. Nissan a quitté le projet TangerMed, APM Terminal a failli faire de même dans une période où la crise économique avait bien impactée les taux de fret. La croissance s'est effondrée en Europe (- 4,25 % pour le PIB de l'UE en 2009), en Asie (- 0,07% pour l'ensemble de l'Asie de l'Est), aux États-Unis (- 2,6 %) ¹. Ce sont là les principaux investisseurs et les plus grands marchés à l'échelle mondiale. Dès lors, les projets de développement subordonnés aux investissements étrangers et dont les débouchés se trouvent essentiellement dans les pays de la triade semblent fragiles dans le contexte nouveau de crise du capitalisme. La transformation des agriculteurs en ouvriers dociles serait-elle la seule voie qui mène au développement ? Aujourd'hui, c'est en tout cas le modèle choisi à l'échelle de la planète. Ce modèle a fait ses preuves dans les pays anciennement industrialisés (qui souffrent néanmoins des délocalisations vers les zones franches du Sud) mais il ne se transpose pas aussi aisément ailleurs. La question du développement des Suds reste un enjeu majeur du XXI^e siècle, cependant les moyens qui mènent à une durabilité du développement ont besoin d'être repensés dans la conjoncture économique actuelle. Algeciras est l'archétype de l'investissement dans l'industrie lourde prôné dans les années 1970, Tanger-Med celui dans l'industrie de main-d'œuvre à des fins exportatrices brandi dans les années 1990. Ces deux modèles de développement économique ne seraient-ils pas aujourd'hui dépassés ?

Ainsi, la **thématique du développement**, dans une acception large, a été un **élément de réflexion transversale**. Elle est intimement liée à la mondialisation et ses effets sur les territoires. En concentrant, en mettant en réseau, en hiérarchisant, la mondialisation remet sans arrêt en question les territoires ainsi que la manière de les gérer et d'y vivre. Elle génère des processus de développement qui, lorsqu'ils fonctionnent à un endroit, sont transposés avec empressement ailleurs. Les pôles de compétitivité, les industries industrialisantes, les remontées de filière, etc. ont pu faire leurs preuves mais le succès de la transposition d'une situation à une autre n'est pas garanti.

La mondialisation contemporaine favorise à la fois la création de grands ensembles régionaux et l'émergence d'entités infranationales nouvelles. Ces dernières dans leur forme la plus aboutie s'émancipent des limites imposées par les États. Ces limites peuvent même devenir le centre de territorialités nouvelles jouant des asymétries de part et d'autre pour exister. La question des

1. GDP growth annual % in. databank.worldbank.org

interfaces territoriales est alors au centre de l'innovation en matière de développement car réfléchir à une **meilleure articulation des interfaces** consiste en définitive à réfléchir à **comment vivre ensemble**, comment partager un espace. Déchiffrer ce qui permet de créer des connivences entre les lieux et des synergies au sein des territoires apparaît alors comme une piste de réflexion fondamentale pour les années à venir.

Dès lors, si l'enchevêtrement des échelles sur un territoire est parfois déroutant, il s'avère être une des clefs de la pensée sur le développement. Le mondial et le local, l'entreprise et le territoire, dans leurs manières de s'articuler, de se réguler, façonnent différemment les lieux. La bonne gestion ou **gouvernance des relations inter-scalaires** est une condition nécessaire au "mieux développer".

Mais une frustration demeure. Pourquoi est-il si difficile de générer un développement plus équitable malgré cette mise en mouvement des territoires, malgré les processus d'intégration territoriale à diverses échelles, malgré les volontés locales ou internationales ? L'intégration et la compétitivité des territoires, nouveaux paradigmes de la pensée sur le développement, ont permis de remettre le territoire au cœur des politiques de développement. Néanmoins, il semble que ça ne soit pas suffisant.

Après les échanges marchands, l'industrie, la croissance, l'écologie, le territoire, ne serait-ce pas, enfin, autour de l'homme d'être au centre des préoccupations planétaires ? Il semble que le monde "*viable, vivable et reproductible*" du rapport Brundtland (1987) demeurera une utopie tant que l'homme et donc la dimension sociale du fameux triptyque durable ne sera pas mis au cœur de la problématique du développement. Il s'agit alors de retravailler les cercles vertueux du développement en les centrant sur le développement humain (*cf.* fig. Conclu.1). Le mode de valorisation territoriale, le type de gouvernance et le niveau des interrelations socio-économiques deviendraient alors les arbitres du développement. Des variables comme la croissance économique et la protection de l'environnement deviendraient plutôt des résultantes du développement que des facteurs de ce dernier.

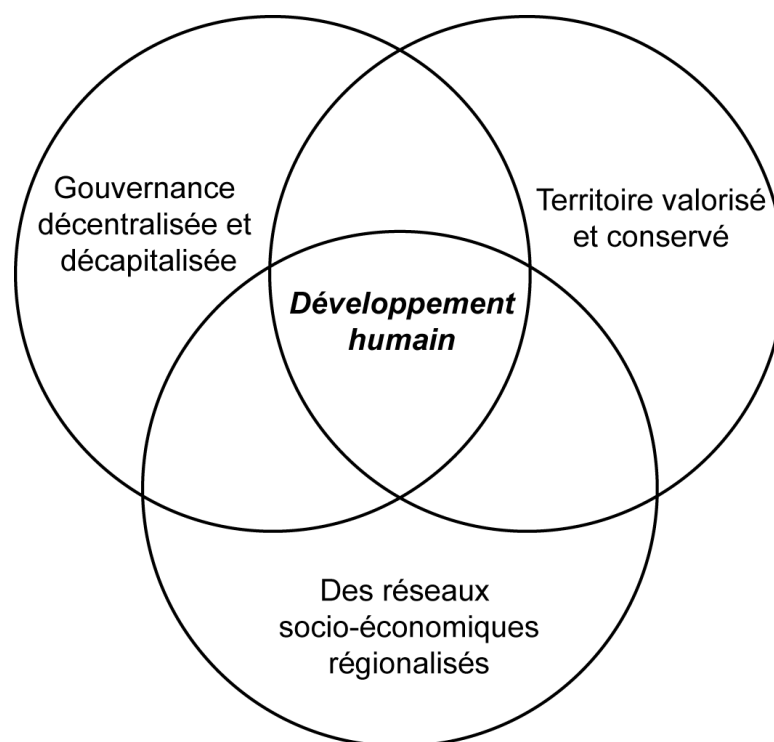


Figure Conclu.1 – Éléments constitutifs d'une réflexion sur le développement humain.

Dans cette logique, l'enjeu de la pérennité des activités humaines est déconnecté de la sphère économique globale et trouve des solutions dans un renouveau des pratiques locales. Sur le détroit de Gibraltar, le principe de gestion intégrée ou de gestion solidaire des rives du détroit serait une manière de développer autrement que par une stratégie d'intégration à la mondialisation. Du renouveau des pratiques de développement dépend l'équilibre général de cette frontière eurafricaine.

Références

A

- Abbes S. et Guillaume J., 2008. Ports de commerce et économie portuaire. Dans *Mare Economicum*, pages 361–389. Rennes : Presse Universitaire de Rennes, sous la direction de P. Guillotreau.
- Abid N. et Idrissi M., 2007. Madrague. Dans *Manuel de d'Opérations de l'ICCAT*, chapitre 3.1.8. Publications ICCAT. 14 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://www.iccat.int/fr/ICCATManual.asp?mId=5>>.
- Acosta M., Coronado D. et Del Mar Cerban M., 2011. Bunkering competition and competitiveness at the ports of the Gibraltar Strait. Dans *Journal of Transport Geography*, **19**(4), pages 911–916.
- AGADEN, ESG, Greenpeace et Ecologistas en Acción, 2009. Crisis ambiental de salud en la bahía de Algeciras/bahía de Gibraltar. Demandas y propuestas para el Foro de Diálogo Tripartito, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://www.greenpeace.org/espana/es/reports/090619/>>.
- Aknin A., Froger G., Géronimi V., Méral P. et Schembri P., 2005. Quel développement durable pour les pays en voie de développement ? Dans *Cahier du GEMDEV*, **30**.
- Albet-Mas A., Garcia-Ramon M.D., Nogué-Font J. et Riudor-Gorgas L., 1995. Géographie, aménagement du territoire et colonialisme espagnol au Maroc. Dans *Cahiers de géographie du Québec*, **39**(106), pages 43–59.
- Amin S., 1970. *L'accumulation à l'échelle mondiale*. Paris : Éditions Anthropos, 592 pages.
- Amin S., 1973. *Le développement inégal. Essai sur la formation sociale du capitalisme périphérique*. Paris : Édition de Minuit, 365 pages.
- Ancel J., 1938. *Géographie des frontières*. Gallimard, 209 pages.
- Anderson M., 1997. Les frontières : un débat contemporain. Dans *Cultures & Conflits*, **26-27**, pages 15–34.
- Anderson M. et Bort E., 2001. *The Frontiers of the European Union*. Palgrave, 235 pages.
- André Y., 1998. *Enseigner les représentations spatiales*. Anthropos, 254 pages.
- APDHA, 2011. *Droits de l'homme à la frontière sud 2010/2011*. Asociacion Pro Derechos Humanos de Andalucia, Séville, 94 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://www.aedh.eu/APDHA-Andalousie-Rapport-Frontera.html>>.
- Arab C., 2007. Le "Hrague" ou comment les Marocains brûlent les frontières. Dans *Hommes et migrations*, **1266**, pages 82–94.
- Arab C., 2009. *Les Aït Ayad : La circulation migratoire des Marocains entre la France, l'Espagne et l'Italie*. Presses Universitaires de Rennes, 358 pages.

ARFE, 2011. *Prise de position de l'ARFE relative au Projet de Rapport sur l'objectif 3 (2010/2155(INI))*, 6 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <http://www.aebr.eu/files/publications/110215_Doc_de_pos_Objectif_3_S_nchez-Schmid_FR.pdf>.

Azzou E., 2005. Les Etats-Unis et le statut international du Maroc (1906-1956). Dans *Guerres mondiales et conflits contemporains*, **219**(3), pages 103–112.

B

Balandier G., 1971. *Sens et puissance*. Presses Universitaires de France, 334 pages.

Baron-Yellès N., 2005. Les politiques de la Nature et la métropolisation en Europe du sud : cas du littoral de l'Andalousie atlantique et de l'Algarve. Dans *Méditerranée*, **105**, pages 65–72.

Baron-Yellès N., 2009. *Atlas de l'Espagne: Une métamorphose inachevée ?* Autrement, 79 pages.

Baron-Yellès N., 2010. *L'Espagne aujourd'hui : De la prospérité à la crise*. De Boeck, 168 pages.

Baron-Yellès N., Bertrand F., Goeldner-Gianella L., Costa S., Davidson R., Arnaud-Fassetta G. et Beltrando G., 2003. Enjeux et limites de la gestion environnementale d'un marais lagunaire d'Europe méridionale : la Ria Formosa, Algarve, Portugal. Dans *L'Espace géographique*, **32**, pages 31–46.

Barragán Muñoz J.M., 1987. Puertos, ordenación de territorio y gestión en Andalucía. Dans *Revista de estudios andaluces*, **9**, pages 149–170.

Barragán Muñoz J.M., 1990. Puertos y transporte marítimo en Andalucía. Dans *Geografía de Andalucía*, tome VI, Cadix : Tartessos, pages 201–227.

Barragán Muñoz J.M., 2004. *Las áreas litorales de España. Del análisis geográfico a la gestión integrada*. Barcelone : Editorial Ariel, 214 pages.

Barragán Muñoz J.M., Chica Ruiz J.A. et Pérez Cayeiro M.L., 2008. *Propuesta de estrategia andaluza de gestión integrada de zonas costeras*. Consejería de Medio Ambiente de Junta de Andalucía, 255 pages.

Bataille P. et Wieviorka M., 1994. *Racisme et xénophobie en Europe*. La Découverte, 305 pages.

Bauchet P., 1991. *Le transport international : dans l'économie mondiale*. Economica, 530 pages.

Bauman Z., 1999. *Le Coût humain de la mondialisation*. Paris : Hachette, 204 pages.

Bavoux J.J., 2005. La nodalité : un concept fondamental de l'organisation de l'espace. Dans *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, **48**, pages 5–14.

Bazin M. et Pérouse J., 2004. Dardanelles et Bosphore : Les détroits turcs aujourd'hui. Dans *Cahiers de géographie du Québec*, **48**(135), pages 311–334.

- Beauchard J., 2003. La constitution de la région-territoire ou comment penser et aménager l'unité du multiple ? Dans *Territoires 2020, revue scientifique de la Datar consacrée aux territoires et à la prospective*, **7**, pages 7–16.
- Beauchet B. et Reynaud C., 2005. Transports en Méditerranée dix ans après Barcelone : Nouveaux enjeux et politiques. Dans *Transports*, **430**, pages 82–95.
- Becattini G., 1979. Dal settore industriale al distretto industriale : alla ricerca dell'unità d'indagine della economia industriale. Dans *Revista di economia e politica industriale*, **1**.
- Bégot M., Buléon P. et Roth P., 2001. *Émergences caraïbes: éléments de géographie politique*. L'Harmattan, 77 pages.
- Ben Jelloun T., 2006. *Partir*. Paris : Gallimard, 333 pages.
- Benko G. et Lipietz A., 1992. *Les Régions qui gagnent: districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*. Presses Universitaires de France, 424 pages.
- Bensaad A., 2005. Les migrations transsahariennes, une mondialisation par la marge. Dans *Maghreb-Machrek*, **185**, pages 13–36.
- Berger G., 1957. Sciences humaines et prévision. Dans *Revue des deux mondes*, **3**, pages 417–426.
- Bernard S., 1963. *Le Conflit marocain: 1943-1956. Historique*. Éditions de l'Institut de sociologie de l'Université libre, 391 pages.
- Berriane M., 1992. *Tourisme national et migrations de loisirs au Maroc*, tome 16 de "thèse et mémoire". Rabat : Publications de la faculté de lettres et sciences humaines, 498 pages.
- Berriane M., 2002. Tourisme. Dans *Atlas du Maroc*, pages 64–65. Paris: Éditions du Jaguar, sous la direction de R. Ragala et M. Refass.
- Béthemont J., 2001. *Géographie de la Méditerranée : du mythe unitaire à l'espace fragmenté*. Armand Colin, 313 pages.
- Beurier J.P., 2006. *Droits maritimes*. Dalloz, 1008 pages.
- Biro P. et Dresch J., 1953. *La Méditerranée et le Moyen-Orient : La Méditerranée occidentale*, tome I. Presses Universitaires de France, 528 pages.
- BIT, 2003. *Emploi et politique sociale dans les zones franches d'exportation*. Bureau International du Travail, 286^{ème} session de la commission de l'emploi et de la politique sociale, Genève, 24 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/GB/286/GB.286_esp_3_fren.pdf>.
- Bonnet A.S., 2010. *Le tourisme peut-il être durable ? État des lieux et perspectives sur des îles ponts brésiliennes et françaises*. Thèse de doctorat, Université de Nantes.
- Boquet Y., 2009. Les grands ports d'Asie orientale. Actes du 20^{ème} Festival International de Géographie, 1-4 octobre, Saint-Dié-des-Vosges, [en ligne].

- Bost F., 2003. Les risques économiques. Dans *Les Risques*, pages 198–220. Paris : SEDES, sous la direction de Y. Veyret.
- Bost F., 2004. Les investissements directs étrangers, révélateurs de l'attractivité des territoires à l'échelle mondiale. Dans *Mappemonde*, **75**, 8 pages, [en ligne].
- Bost F., 2007. Les zones franches, instruments d'insertion économique dans la mondialisation. Dans *La mondialisation, l'intégration des pays en développement*, pages 69–78. Paris : SEDES, sous la direction de P. Cadène.
- Bousquet B., 1990. Du littoral. Essai d'identification. Dans *Les Cahiers Nantais*, **35–36**, pages 77–97.
- Braudel F., 1982. *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Armand Colin, 620 pages.
- Braudel F., 1985. *La dynamique du capitalisme*. Paris : Flammarion, 138 pages.
- Breuil C., 1997. Les pêches en Méditerranée : éléments d'information sur le contexte halieutique et les enjeux économiques de leur aménagement. Dans *FAO, Circulaire sur les pêches*, **927**. Rome : FAO, 36 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://www.fao.org/docrep/w6526f/w6526f00.htm>>.
- Brundtland G.H., 1987. *Notre avenir à tous*. SMED, Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 349 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odyssee-developpement-durable/files/5/rapport_brundtland.pdf>.
- Brunet R., 2000. Géographie des migrations, ou l'Antimonde en crue. Dans *Migrations et errances*, Actes du Forum international (UNESCO), 7-8 juin 2000, pages 99–108. Académie Universelle des Cultures, Paris : Grasset.
- Brunet R. et Dollfus O., 1990. *Nouveaux Mondes*. Paris-Montpellier : Belin-Reclus, 551 pages.
- Brunet R., Ferras R. et Théry H., 1993. *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Reclus, 518 pages.
- Buzenot L., 2009. Les zones franches industrielles d'exportation dans la Caraïbe. Les causes économiques de leur émergence. Dans *Études caribéennes*, **13-14**, [en ligne].

C

- Cabouret M., 1992. Vers un recentrage de la région de l'Øresund. Dans *Norøis*, **156**(1), pages 369–388.
- Cabral Fernández A. et Cabral Fernández J., 2003. *La cultura de la pesca en Cádiz: (al abrigo del bochornoso euro)*. Sanlúcar de Barrameda, 235 pages.
- Camau M., 2009. L'Union pour la Méditerranée : « Rêve » méditerranéen et malaise européen. Dans *Outre-Terre*, **23**(3), pages 91–100.
- Caravaca I., Gonzalez G. et Silva R., 2006. Les territoires qui gagnent en Andalousie. Dans *Géographie de l'Espagne*, pages 39–69. L'Harmattan, sous la direction de R. Mendez.

- Castillo Manzano J.I., 1999. *Análisis económico del puerto y la Bahía de Algeciras*. Thèse de doctorat, Universidad de Sevilla.
- Castillo Manzano J.I., 2001. *El Puerto Bahía de Algeciras, el motor económico del sur*. Sevilla : Universidad de Sevilla, 171 pages.
- Cazes G., 1992. *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. Bréal, 189 pages.
- CCE, 2004. *Politique européenne de voisinage : Rapport sur le Maroc*. Commission des Communautés Européennes, 24 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/morocco_enp_country_report_2004_fr.pdf>.
- Célèrier J., 1923. Les chemins de fer au Maroc. Dans *Annales de Géographie*, **32**(177), pages 286–288.
- Charlier J., 1981. *Contribution méthodologique à l'étude des arrière-pays portuaires*. Thèse de doctorat, Université Catholique de Louvain.
- Charlier J., 1990. Le deuxième souffle du canal de Suez. Dans *Transports*, **341**, pages 314–321.
- Charlier J., 2002. *Atlas du 21^e siècle : la France, l'Europe, le monde*. Nathan, 192 pages.
- Charlier J., 2008. Le canal de Suez à l'heure post-pétrolière. Dans *Les transports maritimes dans la mondialisation*, pages 69–78. L'Harmattan, sous la direction de J. Guillaume.
- Chassaigne P., 1996. *Histoire de l'Angleterre*. Aubier, 504 pages.
- Chatelus G., 1999. La méthodologie des corridors en Méditerranée occidentale. Dans *Recherche, Transport, Sécurité*, **63**, pages 2–27.
- Cherkaoui A., 2006. Le Déroit de Gibraltar : tendances actuelles et conjectures. Dans *Las dimensiones internacionales del Estrecho de Gibraltar*, pages 335–342. Dykinson, sous la direction de J. A. del Valle Gálvez et R. El Houdaïgui.
- Chevalier C., 2005. *Gouvernance de la Mer Méditerranée. Régime Juridique et Prospectives*. Malaga : Centre de Coopération pour la Méditerranée de l'UICN, 30 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <http://www.uicnmed.org/web2007/documentos/d1-Frances_final.pdf>.
- Choplin A. et Lombard J., 2007. Destination Nouadhibou pour les migrants africains. Dans *Mappemonde*, **88**(4), [en ligne].
- Chouvy P.A., 2010. Antimonde. Terra incognita de la géographie ? Dans *EspaceTemps.net, Mensuelles*, [en ligne].
- Claude G., 2002. *Migrations en Méditerranée*. Ellipses Marketing, 128 pages.
- Clochard O., 2003. La Méditerranée : dernière frontière avant l'Europe. Dans *Les Cahiers d'Outre-Mer. Revue de géographie de Bordeaux*, **56**(222), pages 159–180.
- Clochard O. (dir.), 2009. *Atlas des migrants en Europe*. Armand Collin, 144 pages.
- Coudroy de Lille L., 2007. Les zones économiques spatiales en Pologne : un tremplin pour l'emploi régional ou des miettes de la mondialisation ? Dans *Annales de Géographie*, **658**(6), pages 645–666.

- CNUCED, 2008a. *Étude sur les transports maritimes*. New York : Publication des Nations Unies, 214 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <unctad.org/fr/Docs/rmt2008_fr.pdf>.
- CNUCED, 2008b. *World investissement report 2008. Transnational Corporations and the infrastructures Challenge*. New York : United Nations Publication, 411 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://unctad.org/en/pages/PublicationArchive.aspx?publicationid=732>>.
- CNUCED, 2011. *Review of Maritime Transport*. New York : United Nations Publication, 233 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <unctad.org/en/Docs/rmt2011_en.pdf>.
- Colin R., 1988. L'Espagne des Communautés régionales autonomes. Dans *Revue de l'OFCE*, **22**(1), pages 227–262.
- Colletis G., Courlet C., Pecqueur B. et Winterhalter F., 1990. *Les systèmes industriels localisés en Europe : politiques publiques et systèmes industriels localisés en France, Italie et R.F.A.* Grenoble : IREPD, 132 pages.
- Colletis G., Gilly J., Pecqueur B., Perrat J. et Zimmermann J., 1997. Firms et territoires : entre nomadisme et ancrage. Dans *Espaces et sociétés*, **88**(1), pages 115–138.
- Coronado D., Acosta M., Cerban M.d.M. et Lopez M.d.P., 2006. *Economic Impact of the Container Traffic at the Port of Algeciras Bay*. Berlin-Heidelberg : Springer-Verlag et GmbH & Co. K, 119 pages.
- Cosaert P., 2009. *Les Enjeux du Pacifique*. Ellipses Marketing, 352 pages.
- Courau H., 2005. *La porte sur le sable : ethnologie du camp de Sangatte : de l'exception à la régulation*. Éditions des Archives Contemporaines, 274 pages.
- Cullinane K., Song D. et Gray R., 2002. A stochastic frontier model of the efficiency of major container terminals in Asia: assessing the influence of administrative and ownership structures. Dans *Transportation Research Part A*, **36**, pages 743–762.

D

- Dakhli J., 2008. *Lingua franca*. Actes sud, 591 pages.
- de Courson J., 1999. *La prospective des territoires: Concepts, méthodes, résultats*. CERTU, 123 pages.
- de Jouvenel B., 1964. *L'art de la conjecture*. Monaco : Éditions du rocher, 369 pages.
- de La Serre F. et Marais O., 1968. Les présides au Maroc et Ifni. Dans *Revue française de science politique*, **18**(2), pages 346–355.
- de Lesseps F. et Sabbatier J., 1867. *Conférence de M.Ferdinand de Lesseps à Nantes sur le canal maritime de Suez, Cercle des beaux arts, 8 décembre 1866*. Imprimerie centrale des chemins de fer, 42 pages.

- de los Llanos C., Benon A. et Demerson P., 1990. *L'Andalousie dans l'Europe. L'essor du secteur fruitier et maraîcher*. Série recherche en sciences sociales. Madrid : Publication de la Casa de Velazquez, 178 pages.
- de Tapia S., 1996. Echanges, transports et communications : circulation et champs migratoires turcs. Dans *Revue européenne de migrations internationales*, **12**(2), pages 45–71.
- de Tapia S., 2004. Entre «Nord» et «Sud» : le dynamisme international des transporteurs turcs. Dans *Autrepart*, **32**, pages 169–186.
- Debie J., 2010. *Contribution à une géographie de l'action publique : le transport entre réseaux et territoires*. Habilitation à Diriger des Recherches, Tome 3, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Debie J., Eliot E. et Soppe M., 2005. Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires : exemple d'application au port de Hambourg. Dans *Mappemonde*, **79**, 12 pages, [en ligne].
- Debie J., Eliot E. et Steck B., 2003. Mondialisation des réseaux de circulation en Afrique de l'Ouest. Dans *Mappemonde*, **71**(2003-3), pages 7–12.
- Debie J. et Gouvernal E., 2006. Intermodal rail in Western Europe: actor and services in a new regulatory environment. Dans *Growth and Change*, **37**(33), pages 444–459.
- Debie J. et Steck B., 2001. L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest. Dans *L'Espace géographique*, **30**(1), pages 26–36.
- del Rosario Pintos M., 2006. *Reserva de biosfera intercontinental del Mediterráneo Andalucía (España) - Marruecos*. Consejería de Medio Ambiente, Sevilla : Junta de Andalucía.
- Delmote G., 2002. L'Espagne face au laxisme marocain. Dans *Confluences Méditerranée*, **42**, pages 123–131.
- Desse M. et Hartog T., 2003. Zones franches, offshore et paradis fiscaux : l'antimonde légal. Dans *Mappemonde*, **72**(4), pages 21–24.
- Dessens A., 1970. *Le litige de Gibraltar*, tome 3672. Paris : Secrétariat Général du Gouvernement, 48 pages.
- Di Méo G. et Veyret Y., 2002. Problématiques, enjeux théoriques et épistémologiques pour la géographie. Dans *Limites et discontinuités en géographie*, pages 5–26. Paris : Édition du CNRS, SEDES.
- Dollfus O., 1994. *L'espace Monde*. Economica, 111 pages.
- Dollfus O., 1997. *La mondialisation*. Paris : Presses de Sciences Po, 166 pages.
- Ducruet C., 2005. Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires du local au global. Dans *Mappemonde*, **77**(1), 6 pages, [en ligne].
- Ducruet C., 2010a. Les mesures locales d'un réseau. 10 pages, [en ligne], disponible à l'adresse halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/54/69/73/PDF/fmr3-mesures_locales.pdf.

- Ducruet C., 2010b. Les mesures globales d'un réseau. 9 pages, [en ligne], disponible à l'adresse halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/54/19/02/PDF/fmr2_mesures_globales.pdf.
- Dufourcq C.E., 1975. *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age*. Hachette, 251 pages.
- Duhamel S. et Herbert V., 2006. Séminaire Links II – Détroit, 20 janvier 2006, Dunkerque. Dans *Territoire en mouvement*, **2**, pages 66–67, [en ligne].
- Dupuy G., 1985. *Systèmes, réseaux et territoires. Principe de réseautique territoriale*. Presses de l'école nationale des Pont et chaussées, 168 pages.
- Dupuy G., 1993. Géographie et économie des réseaux. Dans *Espace géographique*, **22**(3), pages 193–209.

E

- Ecologistas en Accion, 2010. *Entrada y salida de Submarinos en Gibraltar 1998-2008*. 24 pages, Rapport non publié.
- Ek R., 2009. La société civile dans la région de l'Øresund. Dans *L'Information géographique*, **73**(2), pages 112–130.
- El Abdellaoui J. et Ozer A., 2007. Etude diachronique et historique de l'évolution du trait de côte de la baie de Tanger (Maroc). Dans *Revue Télédétection*, **7**(1–2–3–4), pages 157–171.
- Elissalde B., 2000. Géographie, temps et changement spatial. Dans *L'Espace géographique*, **3**, pages 224–236.
- Elmadmad K., 2004. *La nouvelle loi marocaine du 11 novembre 2003 relative à l'entrée et au séjour des étrangers au maroc, et à l'émigration et l'immigration irrégulières*. CARIM-AS 2004/01, Robert Schuman Centre for advanced studies, [en ligne], disponible à l'adresse http://www.carim.org/Publications/CARIM-AS04_01-Elmadmad.pdf.
- Espinosa Navas F., 2003. Le système intégré de surveillance maritime. Dans *La revue Maritime*, **465**, 5 pages, [en ligne].
- Essebbani B., 2008. *La coopération entre le Maroc et l'Union Européenne : de l'association au partenariat*. Thèse de doctorat, Université Nancy 2.
- Ezzine A., 2009. *Etude corridors pour l'export des mangues du Mali et du Burkina Faso vers l'Union Européenne*. Union Européenne, Programme ACP, 46 pages, [en ligne], disponible à l'adresse www.euacpcommodities.eu/files/0WSTD08BamakoDakarCorridorStudyFinalReportFRENCH.pdf.

F

- FADAIAT, 2006. *Libertad de movimiento-Libertad de conocimiento*. Malaga : Imagref Impresores, 257 pages.
- Faret L., 2004. Pratiques de mobilité, transport et acteurs transnationaux dans le champ migratoire Mexique - États-Unis. Dans *Autrepart*, **32**, pages 149–167.
- Fau N., 2003. Le rôle des infrastructures dans l'organisation spatiale du détroit de Malacca (Indonésie, Malaisie, Singapour). Dans *Cahier du Gemdev*, **26**, Développement durable : quelles dynamiques ?, pages 163–184.
- Fau N., 2004. Le détroit de Malacca : porte océane, axe maritime, enjeux stratégiques. Dans *Géoconfluences*, [en ligne].
- Fau N., 2010. Le système portuaire du détroit de Malacca, reflet d'enjeux géopolitiques multiscalaires. Dans *Outre-Terre*, **25-26**, pages 273–285.
- Fleming D.K. et Hayuth Y., 1994. Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy. Dans *Journal of Transport Geography*, **2**(1), pages 3–18.
- Foucher M., 1986. *L'invention des frontières*. Paris : Fondation pour les Études de Défense Nationale, 326 pages.
- Foucher M., 1991. *Fronts et frontières : Un tour du monde géopolitique*. Fayard, 691 pages.
- Foucher M., 2007. *L'obsession des frontières*. Librairie Académique Perrin, 219 pages.
- Foucher M., 2010. Actualité et permanence des frontières. Dans *Médium*, **24-25**, pages 13–28.
- Fournier C. et Knafo R., 2009. Panorama des tourisms en Espagne. Dans *Historiens et Géographes*, **408**, pages 97–107.
- Frémont A., 1996. L'espace maritime et marchand : pour une problématique. Dans *Espace géographique*, **25**(3), pages 203–213.
- Frémont A., 2003. Quelles stratégies portuaires face aux armements de lignes régulières ? Actes de la 8^{ème} Conférence Internationale des Villes portuaires, 22-25 octobre 2002, Dalian (Chine), pages 37–89.
- Frémont A., 2007. *Le monde en boîtes : Conteneurisation et mondialisation*, Synthèse INRETS 53, 145 pages.
- Frémont A., 2008. Les armements de lignes régulières et la logistique. Dans *Les cahiers scientifiques du transport*, **53**, pages 123–144.
- Frémont A. et Soppé M., 2004. Les stratégies des armateurs de lignes régulières en matière de dessertes maritimes. Dans *Belgéo*, **4**, pages 391–406.
- Frémont A. et Soppé M., 2005. La desserte de la Rangée Nord Europe par les armements de lignes régulières : concentration ou dispersion ? 1994-2002. Dans *Flux*, **59**, pages 22–32.

FRONTEX, 2008. *Rapport général 2007*. 71 pages, [en ligne], disponible à l'adresse : <http://www.frontex.europa.eu/about/governance-documents/2007>.

G

Gabrielli L., 2011. *La construction de la politique d'immigration espagnole : ambiguïtés et ambivalences à travers le cas de la migration ouest-africaines*. Thèse de doctorat, Université de Bordeaux.

Garcia J., 2002. *Gibraltar, the making of a people*. Panorama Publishing Gibraltar, 256 pages.

Gauthier C., 1993. La route des Marocains : les frontières d'un parcours de retour. Dans *Revue européenne de migrations internationales*, 9(1), pages 131–142.

Gharbi M., 2006. Le rôle géopolitique du Détroit de Gibraltar. Dans *Las dimensiones internacionales del Estrecho de Gibraltar*, pages 353–361. Dykinson, sous la direction de J. A. del Valle Gálvez et R. El Houdaïgui.

Godet M., 1993. *De l'anticipation à l'action*. Dunod, 390 pages.

Godet M., 1997. *Manuel de prospective stratégique : Tome 2, L'Art et la méthode*. Paris : Dunod, 359 pages.

Goeury D., 2009. Protéger ou contrôler le détroit ? La réserve de biosphère intercontinentale de la Méditerranée Andalousie (Espagne) - Maroc. Dans *Mers, détroits et littoraux : charnières ou frontières des territoires ?*, pages 271–284. L'Harmattan, sous la direction de B. Semmoud.

Gonin P., 1994. Régions frontalières et développement endogène : de nouveaux territoires en construction au sein de l'Union Européenne. Dans *Hommes et Terres du Nord*, 2/3 (Frontières et recomposition territoriale), pages 61–70.

González García I., 2000. *Bahías: Su Regulación en el Derecho Internacional Del Mar*. Universidad de Cádiz Servicio de Publicaciones, 109 pages.

Gourmelon F., Houet T., Voiron C. et Joliveau T., 2011. Séminaire : Élément de synthèse : La Géoprospective : apports de la dimension spatiale aux recherches prospectives ?, du 4 et 5 avril 2011, fort de l'île Sainte-Marguerite Nice-Cannes, 2 pages, [en ligne].

Gouernal E. et Slack B., 2011. Tangiers-Med and the development of northern Morocco: Synergy between logistics and a hub port? *European Conference on Shipping Intermodalism & Ports (ECONSHIP)*, 22-24 juin 2011, Chios (Grèce).

Gracq J., 1963. *Le rivage des Syrtes*. Plon, 293 pages.

Groupe de recherches Interfaces, 2008. L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique. Dans *L'Espace géographique*, 37(3), pages 193–207.

Guichonnet P. et Raffestin C., 1974. *Géographie des frontières*. Presses Universitaires de France, 223 pages.

- Guillaume J., 1994. *Les transports maritimes et la Norvège. Étude des faits et conséquences de la circulation par mer*. Thèse d'État, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Guillaume J., 1999. Le canal de Suez à la fin du XXème siècle. Dans *Les Cahiers Nantais*, **52**, pages 35–44.
- Guillaume J., 2002. Réseaux portuaires, segments de façades et recompositions régionales. Dans *Réseaux de transport, flux et recompositions régionales*, Actes des journées de la commission de géographie des transports, 5-6 septembre 2001, Le Havre, pages 7–13.
- Guillaume J., 2005. Les routes maritimes, leurs traces et leurs marque. Le monde en réseaux. Lieux visibles, liens invisibles. Actes du 16ème Festival International de Géographie, 30 septembre-2 octobre 2005, St-Dié-des-Vosges, [en ligne].
- Guillaume J. (dir.), 2008. *Les transports maritimes dans la mondialisation*. L'Harmattan, 282 pages.
- Guimerà R., Mossa S., Turtshi A. et Amaral L.a.N., 2005. The Worldwide Air Transportation Network: Anomalous Centrality, Community Structure, and Cities' Global Roles. Dans *Proceedings of the National Academy of Sciences*, **102**(22), pages 7794–7799.
- Gumuchian H. et Pecqueur B., 2007. *La ressource territoriale*. Economica, 252 pages.
- Gutierrez Castillo V.L., 2003. Le conflit hispano-marocain de l'île de Persil : études des titres de souveraineté et de son statu quo. Dans *Annuaire du Droit de la Mer*, **8**, pages 83–98.
- Gutiérrez Castillo V.L., 2006. Estudio del regimen juridico del estrecho de Gibraltar: conflictos de soberania, espacios marinos in navigation. *Las dimensiones internacionales del Estrecho de Gibraltar*, pages 265–290. Dykinson, sous la direction de J. A. del Valle Gálvez et R. El Houdaïgui.
- Gutscher M.A., 2004. Le grand tremblement de terre de Lisbonne. Dans *Pour la science*, **325**, page 12.
- Guyetant-Fauvel C., 2009. *La portée novatrice du développement durable dans la maîtrise aménagiste. Faut-il passer d'une logique d'incertitude à une logique d'inconcevable ? Les leçons de l'expérience marocaine*. Thèse de doctorat, Université de Grenoble 1.

H

- Haggett P., 1973. *L'analyse spatiale en Géographie humaine*. Armand Colin, 390 pages.
- Hatem F., Cazes B. et Roubelat F., 1993. *La prospective: Pratiques et méthodes*. Economica, 385 pages.
- Hatzfeld D., Frogneux M. et Girardin D., 1977. Etude de la sismicité dans la région de l'arc de Gibraltar. Dans *Bulletin de la Société géologique de France*, **4**, pages 741–747.
- Herbert V., 1999. *La circulation maritime dans le Détroit de Malacca et ses effets dur la côte occidentale de la Péninsule Malaise*. Thèse de doctorat, Université de Nantes.

- Herbert V., 2006. *Le détroit : proposition de typologie spatiale*, Actes du séminaire Links II – Déroit, 20 janvier 2006, Dunkerque. Lille : PUEL, 13 pages.
- Herbert V. et Picouët P. (dir.), 2002. Détroits. Dans *Hommes et Terres du Nord*, **2**, Numéro spécial sur les détroits, 53 pages.
- Hermet G., 1968. Gibraltar. Dans *Revue française de science politique*, **18**(2), pages 332–345.
- Hesse M. et Rodrigue J., 2004. The transport geography of logistics and freight distribution. Dans *Journal of Transport Geography*, **12**(3), pages 171–184.
- Hispanus, 1953. *El Estrecho de Gibraltar*. Madrid : Editora nacional, 456 pages.
- Humbert A., 2009. L'Andalousie verger et potager de l'Europe. Dans *Historiens et Géographes*, **408**, pages 86–96.

I

- Instituto Hidrográfico de la Marina, 1973. *Derrotero de las costas del Mediterráneo que comprende costas N. y S. del estrecho de Gibraltar y la costa oriental de Espana desde Punta Europa hasta la frontera con Francia*. Cádiz : Instituto Hidrográfico, 398 pages.
- Instituto Hidrográfico de la Marina, 2003. *Derrotero De Las Costas Del Mediterráneo*, tome II. Ministerio de Defensa, 325 pages.

J

- Jacquet N. et Darmon D., 2005. *Les pôles de compétitivité. Le modèle français*. Paris : La documentation française, 123 pages.
- Joigneux G., 1998. Gibraltar : le projet de lien fixe entre intégration euro-méditerranéenne et développement régional. Dans *Recherche, Transport, Sécurité*, **58**, pages 52–66.

K

- Knafou R., 1998. *La planète "nomade" : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*. Belin, 247 pages.
- Koop K., 2007. Les nouvelles fractures du monde et le défi pour la recherche sur les inégalités de développement. Dans *Les Cahiers du GEMDEV*, **31**, pages 182–195.
- Koop K., Landel P.A. et Pecqueur B., 2010. Pourquoi croire au modèle du développement territorial au Maghreb ? Une approche critique. Dans *EchoGéo*, **13**, 10 pages, [en ligne].

L

- Labatut B., 1987. Le détroit de Gibraltar, nœud gordien de la stratégie espagnole. Dans *Stratégique*, **33**, page 39.
- Labrecque G., 2004. *Les frontières maritimes internationales : Géopolitique de la délimitation en mer*. L'Harmattan, 531 pages.
- Lacoste R., 2008. *Le rééquilibrage des trafics conteneurisés aux Etats-Unis*. Note de synthèse 106 de l'ISEMAR, 4 pages, [en ligne].
- Lacoste R. et Terrassier N., 2000. *La Spezia : du port... au réseau*. Note de synthèse 30 de l'ISEMAR, 6 pages, [en ligne].
- Lacroix T., 2005. *Les réseaux marocains du développement : Géographie du transnational et politiques du territorial*. Les Presses de Sciences Po, 257 pages.
- Lahrech I. et Grotti L., 2009. Le casse-tête de l'aménagement du territoire. Dans *La revue Economica*, **5**, pages 17–34.
- Lampin-Maillet C., Pérez S., Ferrier J.P. et Allard P. (coord.), 2010. *Géographie des interfaces : une nouvelle vision des territoires*. Editions Quae, 168 pages.
- Landel P.A., 2011. L'exportation du « développement territorial » vers le Maghreb : du transfert à la capitalisation des expériences. Dans *L'Information géographique*, **75**(4), pages 39–57.
- Lardon S. et Piveteau V., 2005. Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire : une approche par les modèles spatiaux. Dans *Géocarrefour*, **80**(2), pages 75–90.
- Lardon S., Piveteau V. et Lelli L., 2005. Le diagnostic des territoires. Dans *Géocarrefour*, **80**(2), pages 71–74.
- Lasserre J.C., 2003. Le Pas-de-Calais et le détroit de Gibraltar : Quels enjeux géopolitiques ? Dans *Etudes internationales*, **34**(2), pages 195–212.
- Lassudrie-Duchêne B., 1982. Décomposition internationale des processus productifs et autonomie nationale. Dans *Internationalisation et autonomie de décision*, pages 45–56. Paris : Economica, sous la direction de H. Bourguinat.
- Lavaud-Letilleul V., 2008. L'évolution de la manutention des conteneurs dans les ports de la Rangée Nord. Dans *Les transports maritimes dans la mondialisation*, pages 135–145. L'Harmattan, sous la direction de J. Guillaume.
- Le Boedec G., 2007. Le détroit de Gibraltar. Les limites d'un espace modèle de la lutte européenne contre les migrations irrégulières. Dans *EchoGéo*, **2**, 15 pages, [en ligne].
- Le Thiec A., 2010. La restructuration d'un combinat et ses répercussions sur le territoire local : L'acquisition de Dacia par Renault en Roumanie. Dans *Revue Géographique de l'Est*, **50**(3–4), 14 pages, [en ligne].

- Le Tellier J. et Debbi F. 2009. La mobilité urbaine dans l'agglomération de Tanger : évolutions et perspectives. Étude de cas, rapport définitif, Centres d'activités régionales, 132 pages, [en ligne], disponible à l'adresse : <http://www.planbleu.org/publications/Mobilite_urbaine/Mob_Urb_Tanger_rapport2009.pdf>.
- Lévy J. et Lussault M., 2003. *Dictionnaire de la géographie*. Belin, 1033 pages.
- Lleonart J., 2005. Méditerranée et Mer Noire. Dans *L'état des ressources halieutiques et maritimes mondiales*. Rapport de la FAO, tome 457, pages 16–69, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://www.fao.org/docrep/009/y5852f/Y5852F05.htm#ch2.5>>.
- Lombard D. et Ptak R., 1994. *Asia Maritima : images et réalités*. Wiesbaden : Harrassowitz, 218 pages.
- Lombard J., Mesclier E. et Velut S., 2006. *La mondialisation côté Sud : Acteurs et territoires*. IRD Editions, 496 pages.
- Lombard J. et Ninot O., 2010. Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique. Dans *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, **2010**(1), pages 69–86.
- Lombard J. et Steck B., 2004. Quand le transport est d'abord un lieu ! Dans *Autrepart*, **32**, pages 3–19.
- Lopez Geta J., 2005. *Atlas hidrogeológico de la provincia de Cadiz*. Cádiz: Instituto geológico y minero de espana, 264 pages.
- Lozano Maldonado J.M., 1974. El campo de Gibraltar y su plan de desarrolloaproximación geográfica a un paisaje en transformación. Dans *Cuadernos Geographicos de la Universidad de Granada*, **4**, pages 57–99.
- Löfgren O., 2008. Regionauts: The Transformation of Cross-Border Regions in Scandinavia. Dans *European Urban and Regional Studies*, **15**(3), pages 195–209.

M

- Maazouzi A., Nachite D. et Bakkali R., 2006. Les risques au niveau du littoral tetouanais (Maroc Nord Occidental). Dans *Las dimensiones internacionales del Estrecho de Gibraltar*, pages 233–240. Dykinson, sous la direction de J. A. del Valle Gálvez et R. El Houdaïgui.
- Macia Bedoya A., 2010. La complexité de la gestion d'un espace protégé du littoral gaditan : le parc naturel du Détroit de Gibraltar. Dans *Zones côtières et détroits internationaux : évolutions et perspectives du Tangérois (Maroc) et du Détroit de Gibraltar*, Journées scientifiques de l'université de Nantes, 7 juin 2010.
- Mackinder H.J., 1904. The geographical pivot of history. Dans *The Geographical Journal*, **170**(4), pages 298–321.

- Mahé des Portes F., 2008. Aspects informationnels,. Dans *Vers un réseau de plate-formes logistiques en méditerranée : mythe ou réalité ?*, pages 36–42.
- Marcadon J., 1988. *L'avant-pays des ports français*. Masson, 200 pages.
- Marcadon J., 1999. Enjeux économiques et politiques des pertuis maritimes. Dans *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, **3**, pages 293–302.
- Marcadon J., 2002. Géographie portuaire de l'espace euro-méditerranéen. Dans *Méditerranée*, **98**(1), pages 55–66.
- Marcadon J., 2004. Quelques conséquences de l'arrivée prochaine des méga porte-conteneurs. Dans *Belgé*, **4**(4), pages 419–431.
- Marcadon J., 2005. Les grandes routes maritimes. Dans *Questions internationales*, **14**, pages 40–48.
- Mareï N., 2006. *Un lieu d'observation de l'économie mondiale : le canal de Suez. Rôle économique de 1975 à 2005*. Mémoire de maîtrise, Université de Nantes.
- Mareï N., 2008. *Les enjeux maritimes et portuaires du détroit de Gibraltar*. Note de synthèse 105 de l'ISEMAR, 6 pages, [en ligne].
- Mareï N., 2009. Le détroit de Gibraltar fenêtre sur le monde pour l'Espagne. Dans *Historiens et Géographes*, **408**, Numéro spécial : L'Espagne, les métamorphoses d'une puissance économique sous la coordination de N. Baron Yellès, pages 121–130.
- Mareï N. et Turret P., 2009. Les industries maritimes, les territoires et leur organisation. Dans *Les Cahiers Nantais*, **2009-1**, pages 5–17.
- Marie C.V., 2004. *Prévenir l'immigration irrégulière: entre impératifs économiques, risques politiques et droits des personnes*. Council of Europe Publishing, 94 pages.
- Martín-Muñoz G., López Sala A., Crespo R. et García J., 2003. *Marroquíes en España. Estudio sobre su integración*. Madrid : Publicaciones de la Fundación Repsol YPF, 197 pages.
- Masson P., 1995. Les accords de Schengen : du mythe aux réalités. Dans *Les cahiers de la Sécurité Intérieure*, **19**, pages 105–114.
- Matthiessen C.W., 2000. Bridging the Øresund: potential regional dynamics: Integration of Copenhagen (Denmark) and Malmö-Lund (Sweden) A cross-border project on the European metropolitan level. Dans *Journal of Transport Geography*, **8**(3), pages 171–180.
- McCalla R., Slack B. et Comtois C., 2005. The Caribbean basin: adjusting to global trends in containerization. Dans *Maritime Policy & Management*, **32**(3), pages 245–261.
- Ménanteau L. et Vanney J.R., 2002. Le détroit de Gibraltar : environnements océaniques et liaisons fixes Europe-Afrique. Dans *Hommes et terres du nord*, **2**(89), pages 36–42.
- Menu R., 2007. L'élargissement du canal de Panama. Dans *La revue maritime*, **480**, pages 132–141.

- Mérenne-Schoumaker B., 2002. *La localisation des industries. Enjeux et dynamiques*. Presses Universitaires de Rennes, 255 pages.
- Mérenne-Schoumaker B., 2007. De la compétitivité à la compétence des territoires. Comment promouvoir le développement économique? Dans *Territoire(s) Wallon(s)*, Hors série décembre, pages 51–58.
- Metalsi M. et Leroux J.B., 2007. *Tanger*. Editions Malika, 191 pages.
- Michoudet C. et Pelletier P., 2004. Des mers de Chine à la mer du Japon : Un détroit sous influences nippo-coréennes. Dans *Cahiers de géographie du Québec*, **48**(135), pages 335–356.
- Miège J.L., Bousquet G., Denarnaud J. et Beaufre F., 1992. *Tanger : Porte entre deux-mondes*. ACR Edition, 288 pages.
- Ministère de l'économie et des finances, 2008. *La logistique du commerce au Maroc : état des lieux et pistes de développement*. Études de la direction des études et des prévisions financières, Rabat, 27 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://doc.abhatoo.net.ma/doc/IMG/pdf/LOGISTIQUECOMMERCEMAROC.pdf>>.
- Ministerio del Interior, 2001. Lucha contra la inmigración ilegal, balance 2001, [en ligne], disponible à l'adresse <www.interior.gob.es/file/11/11232/11232.pdf>.
- Ministerio del Interior, 2011. Lucha contra la inmigración ilegal, balance 2011, [en ligne], disponible à l'adresse <www.interior.gob.es/file/54/54239/54239.pdf>.
- Miossec A., Arnould P. et Veyret Y., 2004. Développement durable : affaire de tous, approches de géographes. Dans *Historiens et Géographes*, **387**, pages 85–96.
- Moati P. et Mouhoud E.M., 2005. Les nouvelles logiques de décomposition internationale des processus productifs. Dans *Revue d'économie politique*, **115**(5), pages 573–589.
- Moffette D., 2010. *Convivencia* and Securitization: Ordering and Managing Migration in Ceuta (Spain). Dans *Journal of Legal Anthropology*, **1**(2), pages 189–211.
- Moghira M.A., 2002. *L'isthme de Suez : passage millénaire*. L'Harmattan, 482 pages.
- Mokadem A., 2006. Projet pour la création de la réserve de la biosphère intercontinentale de la Méditerranée. Dans *Rapport de la IV Réunion internationale du projet « Wadi Chefchaouen et Asilah »*, 42 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <http://www.wadi.unifi.it/morocco_meeting_nov06.pdf>.
- Mondou V., 2010. Croissance de l'offre aérienne low cost au Maroc et aménagement touristique. Conférence *Transport et développement des territoires*, 8-10 septembre 2010, Le Havre.
- Morales Gil A., 2008. Los Flujos comerciales en los espacios portuarios españoles del Mediterráneo. Dans *España y el Mediterráneo: una reflexión desde la geografía española : Aportación Española al XXXI Congreso de la Unión Geográfica Internacional*, pages 99–104. Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional, sous la direction de M.A. Trigueros.

- Morin E., 1990. *Science avec conscience*. Paris : Point Fayard, 315 pages.
- Morin O., 2005. Le Partenariat euro-méditerranéen. Dans *Etudes*, **402**(2), pages 163–174.
- Morsy M.d., 1989. *Les Saint-Simoniens et l'Orient. Vers la modernité*. Edisud, 204 pages.
- Murtland M., 2011. Ferries to Marocco. Dans *Ferry and Cruise Annual 2011*, Ferry Publications Ramsey, pages 90–97.

N

- Nachite D., 2009. El desarrollo turístico del litoral en la Región Tánger-Tetuánuna evolución hacia unos escenarios no deseables. Dans A.M.C. Salvador Domínguez Bella, *Geología y geoturismo en la orilla sur del Estrecho de Gibraltar*, pages 57–78.
- Notteboom T., 2012. Towards a new intermediate hub region in container shipping? Relay and interlining via the Cape route vs. the Suez route. Dans *Journal of Transport Geography*, **22**, pages 164–178.
- Néraudau E., 2009. La politique migratoire de l'Union européenne. Dans *Questions internationales*, **40**, pages 93–100.

O

- Ocaña Torres M.L., 2001. *Historia de Algeciras. De los origens a la epoca medieval*. Diputación de Cádiz, Servicio de Publicaciones, 326 pages.
- OCDE, 2003. *Territorial Reviews: Øresund, Denmark/Sweden*. Paris : OCDE Publications, 216 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://browse.oecdbookshop.org/oecd/pdfs/free/0403041e.pdf>>.
- Offner J., 1993. Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique. Dans *Espace géographique*, **22**(3), pages 233–242.
- OFIMER, 2003. *Le marché du thon rouge*, 6 pages, [en ligne].
- OGD, 1996. *Atlas mondial des drogues*, tome Observatoire Géopolitique des Drogues. Presses Universitaires de France, 250 pages.
- Ohmae K., 1996. *De l'Etat-nation aux Etats-régions*. Dunod, 214 pages.
- OICS, 2011. *Rapport de l'Organe international de contrôle des stupéfiants pour 2010*. Organe international de contrôle des stupeféants. New-York : Nations Unies, 172 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://www.incb.org/incb/fr/annual-report-2010.html>>.
- O'Kelly M.E. et Miller H., 1994. The hub network design problem: a review and synthesis. Dans *Journal of Transport Geography*, **2**(1), pages 31–40.

- O'Kelly M.E., 1998. A geographer's analysis of hub-and-spoke networks. Dans *Journal of Transport Geography*, **6**(3), pages 171–186.
- ONUDC, 2007. *Maroc. Enquête sur le cannabis 2005*. New York : United Nations Publications, 37 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <http://www.unodc.org/pdf/research/Morocco_survey_2005.pdf>.
- ONUDC, 2011. *World Drug Report 2011*. New York : United Nations Publications, 267 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://www.unodc.org/unodc/en/data-and-analysis/WDR-2011.html>>.
- O'Reilly G., 1990. Gibraltar et le détroit, colonie britannique et passage géostratégique. Dans *Hérodote*, **57**, pages 59–75.
- Ortolland D. et Pirat J., 2007. *Atlas Géopolitique des Espaces Maritimes*. Technip, 277 pages.
- OTAN, 2004. Combating terrorism at sea, 6 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Publications/Detail/?lng=en&id=129210>>.

P

- Pecqueur B., 2004. Vers une géographie économique et culturelle autour de la notion de territoire. Dans *Géographie et cultures*, **49**, pages 71–86.
- Pecqueur B., 2006. Le tournant territorial de l'économie globale. Dans *Espaces et sociétés*, **124-125**(2), pages 17–32.
- Pérez-Reverte A., 2004. *La reine du Sud: roman*. Éditions du Seuil, 521 pages.
- Perrin T., 2011. L'institutionnalisation de la coopération transfrontalière en Europe. Dans *CERISCOPE Frontières*, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://ceriscope.sciences-po.fr/node/17>>.
- Perroux F., 1991. *L'économie du XXe siècle*. Presses Universitaires de Grenoble, 814 pages.
- Picouët P. et Renard J.P., 2002. Les détroits de nouveaux territoires? L'exemple du pas de Calais. Dans *Mappemonde*, **65**(89), pages 7–11.
- Planel S., 2009. Transformations de l'Etat et politiques territoriales dans le Maroc contemporain. Dans *L'Espace Politique*, **7**, [en ligne].
- Planet Contreras A.I., 1998. *Melilla y Ceuta, espacios frontera hispano-marroquies*. Edita CA de Melilla, CA de Ceuta, UNED Melilla, 279 pages.
- PNUD, 2009. *Rapport mondial sur le développement humain*. Programme des Nations Unies sur le développement, Washington D.C., 237 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://hdr.undp.org/fr/rapports/mondial/rmdh2009/chapitres/francais/>>.

- PNUD Maroc, 2011. *Lignes directrices en appui à la stratégie de la Région pour la Coopération Internationale : Région de Tanger – Tétouan*, 216 pages.
- Ponsich M., 1974. La navigation antique dans le détroit de Gibraltar. Dans *Littérature gréco-romaine et géographie historique*, Paris : Picard, pages 257–273.
- Ponsich M., 1975. Voies de transhumance et peuplement préromains au Maroc. Dans *Bulletin d'Archéologie Algérienne. Libyca Alger*, **6**, pages 15–40.
- Porter M.E., 1998. Clusters and the new economics of competition. Dans *Harvard Business Review*, pages 77–90.
- Prezelin B., 2003. *Flottes de combat 2004*. Paris : Éditions Maritimes et d'Outre-mer, 1200 pages.
- Pérés H., 1999. L'Europe commence à Gibraltar : le dilemme espagnol face à l'immigration. Dans *Pôle Sud*, **11**(1), pages 8–23.

Q

- Qadim N.E., 2010. La politique migratoire européenne vue du Maroc : contraintes et opportunités. Dans *Politique européenne*, **31**(2), pages 91–118.
- Qouiyd S., 2008. *Relations Maroc - Union Européenne : Evolution historique et répercussions socio-spatiales*. Thèse de doctorat, Université de Cergy-Pontoise

R

- Ranély Vergé-Dépré C., 2006. Les nouvelles hiérarchies du système portuaire dans le Bassin Caraïbe. Dans *Études caribéennes*, **4**, [en ligne].
- Redondo Toronjo D., 2007. *Agricultura intensiva, mercados de trabajo locales e inserción de los trabajadores extranjeros: el caso de Huelva*. Actes du Seminario sobre Movimientos Migratorios Transnacionales y Mercado de Trabajo, 8-10 novembre 2006, Córdoba (Espagne), pages 133–150. Junta de Andalucía. Dirección General de Coordinación de Políticas Migratorias, sous la direction de I. Blázquez Rodríguez, M.L. Rodríguez Copé et R. Jiménez Alcaide.
- Refass M., 2002. La péninsule tingitane. Dans *Atlas du Maroc*, pages 76–77. Paris : Éditions du Jaguar, sous la direction de R. Ragala et M. Refass.
- Remacha Tejada J.R., 2006. Le Détroit de Gibraltar comme zone frontière. Dans *Las dimensiones internacionales del Estrecho de Gibraltar*, pages 327–334. Dykinson, sous la direction de J. A. del Valle Gálvez et R. El Houdaïgui.
- Renard J.P., 2003. Le détroit du Pas-de-Calais: un espace frontalier terraqué? Dans *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, **80**(2), pages 113–125.

- Reynaud A., 1981. *Société, espace et justice: inégalités régionales et justice socio-spatiale*. Presses Universitaires de France, 263 pages.
- Ridolfi G., 1995. Public policy and port development: the Italian case. Dans *Ocean & Coastal Management*, **27**(1-2), pages 73-91.
- Ridolfi G., 1997. Geostrategy and naval power in the Mediterranean: Changing scenarios, continuing conflict. Dans *Marine Policy*, **21**(4), pages 377-390.
- Ridolfi G., 1999. Containerisation in the Mediterranean: between global ocean routeways and feeder services. Dans *GeoJournal*, **48**(1), pages 29-34.
- Robles R., Berraho A., Camiñas J.A., Najih M., Alcántara A. et Simard F., 2007. *Conservation et développement durable de la mer d'Alboran : éléments stratégiques pour sa gestion future*. Centre de Coopération pour la Méditerranée, Union Mondiale pour la Nature, 66 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <http://www.uicnmed.org/web2007/documentos/2007/10/alboran.informe_fr.pdf>.
- Rodier C., 2011. Frontex, la petite muette. Dans *Vacarme*, **55**, [en ligne].
- Rodrigue J.P., 2004. Straits, Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. Dans *Cahiers de Géographie du Québec*, **48**(135), pages 357-374.
- Rodrigue J.P., Comtois C. et Slack B., 1997. Transportation and spatial cycles: evidence from maritime systems. Dans *Journal of Transport Geography*, **5**(2), pages 87-98.
- Rodríguez Barrientos M., 2005. *El puerto de Algeciras y sus prácticos*. Edición española, 244 pages.
- Roux G., Debrach J. et Gaussen H., 1955. Planche 44a : Chemins de Fer. Dans *Atlas du Maroc*. Comité de géographie du Maroc.

S

- Salkin Y., 1985. *Panama et ses trois horizons*. Défense nationale, 41 pages.
- Santos A., 1985. Le basculement vers le Sud de la politique de défense de l'Espagne. Dans *Études internationales*, **16**(3), pages 589-609.
- Santos M., 1997. *La nature de l'espace*. L'Harmattan, 275 pages.
- Sassen S., 1991. *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, 447 pages.
- Scheibling J. et Borne D., 2002. *La Méditerranée*. Hachette éducation Technique, 256 pages.
- Scott A.J., 2001. *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford University Press, 467 pages.
- Scovazzi T., 1995. Management regimes and responsibility for international straits: With special reference to the Mediterranean Straits. Dans *Marine Policy*, **19**(2), pages 137-152.
- Segaud M., 2002. Frontières, limites et mitoyenneté : une question sans fin. Dans *Ces territorialités qui se dessinent*, pages 91-110. Éditions de l'aube, sous la direction de B. Debarbieux et M. Vanier.

- Senecat J. et Giraux F., 2008. *Migrations : de l'espoir au désespoir*. Médecins du Monde, 19 pages, [en ligne], disponible à l'adresse <<http://www.medecinsdumonde.org/Publications/Les-Rapports/En-France/Migrations-de-l-espoir-au-desespoir>>.
- Serein M., 1989. L'espace-détroit. Dans *Mappemonde*, **1**(89), pages 8–11.
- SHOM, 2002. *Instructions nautiques D1. Détroit de Gibraltar - Espagne (côtes Sud et Est, Islas Baleares)*. SHOM : Collection Instructions Nautiques. Edition française, 286 pages.
- Siegfried A., 1948. *Suez, Panama: et les routes maritimes mondiales*. Armand Colin, 306 pages.
- Simon C., 2003. *Les navires à grande vitesse*. Note de synthèse 53 de l'ISEMAR, 4 pages, [en ligne].
- Slack B., 1993. Pawns in the game: Ports in a global transportation system. Dans *Growth and Change*, **24**, pages 579–588.
- Slack B., 2007. The terminalisation of Seaports. Dans *Port-cities and global supply chains*, pages 41–50. UK : Ashgate, sous la direction de J. Wang, D. Olivier, T. Notteboom et B. Slack.
- Slack B. et McCalla R., 2003. Le canal de Panama à un carrefour. Géopolitique, réalités commerciales et environnement. Dans *Études internationales*, **34**(2), pages 253–262.
- SNED et SECEG, 2005. Le projet de tunnel ferroviaire sous le détroit de Gibraltar. 18 pages, [en ligne], disponible à l'adresse : <www.sned.gov.ma/telecharger/groupe.pdf>.
- SNED et SECEG, 2007. Le projet de tunnel ferroviaire sous le détroit de Gibraltar. 20 pages, [en ligne], disponible à l'adresse : <www.sned.gov.ma/telecharger/BROCHURE_FR_Nov07.pdf>.
- Suarez de Vivero J.L., 1983. El espacio marítimo andaluz. Problemas de administración y gestión del mar. Dans *Revista de Estudios Andaluces*, **1**, pages 23–34.
- Sévérac G., 1959. Trois types agricoles du Maroc et leurs problèmes communs. Dans *Economie rurale*, **41**(1), pages 63–69.

T

- Tadili B.A. et Ramdani M., 1982. Risque sismique dans la région bético-rifaine et la mer d'Alboran. Dans *Bulletin de l'Institut Scientifique*, **6**, pages 63–71.
- Taïqui L., 1997. La dégradation écologique au Rif marocain : nécessités d'une nouvelle approche. Dans *Mediterranea*, Serie de estudios biológicos, pages 5–17.
- Tarrius A., 1992. *Les fourmis d'Europe : Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*. Paris : L'Harmattan, 207 pages.
- Tarrius A., 2007. *La remontée des Sud : Afghans et Marocains en Europe méridionale*. Éditions de l'Aube, 201 pages.

- Telle S., 2009. L'Union pour la Méditerranée : un héritage contrasté mais une continuité indispensable. Dans *Outre-Terre*, **23**(3), pages 19–29.
- Tongzon J. et Heng W., 2005. Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals). Dans *Transportation Research Part A*, **39**, pages 405–424.
- Tourret P., 2005. *Les ports et armements du Maghreb*. Note de synthèse 80 de l'ISEMAR, 4 pages, [en ligne].
- Tourret P., 2006. Les spécificités du modèle de développement des ports chinois. Note de synthèse 87 de l'ISEMAR, 4 pages, [en ligne].
- Tourret P., 2008. *L'Espagne maritime et portuaire*. Note de synthèse 107 de l'ISEMAR, 4 pages, [en ligne].
- Triper J.M., 2006. L'énergie espagnole fait bouger le Maghreb. Dans *Afkar/Idées*, pages 88–89.
- Troin J., 1986. Montagnes et villes dans le Nord-Ouest du Maroc. Dans *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, **41**(1), pages 209–215.
- Troin J. et Berriane M., 2002. *Maroc : Régions, pays, territoires*. Maisonneuve et Larose, 502 pages.
- Truver S.C., 1980. *The Strait of Gibraltar And the Mediterranean*. Sijthoff & Noordhoff, 272 pages.

V

- Valier-Brasier T., Dehoux T. et Audoin B., 2012. Scaled behavior of interface waves at an imperfect solid-solid interface. Dans *Journal of Applied Physics*, **112**(024904), 12 pages.
- Vallejo Villata I., Sánchez Rodriguez E. et Ojeda Zújar J., 2000. Transformaciones Territoriales y de la Dinámica Litoral en la Bahía de Algeciras: Aplicaciones de los SIG y la Teledetección. Dans *Tecnologías geográficas para el desarrollo sostenible.*, pages 148–163. Servicio Publicaciones Universidad Alcalá de Henares, sous la direction de I. Aguado et M. Gómez.
- Van Cleef E., 1941. Hinterland and Umland. Dans *Geographical Review*, **31**, pages 308–311.
- Vanier M., 2002. Les espaces du politique : trois réflexions pour sortir des limites du territoire. Dans *Ces territorialités qui se dessinent*, pages 75–89. Éditions de l'aube, sous la direction de B. Debarbieux et M. Vanier.
- Vanney J.R., 2002. *Géographie de l'océan Global*. Éditions scientifiques GB, 335 pages.
- Vanney J.R. et Ménanteau L., 2004. *Géographie du golfe ibéro-marocain*. Casa de Velázquez, 228 pages.
- Velasco-Graciet H., 2008. Des frontières et des géographes. Dans *Géococonfluences*, [en ligne].

- Veltz P., 1996. *Mondialisation, villes et territoires, l'économie d'archipel*. Presses Universitaires de France, 262 pages.
- Veltz P., 2002. *Des lieux et des liens : essai sur les politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*. Éditions de l'Aube, 153 pages.
- Verlaque C., 1975. *Géographie des transports maritimes*. Doin, 437 pages.
- Verne J., 1887. *Le chemin de France : Suivi de Gil Braltar*. Paris : Hetzel, 324 pages.
- Vigarié A., 1968. *Géographie de la circulation : La Circulation maritime*. Paris : Génin, 492 pages.
- Vigarié A., 1979. *Ports de commerce et vie littorale*. Paris : Hachette, 492 pages.
- Vigarié A., 1964. *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin : leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*. Atlas. Paris : S.A.B.R.I., 714 pages.
- Vigarié A., 1990. *Économie maritime et géostratégie des océans*. Caen : Paradigme, 399 pages.
- Vigarié A., 1995. *La mer et la géostratégie des nations*. Paris : Economica, 428 pages.
- Virol S., 2004. De la coopération interrégionale à la constitution d'un macro-territoire. L'Arc Atlantique comme étude de cas. Actes du XL^{ème} colloque de l'ASRDLF. Convergence et disparité régionale au sein de l'espace européen, 1-3 septembre 2004, Bruxelles (Belgique), 17 pages, [en ligne].
- Voiron-Canicio C., 2005. Pour une approche systémique du développement durable. Dans *Développement durable et territoires*, Dossier 4 : La ville et l'enjeu du Développement Durable, 7 pages, [en ligne].

W

- Wackermann G., 2005. *Les frontières dans un monde en mouvement*. Ellipses Marketing, 188 pages.
- Wang J., Olivier D., Notteboom T. et Slack B. (dir.), 2007. *Port-cities and global supply chains*. UK : Ashgate, 278 pages.
- Weigend G., 1956. The problems of hinterland and foreland as illustrated by the port of Hambourg. Dans *Economic Geography*, **32**, pages 1–16.
- Wihtol de Wenden C., 2001. *L'Europe des migrations*. La Documentation Française, 87 pages.
- Wihtol de Wenden C., 2010. *La question migratoire au XXI^e siècle : Migrants, réfugiés et relations internationales*. Les Presses de Sciences Po, 264 pages.

Z

- Zimmermann J., 1998. Nomadisme et ancrage territorial des activités industrielles et technologiques. Dans *Recomposition et développement des territoires. Enjeux économiques, processus, acteurs*, pages 85–90. L'Harmattan, sous la direction de G. Loinger et J-C Némery.
- Zimmermann M., 1904. Les conventions franco-anglaises du 8 avril 1904. Dans *Annales de Géographie*, **13**(69), pages 279–281.
- Zurlo Y., 2005. *Ceuta et Melilla: Histoire, représentations et devenir de deux enclaves espagnoles*. L'Harmattan, 322 pages.

Annexes

Annexe A

TRAITÉ D'UTRECHT DU 13 JUILLET 1713 ENTRE L'ESPAGNE ET LA GRANDE-BRETAGNE

Le traité d'Utrecht du 13 juillet 1713 entre l'Espagne et la Grande-Bretagne est le second traité signé à Utrecht en 1713. Par ce traité, la Grande-Bretagne obtient de l'Espagne, Gibraltar et l'île de Minorque. La traduction française de ce traité est disponible sur le site internet suivant : <http://www.tlfq.ulaval.ca/axl/europe/Utrecht-1713-ESP-GB.htm>.

Article 10 (traduction française)

Le Roi Catholique, en son nom et celui de ses héritiers et successeurs, cède par ce Traité à la Couronne de Grande-Bretagne la pleine et entière propriété de la ville et des châteaux de Gibraltar, conjointement à son port, défenses et forteresses qui lui appartiennent, donnant ladite propriété de manière absolue afin qu'elle l'ait et en jouisse de plein droit et pour toujours, sans exception ni aucun empêchement. Mais, pour éviter de quelconques abus ou fraudes quant à l'introduction des marchandises, le Roi Catholique veut, et suppose qu'il faut le comprendre ainsi, que ladite propriété est cédée à la Grande-Bretagne sans aucune juridiction territoriale et sans aucune communication ouverte par terre avec le pays circonvoisin.

Et comme la communication par mer avec la côte d'Espagne ne peut être ouverte ni sûre en tout temps, pouvant en résulter que les soldats de la garnison de Gibraltar et les habitants de cette ville se voient soumis à de grandes angoisses, la pensée du Roi Catholique étant seulement d'empêcher, comme dit plus haut, l'introduction frauduleuse de marchandises par voie de terre, il est accordé qu'en ces cas on puisse acheter en argent comptant sur la terre d'Espagne circonvoisine les provisions et autres nécessités servant aux troupes du préside, aux habitants ou aux navires mouillant dans le port.

Mais si l'on appréhende des marchandises introduites par Gibraltar, pour l'échange de vivres ou à une autre fin, elles seront adjugées au fisc et, une plainte étant présentée pour cette infraction au présent Traité, les coupables seront sévèrement châtiés. Et Sa Majesté britannique, sur instance du Roi Catholique, consent et convient qu'il n'est permis pour aucun motif que des Juifs ou des

Maures habitent ou aient un domicile dans ladite ville de Gibraltar ni qu'on laisse entrer ou qu'on accueille les navires de guerre maures dans le port de ladite Ville, la communication entre l'Espagne et Ceuta pouvant en être coupée ou les côtes espagnoles être infestées de corsaires maures. Et des traités d'amitié, de liberté et de fréquence commerciale existant entre les Anglais et quelques régions de la côte d'Afrique, il faut toujours comprendre qu'on ne peut pas refuser l'entrée dans le port de Gibraltar aux Maures et à leurs navires qui viennent seulement commercer.

Sa Majesté la Reine de Grande-Bretagne promet aussi que sera concédée aux habitants de ladite Ville de Gibraltar la libre pratique de la Religion Catholique Romaine.

S'il paraissait un jour utile à la Couronne de Grande-Bretagne de donner, vendre, aliéner d'une quelconque manière la propriété de ladite Ville de Gibraltar, il est convenu et accordé par ce Traité qu'on donnera à la Couronne d'Espagne la priorité sur d'autres pour la racheter.

Annexe B

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

La convention des Nations unies sur le droit de la mer, également nommée convention de Montago Bay, a été signée le 10 décembre 1982 à Montago Bay en Jamaïque et est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Cette convention traite des définitions de zones économiques exclusives ou de mer territoriales. Cette annexe consigne en particulier les articles relatifs aux détroits.

PARTIE II : Mer territoriale et zone contiguë

SECTION 2 : Limites de la mer territoriale

Article 7 : Lignes de base droites

1. Là où la côte est profondément échancrée et découpée, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être employée pour tracer la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.
2. Là où la côte est extrêmement instable en raison de la présence d'un delta et d'autres caractéristiques naturelles, les points appropriés peuvent être choisis le long de la laisse de basse mer la plus avancée et, même en cas de recul ultérieur de la laisse de basse mer, ces lignes de base droites restent en vigueur tant qu'elles n'ont pas été modifiées par l'Etat côtier conformément à la Convention.
3. Le tracé des lignes de base droites ne doit pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures.
4. Les lignes de base droites ne doivent pas être tirées vers ou depuis des hauts-fonds découvrants, à moins que des phares ou des installations similaires émergées en permanence n'y aient été construits

ou que le tracé de telles lignes de base droites n'ait fait l'objet d'une reconnaissance internationale générale.

5. Dans les cas où la méthode des lignes de base droites s'applique en vertu du paragraphe 1er, il peut être tenu compte, pour l'établissement de certaines lignes de base, des intérêts économiques propres à la région considérée dont la réalité et l'importance sont manifestement attestées par un long usage.

6. La méthode des lignes de base droites ne peut être appliquée par un Etat de manière telle que la mer territoriale d'un autre Etat se trouve coupée de la haute mer ou d'une zone économique exclusive.

Article 8 : Eaux intérieures

1. Sous réserve de la partie IV, les eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale font partie des eaux intérieures de l'Etat.

2. Lorsque le tracé d'une ligne de base droite établie conformément à la méthode décrite à l'article 7 inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles, le droit de passage inoffensif prévu dans la Convention s'étend à ces eaux.

[...]

Article 10 : Baies

1. Le présent article ne concerne que les baies dont un seul Etat est riverain.

2. Aux fins de la Convention, on entend par baie une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle que les eaux qu'elle renferme sont cernées par la côte et qu'elle constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est au moins égale à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la droite tracée en travers de l'entrée de l'échancrure.

3. La superficie d'une échancrure est mesurée entre la laisse de basse mer le long du rivage de l'échancrure et la droite joignant les lisses de basse mer aux points d'entrée naturels. Lorsque, en raison de la présence d'îles, une échancrure a plusieurs entrées, le demi-cercle a pour diamètre la somme des longueurs des droites fermant les différentes entrées. La superficie des îles situées à l'intérieur d'une échancrure est comprise dans la superficie totale de celle-ci.

4. Si la distance entre les lisses de basse mer aux points d'entrée naturels d'une baie n'excède pas 24 milles marins, une ligne de délimitation peut être tracée entre ces deux lisses de basse mer, et les eaux se trouvant en deçà de cette ligne sont considérées comme eaux intérieures.

5. Lorsque la distance entre les lisses de basse mer aux points d'entrée naturels d'une baie excède 24 milles marins, une ligne de base droite de 24 milles marins est tracée à l'intérieur de la baie de manière à enfermer l'étendue d'eau maximale.

6. Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux baies dites historiques ni dans les cas où la méthode des lignes de base droites prévue à l'article 7 est suivie.

[...]

PARTIE III : Détroits servant à la navigation internationale

SECTION 1 : Dispositions générales

Article 34 : Régime juridique des eaux des détroits servant à la navigation internationale

1. Le régime du passage par les détroits servant à la navigation internationale qu'établit la présente partie n'affecte à aucun autre égard le régime juridique des eaux de ces détroits ni l'exercice, par les Etats riverains, de leur souveraineté ou de leur juridiction sur ces eaux, les fonds marins correspondants et leur sous-sol ainsi que sur l'espace aérien surjacent.

2. Les Etats riverains des détroits exercent leur souveraineté ou leur juridiction dans les conditions prévues par les dispositions de la présente partie et les autres règles du droit international.

Article 35 : Champ d'application de la présente partie

Aucune disposition de la présente partie n'affecte :

- a) les eaux intérieures faisant partie d'un détroit, sauf lorsque le tracé d'une ligne de base droite établie conformément à la méthode décrite à l'article 7 inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles;
- b) le régime juridique des eaux situées au-delà de la mer territoriale des Etats riverains des détroits, qu'elles fassent partie d'une zone économique exclusive ou de la haute mer;
- c) le régime juridique des détroits où le passage est réglementé, en tout ou en partie, par des conventions internationales existant de longue date et toujours en vigueur qui les visent spécifiquement.

Article 36 : Routes de haute mer ou routes passant par une zone économique exclusive dans les détroits servant à la navigation internationale

La présente partie ne s'applique pas aux détroits servant à la navigation internationale qu'il est possible de franchir par une route de haute mer ou une route passant par une zone économique exclusive de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques; en ce qui concerne ces routes, sont applicables les autres parties pertinentes de la Convention, y compris les dispositions relatives à la liberté de navigation et de survol.

SECTION 2 : Passage en transit

Article 37 : Champ d'application de la présente section

La présente section s'applique aux détroits qui servent à la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive.

Article 38 : Droit de passage en transit

1. Dans les détroits visés à l'article 37, tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit sans entrave, à cette restriction près que ce droit ne s'étend pas aux détroits formés par le territoire continental d'un Etat et une île appartenant à cet Etat, lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer, ou une route passant par une zone économique exclusive, de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques.
2. On entend par « passage en transit » l'exercice, conformément à la présente partie, de la liberté de navigation et de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive. Toutefois, l'exigence de la continuité et de la rapidité du transit n'interdit pas le passage par le détroit pour accéder au territoire d'un Etat riverain, le quitter ou en repartir, sous réserve des conditions d'admission sur le territoire de cet Etat.
3. Toute activité qui ne relève pas de l'exercice du droit de passage en transit par les détroits reste subordonnée aux autres dispositions applicables de la Convention.

Article 39 : Obligations des navires et aéronefs pendant le passage en transit

1. Dans l'exercice du droit de passage en transit, les navires et aéronefs :
 - a) traversent ou survolent le détroit sans délai;
 - b) s'abstiennent de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des Etats riverains du détroit ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies;
 - c) s'abstiennent de toute activité autre que celles qu'implique un transit continu et rapide, selon leur mode normal de navigation, sauf cas de force majeure ou de détresse;
 - d) se conforment aux autres dispositions pertinentes de la présente partie.
2. Pendant le passage en transit, les navires se conforment :
 - a) aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés en matière de sécurité de la navigation, notamment au Règlement international pour prévenir les abordages en mer;
 - b) aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.
3. Pendant le passage en transit, les aéronefs :
 - a) respectent les règlements aériens établis par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui sont applicables aux aéronefs civils, les aéronefs d'Etat se conforment normalement aux mesures de sécurité prévues par ces règlements et manoeuvrent en tenant dûment compte, à tout moment, de la sécurité de la navigation;
 - b) surveillent en permanence la fréquence radio que l'autorité compétente internationalement désignée pour le contrôle de la circulation aérienne leur a attribuée, ou la fréquence internationale de détresse.

Article 40 : Recherche et levés hydrographiques

Pendant le passage en transit, les navires étrangers, y compris ceux qui sont affectés à la recherche scientifique marine ou à des levés hydrographiques, ne peuvent être utilisés pour des recherches ou des levés sans l'autorisation préalable des Etats riverains.

Article 41 : Voies de circulation et dispositifs de séparation du trafic dans les détroits servant à la navigation internationale

1. Conformément à la présente partie, les Etats riverains de détroits peuvent, lorsque la sécurité des navires dans les détroits l'exige, désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation du trafic.
2. Ces Etats peuvent, lorsque les circonstances l'exigent et après avoir donné la publicité voulue à cette mesure, désigner de nouvelles voies de circulation ou prescrire de nouveaux dispositifs de séparation du trafic en remplacement de toute voie ou de tout dispositif qu'ils avaient désigné ou prescrit antérieurement.
3. Les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic doivent être conformes à la réglementation internationale généralement acceptée.
4. Avant de désigner ou remplacer des voies de circulation ou de prescrire ou remplacer des dispositifs de séparation du trafic, les Etats riverains de détroits soumettent leurs propositions, pour adoption, à l'organisation internationale compétente. Cette organisation ne peut adopter que les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic dont il a pu être convenu avec les Etats riverains, ceux-ci peuvent alors les désigner, les prescrire ou les remplacer.
5. Lorsqu'il est proposé d'établir dans un détroit des voies de circulation ou des dispositifs de séparation du trafic intéressant les eaux de plusieurs Etats riverains, les Etats concernés coopèrent pour formuler des propositions en consultation avec l'organisation internationale compétente.
6. Les Etats riverains de détroits indiquent clairement sur des cartes marines auxquelles ils donnent la publicité voulue toutes les voies de circulation ou tous les dispositifs de séparation du trafic qu'ils ont établis.
7. Pendant le passage en transit, les navires respectent les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic établis conformément au présent article.

Article 42 : Lois et règlements des Etats riverains de détroits relatifs au passage en transit

1. Sous réserve de la présente section, les Etats riverains d'un détroit peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage par le détroit portant sur :
 - a) la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime, comme il est prévu à l'article 41;
 - b) la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant le rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives;

c) s'agissant des navires de pêche, l'interdiction de la pêche, y compris la réglementation de l'arrimage des engins de pêche;

d) l'embarquement ou le débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration des Etats riverains.

2. Ces lois et règlements ne doivent entraîner aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, ni leur application avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou d'entraver l'exercice du droit de passage en transit tel qu'il est défini dans la présente section.

3. Les Etats riverains donnent la publicité voulue à ces lois et règlements.

4. Les navires étrangers exerçant le droit de passage en transit par le détroit doivent se conformer à ces lois et règlements.

5. En cas de contravention à ces lois et règlements ou aux dispositions de la présente partie par un navire ou un aéronef jouissant de l'immunité souveraine, l'Etat du pavillon du navire ou l'Etat d'immatriculation de l'aéronef porte la responsabilité internationale de toute perte ou de tout dommage qui peut en résulter pour les Etats riverains.

Article 43 : Installations de sécurité, aides à la navigation et autres équipements, et prévention, réduction et maîtrise de la pollution

Les Etats utilisateurs d'un détroit et les Etats riverains devraient, par voie d'accord, coopérer pour:

- a) établir et entretenir dans le détroit les installations de sécurité et les aides à la navigation nécessaires, ainsi que les autres équipements destinés à faciliter la navigation internationale, et
- b) prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

Article 44 : Obligations des Etats riverains de détroits

Les Etats riverains de détroits ne doivent pas entraver le passage en transit et doivent signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans le détroit ou le survol du détroit dont ils ont connaissance. L'exercice du droit de passage en transit ne peut être suspendu.

SECTION 3 : Passage inoffensif

Article 45 : Passage inoffensif

1. Le régime du passage inoffensif prévu à la section 3 de la partie II s'applique aux détroits servant à la navigation internationale qui :

- a) sont exclus du champ d'application du régime du passage en transit en vertu de l'article 38, paragraphe 1; ou
- b) relient la mer territoriale d'un Etat à une partie de la haute mer ou à la zone économique exclusive d'un autre Etat.

2. L'exercice du droit de passage inoffensif dans ces détroits ne peut être suspendu.

[...]

PARTIE XII : Protection et préservation du milieu marin

[...]

SECTION 7 : Garanties (articles 223 à 233)

Article 233 : Garanties concernant les détroits servant à la navigation internationale

Aucune disposition des sections 5, 6 et 7 ne porte atteinte au régime juridique des détroits servant à la navigation internationale. Toutefois, si un navire étranger autre que ceux visés à la section 10 a enfreint les lois et règlements visés à l'article 42, paragraphe 1, lettres a) et b), causant ou menaçant de causer des dommages importants au milieu marin des détroits, les Etats riverains des détroits peuvent prendre les mesures de police appropriées tout en respectant mutatis mutandis la présente section.

[...]

SECTION 10 : Immunité souveraine

Article 236 : Immunité souveraine

Les dispositions de la Convention relatives à la protection et à la préservation du milieu marin ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires auxiliaires, ni aux autres navires ou aux aéronefs appartenant à un Etat ou exploités par lui lorsque celui-ci les utilise, au moment considéré, exclusivement à des fins de service public non commerciales. Cependant, chaque Etat prend les mesures appropriées n'affectant pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires ou aéronefs lui appartenant ou exploités par lui de façon à ce que ceux-ci agissent, autant que faire se peut, d'une manière compatible avec la Convention.

[...]

Annexe C

LES LIGNES MARITIMES PASSANT PAR LA MÉDITERRANÉE AU DÉBUT DE XX^E SIÈCLE

Le tableau ci-dessous a été réalisé à partir de la *Carte du monde, Europe, Asie, Afrique, Océanie. Indiquant les pays et leurs colonies, les principaux moyens de transport, etc*, publiée par la Cie Scarnorough, Paris, France, 1909. Les parenthèses indiquent la durée du voyage en jours.

Régions concernées	Fréquence	Escalas
Anchor line		
New York	2-3 par mois	De Livourne, Gênes, Naples et Palerme
Austro-Americana Steamship Cie		
New York	3-4 par mois	De Trieste et la Sicile
British India Steam Navigation Cie		
Grande-Bretagne / Indes	2 par mois	Londres, Port Saïd (13), Suez (14), Aden (19), Colombo (26), Calcutta (34)
Europe de l'Ouest / Australie Océanie	1 à 2 par mois	Londres, Port Saïd, Aden, Colombo, Batavia, Soerabaya, Thursday Island, et les ports intermédiaires, jusqu'à Brisbane
Chargeurs Réunis		
	1 par mois	Dunkerque, Havre, Bordeaux, Pauillac, Marseille, Port Saïd, Colombo, Saigon, Haiphong
Compañía Trasatlántica		
	Tous les 28 jours	Liverpool, La Corogne, Vigo, Lisbonne, Cadix, Carthagène, Valence, Barcelone, Gênes, Port Saïd, Colombo, Singapour, Manille
Pour le Mexique	1 par mois	De Gênes, Naples, Barcelone, Malaga, Cadix via New York et la Havane à Vera Cruz
Pour les Antilles et l'Amérique centrale	1 par mois	De Gênes, Barcelone, Malaga, Cadix pour Canaries, St. Jean de Porto Rico, La Havane, Limon et Colon
Pour New York	1 par mois	De Gênes, Naples et Palerme, Barcelone, Malaga, Cadix
Amérique du Sud	1 par mois	De Gênes, Barcelone, Malaga, Cadix, via Canarie, Montevideo (18 de Cadix), Buenos Ayres (19)

Cie Kosmos		
Amérique du Sud-ouest par le détroit de Magellan	Tous les 28 jours	Hambourg, Gênes, Cadix, Punta Arena (27), Coronel, Talcahuano, Valparaíso, Iquique, Arica, Mollendo, Callao (55), Guataguil (63), Corinto, Amapala, La Union, La Libertad, Acapetla, S. Jose de Guatemala, Champerico, Ocos
Cie Nederland		
	2 par mois	Amsterdam, Southampton (3), Gênes (12), Port Saïd (17), Sabang (32), Singapour (33), Batavia (35)
	2 par mois	Rotterdam, Southampton (3), Marseille (12), Port Saïd (17), Batavia (35)
Compagnie Havraise Péninsulaire de navigation à vapeur		
Le Havre / Océan Indien	1 par mois	Le Havre, Saint-Nazaire, Bordeaux, Pauillac, Marseille (13), Djibouti, Majunga (22-23), Diego Suarez, Tamatave, Andevorante, Vatomandry, Mananzary, Réunion et Maurice
Compagnie des messageries maritimes		
Marseille / Océan Indien	Normal : 2 par mois Italiques : 1 par mois	Marseille, Port Saïd (5), Suez (6), Djibouti (11), Mombassa, Zanzibar, Mayotte, Majunga (22), <i>Nosa Bé</i> (23), ou <i>Aden</i> ou <i>Mabé</i> , Diego Suarez (24), <i>Sainte Marie</i> , Tamatave (26), Réunion (29), Maurice (31)
	Deux fois par mois Une fois par mois	Marseille, Port Saïd (4,5), Djibouti ou Aden (alternativement), Colombo (9), Colombo (16), Singapour (22), Saigon (24), Hong-Kong, Shanghai (32), Kobe (36), Yokohama (38) Anvers, Dunkerque, Port Saïd, Colombo, Singapour, Hong-Kong, Shanghai, Kobe, Yokohama
Méditerranée / Australie Océanie	Tous les 28 jours	Marseille, Port Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Fremantle, (30), Adelaïde (35), Melbourne (37), Sydney (40), Nouméa (44)
Cunard Line		
New York	2-3 par mois	De Trieste, Fiume, Palerme, Naples et Gibraltar
Cyprien Fabre et Cie		
New York	2-3 par mois	De Marseille
Deutsche Ost Afrika Linie		
Europe du Nord / Afrique de l'Ouest	Tous les 28 jours Tous les 28 jours	Hambourg, Rotterdam (3), Lisbonne (9), Tanger (10), Marseille (13), Naples (16), Port Saïd (20), Suez (21), Aden (26), Kilindini (32), Tanga (33), Dar es Salam (33), Zanzibar (34), Beïra (38), Delagoa Bay (42), Durban (48) – Retour vers Hambourg par le Cap Hambourg, Rotterdam (3), Douvres (4), Lisbonne (9), Alger (12), Gênes (14), Port Saïd (22), Suez (23), Aden (29), Mombassa (36), Tanga (37), Dar es Salam (39), Zanzibar (41), Les ports d'Afrique Orientale Allemande (43-46), Mozambique (48), Beïra (51)
Fraissinet et Cie		
Marseille / Afrique de l'Ouest	1 par mois avec escales en fév., avr., juin, août, oct., déc. 1 par mois avec escales en janv., mars, mai, juill., sep., nov.	Marseille, Oran (2), Dakar (9), Conakry (12), Béréby ou Tabou (15), Grand Bassam (16), Cotonou (18), Libreville (20), Cap Lopez (22), Sette Cama (23), Mayumba (23), Loango (24) Marseille (3), Dakar (9), Conakry (11), Monrovia (14), Béréby ou Tabou (15), Grand Lahou (16), Jacqueville (16), Accra (18), Cotonou (19)

Hamburg Amerika linie		
Europe du Nord / Asie	1 par mois	Hambourg, Lisbonne, Naples, Port Saïd (14), Suez (15), Colombo (27), Penang (32), Singapour (35), Hong-Kong (42), Shanghai (47), Kobe (52), Yokohama (57)
New York	2-3 par mois	De Gênes, de Naples et de Palerme
Italiana et La Veloce		
		Canaries, Montevideo, Buenos Ayres
La Veloce		
Amérique du Sud	1 par mois	De Gênes et de Naples via Canaries , St Vincent, Rio de Janeiro, Santos
Les Antilles et l'Amérique centrale	1 par mois	Gênes, Marseille, Barcelone, Ténériffe, Trinidad (16), la Guayra (18), Puerto Cabello (20), Curaçao (21), Puerto Columbia (23), Limon (25), Colon (26)
Lloyd Autrichien		
	1 à 2 par mois	Trieste, Brindisi (1), Port Saïd (4), Suez (5), Aden (10), Bombay (16-18)
	1 par mois	Trieste, Port Saïd, Aden, Kourratchie, Colombo, Madras, Rangoun, Calcutta (40) Trieste, Port Saïd, Aden, Colombo, Penang, Singapour, Hong-Kong, Shanghai, Yokohama, Kobe (deux mois)
Navigazione Generale Italiana		
Egypte / Erythrée	1 par mois	Gênes, Naples, Messine, Port Saïd (5), Aden (11), Bombay (17) Alexandrie, Port Saïd (14 heures), Suez (2), Massaouah (6)
Navigazione Generale Italiana et la Veloce		
New York	Toutes les semaines	De Gênes et de Naples
Amérique du Sud	Toutes les semaines	Gênes, Barcelone, Cadix, Canaries, Montevideo, Buenos Ayres
N. Paquet et cie		
Marseille / Détroit de Gibraltar	3 par mois	Marseille, Tanger, Gibraltar, Ceuta, Tétouan, Tanger
Nippon Yusen Kaisha		
	2 par mois	Anvers et Londres, Port Saïd, Colombo, Singapour, Hong-Kong, Kobe, Yokohama
Norddeutscher Lloyd		
Europe du Nord / Asie	2 par mois	Bremerhaven ou Hambourg (alternativement), Rotterdam, Anvers, Southampton, Gibraltar, Gênes, Naples (18), Port-Saïd (19), Aden (23-24), Colombo (29-30), Penang (34-35), Singapour (35-36), Hong-Kong (40-41), Shanghai (44-45), Nagasaki (47-48), Kobe (49-50), Yokohama (51-52)
Europe du Nord / Australie Océanie	Tous les 28 jours	Bremerhaven, Anvers, Southampton, Gênes, Naples, Port Saïd, Suez, Aden, Colombo, Fremantle (38), Adelaide (42), Melbourne (44), Sydney (47)
New York	2-3 par mois	De Gênes, de Naples et de Gibraltar
Orient Royal Mail line		
Europe / Australie Océanie	2 par mois	Londres, Marseille, Naples, Port Saïd, Suez, Colombo, Fremantle, (34), Adelaïde (38), Melbourne (40), Sydney (43)

Peninsular and Oriental Steam Navigation		
Grande-Bretagne / Asie	1 par semaine	Londres, Gibraltar (4), Marseille (7), Port Saïd (12), Aden (16), Bombay (21)
	2 par mois	Londres, Gibraltar (4), Marseille (7), Port Saïd (12), Aden (16), Colombo (22), Penang (28), Singapour (29), Hong-Kong (35), Shanghai (39 ou 41 selon les saisons)
	2 par mois	Londres, Malte (8), Port Saïd (12), Aden (18), Colombo (26), Calcutta (32)
	2 par mois	Londres, Malte, Port Saïd, Aden, Colombo, Singapour, Hong-Kong, Shanghai, les ports du Japon.
Europe / Australie Océanie	2 par mois	Londres, Marseille, Port Saïd, Aden, Colombo, Fremantle, (33), Adelaïde (37), Melbourne (49), Sydney (42)
Societa Veneziana di Navigazione a vapore		
		Venise, Ancone, Bari, Brindisi, Catane, Port Saïd (5), Suez (7), Massaoua (12), Aden (15), Bombay (22), Madras (31), Calcutta (35).
Société Générale de Transport maritime à vapeur		
Amérique du Sud	1 fois par mois	De Marseille et de Barcelone via Dakar à Buenos Ayres (19)
	2 par mois	De Marseille et de Valence via Canaries, Santos (18), Montevideo (20-21), Buenos Ayres (21-22)
	1 par mois	Marseille, Barcelone, Valence, Malaga, Canaries, Rio de Janeiro (24), Santos (26), Montevideo (30), Buenos Ayres (31)
	1 par mois	Marseille, Valence, Malaga, Gibraltar, Madère, Dakar, Rio de Janeiro (23), Santos (25), Montevideo (29), Buenos Ayres (30)

Annexe D

POSTERS PRÉSENTÉS AU FESTIVAL INTERNATIONAL DE GÉOGRAPHIE

D.1 Terre sur Mer. Evolution multitemporelle (1780-2009) de la baie d'Algeciras

Poster réalisé en collaboration avec Loïc Ménanteau, à l'occasion du FIG 2009 de Saint-Dié-des-Vosges intitulé **Mers et Océans : les géographes prennent le large**, et dont l'Espagne était le pays invité.

D.2 L'Espagne maritime et portuaire

Poster réalisé en collaboration avec Paul Turret, à l'occasion du FIG 2009 de Saint-Dié-des-Vosges intitulé **Mers et Océans : les géographes prennent le large**, et dont l'Espagne était le pays invité.

D.3 Tanger-Med : un nouveau grand port africain

Poster réalisé en collaboration avec Loïc Ménanteau, à l'occasion du FIG 2011 de Saint-Dié-des-Vosges intitulé **L'Afrique plurielle, paradoxes et ambitions**.

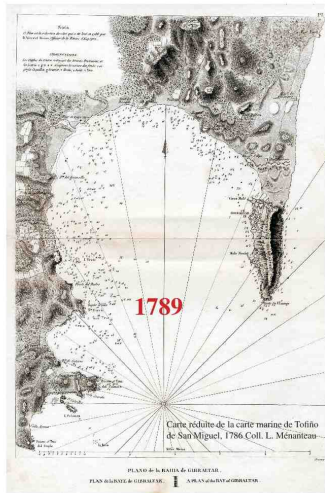
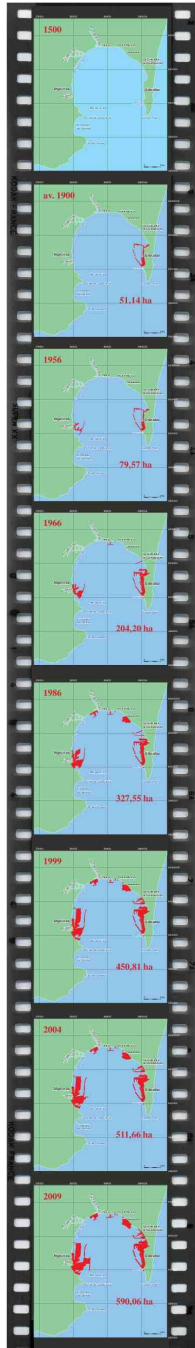


Terre sur Mer évolution multitemporelle (1780-2009) de la baie d'Algeciras



Loïc Ménanteau, Nora Mareï

Géolittomer LETG UMR 6554 Littoral Environnement Télédétection Géomatique CNRS et Université de Nantes



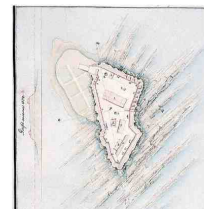
Située au nord-est du détroit de Gibraltar, la baie d'Algeciras occupe une position stratégique de premier ordre. Le poster présente les résultats d'une étude sur son évolution multitemporelle, de la fin du XVIII^e siècle à nos jours. La baie a souffert de forts changements physiques et ses rives sont devenues en presque totalité artificielles. Digue, quais, terre-pleins ont profondément transformé sa physionomie, fossilisé une partie de ses fonds et modifié son hydrologie.



The Bay of Gibraltar (...), 1829 Drawn on stone by T.M. Baynes from the original by Edmund Patten. Institut Cartogràfic de Catalunya RM.24395. La baie d'Algeciras, vue vers le sud, depuis les collines de la Silla de la Reina de España, avant les grandes transformations du XX^e siècle. À l'horizon, sur l'autre rive du détroit de Gibraltar, le mont Hacho (Centa).

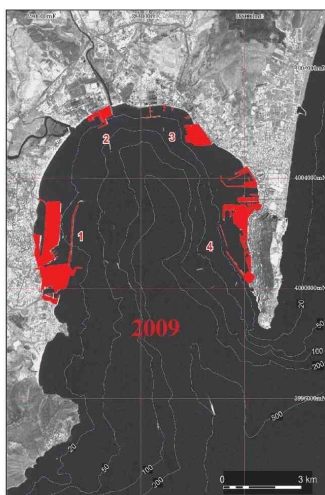
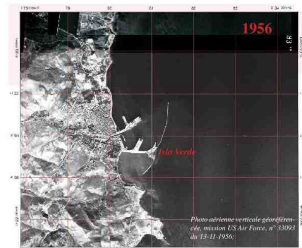


Situation de la baie d'Algeciras dans le Détroit de Gibraltar. Image du satellite Landsat 5 TM (scène 201-035) acquise le 05-07-1987. Projection UTM 30.



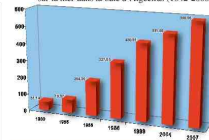
L'Ile Verte (Algeciras) avant sa «fossilisation» par les remblais. Partie d'un plan manuscrit de 1810. Service Historique de l'Armée de terre (SHAT, Vincennes).

L'analyse d'une série de documents (cartes anciennes, cartes marines, cartes topographiques, photographies aériennes verticales, images de satellite,...), corrigés géométriquement et géoréférencés en UTM 30, a permis de cartographier les principales étapes du remblaiement de la baie à des fins portuaires, industrielles et urbaines. La conquête de la terre sur la mer (en rouge), qui s'est fortement accélérée depuis 1970, a pu être estimée en surface. La séquence de cette évolution est présentée sur la pellicule ci-contre.



Évolution diachronique entre 1780 et 2009 des aménagements sur la mer dans la baie d'Algeciras. Fond : reproduction partielle de la bande 8 (15 m) d'une image du satellite Landsat 7 ETM+ (scène 201-035), acquise le 20-08-99 et géoréférencée en UTM 30. Courbes bathymétriques en m.

Évolution de la surface remblayée (en ha) sur la mer dans la baie d'Algeciras (1842-2008)



Évolution de la population du Campo de Gibraltar selon les recensements de la population (1842-2008)



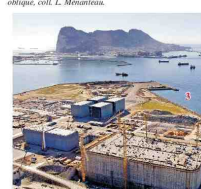
Port d'Algeciras avec, au centre, le terminal à conteneurs. Dic. SW. Vue aérienne oblique Tecdiglo, 2001.



Gibraltar. Aéroport établi en partie sur la mer et remblais pour le développement urbain et portuaire. Dic. SE. Vue aérienne oblique, coll. L. Ménanteau.



Travaux d'aménagement et de remblaiement de la zone Isla Verde Extensor. Dic. NE. Vue aérienne oblique Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, 2008.



Comparaison. Aménager zone remblayée à des fins industrielles. Dic. SE. Vue aérienne oblique Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, 2007.

Repères chronologiques

- 1894 Construction du Muelle de Madara sur la rive droite du Rio Miel par la Compañía del Ferrocarril Boda-dilla-Algeciras
- 1913 Construction du Muelle de la Galera ou Alfonso XIII depuis le Muelle Viejo
- 1947 Pose de la première pierre le 25 mai 1947 par le Marquis de Pineda Miguel Villanueva. Cette pierre coll. L. Ménanteau
- 1949 Inauguration de l'Aéroport de Gibraltar
- 1950 Achevement du Muelle Pesquero et les installations nécessaires pour l'activité de pêche : crues, magasins, fabriques de glace
- 1965 Création du pôle de développement industriel d'Algeciras (politique nationale Ft. France)
- 1967 Construction de la Raffinerie de Gibraltar San Roque de Cepsa et de la Centrale thermique de Las Barcas
- 1971 Début de construction du Muelle de la Isla Verde. Élargissement du bas-côté du Rio Miel
- 1980 Agrandissement du terminal de l'Isla Verde
- 1986 Prolongement du Digue Norte pour abriter les nouvelles zones portuaires
- 1999 Projet Isla Verde Extensor, extension des remblais de la Isla Verde pour accueillir une nouvelle plate-forme à conteneur
- 2004 Gibraltar. Achevement d'un complexe immobilier sur des remblais dans la zone Waterport. Port de plaisance Marina Bay
- 2008 Gibraltar. Achevement d'un complexe immobilier sur des remblais dans la zone Waterport. Port de plaisance Marina Bay



LETG
UMR 6554 - CNRS
Littoral, Environnement
Télédétection, Géomatique

LETG UMR 6554 - CNRS
Château du Tertre - BP 81227
44312 NANTES Cedex 3 (France)

Tél : 33 (0)2 40 14 13 08
Fax : 33 (0)2 40 74 60 69
<http://letg.univ-nantes.fr/>



L'Espagne maritime et portuaire

Nora MAREĬ et Paul TOURET

Géolittomer LETG UMR 6554 CNRS Littoral Environnement Téliédétection Géomatique et ISEMAR Institut Supérieur d'Economie Maritime



Le Emma Maersk porte-conteneurs géant de 14 000 evp au port d'Algeiras



Navire roulier d'Acciona Trasmediterranea opérant sur l'autoroute de la mer Nantes-St Nazaire-Vigo



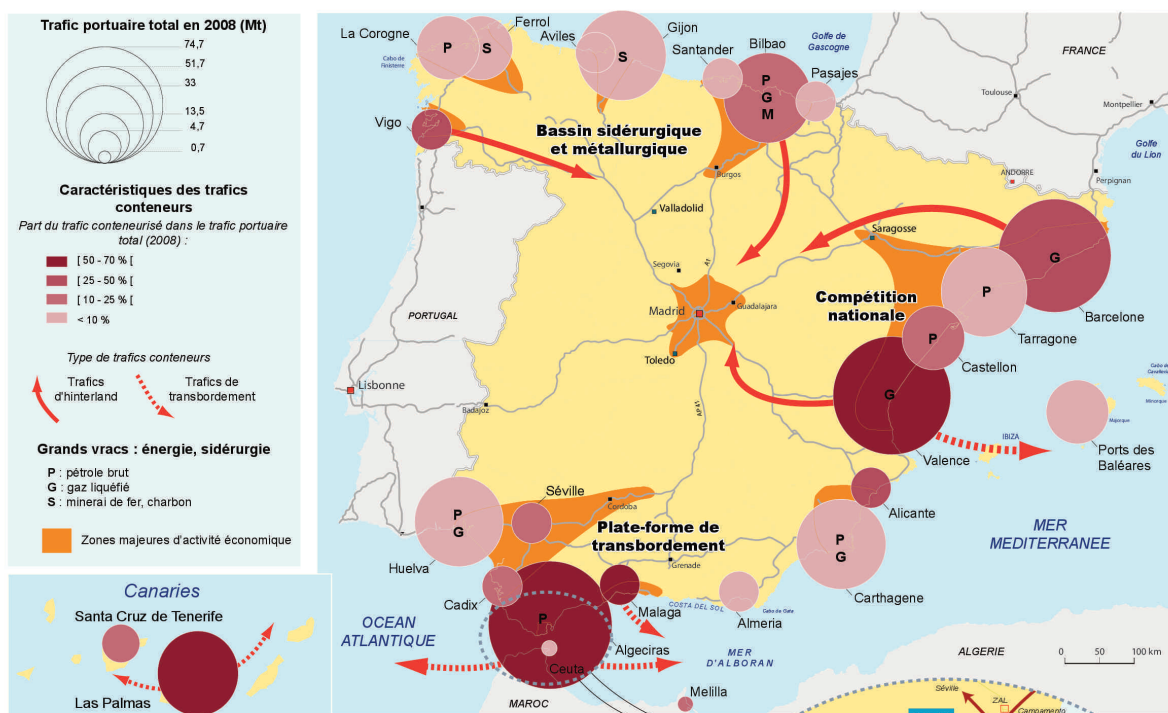
Ferry rapide de Balearia, compagnie opérant sur les Baléares et le détroit de Gibraltar



LNG Fimina, méthanière au port de Barcelone premier port du pays sur le marché du gaz (4,8 Mt en 2007)



Norwegian Jade, navire de croisière en escale au port de Barcelone, leader européen de la croisière



Grâce à son positionnement sur l'un des carrefours du système maritime mondial, l'Espagne a pu développer un des secteurs maritimes et portuaires le plus important d'Europe. Les conteneurs sont le fer de lance des ports espagnols avec 9,5 millions d'EVP en 2008 pour les trois premiers ports du pays : Algeiras, Valence et Barcelone (cf. photo 1). Entre Europe et Afrique et Méditerranée et Atlantique, l'activité de roulier fret et passagers est l'autre volet majeur de l'économie maritime espagnole (cf. photos 2 et 3). A ceci il faut ajouter le secteur des grands vrac (énergie et sidérurgie) et la croisière (cf. photos 4 et 5).

L'Espagne a aussi une mission de surveillance locale et régionale ; elle ne participe pas aux structures intégrées de l'OTAN ; mais elle doit assurer la défense de l'axe de navigation essentiel Canaries-Gibraltar-Baléares, c'est à dire la voie majeure des relations avec l'Atlantique et la Méditerranée. Elle est avec la France et l'Italie une des trois puissances qui dominent la méditerranée occidentale.

Cependant la crise économique mondiale a révélé depuis un an les fragilités de l'économie espagnole. En particulier la chute des importations et des exportations se traduit pour les ports dans les chiffres du premier semestre 2009 : - 34 % sur les conteneurs à Barcelone, - 11 % à Algeiras, - 39 % à Aviles et - 34 % à Gijon sur les vrac secs, - 42 % pour le trafic roulier à Vigo.



LETG
UMR 6554 - CNRS
Littoral, Environnement
Téliédétection, Géomatique

LETG UMR 6554 - CNRS
Château du Tertre - BP 81227
44312 Nantes Cedex 3 (France)
Tel : 33 (0) 20 40 14 13 08
Fax : 33 (0) 20 40 14 60 69
<http://letg.univ-nantes.fr/>



Institut Supérieur Economie Maritime
BP 405, 35, avenue du Général de Gaulle
44602 Saint-Nazaire Cedex
FRANCE
Tel : + 33 (0) 2 72 56 80 50
Fax : + 33 (0) 2 40 19 55 76
E-mail : contact@isemar.asso.fr

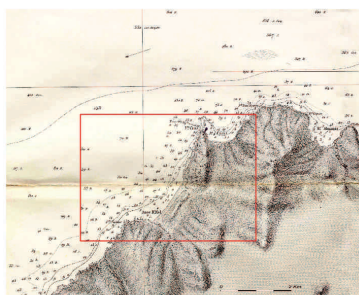


TANGER-MED

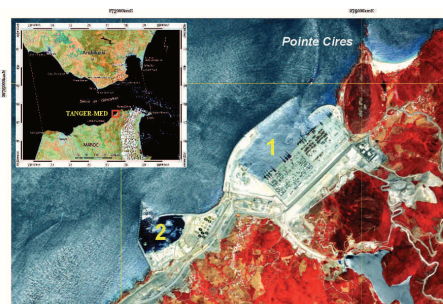
Un nouveau grand port africain

Nora Mareï, Loïc Ménanteau

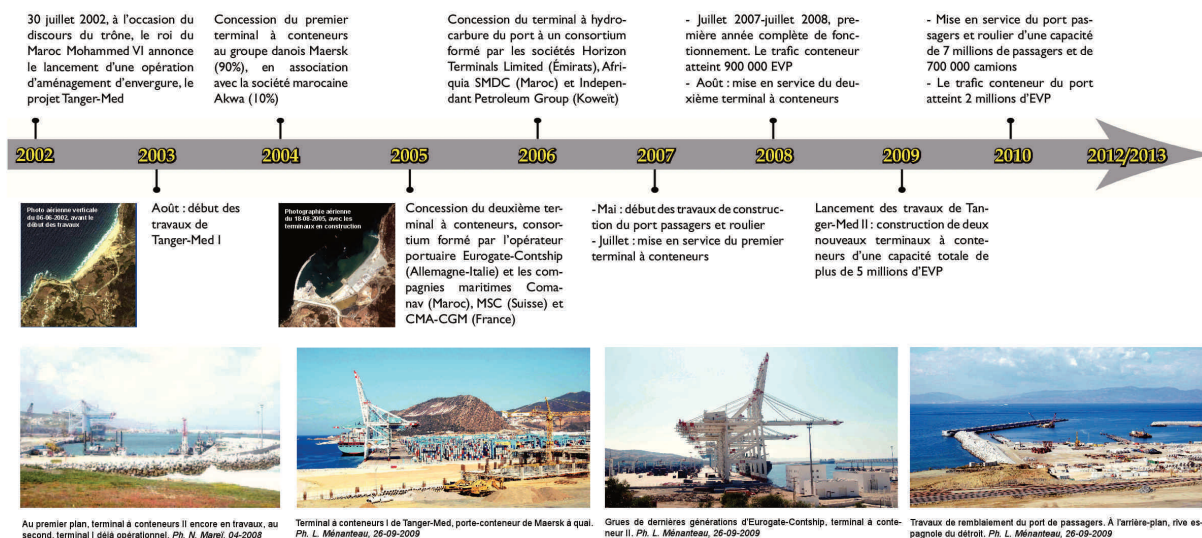
Géolittomer LETG UMR 6554 Littoral Environnement Télédétection Géomatique, CNRS et Université de Nantes



En 2002, le Maroc se lance dans une vaste opération d'aménagement territorial dont le fait marquant est la création d'un nouveau port, Tanger-Med. Situé sur la rive sud du détroit de Gibraltar, à 40 km à l'est de Tanger, il fait face à son concurrent espagnol, le port d'Algeciras. En 2009, lors du FIG sur la mer et les océans, nous avons cartographié les phases de remblaiement de la baie d'Algeciras à des fins portuaires et industrielles. Le FIG 2011 sur l'Afrique plurielle permet de présenter Tanger-Med, nouveau grand port du continent africain, caractérisé par la modernité de ses infrastructures et de son mode de gestion. À l'instar d'Algeciras, la construction du port s'est faite par la conquête de la terre sur la mer (c. 680 ha). L'analyse d'une série de documents (cartes marines, photographies aériennes verticales, images de satellite) permet de suivre les étapes de son extension.



Repères chronologiques de l'évolution du port de Tanger-Med (2002-2012)



Annexe E

INDICES GLOBAUX

Les indices globaux informent sur **la connectivité** du réseau qui permet d'évaluer la multiplicité des liaisons assurées dans le système par le réseau c'est-à-dire les possibilités de relation directes et alternatives offertes par le réseau. Parmi les indices de connectivité, les indices α et γ sont les plus utilisés. Les réseaux maritimes étant non-planaires¹, le calcul de ces indices fait intervenir le nombre d'arêtes e et le nombre de sommets n d'un graphe.

L'**indice** α exprime le rapport entre le nombre observé de circuits indépendants et le nombre maximum de circuit que pourrait représenter un graphe ayant le même nombre de nœuds. Dans le cas d'un graphe non-planaire, le nombre maximal de circuits est égal à $(n-1)n/2 - n + 1$, ce qui donne la formule suivante pour α :

$$\alpha = \frac{e-n}{\frac{(n-1)n}{2} - n + 1}. \quad (\text{E.1})$$

α a une valeur comprise entre 0 et 1. Plus α est proche de 1 plus la connectivité est bonne.

L'**indice** γ exprime le rapport entre le nombre d'arêtes observé et le nombre maximal d'arêtes possibles. Dans le cas d'un graphe non-planaire, le nombre maximal d'arêtes est égal à $(n-1)n/2$, ce qui donne la formule suivante :

$$\gamma = \frac{2e}{(n-1)n}. \quad (\text{E.2})$$

γ a une valeur comprise entre 0 et 1. Plus γ est proche de 1 plus la connectivité est bonne.

1. Selon Gabriel Dupuy (1985) "Un graphe planaire est un graphe qu'il est possible de représenter sur un plan de sorte que les sommets soient des points distincts, les arêtes des courbes simples et que deux arêtes ne se rencontrent pas en dehors de leurs extrémités.". Les lignes d'un réseau maritime se croisant, les graphes étudiés sont donc non-planaires.

LISTE DES FIGURES

Introduction générale

Intro.1	Nuages de mots-clefs se rapportant au détroit de Gibraltar.	3
Intro.2	Le détroit, une discontinuité multifforme.	4
Intro.3	Organisation et démarche générale de la thèse.	13

Partie I : La complexité d'un espace terraqué

I.1	Cartes mentales du détroit de Gibraltar.	22
I.2	Des régions de confins au fonctionnement politique opposé.	24
I.3	La baie d'Algeciras, nombre de navires en escale en 2007.	26
I.4	Algeciras, un port "macrocéphale".	28
I.5	Évolutions des trafics portuaires d'Algeciras, Cadix et Malaga.	29
I.6	Poissons frais débarqués dans les principaux ports du détroit.	32
I.7	Des territoires entremêlés.	44
I.8	Le détroit de Gibraltar au Moyen-âge et à l'époque moderne.	46
I.9	Le détroit de Gibraltar entre 1912 et 1956.	49
I.10	Carte des chemins de fer du Maroc en 1949.	50
I.11	Évolution de la population de Gibraltar de 1721 à 2009.	55
I.12	Projection des zones maritimes du détroit de Gibraltar et de la mer d'Alboran.	60
I.13	Longs, étroits ou biscornus, comparaison morphologique des détroits.	67
I.14	Caractéristiques physiographiques du détroit de Gibraltar.	68
I.15	Diagrammes ombrothermiques des villes du détroit et de la mer d'Alboran.	73
I.16	Les ondes "internes" du détroit.	77
I.17	Carte de navigation de détroit de Gibraltar avec son DST.	78
I.18	Le DST du détroit de Gibraltar.	79
I.19	Modèle de fonctionnement isotrope du détroit.	83
I.20	Nature et degré d'anthropisation des bordures littorales du détroit de Gibraltar.	87

Partie II : Des goulets d'étranglement au service de la mondialisation

II.1	Caricature de Plantu dans Le Monde, 22 novembre 2006.	95
II.2	La route maritime est-ouest et les grands ports conteneurisés du monde.	98
II.3	Essai de systématisation de l'évolution des réseaux maritimes conteneurisés.	102
II.4	Caractéristique de l'ouvrage panaméen.	111
II.5	L'homme au robinet.	113
II.6	Évolution des trafics du canal de Suez.	114
II.7	La planète conteneur.	118
II.8	Évolution diachronique des stocks d'IDE dans le monde.	121
II.9	Niveau de développement des pays eurafricains, caribéens et est-asiatiques.	126
II.10	D'Algeciras à Barcelone : conteneurisation et concurrence.	128
II.11	Évolution des parts de marchés des ports européens.	130
II.12	Un bipôle pour les trafics en transbordement.	133
II.13	L'arbre de Maersk en Méditerranée en 2011.	134
II.14	L'arbre de CMA-CGM en Méditerranée en 2011.	134
II.15	L'arbre de Hanjin Shipping en Méditerranée en 2011.	134
II.16	Réseau <i>ro-pax</i> de Grandi Navi Veloci en Méditerranée occidentale en 2011.	137
II.17	Réseau <i>ro-pax</i> de Grimaldi Lines en Méditerranée occidentale en 2011.	137
II.18	Trafic conteneurisé et taux de transbordement des ports méditerranéens en 2007.	139
II.19	Déviations de la route directe Gibraltar-Suez vers les ports méditerranéens.	140
II.20	Ports du Moyen-Orient en 2007.	143
II.21	Comparaison entre les écluses actuelles et les nouvelles.	148
II.22	Trafics conteneurs des ports méditerranéens, caribéens et est-asiatiques en 2007.	152
II.23	Le système du goulet méditerranéen.	153
II.24	Organisation et spécialisation des ports du détroit.	156
II.25	La ZIP d'Algeciras.	160
II.26	Évolution des marchandises en vrac depuis 1960.	160
II.27	Évolution des marchandises diverses.	161
II.28	Les premières rotations de Maersk au départ d'Algeciras.	162
II.29	Les infrastructures portuaires de la baie d'Algeciras en 2010	163
II.30	Évolution multi-temporelle des remblais portuaires dans la baie Algeciras	164
II.31	Tanger-Med : localisation et infrastructures.	165
II.32	Évolution diachronique du port de Tanger-Med.	166
II.33	Hanjin Shipping. Réseau principal faisant escale à Algeciras.	168
II.34	CMA-CGM. Réseau principal faisant escale à Algeciras.	169
II.35	Maersk. Réseau principal faisant escale à Algeciras.	170
II.36	Évolution du nombre de navires enregistrés à Gibraltar	173
II.37	Bilan de la dynamique multi-échelle du détroit de Gibraltar.	182

Partie III : Traverser le détroit

III.1	Formes et évolutions du détroit dans sa dimension régionale.	194
III.2	Le détroit vu de la terre ou de la mer.	198
III.3	Les frontières externes de l'UE : évolution, processus et organismes de gestion.	204
III.4	Les formes de l'entre-deux.	207
III.5	Les passagers du détroit en chiffres.	211
III.6	Un passage saisonnier.	212
III.7	Trafics passagers des ports du détroit et de la Mer d'Alboran.	213
III.8	Le Virgen de África (1955 - 1986) - Compañía Trasmediterránea.	221
III.9	Les lignes <i>Ro-pax</i> ouest-méditerranéennes à destination du Maroc, 2011.	227
III.10	Brochure touristique de COMARIT.	228
III.11	Extrait de la brochure 2010 de FRS.	229
III.12	Prospectus d'Acciona Trasmediterranea et de Comarit (2010).	229
III.13	Les routes du cannabis vers l'Europe.	245
III.14	Modes de franchissement de la frontière.	248
III.15	Nombre d'immigrants illégaux arrivés par <i>pateras</i> sur les côtes espagnoles.	250
III.16	LE SIVE, objectif un "blindage" total de la frontière maritime espagnole.	255

Partie IV : L'intégration régionale des espaces terraqués

IV.1	Les étapes du diagnostic territorial du détroit de Gibraltar.	276
IV.2	Cercles vicieux et cercles vertueux du développement.	278
IV.3	Population du Campo de Gibraltar, recensements de la population 1842-2008.	284
IV.4	Occupation du sol de la baie d'Algeciras et morphodynamisme littoral.	285
IV.5	La région du Tangérois : occupation du sol et dynamiques d'aménagement.	286
IV.6	Évolution diachronique des infrastructures portuaires de Tanger-Med.	288
IV.7	Évolution du front de mer de la baie de Tanger.	289
IV.8	Tanger 2030 ?	290
IV.9	Les projets d'extension du port de Tarifa.	291
IV.10	Prospectus de l'association <i>Ecologistas en accion</i> .	295
IV.11	Exemples de rondes des navires en attente de soutage en mer d'Alboran.	296
IV.12	Cartes mentales du détroit de Gibraltar : l'autre rive, <i>terra incognita</i> .	302
IV.13	La liaison fixe Europe-Afrique, un " <i>projet qui consolide l'intégration régionale</i> ".	313
IV.14	Réserve de biosphère intercontinentale et espaces protégés des deux rives.	315
IV.15	Bilan des facteurs de discontinuité et de continuité.	328
IV.16	Éléments de réflexion en termes de continuité et de discontinuité.	329
IV.17	Les "trois R" du développement spatial du détroit de Gibraltar.	333
IV.18	Les étapes d'un processus cyclique.	334

Conclusion générale

Conclu.1	Éléments constitutifs d'une réflexion sur le développement humain.	345
----------	--	-----

LISTE DES PHOTOS

Partie I : La complexité d'un espace terraqué

I.1	La pêche au port d'Algeciras dans les années 1970.	33
I.2	Séchage du poisson au village de La Atunera.	33
I.3	Défilé en faveur de l'autodétermination, fête nationale de Gibraltar.	53
I.4	Tag sur un mur de Gibraltar.	54
I.5	Les plages et les dunes, supports des activités touristiques.	70
I.6	Les platiers rocheux, les baies, appuis naturels des zones portuaires.	71
I.7	Les montagnes, les vallées et la production d'énergie.	71
I.8	La baie d'Algeciras avec le <i>Levanter Cloud</i> , au dessus de Gibraltar.	75
I.9	Inondations de la commune de San Roque et de la zone d'activité logistique.	76

Partie II : Des goulets d'étranglement au service de la mondialisation

II.1	La jonction des eaux sous l'étendard de l'empire Ottoman.	108
II.2	Port Saïd.	109
II.3	Lancement de la construction des navires dernière génération de Maersk.	150
II.4	La baie d'Algeciras, station de service de la route maritime est-ouest.	174

Partie III : Traverser le détroit

III.1	Les barricades de la frontière hispano-africaine.	200
III.2	La flotte de ferries du détroit de Gibraltar.	220
III.3	La traversée du détroit de Gibraltar.	231
III.4	Barques de pêche pouvant servir d'abri ou de pateras.	249
III.5	La frontière marocco-céutie depuis Ceuta, février 2009.	265

Partie IV : L'intégration régionale des espaces terraqués

IV.1	Construction de l'autoroute entre Tanger-Med, Tanger-Ville et Casablanca.	287
IV.2	La collision du <i>New Flame</i> et du <i>Torm Gertrud</i> et ses conséquences.	294

Conclusion générale

Conclu.1	Vue sur l'entrée Atlantique du détroit de Gibraltar.	339
----------	--	-----

LISTE DES TABLEAUX

Partie I : La complexité d'un espace terraqué

I.1	Comparaison du nombre de touristes et de résidents annuels.	38
I.2	Juridiction et zones maritimes de l'Espagne et du Maroc.	59
I.3	Le détroit de Gibraltar.	65
I.4	Les détroits de la route maritime est-ouest.	65
I.5	Les détroits de la Méditerranée et de la mer Baltique.	66
I.6	Des détroits plus lointains.	66
I.7	Bilan des potentialités des régions bordières du détroit de Gibraltar.	86

Partie II : Des goulets d'étranglement au service de la mondialisation

II.1	Distances depuis Algeciras entre la route de Suez et la route du Cap.	107
II.2	Les premières décennies d'activité : un trafic déjà important.	109
II.3	Quelques lignes de navigation Europe-Asie en 1909.	110
II.4	Évolution des caractéristiques physiques du canal depuis 1869.	113
II.5	Les dix premiers armateurs mondiaux de lignes régulières conteneurisées.	116
II.6	Les temps de la mondialisation.	123
II.7	Trafics conteneurisés des principaux ports européens du bassin ouest méditerranéen.	129
II.8	Trafics 2007 des ports du Maghreb.	131
II.9	Trafic du canal de Suez en 2008.	141
II.10	Trafic conteneurisé du bassin Caraïbe, évolution 1994-2007.	146
II.11	Trafic du canal de Panama en 2008.	147
II.12	Les 20 premiers ports conteneurisés en 2007.	149
II.13	Comparaison des réseaux conteneurisés de Maersk, CMA-CGM, et Hanjin.	167
II.14	Soutage APBA.	172
II.15	Soutage dans les principaux ports méditerranéens.	173
II.16	Comparaison des environnements portuaires d'Algeciras et Tanger-Med.	179

Partie III : Traverser le détroit

III.1	Les détroits européens, zone sensibles du contact nord-sud.	202
III.2	Les ferries classiques, octobre 2011.	216
III.3	Les ferries rapides, octobre 2011.	217
III.4	Les ferries croisières, octobre 2011.	218
III.5	Liaison sud de l'Espagne - nord du Maroc.	225
III.6	Le Maroc au départ de la France, de l'Italie et du Nord-est espagnol.	226
III.7	Les Marocains et les campagnes de régularisation de 1991 et 2000.	236
III.8	Comparaison des indices d'efficacité de quatre détroits.	239
III.9	État des lieux de la production de cannabis et de résine entre 2003 et 2010.	246
III.10	Interceptions aux frontières des pays méditerranéens membres de l'UE en 2007.	263

Partie IV : L'intégration régionale des espaces terraqués

IV.1	Évolution des usages du sol de la baie d'Algeciras entre 1956 et 1997.	284
IV.2	Principaux accidents maritimes dans le secteur du détroit entre 2000 et 2010.	293

LISTE DES ENCADRÉS

Partie I : La complexité d'un espace terraqué

I.1	Le thon rouge, pêche traditionnelle du détroit de Gibraltar.	32
I.2	Gibraltar, trois siècles d'histoire(s).	54

Partie II : Des goulets d'étranglement au service de la mondialisation

II.1	Indices locaux de caractérisation du réseau.	103
II.2	Extraits de la conférence de Ferdinand de Lesseps sur le canal maritime de Suez.	108
II.3	La <i>Tanger Free Zone</i> : 12 ans d'existence, près de 50 000 emplois.	176

Partie III : Traverser le détroit

III.1	Prendre conscience de la frontière.	189
III.2	L'effacement de Comanav et la montée en puissance de Comarit.	223
III.3	Extrait du site Maroc-Ferry.com.	230
III.4	Le détroit de Gibraltar, un passage rituel (première partie).	232
III.5	Atmosphère au port d'Algeciras et lors de la traversée Algeciras-Ceuta.	233
III.6	Le détroit de Gibraltar, un passage rituel (deuxième partie).	235
III.7	Le détroit de Gibraltar, un passage rituel (troisième partie).	238
III.8	Indice d'efficacité du passage.	239
III.9	Coincé à la frontière (première partie).	241
III.10	Coincé à la frontière (seconde partie).	242
III.11	Les mules de Ceuta.	245
III.12	Les <i>pateras</i> , embarcation jetable de l'immigration clandestine.	249
III.13	Le détroit de Gibraltar, une sortie vers l'Europe.	251
III.14	De l'association au statut avancé, principales étapes des relations Maroc-UE.	259

TABLE DES MATIÈRES

Avant propos et remerciements	I
Sommaire	V
Liste des acronymes et des abréviations	VII
Introduction générale	1
I La complexité d'un espace terraqué	15
Introduction de la partie I	21
1 État des lieux de l'occupation littorale du détroit de Gibraltar	23
1.1 La lente émergence d'une région portuaire	25
1.1.1 Le détroit de Gibraltar, un carrefour portuaire hétérogène	25
1.1.2 Algeciras et l'émergence de la rive andalouse du détroit	27
1.2 Une relation contrastée aux activités littorales et rétro-littorales anciennes	30
1.2.1 La pêche : une activité en déclin, des dynamiques différentes	30
1.2.1.1 Les ports de pêche du détroit	31
1.2.1.2 Une activité génératrice de tensions dans la relation nord-sud	34
1.2.2 Des arrière-pays agricoles aux fonctionnements opposés	35
1.3 Vers une dynamique littorale nouvelle ?	37
1.3.1 Le tourisme balnéaire : " <i>sol y playa</i> " et tourisme de masse	37
1.3.2 La plaisance et la croisière : une diversification vers le haut de gamme	40

2 Des enjeux géopolitiques d'échelles multiples	43
2.1 D'une rive à l'autre, conquête et reconquête	45
2.2 D'une mer à l'autre, la naissance d'une route impériale	47
2.3 L'accélération des prétentions européennes en Méditerranée	48
2.4 L'affirmation des États-nations, un processus inachevé	51
2.4.1 Le Maroc dans la décolonisation	51
2.4.2 Gibraltar, une colonie sans colonisés	52
2.5 Une complexité spatiale projetée en mer	56
2.5.1 La convention des Nations Unies sur le droit de la mer	56
2.5.2 Les difficultés d'établir des frontières maritimes sur le détroit	57
2.5.2.1 La baie d'Algeciras, une zone de non-droit ?	57
2.5.2.2 Cailloux, îlots et enclaves du détroit, des îlétés conflictuelles	58
3 Un cadre naturel contraignant	63
3.1 Le milieu, cadre d'appui	63
3.1.1 Le détroit de Gibraltar, un terraqué singulier	64
3.1.1.1 Particularités géophysiques du détroit de Gibraltar	64
3.1.1.2 Éléments de comparaison avec d'autres détroits	65
3.1.2 Les paysages côtiers du détroit de Gibraltar	68
3.2 Le milieu, source de contraintes	72
3.2.1 Un climat d'entre-deux	72
3.2.1.1 La chaleur méditerranéenne et l'humidité atlantique	72
3.2.1.2 Des vents constants et parfois violents	74
3.2.2 D'une mer à l'autre, quelques éléments d'océanographie	76
3.2.2.1 La circulation générale	76
3.2.2.2 Marée, courants de marée et raz de courant	77
3.3 Le milieu, objectif de patrimonialisation ou de conservation	79
Conclusion de la partie I	83
II Des goulets d'étranglement au service de la mondialisation	89
Introduction de la partie II	95

4	L'océan global et l'axe maritime est-ouest	97
4.1	Qu'est ce que la route maritime est-ouest ?	98
4.2	Qu'est ce qu'un réseau maritime ?	100
4.2.1	L'émergence du concept de réseau	100
4.2.2	La mise en place des réseaux maritimes	101
4.3	Un réseau fortement articulé par les évolutions de l'économie mondiale	105
4.3.1	Des grandes découvertes à la colonisation : les prémices d'une économie mondialisée	105
4.3.2	Le percement des deux grands canaux interocéaniques	107
4.3.2.1	Le canal de Suez	107
4.3.2.2	Le canal de Panama	110
4.3.2.3	La place de ces ouvrages dans le processus de mise en réseau	111
4.4	Les conteneurs, les <i>hubs</i> et les armements globaux	114
4.5	Le glissement du centre de gravité du monde vers le Pacifique	119
5	Trois méditerranées et quatre grands passages interocéaniques	125
5.1	La Méditerranée portuaire	127
5.1.1	Le bassin occidental : ports d' <i>hinterland</i> au Nord <i>versus hubs</i> au Sud	128
5.1.1.1	Les ports européens du bassin ouest méditerranéen	128
5.1.1.2	Ports du Maghreb	130
5.1.2	Le bassin oriental : de <i>hub</i> en <i>hub</i>	132
5.1.3	La Méditerranée, mer animée par un dense réseau régional	133
5.1.4	Les <i>hubs</i> du détroit dans la mondialisation	137
5.1.5	De Gibraltar à Suez	141
5.2	L'espace panamo-caribéen	144
5.2.1	L'organisation portuaire de la Caraïbe	144
5.2.2	Les métamorphoses du canal de Panama	147
5.3	La mer de Chine Méridionale et le détroit de Malacca	148
5.3.1	L'artère portuaire des mers de Chine, un réseau qui évolue très vite	148
5.3.2	Le détroit de Malacca, un espace de coopération internationale	150
6	Vers la création d'une plaque tournante de la route maritime est-ouest	155
6.1	L'organisation portuaire du détroit et le cadre légal des ports	156
6.1.1	Du côté espagnol, privatisation et régionalisme	157
6.1.2	Au Maroc, une privatisation récente du secteur portuaire	157
6.1.3	Une multiplication de régimes dérogatoires	158

6.2	Algeciras, du succès à la saturation	159
6.2.1	L'émergence d'un pôle de croissance	159
6.2.2	Une nouvelle donne : l'arrivée du conteneur	161
6.3	De Tanger-Ville à Tanger-Med : les appétits nouveaux	164
6.4	État des lieux des grandes lignes est-ouest qui font escale dans le détroit	166
6.5	Gibraltar, station de service de la mondialisation	171
6.6	Algeciras et Tanger-Med, deux modèles de développement	174
Conclusion de la partie II		181
III Traverser le détroit		183
Introduction de la partie III		189
7	Le détroit dans la logique de l'entre-deux terres	193
7.1	L'entre-deux : formes et descriptions	195
7.1.1	Le détroit, une coupure d'eau	195
7.1.2	La frontière, un objet d'étude complexe	196
7.1.3	La singularité du détroit en tant que frontière	197
7.2	De la frontière à l'espace de contrôle	199
7.2.1	La frontière, une barrière protectrice	199
7.2.2	Les détroits européens dans l'espace Schengen	201
7.3	De la frontière à la région intégrée	205
7.3.1	La frontière "enjamée", un nouveau territoire?	205
7.3.2	Traverser le détroit, un processus intégrateur?	206
8	D'une rive à l'autre, les réseaux qui ouvrent	209
8.1	Le passage et les moyens du passage	210
8.1.1	Le détroit de Gibraltar, petit bout de mer dans un long voyage intercontinental	210
8.1.2	Les moyens du passage	212
8.1.2.1	Les ports de la traversée	212
8.1.2.2	La flotte du détroit de Gibraltar	214
8.2	Les prestataires du passage	220
8.2.1	Les compagnies maritimes du détroit de Gibraltar, états des lieux	220
8.2.1.1	Les opérateurs historiques	220

8.2.1.2	Les nouveaux opérateurs	224
8.2.2	Du rêve pour "expatriés" ou du rêve pour touristes	227
8.3	Les passagers du détroit de Gibraltar	232
8.3.1	La France, première terre d'immigration en Europe	232
8.3.2	L'Espagne, nouvelle terre d'immigration	235
8.3.3	Immigration, mondialisation et citoyenneté	237
9	Les frontières qui ferment	241
9.1	Des frontières et des flux	243
9.1.1	Les enclaves et la contrebande	243
9.1.2	Le Maroc, plaque tournante de la drogue à destination de l'Europe	244
9.1.3	Une zone périlleuse pour le passage des clandestins	248
9.2	Les moyens du contrôle	252
9.2.1	L'Europe face à la pression migratoire	252
9.2.1.1	Les accords de Schengen et de Dublin	252
9.2.1.2	FRONTEX	253
9.2.2	L'Espagne, premier gardien des intérêts européens	254
9.2.2.1	Les moyens juridiques espagnols	254
9.2.2.2	Les moyens techniques	255
9.2.2.3	Les conséquences de cette fermeture des frontières espagnoles	257
9.2.3	Le Maroc, un nouveau garde-côte "européen"	258
9.2.3.1	La mise en place d'une politique migratoire marocaine	258
9.2.3.2	Le Maroc et l'Europe : entre négociation et coopération	258
9.2.3.3	Les conséquences de la fermeture des frontières marocaines	262
	Conclusion de la partie III	267
IV	L'intégration régionale des espaces terraqués	269
	Introduction de la partie IV	275
10	Évaluation des risques de rupture spatiale	277
10.1	La menace d'émergence d'un espace déconnecté du milieu local	278
10.1.1	Tanger-Med, le modèle de développement asiatique importé en Méditerranée	278
10.1.2	Un projet loin de l'enracinement territorial	281

10.2	Une dégradation sensible de l'environnement marin et côtier du détroit	282
10.2.1	Anthropisation et modifications des dynamiques littorales	283
10.2.1.1	La baie d'Algeciras	283
10.2.1.2	Le littoral du Tangétois	286
10.2.1.3	Les projets en cours et à venir	288
10.2.2	Les risques accidentels et opérationnels	291
10.2.2.1	Les risques liés à la fonction de transit et d'escale internationale . . .	292
10.2.2.2	Les risques liés aux opérations de soutage	295
10.2.2.3	Les risques liés aux opérations de réparation de sous-marins nucléaires	296
10.3	Une augmentation des effets de frontières et d'enclavement spatiaux	297
11	L'intégration territoriale : une réponse aux risques ?	301
11.1	Qu'est ce que l'intégration territoriale ?	303
11.1.1	Une réaction "du dedans" face aux dynamiques "du dehors"	303
11.1.2	Une réaction "du dedans" à chercher chez les acteurs "privés"	304
11.1.3	Une réaction "du dedans" à trouver dans les initiatives publiques : l'exemple de l'UE	306
11.1.4	La frontière maritime, un obstacle à l'intégration des territoires ?	307
11.2	L'Øresund, un espace laboratoire	308
11.2.1	La région de l'Øresund, un exemple d'eurorégion maritime intégrée	308
11.2.2	Les ingrédients d'une intégration réussie autour des détroits danois	311
11.3	Les modalités de l'intégration régionale sur le détroit de Gibraltar	312
11.3.1	Les prémices de l'intégration régionale	312
11.3.1.1	Une intégration par les réseaux : demain, un tunnel sous le détroit de Gibraltar ?	312
11.3.1.2	Une intégration par l'environnement : le premier projet de réserve de Biosphère intercontinentale	314
11.3.1.3	Le détroit de Gibraltar, une zone laboratoire	316
11.3.2	Les obstacles à l'intégration	317
11.3.2.1	Une inégalité de temporalité dans l'action territoriale	317
11.3.2.2	L'Espagne, de la décentralisation au fédéralisme revisité	318
11.3.2.3	Le Maroc, de la déconcentration à la décentralisation	319
11.3.2.4	Une logique de développement doublonnée et concurrentielle	321
11.3.2.5	Des frontières toujours conflictuelles	321

12 Les trajectoires territoriales du détroit de Gibraltar	325
12.1 De la prospective à la trajectoire territoriale	325
12.2 Les particularités de la réflexion prospective sur le détroit de Gibraltar	327
12.2.1 Le postulat de la solidarité du "territoire terraqué"	327
12.2.2 Méthode de construction des scénarios à l'échelle du détroit de Gibraltar	327
12.3 Qu'advient-il du détroit de Gibraltar ?	329
12.3.1 Le scénario de la Rente de situation	330
12.3.2 Le scénario de la Rupture	331
12.3.3 Le scénario de la Ressource territoriale	332
 Conclusion générale	 339
 Références	 349
 A Traité d'Utrecht du 13 juillet 1713 entre l'Espagne et la Grande-Bretagne	 375
 Annexes	 375
 B Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	 377
 C Les lignes maritimes passant par la Méditerranée au début de XX^e siècle	 385
 D Posters présentés au Festival International de Géographie	 389
D.1 Terre sur Mer. Evolution multitemporelle (1780-2009) de la baie d'Algeiras	389
D.2 L'Espagne maritime et portuaire	389
D.3 Tanger-Med : un nouveau grand port africain	389
 E Indices globaux	 393

Liste des figures	399
Liste des photographies	401
Liste des tableaux	403
Liste des encadrés	405
Table des matières	413

Thèse de Doctorat

Nora Mareï

Le détroit de Gibraltar, Porte du Monde, Frontière de l'Europe

Analyse et perspectives de territorialité d'un espace de transit

Résumé

Le détroit de Gibraltar est une voie de passage interocéanique et intercontinentale majeure. Cette situation le projette au centre de différents réseaux de circulations et de mobilités internationales. Ces circulations, intégrées dans les grands flux marchands et humains qui dominent la planète, font toute l'attractivité des lieux et entraînent une organisation maritime et terrestre singulière autour de ce seuil océanique. En particulier, les infrastructures portuaires se sont développées de manière spectaculaire et accueillent aujourd'hui les principaux transporteurs mondiaux. Cette faveur donnée au développement économique a de nombreux effets pervers, qui s'ils ne sont pas pris en compte rapidement, mèneront à une fragilisation des territoires frontaliers du détroit. Le détroit de Gibraltar est également une frontière externe de l'espace Schengen sur lequel les enjeux de la mobilité humaine entre l'Europe et l'Afrique se cristallisent. Ce caractère d'espace de transit pour les hommes et les marchandises en fait, à toutes les échelles d'étude, un observatoire de la mondialisation et ses répercussions sur les territoires. L'analyse du fonctionnement spatial de cet espace de transit est menée par une approche multi-scalaire et pluri-thématique des territoires riverains du détroit. Par-delà l'étude des circulations maritimes, ce travail de thèse propose une réflexion sur les difficultés de l'intégration des territoires dans la mondialisation.

Mots clés

Détroit international, Transport, Réseaux, Ports, Circulations marchandes, Mobilités humaines, Mondialisation, Intégration territoriale

Abstract

The Strait of Gibraltar is a major intercontinental and interoceanic route for maritime traffic. Its location places it at the core of various global networks of circulations and mobilities. These intercirculations, integrated in major merchant and human flows which dominate the world, make it an interesting place and create a singular maritime and spatial organization around this oceanic chokepoint. In particular, port infrastructures have rapidly grown and today host the main global carriers. However, the prominence given to the economic development has many perverse effects on the territories bordering the strait. The Strait of Gibraltar is also an external border of the Schengen space on which the challenges of human mobility between Europe and Africa are reinforced. Being characterised as a transit space for people and goods, it is a privileged observatory of globalization and its effects on territories at every scales. The analysis of the spatial dynamics in this transit space is conducted through a multi-scale and multi-thematic approach. Beyond the study of maritime circulations, this PhD thesis presents a reflection on the difficult integration of territories in globalization.

Keywords

International strait, Transport, Networks, Ports, Circulation of goods, Mobility of people, Globalisation, Territorial integration

Resumen

El estrecho de Gibraltar es una zona importante de paso intercontinental e interoceánico. Esta situación lo proyecta como centro de distintas redes de circulaciones y movilidades internacionales. Estas circulaciones, integradas en los grandes flujos comerciales y humanos que dominan el mundo, hacen toda la atracción de los lugares e implican una organización marítima y terrestre singular alrededor de este pasaje estratégico. En particular, las infraestructuras portuarias se desarrollan de manera espectacular y acogen hoy a las principales operadoras mundiales. Sin embargo, la importancia dada al desarrollo económico tiene muchos efectos perversos sobre los territorios ribereños. El estrecho de Gibraltar constituye también una frontera externa al espacio Schengen sobre la cual se cristalizan los retos vinculados con la movilidad humana entre Europa y África. Este carácter de espacio de tránsito para los hombres y las mercancías hace del estrecho un observatorio de la globalización y de sus efectos sobre los territorios, a todas las escalas de estudio. El análisis de las dinámicas espaciales de este lugar de tránsito está llevado mediante un enfoque multiescalar y pluritemático de los territorios ribereños del estrecho. Más allá del estudio de las circulaciones marítimas, este trabajo de tesis propone una reflexión sobre las dificultades de la integración de los territorios en la mundialización.

Palabras claves

Estrecho internacional, Transporte, Redes, Puertos, Circulaciones mercantiles, Movilidades humanas, Globalización, Integración territorial