

**ACTES DE LA RENCONTRE INTERNATIONALE
LE DETROIT DE GIBRALTAR :
ENJEUX, DEFIS ET APPROCHES DES ACTEURS**

**ACTS OF THE INTERNATIONAL MEETING
THE STRAIT OF GIBRALTAR:
ISSUES, CHALLENGES AND APPROCHES OF ACTORS**

24 SEPTEMBRE 2018

Les actes de la rencontre ont été élaborés sur la base des documents fournis par leurs auteurs, dans leur langue d'origine. Les éléments qui y sont reproduits engagent la responsabilité de leurs auteurs et non pas celle de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES)

The proceedings of the meeting have been elaborated on the basis of documents provided by the authors in their original language.

The elements that are herein reproduced engage the responsibility of their authors and not necessarily that of The Royal Institute for Strategic Studies (IRES)

SOMMAIRE¹

SEANCE D'OUVERTURE	5
Allocution de M. Mohammed Tawfik MOULINE, Directeur Général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques.....	7
SESSION 1 : LE DETROIT DE GIBRALTAR : PLAQUE TOURNANTE MULTIDIMENSIONNELLE.....	11
The strategic importance of the strait of Gibraltar, Haim MALKA, Directeur du Middle East and Maghreb Program - Centre for Strategic and International Studies (CSIS).....	13
La doctrine marocaine du passage dans le détroit de Gibraltar : laisser passer sans laisser faire, Professeur Miloud LOUKILI, chercheur associé à l'IRES.....	14
The strait of Gibraltar : barrier, highway or roundabout, Jack. V. KALPAKIAN, Professeur à l'Université Al Akhawayn d'Ifrane	18
Le Centre de Surveillance du Trafic Maritime de Tanger, Younes ALAHIANE, Directeur du CTSM	26
SESSION 2 : LE DETROIT DE GIBRALTAR : UN CARREFOUR ECONOMIQUE	29
Bilan de dix années d'exploitation du port Tanger Med, Tarik EL AROUSSI, Directeur – Projets internationaux à l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée	35
L'essor du détroit de Gibraltar : apports et enjeux économiques pour le Royaume du Maroc, Mariam CHERQAOUI, Professeure à l'Université Ibn Tofaïl de Kenitra	36
SESSION 3 : LE DETROIT DE GIBRALTAR : APPROCHES GEOSTRATEGIQUES DES ACTEURS	45
Appréciation euro-méditerranéenne de la question " détroit de Gibraltar ", Amiral Jean-François COUSTILLIERE, Président de l'association Euromed-IHEDN	48
Les perceptions géostratégiques du détroit de Gibraltar, Tawfik MARRAKCHI, Chercheur associé à l'IRES	56
SESSION 4 : LE DETROIT DE GIBRALTAR : POUR UNE COOPERATION MULTIDIMENSIONNELLE.....	67
La vision de la Fondation des Trois Cultures de la Méditerranée, José Manuel CERVERA GRAGERA, Directeur de la Fondation	69
The Strait of Gibraltar : barrier or passageway ?, T. Jeremy GUNN, Professeur à l'Université Internationale de Rabat.....	77

¹ Certaines contributions n'ont pas été validées par leurs auteurs. Elles sont signalées en bleu dans le présent sommaire et une note succincte a été insérée au début de ces articles afin d'en clarifier la situation

La marge marocaine du détroit de Gibraltar : Etat des connaissances - Stratégie pour une protection et une valorisation dans le cadre d'un développement durable, Naima HAMOUMI, Professeur, Université Mohammed V - Rabat	82
L'action de la Marine Royale Marocaine dans le détroit de Gibraltar, Colonel Major Mohammed TAOUDI, Etat-major des Forces Armées Royales.....	96
SYNTHESE DES DEBATS	103
SYNTHESE GENERALE.....	107
BIOGRAPHIES.....	127
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	147
NOTES DE REFERENCE.....	153

A decorative graphic consisting of several overlapping, semi-transparent grey shapes that resemble stylized leaves or petals, arranged in a fan-like pattern. The shapes are layered, with some appearing in front of others, creating a sense of depth. The overall composition is centered on the page.

SEANCE D'OUVERTURE

Allocution de M. Mohammed Tawfik MOULINE, Directeur Général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques

Mesdames, Messieurs,

Il m'est agréable de vous souhaiter la bienvenue à l'IRES dans le cadre de cette rencontre sur le thème "le détroit de Gibraltar, enjeux et défis". Je tiens à vous remercier tous d'avoir bien voulu être présents, notamment nos invités ayant fait le déplacement de loin pour contribuer à la réussite de cette journée et apporter leur éclairage sur cette question stratégique.

Le détroit de Gibraltar est un objet d'étude complexe qui ne peut être appréhendé que dans le cadre d'une approche à la fois multidimensionnelle et transversale. Depuis sa création, l'IRES a érigé cette approche en principe directeur de tous ses travaux. Aussi, la rencontre d'aujourd'hui s'inscrit-elle dans la continuité des études réalisées par l'Institut autour des questions politiques, environnementales et sécuritaires au niveau national, régional et global.

Mesdames, Messieurs,

En organisant cette rencontre, l'IRES souhaite contribuer à la réflexion stratégique sur un espace intercontinental et interocéanique majeur. À la jonction de l'Europe et de l'Afrique, de la Méditerranée et de l'Atlantique, le détroit de Gibraltar est un des lieux de passage les plus fréquentés dans le monde, traversé par 100.000 navires chaque année¹.

De ce fait, ce passage maritime, dont la largeur n'excède guère 13 kilomètres, est un hub portuaire logistique, industriel et commercial de premier plan, générant une dynamique économique en perpétuelle croissance. Plus qu'une voie commerciale, le détroit de Gibraltar est un maillon primordial dans la chaîne de valeurs de l'économie mondiale.

Si le détroit de Gibraltar est un vecteur d'unité et de prospérité, il est, également, une source de préoccupations, indissociables de toute activité humaine, qu'il est nécessaire d'appréhender et de prévenir afin de tirer le meilleur bénéfice de ce passage stratégique.

Point cardinal des flux commerciaux méditerranéens, le détroit de Gibraltar l'est également pour les circulations illicites, qu'il s'agisse de contrebande, de trafic de stupéfiants, de migration illégale ou de terrorisme. Sa valeur stratégique et ses spécificités géographiques font, ainsi, de ce détroit un enjeu de sécurité de premier ordre.

Cette situation s'explique, en partie, par la fracture économique entre les deux rives du détroit, la plus importante au monde. En effet, si le PIB par habitant de l'Union européenne dépassait, en 2017, les 33.000 dollars², celui des Etats du Maghreb n'excédait guère 3.900 dollars³. Pour l'heure, ni le processus de Barcelone, ni la politique européenne de voisinage n'ont permis de résorber cette fracture dont découlent d'importants écarts de développement, de nature à renforcer les circulations illicites entre les deux espaces.

Cela a des conséquences, notamment, sur le plan migratoire, la route de Méditerranée occidentale connaissant une augmentation constante du trafic depuis 2017. Le nombre de migrants illégaux accostant sur la côte espagnole est, ainsi, passé d'environ 8.000 en 2016 à plus de 32.000 entre janvier et septembre de cette année⁴. Depuis le début de l'année 2018, 350 personnes ont péri en Méditerranée occidentale.

Par ailleurs, le caractère transnational de ces menaces a fait de la sécurité du détroit de Gibraltar un enjeu mondial, impliquant les grandes puissances et les organisations internationales.

Notons, enfin, que l'équilibre environnemental au niveau du détroit de Gibraltar est menacé. En effet, l'importance du transit, le faible coût du ravitaillement et la pratique du bunkering (ravitaillement en mer)⁵, les fuites d'hydrocarbures, ainsi que les pollutions provoquées par les complexes industriels sur ses deux rives font de cet étroit passage stratégique une bombe à retardement écologique. Il est, donc, urgent de sensibiliser tous les acteurs impliqués aux risques environnementaux et d'associer les Etats riverains au nettoyage et à la préservation du détroit.

Mesdames, Messieurs,

Conscient de l'importance stratégique du détroit de Gibraltar, le Royaume du Maroc assume pleinement sa part de responsabilité dans la prévention des risques et menaces, la protection des usagers du détroit et la préservation de son écosystème fragile.

Le Maroc a ainsi mis en place, dès 2010, un système de surveillance et d'aide à la navigation maritime dans le détroit de Gibraltar, dans le but de contribuer à la fluidité de la circulation et à la prévention des collisions dans le détroit⁶. Le Royaume a, en outre, ratifié, dès 1972, le Règlement international pour prévenir des abordages en mer⁷ et veille, conjointement avec l'Espagne, au respect du Dispositif de séparation du trafic mis en place par l'Organisation Maritime Internationale⁸.

Par ailleurs, le Maroc maintient un dispositif permanent de sécurité maritime, impliquant des moyens civils et militaires afin de lutter contre les trafics illicites et la migration clandestine. Depuis 2004, la gendarmerie Royale s'est associée à la Guardia Civil espagnole pour mener des patrouilles conjointes visant à lutter contre la migration clandestine. La coopération bilatérale inclut également l'échange de personnel civil et militaire entre les deux pays afin d'améliorer l'interopérabilité et la coordination⁹.

En ce qui concerne la coopération multilatérale, le Maroc est activement engagé avec l'OTAN dans le cadre du Dialogue Méditerranéen. Partenaire stratégique de l'OTAN, le Royaume a ainsi participé, de 2008 à 2016, à l'opération Active Endeavour, dont les objectifs étaient de prévenir les activités terroristes en Méditerranée, de protéger les lignes marchandes et de contrôler les navires suspects¹⁰. Le Royaume est également engagé dans Partenariat méditerranéen pour la coopération de l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe.

Sur un autre plan, le Royaume travaille activement au développement des infrastructures du détroit de Gibraltar. Le Maroc collabore ainsi avec l'Espagne pour les études du projet de liaison fixe reliant les deux rives du détroit. Cet ouvrage, s'il se réalise, constituera une avancée majeure en termes de logistique, de communication et de transport d'énergie.

Enfin, le Maroc veille à ce que ces avancées ne se fassent pas au détriment de l'environnement du détroit. Ainsi, le port de Tanger Med est le premier port africain à avoir obtenu le label Ecoport. Depuis le lancement de son programme Greenport, le groupe Tanger Med a mis en place une plateforme de recyclage des déchets industriels ainsi qu'une station de traitement des eaux marines dédiée à la dépollution des eaux chargées en huiles et hydrocarbures émanant des navires et de différents opérateurs portuaires. Cet engagement a valu à Tanger Med une double certification ISO-PERS, qui vient s'ajouter aux certifications ISO 9001 et RSE pour ses zones d'activités qui constituent une référence à l'échelle du continent.

Mesdames, Messieurs,

Le détroit de Gibraltar n'est pas seulement un point de passage. Il peut être, à la fois, un pont qui unit les peuples des deux côtés de la Méditerranée et une frontière qui les sépare. En comprendre les enjeux, c'est faire un pas de plus vers la coopération, indispensable à la réussite de toute entreprise humaine. Aussi, le séminaire, d'aujourd'hui, ambitionne-t-il d'améliorer notre connaissance sur ce patrimoine commun, en répondant à ces quelques questionnements :

- Comment transformer ce passage en outil de coopération solidaire et de brassage culturel ?
- Quelle approche privilégier afin de réduire la fracture économique entre les deux rives du détroit ?
- Par quels mécanismes et leviers peut-on renforcer la sécurité dans cette zone ? Quelle stratégie adopter pour la sauvegarde de l'écosystème marin du détroit ?

Ce sont-là quelques propos liminaires en ouverture des travaux de cette rencontre qui se déroulera en quatre sessions :

- La première session traitera des enjeux globaux du détroit de Gibraltar comme plaque tournante et multidimensionnelle.
- La seconde session sera dédiée à l'examen des approches géostratégiques et sécuritaires des différents acteurs.
- La troisième session sera consacrée à l'analyse de l'aspect économique du détroit.
- La quatrième session s'attellera à l'étude des enjeux humains et environnementaux du détroit de Gibraltar.

Pour conclure, je remercie, une fois encore, les participants et souhaite plein succès aux travaux de cette rencontre scientifique.



**SESSION 1 : LE DETROIT DE GIBRALTAR : PLAQUE
TOURNANTE MULTIDIMENSIONNELLE**



The strategic importance of the strait of Gibraltar, Haim MALKA, Directeur du Middle East and Maghreb Program - Centre for Strategic and International Studies (CSIS)

Summary

The Strait of Gibraltar is more than a waterway connecting the Atlantic Ocean and Mediterranean Sea. It is the gateway to a geostrategic basin where the Maghreb, Europe, Africa, and the Middle East intersect in critical ways. Dramatic changes in the Mediterranean basin make the Strait of Gibraltar more consequential as a global connector for the movement of goods, energy, people, and information. Multiple trends point to a surge in transportation and port infrastructure expansion combined with higher flows of trade and migration rates in the years ahead. While the Strait has largely avoided military conflict for the last half century its growing strategic and economic importance is attracting global attention, which will intensify competition around the Strait. This competition and renewed global interest present both opportunities and challenges. Those riparian countries that harness these shifts through comprehensive policies will reap strategic benefits, while governments that fail to adapt will miss a vital opportunity to transform and join the global economy.

Résumé

Axe de transit entre la Méditerranée et l'Atlantique, l'Europe et l'Afrique, le détroit de Gibraltar est également la voie d'accès à un bassin méditerranéen dont l'importance économique et géostratégique est en constante croissance. Les glissements géopolitiques en cours en Méditerranée ont ranimé l'intérêt des grandes puissances pour le passage stratégique des Gibraltar, ce qui induit, pour les Etats riverains, des opportunités qu'il s'agit d'exploiter, ainsi que des défis de plusieurs ordres, qu'il s'agit de relever afin de protéger la prospérité de cet espace unique.

La doctrine marocaine du passage dans le détroit de Gibraltar : laisser passer sans laisser faire, Professeur Miloud LOUKILI, chercheur associé à l'IRES

Summary

The strait of Gibraltar is one of the most important ones in the world in terms of economic and political significance. Its size and location raise normative issues with ties to sovereignty, freedom of navigation and controls. As a riparian country, Morocco has played a leading role in the formulation of the right of transit passage during the United Nations Conference on the Law of the Sea. This article explores the normative issue raised by the strait of Gibraltar and highlights Moroccan contribution to this conference.

La question du passage dans les détroits servant à la navigation internationale devait inévitablement se poser dès que fut déclenché le processus de révision du droit de la mer au sein de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, processus qui a donné lieu à l'adoption de la convention de Montego Bay en 1982. En effet, la généralisation de la limite des douze milles marins comme limite, non plus maximale, mais minimale des eaux territoriales allait étendre à une centaine de détroits, jusque-là ouverts à la libre navigation, le régime du passage inoffensif, appliqué à toutes les eaux territoriales.

Aussi, les grandes puissances navigantes internationales ont elles exigé que le droit de passage dans les détroits soit exercé dans les mêmes conditions de liberté qu'en haute mer. Le Maroc a pris part, activement, dans les négociations qui ont eu lieu au sein de la Conférence sur le droit de la mer, première négociation globale dans l'histoire diplomatique (1973-1982).

En effet, acteur principal dans les négociations du fait de sa co-riveraineté du détroit de Gibraltar, le Maroc n'a eu de cesse d'œuvrer pour un *modus vivendi* dans le passage à travers le détroit. Le Maroc a été un élément moteur dans les négociations, un acteur important, voire même un acteur valable. Ses atouts étant, en dehors de sa position géopolitique et géostratégique connue, son appartenance au groupe majoritaire de la conférence, à savoir le groupe des 77 et son appartenance à des groupes régionaux tels le groupe arabe et le groupe africain. Ainsi, toutes les positions prises par le Maroc sur la question des détroits ont reçu un accueil favorable au sein de la conférence.

Parmi les 116 détroits qui existent dans le monde, un tout petit nombre a une réelle importance et toute entrave au passage en transit travers ces détroits aurait des conséquences graves qui provoqueraient de sérieuses tensions internationales, voire mondiales. La liberté de navigation dans ces détroits, sous certaines conditions, énumérées explicitement par la convention de Montego Bay, est un élément important dans la coexistence pacifique et dans le maintien de la paix et de la sécurité dans le monde.

Parmi ces détroits, on peut citer, en premier lieu, Gibraltar. Il y a également Bab el Mandeb, Hormuz, les détroits malais et indonésiens, les détroits japonais. Le détroit de Gibraltar, qui est une véritable porte océane, le nœud gordien de la mer méditerranée, est considéré par les géopoliticiens comme étant un véritable carrefour des crises. C'est un détroit international de premier ordre et c'est pourquoi le Maroc se trouvait, dès le commencement des négociations sur le statut juridique du détroit de Gibraltar, impliqué dans ce grand colloque international qu'est la Conférence sur le droit de la mer.

Seule ouverture sur l'océan atlantique, cette passe d'eau est un passage des plus importants, tant sur le plan commercial que sur le plan militaire. Sa valeur stratégique ne fait aucun doute, chose qui contribue à expliquer, sans le justifier, le statut colonial de ses rives ainsi que la responsabilité de ses deux co-riverains. Si l'Espagne, jusqu'à des temps relativement récents, s'efforçait d'exercer un contrôle politique effectif sur tout le passage, le Maroc, quant à lui, s'est toujours caractérisé par une certaine modération quant au régime juridique du détroit. En effet, dès son indépendance en 1956, le Maroc, sans prétendre contrôler peu ou prou le détroit, malgré les avances de l'Espagne, notamment suite à la visite du ministre espagnol des affaires étrangères, M. Lopez Bravo en 1971, n'a jamais cessé de déclarer les eaux formant le détroit comme étant de juridiction nationale avec l'Espagne suivant une ligne médiane. Je vous renvoie au dahir portant loi du 02 mars 1973 fixant les limites des eaux territoriales

Aussi, à Genève en 1968, ou encore partir de 1973 dans le cadre de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, le gouvernement marocain n'est-il point départi de sa position constante et continue rejetant toute existence d'un couloir de haute mer dans les limites du détroit. Le Maroc a toujours été partisan d'une mer territoriale de douze miles marins. La convention de Montego Bay de 1982, considérée comme la constitution des océans, consacre la liberté de mouvement de tous les navires dans l'ensemble de l'espace marin. Pour les détroits internationaux, cette convention institue le régime du droit de passage en transit sans entrave.

Le passage en transit étant défini comme « l'exercice de liberté de navigation et de survol à la seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit ». Ce qui signifie que pendant leur transit par un détroit international, les navires de guerre peuvent être accompagnés d'aéronefs et d'hélicoptères en vol, alors que le régime du passage inoffensif ne comporte pas le droit de survol.

Très tôt, le Maroc a adopté une attitude non dogmatique, en se situant entre les positions extrêmes dans la voie moyenne et rationnelle qui consistait à réclamer, non pas un contrôle politique du passage. Peu importe la couleur du bateau, peu importe le pavillon, l'essentiel pour le Maroc est de préserver son intégrité territoriale et ses droits légitimes. Le Maroc n'avait que peu à faire avec un contrôle politique. Ce qui l'intéressait était le contrôle technique, contrôle du comportement du navire assorti de garanties réciproques entre les pays riverains l'Espagne et le Maroc et les pays utilisateurs.

La notion de passage inoffensif, qui a prévalu à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et qui est consignée dans la convention de Montego Bay est une notion intermédiaire, novatrice, entre la notion traditionnelle de passage inoffensif dans la mer territoriale – qui reconnaît toutes les compétences de souveraineté sur la mer territoriale aux pays côtiers – et la notion, non moins classique, du passage libre, qui assimile purement et simplement la zone du détroit à la haute mer. Cette notion de passage en transit doit beaucoup à l'apport de la délégation marocaine à la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Elle avait été déjà avancée par le Maroc comme alternative à la notion de passage inoffensif dans la liste des sujets et questions prioritaires soumises à la troisième Conférence par la délégation marocaine.

Cette notion a été, également, formellement proposée par le Maroc et reconnue par le groupe des 77 à Nairobi en décembre 1973, au lendemain de la parution du Dahir de 1973 susmentionné et qui parle d'un droit de transit.

Cette notion novatrice a la vertu de préserver tous les aspects positifs de la notion du passage inoffensif reconnu dans les eaux territoriales. Il s'agit, du point de vue du Maroc, de rien d'autre que d'un régime spécial du passage inoffensif. Il va sans dire qu'est substantiellement consacré dans la doctrine marocaine du détroit que le principe du *jus communicandi*, droit à la mobilité et à l'accès sans entrave à la haute mer. C'est dire que le Maroc a toujours plaidé pour l'élaboration de critères objectifs et de règles objectives comme base du régime de passage dans les détroits.

La formule consignée par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer peut être considérée comme un compromis satisfaisant pour la sécurité du riverain et les intérêts de la navigation internationale. A cet égard, le Maroc s'est déclaré davantage attaché au comportement qu'aux caractéristiques du navire. Pour le Maroc il est normalement notoire que la notion de liberté de navigation ne saurait plus signifier une liberté absolue, inconditionnelle, sans frein et sans discipline.

De même que les autres libertés des mers, elle est nécessairement devenue relative et fonctionnelle. Le Maroc, interlocuteur valable dans les négociations sur les détroits, a appartenu au groupe des pays à détroits, aux côtés de l'Espagne, de l'Indonésie, de la Malaisie, des Philippines, de l'Egypte, du Yémen et plus tard d'Oman.

Pour conclure, Gibraltar a été placé depuis peu sur l'échiquier maritime portuaire contemporain comme un passage obligé. Il est au cœur de la restructuration du transport mondial. C'est un véritable observatoire des changements qui ont lieu dans cette partie du monde. Une plaque tournante pour la mondialisation des échanges, un lieu incontournable de la traversée entre l'Europe et l'Afrique.

Les anciens arabes appelaient le détroit de Gibraltar Bahr al zouqag, le sentier de l'eau. Un tel sentier ne doit pas être transformé en sentier de la frontière, de la rupture, des barrières. Sa vocation n'est pas d'être coupé de barrières ni de lignes d'interception. Elle est de s'ouvrir sur le monde comme l'a si bien indiqué M. le Directeur Général. Il est temps de démontrer que le détroit est la preuve indélébile que la géographie est plus forte que l'histoire, elle la conditionne.

C'est pourquoi il faudrait se départir, tordre le cou à tous les stéréotypes, clivages et clichés, pour aller de la coupure vers un vrai partenariat. Le détroit est un point d'équilibre instable où rien n'est défini ni définitif. Mais il est également appel, comme disait Jacques Berg, à des Andalouses, dont il porte l'inlassable espoir.

Le regard que nous jetons sur le détroit aujourd'hui ne peut être qu'un regard sur le possible comme disait Paul Valéry, c'est pourquoi l'idée de liaison fixe entre les deux rives du détroit mérite d'être approfondie. C'est non seulement une liaison entre l'Espagne et le Maroc, c'est un lien entre l'Europe et l'Afrique, un lien civilisationnel. Ce lien fixe est l'occasion pour les deux continents, pour l'Europe et pour l'Afrique de démontrer que le coup d'épée sur l'eau pour frayer une route n'est pas uniquement l'apanage de Moïse, mais ça peut également être l'œuvre de deux voisins, de deux pays amis, de deux pays cousins, l'Espagne et le Maroc.

The strait of Gibraltar: barrier, highway or roundabout, Jack. V. KALPAKIAN, Professeur à l'Université Al Akhawayn d'Ifrane

Résumé

La perception qu'ont les acteurs d'un sujet façonne leur comportement. Dans le cas du détroit de Gibraltar, trois visions prévalent. Pour les agences chargées de sécuriser les frontières, telle Frontex, ce détroit est assimilable à une barrière. Il est une autoroute Est-Ouest pour les puissances atlantistes, désireuses de projeter leurs forces navales au Moyen Orient, ainsi qu'un axe de transit pour les marchandises et les ressources énergétiques. Ce passage stratégique revêt, enfin, les atours d'un hub stratégique, un rond-point par lequel transitent les hommes et s'échangent les marchandises et les idées. C'est la perspective idéaliste à la base du projet Euromed transport dont les tenants prônent la collaboration et non la compétition.

The way we see the world and react to it helps to shape our responses to it, and it constructs it. This is not to deny that there is a real world that can be perceived and reacted to. The Strait of Gibraltar are a physical reality – a body of water separating the European Iberian peninsula from the African continent. That the Strait are there does not automatically dictate how they are perceived and how policy is made concerning them based on these perceptions.

An example of how perceptions influence policy can be found in the effects of the ostensibly academic work of Wilfrid Scawen Blunt. Blunt's image of the Arabian peninsula as the center of the Islamic world shaped British and subsequently American policies towards that region and arguably even towards the Islamic world itself. Blunt saw the Hanbali community there as the the Islamic equivalent of Protestants, whose views he valued despite his atheism, as opposed to other Muslims whom he interpreted as suffering from "Poppery" (Devji, 2018). To that end, this paper is informed by the constructivist tradition of International Relations, we co-construct the world we choose to inhabit (Wendt, 1999 and Onuf 1989).

This approach implies that we need to look at how the Strait are seen first and how they are used/regulated or not on the basis of these perceptions. The Strait of Gibraltar are a natural passageway, meaning that they are governed by the United Nations Convention on the Laws of the Sea, articles 34-45. In essence, they are to remain open to innocent sea and air traffic of a continuous manner.

UNCLOS tends to feed and underline the second model of viewing the Strait of Gibraltar, that of being a West-East marine highway. There are at least two other views that are worth considering as well however. The first view is that of the Strait of Gibraltar as a barrier, and the third view is that of the Strait as a Roundabout.

The strait of Gibraltar as a barrier

This unfortunate perspective was documented by Didier Bigo's seminal work on the European Union's Frontex. It is based on seeing the Mediterranean Sea, including the Strait of Gibraltar, as a moat to keep out unwanted people out of Europe. The whole sea then become a front in a war against what at least Maritime law enforcement officials in some of the Southern European Union see as invasion by peoples alien to European civilization – and the word is not used here randomly.

It seems that military operations – particularly the naval operations used for border control under Frontex or under bilateral agreements between countries on both sides of the border – are effectively framed by these professionals' dispositions to discipline migrants by the use of force, to defend a line, a 'wall', where the metaphor of solid walls is epitomized by an electronic system of surveillance (EUROSUR) and its local translation traces an imaginary line dividing the Mediterranean Sea between North and South. Among the actors involved, there is dispute as to how this 'hardening' of the line should be conducted, and not all agree with the development of electronic surveillance at the EU level, as seen with EUROSUR (and its predecessor SIVE). Some prefer to rely on coast guards patrolling their own territorial waters; others accept the idea of placing the high seas under surveillance and of using unmanned aircraft and satellites in order to facilitate intervention when necessary. In other words, they may disagree about where to place the 'line' – but not about its necessity. (Bigo, 2014, p. 212).

For some Maltese, Greek and Italian officials interviewed by Bigo and his colleagues, their role is nothing short of civilizational defense. Quoting Huntington by name, they infused their mission with a civilization-protecting role. At the same time, Bigo points out that these officials did not view their role as that of war-making and they did not see the migrants they were intercepting as an "enemy," but rather as a people breaking the law and that whose actions must be curtailed. Nonetheless, the whole Frontex perspective is ultimately premised on the whole Mediterranean as a barrier preventing people from reaching its Northern shores.

Such a perspective runs contrary to the spirit of the European Union funded Euromed Transport project, which under-grades the perspective of the Strait as a Roundabout. The idea that the Strait are a barrier hampers their full potential and induces a negative dynamic between the the Northern and Southern shores of the Strait.

It also contributes to other-ing and all the problems that come with it. Finally, it is unlikely that any combination of policies, patrolling, enforcement, and technology will manage to completely prevent the flow of people and goods to the Northern shores of the Strait and the Mediterranean, both regulated and otherwise. The view does not however contradict the perspective that sees the Strait as a Highway, particularly for military purposes and to a lesser extent for commercial purposes.

The strait of Gibraltar as a west-east marine highway

The view of the Strait as a military naval highway was well understood by the British Empire in its heyday. The importance of the Strait as a choke point on trade was articulated by British Admiral John Fisher (dec. 1920), and thus, this perspective on them is old and well established (Breverton, 2010). Given the United States and the United Kingdom's conflicts in the Middle East, the Strait are essential to their war effort.

Traffic through the strait has increased dramatically because of the U.S. military build-up in the Middle East, leading NATO to take on the new mission of protecting allied civilian and military ships from terrorist attacks. Ships, helicopters and planes from the United States, Spain and Portugal escorted the first ship on March 10. The campaign is part of Operation Active Endeavour, NATO's biggest and longest maritime operation in history. The patrol and surveillance mission in the eastern Mediterranean began 18 months ago to hunt terrorists. Keeping the strait safe is crucial to supplying the estimated 250,000 troops massed in the Persian Gulf and poised for war. But the 8-mile-passage dividing Muslim Morocco and Catholic Spain is considered a prime location for a terrorist attack because of its geography (Schonauer, 2003).

Operation Active Endeavour lasted over fifteen years ending in 2016. It underlined the importance of the Strait not only to NATO but to European neutrals and even for non-partners like Russia and Ukraine. The concern was not merely the prevention of terrorist attacks, but also the protection of trade routes. NATO's own language concerning the operation emphasizes Fisher's choke points.

NATO forces hailed over 128,000 merchant vessels and boarded some 172 suspect ships. By conducting these maritime operations against terrorist activity, NATO's presence in these waters benefited all shipping travelling through the

Strait of Gibraltar by improving perceptions of security. NATO helped to keep seas safe, protect shipping and control suspect vessels. Moreover, this operation also enabled NATO to strengthen its relations with partner countries, especially those participating in the Alliance's Mediterranean Dialogue. Keeping the Mediterranean's busy trade routes open and safe is critical to NATO's security. In terms of energy alone, some 65 per cent of the oil and natural gas consumed in Western Europe passes through the Mediterranean each year, with major pipelines connecting Libya to Italy and Morocco to Spain. For this reason, NATO ships systematically carried out preparatory route surveys in "choke" points as well as in important passages and harbours throughout the Mediterranean (NATO, 2016).

The compatibility of this perspective with the UNCLOS provisions concerning the right of transit through an international strait is extensive. Since UNCLOS represents the will of the community of Nations, this perspective can be said to have a multilateral and legal basis, but unfortunately, that is not the whole picture. For example, this view of the strait is not necessarily incompatible with the idea that the Strait are a barrier. In many ways, it assumes that threats originate from the shores.

The main difference between this perspective and the that of the Strait as a barrier is that the latter assumes threats to originate from the Southern shore only. Like the first perspective, this viewpoint risks creating a chasm across the Strait, and it also risks entrenching the view of the Strait as primarily a security problem, with the interests of the powerful states of the Atlantic as paramount, disregarding the interests of Morocco and other North African states. But at least, since the Highway perspective includes a fair amount of concern for a trade, albeit trade to the benefit of the very same states that want to project their power across the Strait. The problem with both the Barrier and the Highway perspectives is that they are ultimately reflective of the concerns and the needs of some of the states that share the Strait and the Mediterranean generally. The Roundabout perspective offers us an alternative to this limited perspective.

The strait as a roundabout

The Euromed Transport partnership is perhaps the best institutional expression of the perspective of the Strait as a transportation hub or roundabout. It evolved within the context of the Union of the Mediterranean and envisions safe and fluid transportation in the whole Mediterranean basin. Like the other two perspectives, the institutional version of this point of view tends to be driven by the concerns of the European Union, but unlike them, it tends to make ample room for the views of the states of the Southern shore, and at least pays some attention to their needs.

The key priority of this cooperation is achievement of a safe, sustainable and efficient transport system in the Euro-Mediterranean area. The activities cover: Regulatory reforms and convergence strategy covering all modes of transport (maritime, road, rail, aviation as well as urban transport) and defined by Regional Action Transport Plans. In particular, actions conducted through EU-financed technical assistance cover maritime security and safety and prevention of pollution; intermodal project on motorways of the sea; aviation safety and security and air traffic management; road, rail and urban transport. Aviation agreements - the EU has signed Aviation agreements with Morocco, Israel and Jordan, and is ready to negotiate and conclude such agreements with other partner countries. Aviation agreements open the air services market between the EU and the partner countries that, in parallel, converge with the EU aviation standards (safety and security, air traffic and airports management, environment). Establishment of the future Trans-Mediterranean Transport Network and its connection with the TEN-T, as well as promotion of maritime links (along the concept of Motorways of the Sea); Regular dialogue in a policy framework steered by the Transport Ministerial Conference (held in 2005 and 2013) and implemented by the EuroMed Transport Forum (European Commission, 2018).

There is also another utterly non-institutional view of the Strait as a Roundabout, and that is the one held by those attempting to transverse them to reach Europe. For these migrants, their informal slogan of "InchAllah Malaga" speaks volumes about their view of the Strait as a hub that will lead them to what they believe to be better lives. And while the phenomena of the "Harik" is increasingly being confined to memory, these migrants also included plenty of Moroccans until the recent past.

Yet despite this negative association, this perspective of the Strait is perhaps the most inclusive and optimistic one. It dovetails nicely with the vision of the Union for the Mediterranean and the European Union's Euromed Transport Partnership. Yet it definitely remains a very limited perspective in terms of its appeal, clearly lacking the institutional support and enforcement basis that the other two views enjoy. The construction of a new port in Tangier and the development of an industrial base in Northern Morocco fit nicely within this framework, which also saw earlier considerations for a tunnel to link Morocco with Spain, which was found to be technically infeasible with current technology (SNEF and SECEG, 2007).

Implications for Spain

From an economic perspective, the third image of the Strait is probably the most useful one for Spain. Were the Strait to turn into a true hub, it is likely that Spain will gain in trade, employment and in general welfare. Consequently, these policy recommendations assume that Spain will want these benefits.

First, Spain needs to develop a deeper relationship with Morocco, and that may mean creating joint commissions to address the various disputes that exist between Madrid and Rabat. Second, the country needs to look at its profile in Africa in terms of the continent being an export market for Spanish products and a production platform for Spanish firms. The continent's potential as a supplier of raw materials for the Spanish economy needs to be fully explored. Third, Spain should advocate for Morocco at the European Union level. Such a move will act as a confidence building measure and will help both Spain and Morocco address or at least mitigate their disputes. Fourth, Spain needs to adopt a very liberal policy towards Gibraltar.

At present, the town feels abandoned by its sovereign patron due to Brexit. It voted to remain in the European Union, while the rest of the United Kingdom voted to leave. For the first time, Spain (a constituent part of the European Union) looks more attractive than the United Kingdom.

By treating the Rock and its inhabitants generously, Spain can acquire a better reputation and standing among them mitigating the angry memories of its blockades, boycotts and embargoes. Finally, Spain should support Moroccan law enforcement in terms of training and financial support. This support can also take form of funding humanitarian repatriation of migrants who are currently in Morocco.

Implications for the United Kingdom

These recommendations are built assuming that the United Kingdom will leave the European Union, but will want to maintain its post in Gibraltar for strategic reasons. Britain has a lot to gain by insuring that the Strait evolves into a hub or a Roundabout. Under the roundabout perspective, supporting Gibraltar will be easier even under Brexit and despite any threat of a blockade from Spain.

First, the current British policy of security cooperation with Morocco should be continued. The Gibraltar regiment has developed links with the Moroccan military and such a trend will yield long term benefits to the United Kingdom. Second, the United Kingdom should offer good offices and other meditative support to Spain and Morocco after Brexit. Helping end the disputes between its two neighbors will reduce Spanish claims on the Rock. Third, the United Kingdom should look at supporting a humane solution for the migrant crisis in Morocco which reduces the need to view the Mediterranean as a wall. Fourth, the United Kingdom should reciprocate any Spanish or European Union easements on Gibraltar at least in Gibraltar. This will soften the effects of Brexit in the town and reduce pressure for independence or annexation to Spain. Finally, the United Kingdom needs to look at the status of the Rock. If it is an integral part of the United Kingdom, then it needs to be made so, complete with seats in Parliament. A clear legal regime for Gibraltar will enhance predictability and order in the Strait.

Implications for Morocco

To a great extent, Morocco has played its cards correctly. The development of Greater Tangier fits broadly in the picture of the Strait as a hub or a roundabout. Still there are things that the country can do to leverage the North-South axis to its advantage.

First, the links to Africa need to be expanded, particularly in terms of land transport. Connecting Sub-Saharan Africa to Europe through Tangier will allow for Morocco to use its ports and location in a very advantageous way. It will also increase its ability to influence its neighbors. Second, it should pursue dialogue with Spain on all issues that current divide the two countries, preferably discreetly, but continuously. Third, it should deepen the relationship with the United Kingdom and explore the possibility of a post-Brexit free trade agreement with special provisions for Gibraltar. Fourth, it should seek European funding for dealing with the migrant crisis humanely.

A change in Morocco's policy towards migrants as well as a call for constructive dialogue on the issue with Europe have already been issued by King Mohammed VI (North Africa Post, 2017). Finally, Morocco should be present in Sebta and Melilla in terms of dialogue and interaction with the cities' inhabitants, regardless of ethnicity or religion. Such a move will de-mystify the country to the locals and help improve its standing with them.

Conclusion

Of the three views of the Strait, the first view is destructive and will not likely lead to anything aside from misery for migrants and an over-securitized environment. The second perspective is like to lead to indirect support for the first one as well. While it is a better approach to the Strait, it feeds the first perspective too closely. The final perspective offers the the biggest benefits to all concerned parties. Its lack of adoption was primarily caused by the militarization of security and the reaction to the events of 9/11. But as we learned from Wendt and Onuf, we are not doomed to live in the world of either militarized realism or imperial liberalism.

There are alternatives that we can pursue and viewing the Strait as a hub is preferable to other perspectives. Having an excellent location on a crucial artery of world trade and power projection is not enough. There are countries that have either failed to capitalize on their location or alternatively, have chosen to menace their partners with it. These latter countries are inevitably checked and contained by their former allies and partners. By adopting a cooperative approach while at the same time acknowledging differences, would help all of the three Strait states make most of the location for their own benefit and that of others as well.

Le Centre de Surveillance du Trafic Maritime de Tanger, Younes ALAHIANE, Directeur du CTSM

Summary

The African Vessel Traffic Service (VTS) mandated by the the International Maritime Organization, Tangiers VTS was inaugurated in 2010, and tasked with various missions such as navigation security enforcement, environmental pollution prevention. This article explores the organization, equipment and results of the VTS' operations as well as its relationships with ports, military and rescue authorities.

Le Centre de Surveillance du Trafic Maritime à Tanger (CSTM Tanger) abrite un système, dédié à la surveillance du trafic maritime dans la zone du détroit de Gibraltar, il est composé d'une station principale implantée à 15 Km de la ville de Tanger sur la pointe de Ras Parort et une seconde station déportée sur Ras Cires à 30 km de la station principale reliée entres elles par une station relais.

Le CSTM de Tanger exploite un puissant réseau de surveillance couvrant les espaces maritimes placés sous sa responsabilité, il dispose d'un système intégré regroupant les moyens Radar, les équipements de radiocommunication utilisant différentes bandes de fréquences, la radiogoniométrie sur onde métriques, les moyens d'identification automatiques de navires (AIS), et l'appel sélectif numérique (ASN), installés aussi bien sur le site principal de Ras Parort que sur la station télécommandée de Ras Cires.

Le Centre de Surveillance du Trafic Maritime (CSTM / VTS) de Tanger, de par ses prérogatives en sa qualité de station VTS Côtière assurant en H24 7J/7 des Services de Trafic Maritime d'information au profit des navires empruntant le détroit de Gibraltar en référence à la Résolution de l'OMI MSC.300(87), assure les missions suivantes :

La surveillance et l'identification du trafic maritime dans la zone du détroit de Gibraltar afin de consolider la sécurité et la sûreté maritime :

- La diffusion quotidienne, au profit des usagers du détroit de Gibraltar, des bulletins d'information sur le trafic maritime et sur les conditions météorologiques dans la zone du détroit.

- La veille au respect par les navires des règles de circulation maritime dans le dispositif de séparation de trafic.
- La Constatation et la notification au directeur de la marine marchande les infractions aux règles de circulation maritimes, commises par les navires empruntant la zone de de compétence du Centre.
- La coordination avec les services compétents, des opérations d'assistance, de recherche et de sauvetage en mer et de prévention de la « pollution marine ».

En sus de ces attributions principales, le CSTM assure aussi :

- La réception et le dispatching des alertes CleanSeaNet (image satellitaires relatant d'éventuelles traces de pollution par hydrocarbures), envoyées par l'EMSA.
- L'affichage, le suivi et la compilation des données AIS du système AIS National de la DMM (14 stations de base AIS implantées le long du littoral Marocain).





**SESSION 2 : LE DETROIT DE GIBRALTAR :
UN CARREFOUR ECONOMIQUE**



A plea for a new "coo-petition" between ports in the Strait of Gibraltar, Manuel MORON, Président de l'Autorité Portuaire de la Baie d'Algésiras

Résumé

Chaque année, 2.2 millions de passagers et près de 600.000 véhicules transitent entre les ports marocains et espagnols du détroit de Gibraltar. Parmi ceux-là, les ports d'Algésiras et Tanger Med pourraient constituer les deux piliers d'un pont maritime, renouveler les modalités de leur compétition afin d'optimiser le transit et d'accroître l'attractivité du détroit pour le trafic maritime international.

I'll try to bring to this debate only 3 concrete topics or ideas:

1. The brand "Strait of Gibraltar"
2. A "maritime bridge" between Europe and Africa
3. A "single stamp" on the Strait

1. The brand "Strait of Gibraltar"

Before going into the topic, let me highlight that I have been responsible for the Port of Algeciras for the last 20 years. During all this long period of time, I have become a privileged witness of the very important change that has taken place in the port sector in the Strait.

Due to the starting-up of Tangier Med and its impressive and quick growth; and also due to the important growth of Algeciras, -according to EUROSTAT statistics, the Port of Algeciras is, among the top ten ports in Europe, the one with the biggest annual average rate of increase during the last two decades- Due to these two ports, the Strait of Gibraltar has become one of the most important port and maritime nodes in the world.

Let me now tell you an anecdote. Before joining the Port Authority, I was responsible for a private coal maritime terminal. By that time, I was attending an International Coal Conference in Madrid and I observed that, in the exhibition hall, there was a stand with the brand ARA, which, as you know, are the first letters of the ports of Amsterdam, Rotterdam and Antwerp.

I was very surprised seeing these three ports together because I knew that, in the bulk mineral sector, these three ports were very strong competitors among them.

I approached them and asked why they were sharing the same stand, being –as they were- competitors. Their answer was that, although there was a strong competition among the three ports, when they had to sell their ports internationally, in a global market, they preferred to talk about ARA brand, instead of talking about each port separately. The aim was to attract more clients and more traffic to the ARA area, so that the cake will grow bigger and, later on, each port could fight against each other to get the biggest possible portion out of this big cake.

In my opinion, the policy followed by these three important ports should be also applicable to Tangier Med and Algeciras in the Strait of Gibraltar.

I remember, when we started our relationship with the port of Tangier Med, we coined a word to express this kind of relationship. The word was CO-OPETITION, cooperation and competition, because we intended to cooperate and to compete against each other, at the same time.

I think that the brand "Strait of Gibraltar" should be a common target of both ports, Tangier Med and Algeciras and, why not, also a common target of the others ports in the Strait: Tangier Ville, Ceuta, Tarifa and Gibraltar.

This reminds me that in 2006 we hosted in Algeciras the 1st Ports of the Strait Meeting and all these ports attended this meeting. It should be also a good idea to continue with this initiative.

2. A "maritime bridge" between Europe and Africa

Tangier Med and Algeciras are the main pillars of a maritime bridge between Europe and Africa:

- Only 16 nautical miles separate both ports.
- Half of the commerce between Morocco and Spain goes through these two ports.
- 2.2 million passengers, almost 600.000 vehicles and more than 277.000 trucks crossed the Strait of Gibraltar, from Tangier Med to Algeciras or vice versa, last year.

Tangier Med and Algeciras serve the same clients, the same goods and the same ships crossing the Straits. Does it make sense to have different protocols or different procedures to serve the same passengers, the same goods and the same ships?

We, the two ports, are the main pillars of the maritime bridge between Europe and Africa. But the bridge doesn't work if any of the two main pillars collapses.

Why not work together, in a very tight cooperation atmosphere, trying, for example, to enhance the quality of the fleet, the punctuality of the ferries and other aspects of this relevant traffic?

Let me, here also, give you an example of what is happening in other ports of the world under similar circumstances. The Port of Copenhagen, in Denmark, and the Port of Malmö, in Sweden, have the same Port Authority!

Of course I don't intend to apply this formula to the Strait of Gibraltar, but I fully support a stronger cooperation and coordination between Tangier Med and Algeciras Port Authorities in order to render the best service possible to our common customers which, at the end of the day, will benefit both, the Port of Tangier Med and the Port of Algeciras. And this introduces me to the third topic.

3. A single "stamp" on the strait

It doesn't make any sense that in only 16 nautical miles of distance and in two hours' time, passengers should be controlled twice, trucks should be stopped twice and their cargoes should be inspected and scanned twice, wasting a lot of time and, as a consequence, decreasing the value of the goods and more specifically the perishable ones.

Of course, the right and the obligation of both two countries, Morocco and Spain, to control the goods imported and exported into or out of their own territories should be preserved. But why not open a Spanish Customs Office in Tangier Med, in a permanent way, and a Moroccan Customs Office in Algeciras, also in a permanent way, so that the two Customs together could control passengers and goods, only in the port of origin, sealing the trucks or the containers, and allowing them to arrive to the port of destination getting a green gate, without any other additional control? This will reduce the two inspections to only one, minimizing waiting times and increasing the competitiveness of both ports dramatically.

There are also several examples of this procedure.

In the port of Dover, in the UK, there is a permanent office of the French Customs and in the port of Calais, in France, there is also a permanent office of the English Customs. They control the passengers crossing the English Channel only once, in the port of origin.

Passengers and goods crossing the frontiers from or to the various EU countries surrounding Switzerland are inspected only once, in a similar way we are talking about here.

The Container Security Initiative (CSI) is an USA initiative to control, in the ports of origin, with their own Customs staff, containers going into US ports, so that once controlled in the ports of origin, these containers can go directly into USA territory, without any other control. This initiative is installed, among others, in the Port of Tangier Med and in the Port of Algeciras.

The proximity between Tangier Med and Algeciras and the intensive traffic between both ports justify sufficiently the installation of, what I call, a "single stamp" on the Strait.

To end with, my personal vision of the Strait of Gibraltar can be summarized in these three specific initiatives:

- The brand "Strait of Gibraltar".
- A "maritime bridge" between Europe and Africa.
- A "single stamp" on the Strait.

Bilan de dix années d'exploitation du port Tanger Med, Tarik EL AROUSSI, Directeur – Projets internationaux à l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée

Summary

Three objectives were underlying the Tanger Med project: balance the Atlantic and the Mediterranean coasts of Morocco, provide the country with a new economic hub in the Tangiers region and capture a larger part of the maritime traffic in the strait of Gibraltar. Ten years after its commissioning, Tanger Med port and industrial area has proven to be an important infrastructure investment, an asset for regional and national development.

Résumé

La création du port Tanger Med poursuivait un triple objectif : équilibrer les façades atlantique et méditerranéenne du Maroc, doter le pays d'un nouveau poumon économique autour du Tangérois et capter une partie du trafic maritime transitant par le détroit de Gibraltar. En moins d'une décennie de service, ce port a rempli tous ses objectifs, assurant un excellent retour sur investissement pour le Royaume et contribuant à la transformation de l'économie marocaine.

L'essor du détroit de Gibraltar : apports et enjeux économiques pour le Royaume du Maroc, Mariam CHERQAOUI, Professeure à l'Université Ibn Tofail de Kenitra

Summary

This essay highlights the economic potentialities of the strait of Gibraltar and the investments undergone by Morocco to take benefit from these opportunities, and more specifically Tanger Med port and industrial area. It also studies these investments' effects on the port's hinterland and assesses the development perspectives for the years to come.

Les flux maritimes transitant par le détroit de Gibraltar ont connu ces dix dernières années un accroissement sans précédent avec un trafic de plus de 100.000 navires par an soit plus de 250 navires chaque jour ou plus de 10 à chaque heure.

Cette croissance est motivée principalement par l'accélération des échanges commerciaux internationaux et leur reconfiguration vers davantage de transactions Nord-Sud et Est-Ouest.

Le Royaume du Maroc, de par sa position géographique mais aussi grâce à une gouvernance éclairée, a su anticipé cette accélération en lançant dès 2002 un projet déterminant de développement de la rive sud du détroit : le projet Tanger Med.

Au vu de cet essor du détroit, se pose donc la question des apports économiques et des enjeux pour le Royaume du Maroc. Une question d'importance si le Maroc veut continuer son travail d'anticipation et poursuivre le chemin d'une croissance économique soutenue.

1. Le détroit de Gibraltar : une zone portuaire en plein essor

Le détroit de Gibraltar est la 2^{ème} voie maritime la plus utilisée dans le monde derrière la Manche.

Voie de passage de l'Atlantique vers la Méditerranée, de l'Atlantique vers l'océan Indien- depuis le percement du canal de Suez en 1869- et point de Jonction entre deux continents, la zone du détroit de Gibraltar assurerait le passage de 20% du Commerce Mondial.

Six ports s'activent dans le détroit de Gibraltar à savoir : Port d'Algeiras, Port de Gibraltar, Port de Tarifa, Port de Ceuta, Port de Tanger Med et Port de Tanger Ville. Le port de Tanger, opérationnel depuis 2007, est le port le plus récent du détroit.

La capacité de transbordement de ses 6 ports serait d'environ 60 millions EVP¹¹ de conteneurs et cette zone assurerait le passage de près de 6 millions de personnes par an.

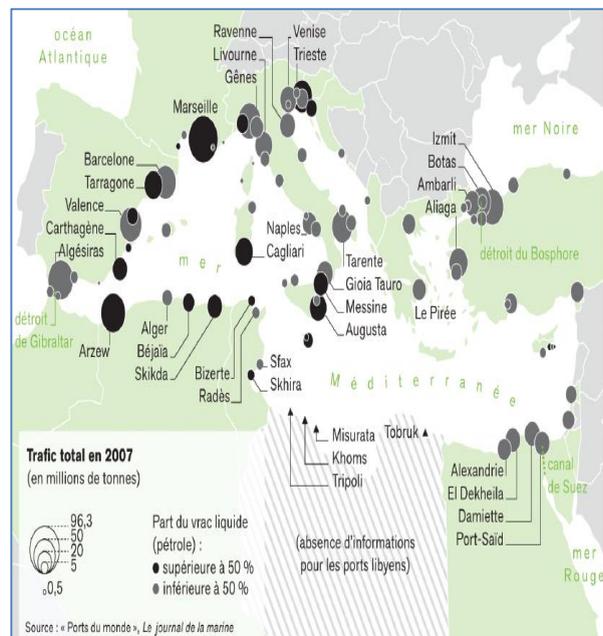
Le détroit de Gibraltar est également la 1ère zone méditerranéenne pour l'approvisionnement des navires en carburants.

A côté de l'activité portuaire, s'activent également des zones d'activités sur le territoire Espagnol et celui de Gibraltar ainsi que depuis 2011 des zones franches industrielles et logistiques sur le territoire marocain (Cf. Figure 1).

Figure 1: Activités portuaires et péri-portuaires du détroit



Figure 2 : les principaux ports donnant sur la Méditerranée



Deux ports du détroit sont classés parmi les plus grands ports méditerranéens en matière de trafic de conteneurs ; il s'agit du port d'Algeiras et de Tanger Med (cf. Figure 2).

Classé 9^{ème} port de la méditerranée en 2012, le port Tanger Med a dépassé le port de Pirée en 2018, pour se hisser à la 5^{ème} place.

A l'échelle internationale, le port d'Algésiras est classé 28^{ème} mondial et celui de Tanger Med 45^{ème} mondial et 1er au niveau africain. Le top 20 mondial débute avec 7,2 millions d'EVP.

2. Tanger Med : un hub économique sur la rive Sud du détroit

Lancé en 2002 par SM le Roi Med VI, le projet Tanger Med Zone a été conçu en vue de développer une offre portuaire et péri-portuaire au niveau de la région de Tanger-Tétouan-El Hoceima, en s'appuyant sur sa position stratégique au Nord du Maroc, son ouverture exceptionnelle à la fois sur l'atlantique et la méditerranée et sa proximité inégalée du continent européen (17 km).

Depuis 2007, Tanger Med est d'abord un complexe portuaire de dimension internationale donnant sur le détroit de Gibraltar avec une superficie globale de 1 000 Ha agrégeant le port Tanger Med I, le port Passagers/Rouliers et le port Tanger Med II (Cf. figure 3).

Le port Tanger-Med 1 se compose de deux terminaux à conteneurs TC1 et TC2 (2007-2008) qui s'étendent sur une superficie globale de 80 Ha, un terminal ferroviaire et un terminal hydrocarbures (2009) un terminal marchandises vrac (2010) et un terminal véhicules (2012). Une zone franche logistique et un port center sont des infrastructures connexes au port Tanger-Med 1.

La capacité nominale des deux terminaux à conteneurs est de 3 millions d'EVP de conteneurs par an. Une capacité dépassée concrètement dès 2014 et qui serait largement étendue lors de la mise en service du port Tanger Med II prévue en 2019 qui promet une capacité de 6 millions d'EVP grâce à ses deux terminaux à conteneurs TC3 et TC4.

Figure 3 : Architecture des Ports Tanger Med

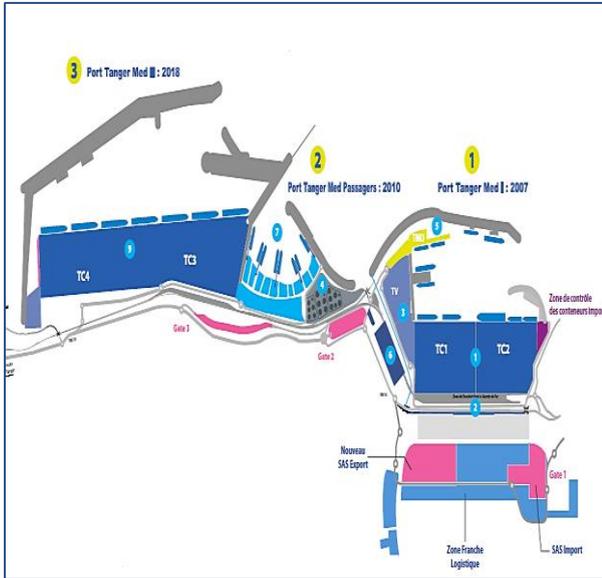
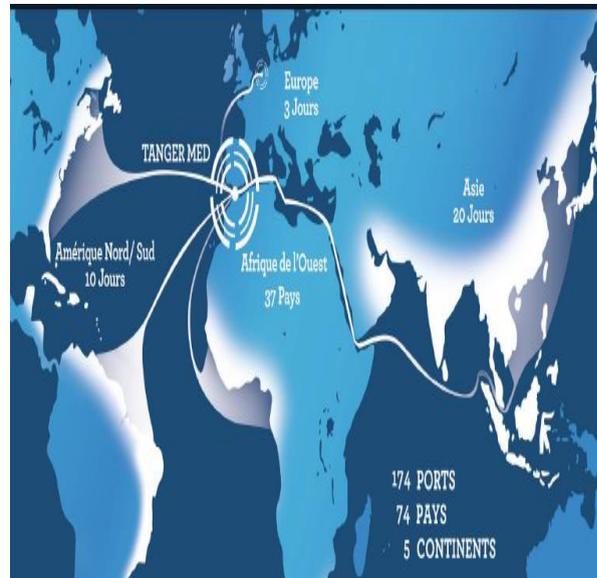


Figure 4 : Connectivité maritime des ports Tanger Med



Le port passagers/rouliers s'étend sur une superficie de 30 Ha. Sa capacité globale est de 7 millions de passagers et 700 000 camions TIR par an. En pratique, le port assurerait le traitement de près de 97% des flux rouliers et 50% terrestres des marocains du monde.

Le port Tanger Med I dispose d'une connectivité maritime d'exception : 170 ports le reliant à 68 pays et permettant aux navires d'atteindre par exemple l'Europe en 3 jours, l'Asie en 20 jours et la côte Est de l'Amérique du Nord/Sud en 10 jours (Cf. figure 4).

Plus qu'un port, Tanger Med est aussi un Hub économique international avec six zones d'activités industrielles (Tangier Free zone, Tangier Automotive City, Renault Tanger Med, Tetouan shore et Tetouan Park) et logistique (Logistic Free Zone) qui s'étendent sur une superficie globale de 1200 Ha et où sont présents des leaders mondiaux des secteurs Automobile, Aéronautique, Electronique, Textile et services (Cf. figure 5).

Au total, 750 entreprises seraient installées dans cette zone, correspondant à 3,45 milliards de dirhams d'investissements privés et drainant un volume d'affaires de près de 64 milliards de dirhams (Cf. figure 6).

Plus globalement, sur cette première décennie d'activité, la zone Tanger Med connaît des taux de croissance annuels à deux chiffres ce qui le prédispose à jouer, pour les prochaines années, un rôle incontournable aussi bien au niveau du pourtour méditerranéen et à fortiori la zone du détroit que celui du continent africain.

Figure 5 : Localisation des zones d'activités Tanger Med



Figure 6 : Indicateurs d'activités sur Tanger Med en 2016

Activité Portuaire	2016	Croissance par rapport à 2015
Conteneurs (EVP*)	2963 654	-0%
Camion TIR	263 233	+11%
Passagers	2 763 593	+15%
Escales de navires	13 990	+14%
Marchandises traitées (T)	44 615 849	+8.7%

*Equivalent Vingt Pieds

Activités des zones industrielles et logistiques	2016	Croissance par rapport à 2015
Nouveaux projets	68	-10%
Volume d'affaires	64 Milliards Dhs	+28%
Investissements privés	3.45 Milliards Dhs	+102%
Emplois	6 547	+33%
Flux logistiques (Unités)	229 337	+21%

3. Les apports économiques de l'essor du détroit au Royaume du Maroc

Quatre apports économiques attendus des projets de développements lancés par le Maroc pour accompagner l'Essor du détroit de Gibraltar :

- Développement du Commerce Extérieur grâce à une offre portuaire de qualité.
- Réduction du chômage par l'emploi d'une main d'œuvre locale.
- Transfert de technologie et de savoir-faire à même de favoriser l'émergence d'un tissu industriel local.
- Modèle de développement économique pour d'autres régions du Maroc à ouverture portuaire.

Pour le premier apport, l'impact réel est encore faible dans la mesure où le commerce extérieur du Maroc ne semble pas profiter pleinement de l'importance des infrastructures portuaires rendues disponibles ; en effet, le commerce extérieur marocain n'est responsable à Tanger Med que de 46 228 EVP, soit moins de 4% du trafic global.

En ce qui concerne le deuxième apport, les bénéfices en termes de réduction du chômage sont bien réels. Ainsi, on estime à près de 65 000 les emplois directs générés par Tanger Med et à 300 000 les emplois globaux liés à la zone Tanger Med si l'on prend en considération les salariés des entreprises installées dans les zones industrielles et logistiques.

En ce qui concerne le troisième apport, le transfert de technologie et de savoir-faire nécessite bien souvent le recours par les entreprises multinationales implantées à des prestataires de services locaux. A l'heure actuelle, il est difficile d'isoler cet impact quoique la croissance importante du PIB de la région indique certainement l'émergence d'un tissu industriel local autour des activités des entreprises multinationales.

Ainsi, le PIB de la région en 2016 s'élève à quelques 101,5 milliards de dirhams, soit près de 9,2 milliards d'euros ; en croissance de 2,5% par rapport à 2015 et de +67% depuis 2010.

A noter que la région Tanger-Tétouan-Al Hoceima est la 2^{ème} région du Maroc en termes de contribution à la croissance économique en 2016 et que pour la même année, elle est classé 3^{ème} région du Royaume en termes de contribution au PIB (avec près de 10%) derrière les régions de Casablanca-Settat et de Rabat-Salé-Kénitra (cf. Figure 7).

Figure 7 :Tableau de croissance du PIB régional 2016 comparé à 2015

Croissance du Produit intérieur brut par région						
REGION	PIB (en millions de DH)		Croissance (%)		Contribution à la croissance (points)	
	2015* (valeur)	2016** (volume)	2015*	2016**	2015*	2016**
1 Tanger-Tétouan-Al Hoceïma	99 073	101 564	7,9	2,5	0,8	0,3
2 Oriental	47 429	47 325	1,7	-0,2	0,1	0,0
3 Fès-Meknès	89 118	89 078	-0,4	0,0	0,0	0,0
4 Rabat-Salé-Kénitra	158 317	159 975	2,3	1,0	0,4	0,2
5 Béni Mellal-Khénifra	57 806	56 512	4,4	-2,2	0,3	-0,1
6 Casablanca-Settat	317 415	321 211	7,0	1,2	2,2	0,4
7 Marrakech-Safi	87 888	87 285	3,5	-0,7	0,3	-0,1
8 Drâa-Tafilalet	25 496	26 567	0,9	4,2	0,0	0,1
9 Souss-Massa	64 908	66 342	2,9	2,2	0,2	0,1
10 Guelmim-Oued Noun	13 100	13 922	4,0	6,3	0,1	0,1
11 Laâyoune-Saguia al Hamra	15 075	16 144	10,8	7,1	0,2	0,1
12 Dakhla-Oued ed Dahab	10 926	11 757	16,0	7,6	0,2	0,1
Enceintes extra-territoriales	1 398	1 393	1,2	-0,4	0,0	0,0
Total	987 950	999 074	4,5	1,1	4,3	1,1

Source : Haut-Commissariat au Plan

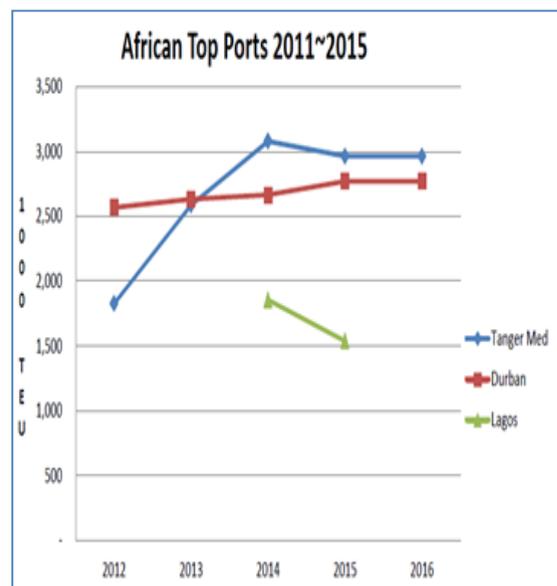
En ce qui concerne le dernier apport, le Maroc a pu développer, à travers le projet de Tanger Med, une connaissance importante des mécanismes de financement, de gouvernance et de gestion des projets portuaires d'envergure.

Le fait que le Maroc dispose de 3.500 kilomètres de côtes sur l'océan atlantique et de 512 kms sur la méditerranée suggère l'existence d'un potentiel important pour le Maroc de développer d'autres zones portuaires et d'activités économiques connexes tout au long de son littoral (Cf. Figure 8).

Figure 8 : Projets de pôles portuaires sur le sol Marocain



Figure 9 : Classement africain des ports 2011-2015



En parallèle, le Maroc doit renforcer son leadership africain en tentant d'exporter son modèle de développement portuaire à d'autres pays africains. A noter que le port Tanger Med se classe à partir de 2014 au premier rang des ports de l'Afrique devant ainsi pour la première fois les ports de Durban d'Afrique du Sud et celui du Lagos (cf. Figure 9).

4. Les enjeux économiques de l'essor du détroit pour le Royaume du Maroc

Le premier enjeu est celui relatif à la nécessité d'accélérer la mise en place des autres projets liés à la région Nord Méditerranée du Royaume surtout dans le contexte d'une possible saturation de l'activité portuaire sur Tanger Med et d'une compétitivité grandissante des autres ports du détroit.

Dans ce sens, il est important pour le Maroc de réfléchir au positionnement de ses ports au regard de celui de la concurrence sur la rive méditerranéenne mais aussi celle de la rive ouest de la côte atlantique Africaine.

Le deuxième enjeu est celui de la mise en place de mesures favorisant un emploi plus important du capital humain national et sa meilleure rémunération.

Or, pour l'activité de la zone portuaire de Tanger Med, l'activité de transbordement de navires internationaux reste dominante avec un taux de 96% quand on sait qu'elle emploie une faible main-d'œuvre et peut être vulnérable en cas de forte concurrence.

Pour l'activité des zones industrielle et logistique de Tanger-Med, la mise en place d'une industrie de main-d'œuvre à vocation exportatrice comme l'assemblage automobile sont considérés comme des productions à faible valeur ajoutée qui contribueraient uniquement à la création d'emplois sous-qualifiés. Aussi, il conviendrait de compléter l'offre industrielle dans cette zone par des offres de nouvelles technologies et financières réputées à plus fortes valeur ajoutée.

Le dernier enjeu est celui d'une rationalisation des conditions fiscales incitatives à l'installation d'entreprises internationales. En effet, les incitations fiscales mises en place pour les zones franches de Tanger Med (droits de douane, TVA, impôts sur les sociétés, rapatriement de devises, ...), si elles sont importantes pour l'encouragement de l'investissement étranger, nous semble permissives pour au moins deux raisons.

D'une part, l'intérêt grandissant du détroit dans les stratégies de redéploiement des multinationales et d'autre part au vue de l'importance des moyens humains et financiers mobilisés du côté marocain nécessitant un retour sur investissement plus important.

Conclusion

Le détroit de Gibraltar est devenu une oasis économique dans le cadre de cette nouvelle vague de la mondialisation. Les Etats qui ont la chance de se situer sur les rives de ce détroit ont une opportunité historique.

Le Maroc, grâce à son choix d'ouverture économique, a développé -au niveau de la région Nord donnant sur le détroit- des infrastructures portuaires et péri-portuaires modernes qui contribuent à une plus grande connexion du Maroc aux réseaux du transport international et ceux du commerce mondial.

Malgré l'existence de premiers fruits à ces réalisations, on remarque cependant une perte d'élan dans la poursuite de projets et une modestie des mesures de protection du capital financier et humain marocains ce qui laisse craindre l'existence de gains limités surtout au regard de l'investissement engagé par les différents acteurs et des attentes des populations.

Le risque à moyen terme est la fragilisation de cet espace économique d'où la nécessité de donner plus d'importance à l'économie de l'arrière-pays et de renforcer la coopération avec les parties prenantes au détroit sur ces questions.



**SESSION 3 : LE DETROIT DE GIBRALTAR :
APPROCHES GEOSTRATEGIQUES DES ACTEURS**



Les points de divergence dans les relations entre le Maroc et l'Espagne, Alejandro DEL VALLE, Directeur du Centre d'Excellence Jean Monnet, Université de Cadix, Espagne

Summary

Spain-Morocco relations historically have ups and downs and phases of better and worse relations. The list of problematic issues in bilateral relations has been greatly reduced by the linking of both States to the European Union. However, sensitive territorial issues are a constant threat to the stability of relations. Proposals should be sought to isolate or limit the potential danger of territorial issues in the framework of a sound bilateral relationship.

Résumé

Par le passé, les relations entre l'Espagne et le Maroc sont passées par de nombreuses phases de tension. Bien que la liste des désaccords ait, depuis, été considérablement réduite, grâce, entre autres, à l'action de l'Union européenne, les questions territoriales, particulièrement sensibles, constituent toujours une menace pour la stabilité des relations bilatérales. Il est donc nécessaire d'isoler ces questions ou d'en atténuer l'impact sur la coopération maroco-espagnole.

Appréciation euro-méditerranéenne de la question " détroit de Gibraltar ", Amiral Jean-François COUSTILLIERE, Président de l'association Euromed-IHEDN

Summary

As a north-south axis, the strait of Gibraltar is a border to oversee: a narrow buffer area between Africa and Europe, home to political trouble and environmental risk and a weak border crossed by human and drug traffics that have to be monitored. As an east-west passage, the strait of Gibraltar is a major maritime way, a vital supply route that Europe seeks to protect. It is also a vantage point to observe the naval forces entering the Mediterranean and gather information about various actors' military capacities.

Avec la disparition de la guerre froide, s'est posée la question de la définition des menaces et des risques sécuritaires. L'expression de « nouveaux risques », quelque peu réductrice, est apparue faisant référence aux aspects de sécurité non militaires, *infra*-guerriers et transnationaux. Ces derniers ne constituent certainement pas une réelle nouveauté qui aurait émergé *ex nihilo* après 1989, mais leur perception par les autorités compétentes en tant que risques tangibles sur la sécurité peut, elle, être qualifiée de novatrice.

Au-delà des classiques aspects militaires, deux axes de risques peuvent être identifiés autour du détroit de Gibraltar : nord-sud où l'Union européenne est soucieuse de la surveillance de ses frontières, et est-ouest où elle est préoccupée de la sûreté de ses intérêts commerciaux et stratégiques.

Ainsi l'ensemble de son attention est alors focalisé sur les risques auxquels cet espace est soumis et sur la nécessaire coopération qu'impose sa situation.

1. Nord-Sud, une frontière à surveiller

Le détroit de Gibraltar large au plus étroit de 14km constitue pour la frontière sud de l'Union européenne le lieu de moindre distance maritime avec ses voisins du Sud. A ce titre, il est donc facilement franchissable pour tous les trafics illégaux, plus particulièrement les migrants et les stupéfiants.

Ainsi l'Union européenne est particulièrement attentive aux **trafics de migrants**. Aujourd'hui, l'Espagne a succédé à la Turquie puis à l'Italie, dans le rôle de plus grande plateforme d'accueil des migrations vers l'Union européenne, triplant ainsi les chiffres d'arrivées depuis la fermeture de la route italienne soit, selon Frontex¹², plus de 23 100 migrants durant les sept premiers mois de l'année 2018, c'est-à-dire plus du double par rapport à l'année précédente. En tête de liste, les ressortissants maghrébins, guinéens et maliens ont été les plus nombreux, précise l'agence, tout en affirmant que plus des trois quarts sont originaires de pays d'Afrique subsaharienne.

Cette situation se complique du fait de l'existence des enclaves espagnoles qui constituent des espaces européens situés sur le territoire marocain même, et donc points d'entrée strictement terrestres vers l'Union européenne. Ces enclaves sont périodiquement objet de tensions par exemple en 2017 où 850 migrants sont entrés par la force à Ceuta ou en juillet 2018 où 600 autres ont forcé la barrière de cette même enclave.

Elle est aussi vigilante sur le **trafic de stupéfiants**. En 2017, les saisies de cocaïne ont augmenté de 300% en Espagne par rapport à l'année précédente et de 45% pour les cargaisons de haschisch.

La cocaïne, essentiellement produite en Colombie, arrive dans la péninsule ibérique par la Galice, par le Portugal, par Cadix mais aussi par le détroit de Gibraltar. Auparavant, elle doit traverser l'océan, en avion ou en bateau.

La majeure partie de la production de haschich provient du Maghreb, premier producteur et exportateur mondial de résine de cannabis. Il passe en Europe, par le détroit de Gibraltar et le reste débarque sur les côtes andalouses.

Puis les trafiquants utilisent tout le réseau emprunté par les camions pour acheminer la drogue vers la France, l'Italie, l'Allemagne et les Pays-Bas.

Les gouvernements marocain, espagnol et gibraltarien coordonnent leurs actions pour lutter contre ce fléau qui manifestement croît chaque année.

Au demeurant, cette lutte est difficile et mobilise de nombreux moyens matériels et humains qui impliquent fréquemment les forces navales des pays concernés.

Mais le détroit est également soumis à des **risques politiques** qui pourraient engendrer une détérioration des relations dans la région et donc de la sécurité.

Le Rocher, possession britannique sur le territoire espagnol, comme les enclaves espagnoles en territoire marocain constituent des sujets de conflits périodiquement réanimés.

Gibraltar figure sur la liste des « territoires non autonomes en cours de décolonisation » des Nations- Unies. En revanche, le statut des enclaves est plus complexe. Au demeurant celles-ci font l'objet régulièrement de revendications marocaines. Les tensions entre Maroc et Espagne peuvent atteindre un niveau explosif comme en juillet 2002, lors de la plus grave crise bilatérale vécue depuis des décennies : le Maroc décida alors d'occuper l'îlot d'El Perejil proche de Ceuta, provoquant la riposte des forces spéciales espagnoles qui le reprirent.

Ces particularités entretiennent une situation peu propice à des rapports sereins et confiants.

Enfin, on ne peut éviter d'évoquer le risque **environnemental** et son impact sur les économies locales également sources de tensions peu favorables à la sérénité. Deux périls méritent d'être abordés.

Tout d'abord, la question de la ressource en eau. La période de la 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. Ce déficit hydrique est lié à une augmentation de la demande de près de 25% depuis 1986. Les développements urbains et touristiques y participent largement, bien sûr, mais l'agriculture, de modèle intensif, reste la principale responsable de la surconsommation en eau en accaparant 78% de la croissance de la consommation. Mais les rejets d'eaux usées de nombreuses villes sans aucune épuration sont aussi à dénoncer : Tarifa, Chipona, Vejer. La situation est similaire au Nord du Maroc.

Ensuite, face à la forte densité de circulation maritime on ne peut écarter qu'un accident entre navires produise une marée d'hydrocarbures fortement dommageable aux rives du détroit et aux activités humaines qui s'y développent, d'autant plus que 30% des 100.000 navires passant le détroit chaque année seraient des pétroliers. Plusieurs accidents maritimes se sont déjà produits ces dernières années et l'on peut s'interroger sur la disponibilité suffisante en moyens, et sur l'organisation de la lutte anti-pollution dans cette région...

Enfin, la région comprend un **gazoduc** appelé Maghreb-Europe, essentiel pour l'approvisionnement de l'Europe, qui relie Tanger (Maroc) à Tarifa (Espagne) depuis 2002 et livre en moyenne 10 milliards de m³ de gaz par an. Il faut sans doute également citer celui plus lointain qui relie depuis 2012 Béni Saf (Algérie) à Almería (Espagne), Medgaz, d'une capacité de 8 milliards de m³ annuels. Ces artères accroissent l'attrait de la région pour des terroristes éventuels.

Ainsi la région du détroit de Gibraltar constitue bien un point d'intérêt focal pour l'Union européenne qui y connaît un certain nombre de sujets de préoccupation. Ses outils, notamment Frontex, restent néanmoins sous dimensionnés ainsi que l'a souligné le président français Macron lors de sa rencontre avec le chancelier autrichien Kurz à Paris le 17 septembre 2018 appelant à : "*une meilleure protection de nos frontières par le renforcement de Frontex et le dialogue notamment avec les pays de transit et d'origine, mais également une amélioration de notre politique de reconduction vers les pays d'origine des personnes interceptées en situation irrégulière*".

2. Le détroit, une importance stratégique dans la région

Le détroit de Gibraltar une voie de circulation essentielle pour l'approvisionnement de l'Union européenne.

Près de 100 000 navires emprunte le rail du détroit de Gibraltar, soit une moyenne de 265 navires par jours ce qui en fait le deuxième point de passage au monde après le canal franco-britannique de la Manche.

Le trafic se répartirait comme suit : 32 % de ferries traversant le rail entre Algésiras (Espagne) et Tanger (Maroc) ; 30 % de pétroliers ; et le reste partagé entre cargos, porte-conteneurs, et vraquiers. Un cinquième du trafic mondial de conteneur transiterait par Gibraltar (26 à 30 M d'EVP¹³).

C'est par là que passent 50% du pétrole et 40% du gaz consommés en Europe mais aussi plus de 75% des importations européennes.

On comprend aisément que l'Union européenne doive se préoccuper de la sûreté de ce flux qui peut être, compte tenu de la proximité des côtes tant espagnoles que marocaines, menacé d'actions tant terroristes que de piraterie.

Le détroit de Gibraltar, un axe stratégique

Mais le détroit est aussi un axe stratégique qui permet aux forces navales d'entrer en Méditerranée.

Les Etats-Unis y voient la voie privilégiée, car la plus rapide pour eux, pour accéder au Proche-Orient c'est-à-dire à Israël mais aussi aux différents théâtres de crises dans cette région tel celui de la Syrie. La Méditerranée orientale est également une zone à partir de laquelle les forces peuvent opérer au Moyen-Orient : Afghanistan ou Irak par exemple. Elle permet aussi d'être à portée des plus importantes sources d'hydrocarbures et de gaz mondiales. Le Golfe arabo-persique recèle ainsi plus de 60% des réserves mondiales en pétrole et 40% en gaz. A ce titre, il constitue un objet central de la stratégie américaine.

La sixième flotte avait pratiquement, à l'exception de courtes périodes en liaison avec des crises (par exemple 2013 ou 2016), disparu de Méditerranée depuis la chute du mur de Berlin car ses challengers, notamment russes, s'étaient repliés sur leurs bases. Depuis la crise syrienne la situation a changé et aujourd'hui la flotte américaine s'est progressivement reconstituée. Elle compte aujourd'hui quatre destroyers américains armés de 200 missiles Tomahawk¹⁴ accompagnés d'au moins trois sous-marins nucléaires armés eux-aussi de Tomahawk. Ces bâtiments entrés dans le Bassin méditerranéen principalement par le détroit sont suivis scrupuleusement par des observateurs russes.

Compte tenu de la dégradation récente de la situation en Syrie, un porte-avions accompagné d'un croiseur et de deux destroyers ont début décembre traversé le détroit en direction de la Méditerranée orientale, avant d'être rejoints prochainement par deux autres destroyers.

Les États-Unis disposent de plus d'une base aéronavale à Rota près de Cadix (Espagne) ainsi que de dispositifs d'écoute sous-marine à Gibraltar autant d'équipements destinés à la surveillance des mouvements dans le détroit.

L'OTAN a déployé son 2nd Groupe permanent (SNMG2)¹⁵ en Méditerranée orientale. Celui-ci comprendrait des frégates néerlandaise, canadienne et grecque auxquelles se serait jointe une frégate allemande toutes ou presque passées par le détroit.

La Russie ne manque pas elle aussi de faire emprunter le détroit de Gibraltar à ses bâtiments. Par exemple, en août 2018 un groupe naval de la Flotte du Nord, comprenant au moins un croiseur et un bâtiment de lutte anti sous-marine, traversait le détroit. Ils venaient renforcer la petite dizaine d'unités et les deux sous-marins, provenant de mer Noire, déjà présents en Méditerranée orientale.

L'activité des sous-marins russes est de plus en plus intense. Moins nombreux qu'à l'époque soviétique ils sont manifestement plus performants. Ainsi en avril 2017 un sous-marin récent quittait la mer Baltique pour rejoindre la Flotte de la mer Noire, en Crimée. Il passa Gibraltar en mai et se dirigea vers la Méditerranée orientale d'où il effectua à plusieurs reprises des tirs de missiles de croisière sur la Syrie. Durant cette croisière il fut pisté, mais pas sans difficulté, par des moyens occidentaux.

La Grande Bretagne s'accroche à Gibraltar, au grand dam des Espagnols. Elle bénéficie ainsi de la possibilité d'avoir un pied dans l'espace méditerranéen, et d'étendre son influence sur les enjeux internationaux et au sein de l'OTAN. Après une période de transition (diminution des effectifs militaires, croissance du secteur tertiaire dû aux avantages fiscaux et promotion du tourisme), la menace terroriste, les enjeux économiques et géopolitiques renforcent cet intérêt stratégique d'être chez soi à Gibraltar.

A titre d'illustration, on a pu relever qu'un SNA britannique doté de missiles Tomahawk est entré en Méditerranée le 8 septembre.

Même la Chine peut être observée dans le détroit. En juillet 2017, deux frégates chinoises de premier rang et un ravitailleur ont franchi le canal de Suez et relié, durant plusieurs mois, différents ports de Méditerranée orientale et occidentale avant de franchir le détroit de Gibraltar vers l'Ouest et de revenir cap à l'Est. Le grand projet chinois de « Route de la soie », accompagné du projet « Collier de perles » qui prévoit un réseau de bases et de points d'appui, laisse à penser que ce type de déploiement a de bonnes chances de se reproduire. En effet, la Chine développe des prises de participations et de formation de partenariats pour le développement d'une dizaine de ports du pourtour méditerranéen, dont celui du Pirée en Grèce (2013) et celui de Cherchell en Algérie (janvier 2016).

Les diasporas chinoises, du fait de contrats de constructions comme en Algérie ou d'échanges commerciaux, sont de plus en plus nombreuses. Il est donc assez naturel de penser que ce pays se donnera les moyens de défendre ses intérêts ou ses ressortissants, ce qui passe par une marine apte à circuler en Méditerranée y compris à travers le détroit.

Il apparaît donc que le détroit de Gibraltar, à travers la surveillance des mouvements de bâtiments en transit, retrouve une importance militaire qu'il avait un peu perdu. La raison en est la multiplication des crises qui se développent en Méditerranée. Au demeurant et bien que cela se passe sur sa frontière sud, l'Europe n'a pas vraiment les moyens d'assurer un contrôle efficace et encore moins d'agir pour apaiser les tensions.

Conclusion

Que ce soit comme frontière où comme axe de circulation, le détroit de Gibraltar nécessite d'être contrôlé au moins par ses riverains.

La sérénité et la paix dans la région en dépendent. Ce contrôle intelligemment coordonné de la frontière sud est sans doute possible. Des exemples récents montrent que la volonté politique et l'affectation de moyens suffisants peuvent être efficaces. Les aides récemment envisagées le 18 septembre par la Commission européenne, l'Allemagne et la France, au profit de l'Algérie, de l'Espagne et du Maroc seront-elles à la fois suffisantes et bien utilisées dans ce but ?

Sur le plan de la circulation maritime il semble qu'il y ait encore beaucoup à faire pour répondre aux besoins nés d'une éventuelle collision de navires. Quant à l'aspect naval, l'essentiel des moyens existant est dans les mains des Britanniques et des Américains, est-ce légitime et non crisogène alors que les deux autres points d'entrée, canal de Suez et Bosphore (Convention de Montreux de 1936), sont soumis à des restrictions sévères ? Ne serait-il pas envisageable, dans un souci de paix et de sérénité, de réviser les conditions d'usage du détroit ?

Que ce soit du point de vue de la surveillance de sa frontière ou de celui du contrôle de l'axe Est-Ouest, tant commercial que militaire, l'Union européenne paraît sous-estimer les enjeux. La lutte contre les flux migratoires est prise en considération mais les moyens affectés sont manifestement insuffisants aux dires mêmes des principaux responsables politiques européens, la lutte contre les trafics de stupéfiants n'a manifestement pas l'efficacité souhaitée et les risques environnementaux sont négligés.

Quant à la maîtrise de la situation de la circulation Est-Ouest force est de constater que la sûreté et la sécurité du trafic commercial mériteraient une plus grande attention tandis que la prise en compte des aspects militaires est laissée à la diligence des Américains et des Britanniques. Finalement, l'Union européenne ne s'intéresse au détroit de Gibraltar qu'à travers le problème de la maîtrise de la question migratoire et encore sans y investir tous les moyens nécessaires.

La question du détroit de Gibraltar révèle, elle aussi, la vulnérabilité d'une Union européenne sans réelle solidarité politique. Faudra-t-il attendre un accident ou un drame pour que l'Union se penche avec sérieux sur les autres questions qui ressortent pourtant de sa responsabilité sociale, économique, écologique et politique ?

Les perceptions géostratégiques du détroit de Gibraltar, Tawfik MARRAKCHI, Chercheur associé à l'IRES

Summary

This presentation summarizes the strategic perceptions that shape the behavior of states and international organizations with the most direct interest in the strait of Gibraltar. It highlights the three key factors that influence these perceptions: advantages, stakes and interests and analyzes how these parameters mold strategic choices.

Clé de voûte de la sécurité maritime internationale, le détroit de Gibraltar est le lieu de nombreuses perceptions géostratégiques qui diffèrent d'un acteur à un autre en fonction de trois séries de facteurs : les lieux d'observation, les enjeux à mettre en évidence et les intérêts à défendre. Ce sont ces facteurs qui orientent les décisions et structurent les stratégies d'action des acteurs.

Détroit de Gibraltar : passage vital à la puissance commerciale et militaire américaine.

Conscients que toute maîtrise de la Méditerranée passe au préalable par le contrôle du détroit de Gibraltar, les Etats Unis d'Amérique ont débarqué leurs forces en Afrique du Nord, le 8 novembre 1942, aussi bien au Maroc à Safi, Casablanca et Mehdiya qu'en Algérie à Oran et Alger. C'était l'«Opération Torch»,¹⁶ prélude à la libération de l'Europe.

Après ce débarquement, ils ont accentué leur présence au Maroc en déployant plusieurs unités dont l'effectif s'élevait à 65.000 hommes, essentiellement à Casablanca, Marrakech et Agadir¹⁷.

- A Casablanca, ils ont installé l'état-major du «North African Wing» appartenant au Commandement du transport aérien US, dont la mission consistait à "mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour assurer le trafic de l'ensemble des avions de combat et de transport circulant entre d'une part les États-Unis et l'Angleterre, et d'autre part les continents africain et asiatique de Dakar à Karachi¹⁸".

- A Marrakech, employant un effectif de 2.300 hommes, la base de cette ville est devenue la plaque tournante des avions gros porteurs, en provenance ou à destination des Etats-Unis.
- A Agadir, une importante unité de la marine américaine a été implantée dans la base aéronavale de la ville, avec pour mission la conduite de vols de reconnaissance pour la protection des convois maritimes et leurs ravitailleurs, ainsi que la recherche des sous-marins de la marine allemande.

Outre ces trois plateformes, la base aéronavale de Port Lyautey (Kénitra) fut concédée aux Américains, le 15 septembre 1947, pour servir de structure d'appui à la flotte US en Méditerranée¹⁹.

Dès le début de la guerre froide, le Maroc avait occupé une place privilégiée dans la défense du territoire américain et de la façade sud de l'Europe. Dans l'un de ses rapports, le Pentagone avait souligné l'importance du Royaume pour la sécurité des États-Unis en raison de sa position géographique qui contrôle les routes maritimes acheminant le pétrole à l'Est de la Méditerranée et également militaire en raison du rôle qu'il pourrait assurer dans l'éventualité d'une action militaire américaine au Moyen-Orient²⁰.

Après le déclenchement de la guerre de Corée en 1950, une importance fut accordée à la construction d'un réseau de bases sur le sol marocain. Destiné à compléter par le sud le dispositif militaire des Alliés, ce réseau comprenait deux installations actives de « l'US Strategic Air Command » (SAC),²¹ l'une à Sidi Slimane, l'autre à Benguerir, une installation inactive du SAC à Ben Slimane, un dépôt de matériel de l'US Force avec des unités de combat à Nouaceur, une station aéronavale à Kénitra et tout un système de défense aérienne à base de radars dans les montagnes et à l'Est du pays, de même qu'un système de communication maritime à Sidi Yahia et à Bouknadel.

Figurant parmi les plus importantes au monde, ces bases abritaient plus de 150 bombardiers stratégiques types B47 et B52 en état d'alerte 24 heures sur 24. La préparation de ces avions au combat, en cas de conflit armé, pouvait être faite à raison de deux avions à la minute. Les pilotes recevaient leurs instructions directement des quartiers généraux du SAC à Omaha au Nebraska.

Tout en contribuant à la consolidation du potentiel opérationnel des Alliés, la création de ces nouvelles bases avait pour but, selon Charles Yost, deuxième ambassadeur américain à Rabat, de « fournir un effet préventif manifeste, effectif et invulnérable à toute agression soviétique possible en Europe ou en Méditerranée²² ». Grâce à ces bases, les Etats-Unis disposaient de ports bien protégés et d'une couverture radar permettant la mobilité et l'invulnérabilité de leur flotte, tout en contrôlant le détroit de Gibraltar, seule issue vers la Méditerranée.

Cherchant à s'installer sur la rive nord du détroit de Gibraltar, les américains ont conclu, le 26 septembre 1953, un accord avec l'Espagne pour l'utilisation de la Base de Rota située au carrefour de la Méditerranée et de l'Atlantique. Depuis cette date, un vaste réseau de bases a été édifié par les Etats Unis au voisinage du détroit et en Méditerranée dont la fonctionnalité a évolué proportionnellement aux transformations du contexte international et à leurs conséquences stratégiques.

Pendant la période de la guerre froide, la région méditerranéenne fut l'un des théâtres de la confrontation américano-soviétique : la VI^e flotte a été plus d'une fois engagée dans des crises régionales ; guerres israélo-arabes de 1967 et 1973, guerre civile libanaise en 1982, bombardement de Tripoli en Lybie en 1986²³.

Après la fin de l'ordre bipolaire et jusqu'à aujourd'hui, le détroit de Gibraltar est perçu par les Etats Unis comme étant « le pivot d'un axe de transit Ouest-Est permettant de déployer leurs forces aéronavales et d'acheminer les produits manufacturés, dans un sens et les ressources énergétiques dans l'autre ». Pour Washington, la traduction de cette perception sur le terrain méditerranéen passe par une présence avancée de ses forces navales au voisinage du détroit de Gibraltar lui permettant de conduire toute une gamme d'opérations allant des missions de protection ou de rapatriement de ressortissants à celles de gestion des crises, en passant à la fois par les frappes de rétorsion et les missions de consolidation de la paix.

Gibraltar : territoire militaire incontournable pour le Royaume Uni

Territoire dépendant du Royaume Uni depuis 1713²⁴, Gibraltar dispose d'une superficie de 7 km² et d'une population de 30.000 habitants. Situé au sud de la péninsule ibérique, il est séparé de l'Espagne par une frontière de 1,2 km de long.

Pour Londres, le rocher de Gibraltar est perçu comme étant une base stratégique incontournable. Il fut un facteur vital dans la stratégie militaire britannique, à la fois comme pied sur le continent européen, et comme forteresse de sa puissance maritime. Zone militaire par excellence, le rocher de Gibraltar contient une base aérienne, une base navale destinée pour les escales et le soutien des bâtiments de guerre et des sous-marins nucléaires aussi bien britanniques qu'américains, à l'aller comme au retour des patrouilles en Méditerranée. Il abrite, également, une base de collecte de renseignements ayant une forte capacité d'écoute que le Royaume Uni exploite pour lui-même et pour son allié américain. Pour la protection du rocher, le Royaume Uni déploie une ressource humaine d'environ 800 hommes et un potentiel naval composé de quatre navires dont deux frégates.

Aujourd'hui, le Royaume Uni veut conserver ce territoire, essentiellement pour trois raisons : sécuriser, d'abord, l'acheminement des ressources énergétiques à destination de l'Europe (50% du pétrole et 40% du gaz), participer, ensuite, à la lutte contre les menaces terroristes en Méditerranée et maîtriser, enfin, l'immigration illégale. On comprend donc pourquoi Londres tient à ce rocher.

Détroit de Gibraltar : pivot de la stratégie espagnole

Disposant d'une importante façade méditerranéenne, l'Espagne est inéluctablement concernée par tous les événements de la zone et même directement impliquée en raison des accords militaires bilatéraux qui la lient aux Etats-Unis depuis 1953. Elle est le seul Etat de la région présent des deux côtés du détroit de Gibraltar, à Tarifa et à Malaga, mais aussi aux présides occupées de Sebta et Melilla.

La formulation de sa perception géostratégique à l'égard du détroit de Gibraltar s'est faite par touches successives :

- De 1939 à 1953, l'armée espagnole a eu pour mission principale le quadrillage du territoire national pour garantir la "paix civile".
- À partir de 1953, elle sera associée au système occidental de défense de par ses accords avec les États-Unis. Elle va servir de base à la VI^e Flotte et au "Strategic Air Command" dont les bombardiers stratégiques B 47 seront stationnés sur la base de Torrejon près de Madrid.
- De 1953 à 1980, les accords bilatéraux avec les Etats-Unis ont constitué la base de la contribution espagnole à la défense occidentale.

- A partir de 1981, la conception géostratégique espagnole va s'affirmer avec l'arrivée au pouvoir de Leopoldo Calvo Sotelo qui donnera à son pays une orientation clairement pro-occidentale ayant pour but d'accélérer l'entrée de l'Espagne, aussi bien dans la CEE que dans l'OTAN. Conséquence : l'Europe et l'Occident deviennent les données essentielles à partir desquelles seront réaffirmées les conceptions géostratégiques espagnoles.
- En 1982, l'Espagne intègre l'Alliance atlantique pour deux objectifs : garantir son intégrité territoriale et renforcer la sécurité de l'axe Baléares-détroit de Gibraltar-Canaries, lequel est considéré par le discours stratégique espagnol comme étant l'axe principal et moderne des stratégies internationales de l'Etat²⁵;
- L'année 1984 correspond à la présentation par le gouvernement du programme dit "de paix et de sécurité", destiné à fixer les grandes coordonnées de la politique d'alliances de défense suivie par l'Espagne ;
- En 1986, l'Espagne présente sa proposition pour prendre part à la défense commune dans le cadre de l'OTAN, proposition qui sera concrétisée en 1999.

Retenons que durant les années 80 et 90 du siècle dernier, après avoir clairement affirmé sa vocation européenne et occidentale, l'Espagne s'est attachée à démontrer que la meilleure contribution qu'elle puisse faire à la défense occidentale se situe précisément dans le détroit de Gibraltar. Cependant, le hasard de l'histoire a fait qu'après avoir achevé le processus de son intégration dans les structures politiques, économiques et militaires du monde occidental, la fin de la guerre froide et l'évolution à l'Est qui s'en est suivie ont rendu, en partie, caducs les dispositifs géostratégiques espagnols, imposant ainsi une nouvelle fois la redéfinition de sa perception à l'égard du détroit de Gibraltar.

Détroit de Gibraltar : espace de développement et de sécurité pour le Maroc.

La perception du Royaume du Maroc à l'égard du détroit de Gibraltar découle de deux facteurs essentiels. D'abord, sa localisation géographique commandant l'entrée du détroit de Gibraltar, lui confère des responsabilités dans la région euro-méditerranéenne et au-delà. Ensuite, sa vision quant à son rôle au niveau du détroit de Gibraltar et en Méditerranée, espaces qui assurent tant son développement que sa sécurité.

En effet, tenant compte de ses intérêts maritimes et des menaces, risques et défis émergents²⁶, le Maroc considère que son essor économique et sa sécurité restent tributaires, en grande partie, des efforts de valorisation et de sécurisation de ses façades maritimes dont le détroit de Gibraltar constitue la pièce maîtresse.

Au titre de la valorisation de la façade maritime donnant sur le détroit, soulignons qu'en dix ans d'exploitation, (2007-2017), le port de Tanger-Med est aujourd'hui connecté avec 174 ports et 74 pays à travers les 5 continents. Un tel bilan lui a permis de passer de la 84^e à la 16^e place mondiale en termes de connectivité maritime. Il se positionne désormais premier en Afrique et en Amérique Latine.

Au niveau de la sécurisation du détroit de Gibraltar et de ses abords, le Maroc, tout en conduisant sur les plans bilatéral, régional et multilatéral une étroite coopération avec ses voisins et partenaires traditionnels, a mis en place un important dispositif de surveillance et de protection reposant sur l'existence d'une stratégie de sécurité globale placée sous l'enseigne de la prévention.

S'étalant, dans un premier temps, de la ville d'Asilah sur l'Atlantique à la localité de Saïdia, frontière maritime Est du Royaume sur la Méditerranée, ce dispositif de sécurité, qui s'est étendu vers la partie sud de la côte atlantique, mobilise aujourd'hui un effectif de 24.000 hommes. Intégrant toutes les catégories des forces de sécurité du Royaume (Gendarmerie Royale, Marine Royale, Forces Auxiliaires, personnels de la Sureté Nationale et des Douanes), auxquelles s'ajoute un effectif conséquent des Forces Armées Royales.

Ce dispositif coûte annuellement au trésor marocain l'équivalent de 200 millions d'Euros²⁷. Constitué de moyens terrestres, navals et aériens, il se compose essentiellement de postes de contrôle fixes tout le long des côtes, de patrouilles mobiles renforcées par des équipes cynophiles²⁸, de caméras de vision nocturne, de moyens d'observation et de localisation. A cela, s'ajoute une chaîne sémaphorique²⁹ dotée de moyens de détection et de communication lui permettant d'être en liaison permanente avec des vedettes en mer ou en alerte à quai afin de les diriger sur les cibles suspectes.

Parmi les composantes des Forces Armées Royales qui contribuent à la sécurisation du détroit de Gibraltar et de ses abords maritimes figure la Marine Royale qui a connu, depuis 2002, une évolution significative en matière d'organisation et d'équipement.

En effet, depuis cette date, le Maroc s'est engagé dans un plan de renouvellement et de développement de sa composante navale par l'acquisition de frégates multi-missions (FREMM et SIGMA), de patrouilleurs lance-missiles, de bâtiments de transport et de débarquement et autres unités auxiliaires.

Il s'agit de nouveaux moyens à la pointe de la technologie, tant par la qualité de leurs équipements (système de combat, radar, sonar, supports de guerre électronique...), la capacité de leurs armements (missiles, torpilles et canon) que par l'efficacité de leurs hélicoptères embarqués, type Panthère, destinés à la lutte contre les sous-marins. S'agissant de la ressource humaine de la Marine Royale, il convient de mettre en avant sa qualité sachant qu'elle est une des seules du continent à prendre part à des manœuvres communes internationales avec les plus grandes armées du monde³⁰.

Au niveau des infrastructures portuaires, la Marine Royale vient d'acquérir sa première base navale sur la façade méditerranéenne à Ksar Sghir. A usage strictement militaire, cette base de portée stratégique, opérationnelle depuis 2016, assure désormais un important rôle dans la sécurité du flanc sud du détroit de Gibraltar et d'une partie importante du nord-ouest africain.

Détroit de Gibraltar : espace de présence et de surveillance pour l'OTAN

Durant la période de la guerre froide, l'OTAN avait adopté en Méditerranée une posture défensive lui permettant d'assurer le contrôle du détroit de Gibraltar et, par conséquent, la protection des liaisons maritimes entre l'Europe et l'Amérique du Nord. Avec le retrait unilatéral de la marine soviétique de la Méditerranée en 1991, les forces aéronavales de l'OTAN ont adopté une nouvelle posture alliant mobilité et flexibilité afin de conduire des missions navales de police à caractère militaire, se juxtaposant aux missions classiques de défense des lignes de communications maritimes.

Aujourd'hui, l'OTAN développe à l'égard du détroit et de la Méditerranée une perception géostratégique largement influencée de la vision stratégique américaine exprimée à travers le concept du «Grand Moyen-Orient», défini dans le cadre de la «Broader Middle East and North Africa Initiative» présentée par l'Administration Bush lors du Sommet du G8 de « Sea Island » en février 2004. Cette vision est basée sur une perception de la région comme « zone de transit pour l'acheminement des ressources énergétiques de la péninsule arabique et par extension du Caucase, de la Mer Noire et de l'Asie Centrale, vers les débouchés occidentaux ».

Dès lors, la stabilité et la paix dans cette région périphérique de l'Europe sont pour l'OTAN d'une importance capitale pour la sécurité de ses Etats membres. Il s'agit là d'une importance qui découle du changement du statut de cette région qui a évolué d'un espace de confrontation stratégique et idéologique entre l'Est et l'Ouest à une zone de fracture Nord-Sud productrice de ce que l'Occident désigne comme des menaces à l'encontre de sa propre sécurité et ses intérêts. En d'autres termes, pour l'OTAN, « le détroit de Gibraltar apparaît comme un nœud de communication maritime débouchant sur une zone d'instabilité englobant de nombreux défis à la sécurité de ses Etats membres (extrémisme, terrorisme, drogue, immigration, ...), qu'il convient de contrôler et de stabiliser ».

Selon l'Alliance, ce contrôle passe par une présence avancée de ses forces aéronavales lui permettant de s'offrir à la fois une capacité de pré-alerte de situations de crise ainsi que des moyens de réponse adéquate à ces crises. Une telle présence lui a permis de réagir aux attentats du 11 septembre en lançant, en octobre 2001, « l'opération Active Endeavour » visant à faire face aux risques terroristes maritimes en Méditerranée. A travers la localisation et le contrôle de navires, cette opération a permis de protéger l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde.

Soutenue par plusieurs pays partenaires dont le Maroc à partir de 2008, elle a soumis, en 15 ans, plus de 128 000 navires marchands à un contrôle³¹. En octobre 2016, l'opération Active Endeavour a laissé place à l'opération de sécurité maritime « Sea Guardian ». Aujourd'hui, l'OTAN maintient en Méditerranée une force navale permanente composée de deux groupes (SNMG1 et SNMG2³²) mettant en œuvre sa stratégie maritime dont les activités relèvent de la défense collective, la gestion de crise, la sécurité coopérative et la sûreté maritime.

Aux côtés des acteurs traditionnels précités, s'ajoutent les forces navales des Etats de l'Europe du sud, de l'EUROMARFOR³³, ainsi que celles de la Russie qui a amorcé son retour en Méditerranée au lendemain des «révolutions arabes» de 2011 et de la Chine dont l'apparition de sa marine sur le théâtre méditerranéen remonte au 12 mai 2015.

Le retour de la Russie en Méditerranée

S'étendant de l'Est européen à l'océan Pacifique, avec ses 17 millions de km², la Russie poursuit aujourd'hui un double objectif en Méditerranée : reconstruire son influence et sa puissance sur la scène internationale, d'une part, et protéger ses intérêts, d'autre part.

A ce titre, la montée en puissance des activités de sa marine en Méditerranée orientale depuis 2008, ainsi que la crise qui secoue la Syrie depuis 2011 ont permis de mesurer le poids retrouvé par Moscou sur la scène diplomatique et navale méditerranéenne. Faisant suite à son « repli » unilatéral de la région en 1991, ce retour a été annoncé par Vladimir Poutine dès 1999 lorsqu'il affirmait, en tant que premier ministre, que la Russie avait vocation à entretenir une présence navale permanente dans les eaux méditerranéennes³⁴.

Avec l'accession à la présidence de Vladimir Poutine, Moscou réinvestit progressivement la scène diplomatique, économique et militaire méditerranéenne. Dès 2001, la doctrine maritime russe affirme que la Russie considère la Méditerranée comme une région stratégique pour ses intérêts au même titre que les mers Baltique, Noire et d'Azov. Cette même doctrine stipule que Moscou entend prendre toutes les dispositions nécessaires afin d'être en mesure de pérenniser sur le théâtre méditerranéen une présence navale envisagée sur le long terme³⁵.

Au cours de la dernière décennie, l'activité navale russe s'est accrue en Méditerranée. Fin janvier 2013, Moscou choisit la partie orientale de cet espace pour organiser les « plus importants exercices navals » jamais effectués dans cette région du globe³⁶. A partir de 2015, c'est tout un groupe aéronaval de dix unités, formé autour de son unique porte-avions l'Amiral Kouznetsov, qui a été déployé en Méditerranée pour prendre part aux opérations en Syrie. L'emploi de ce groupe a contribué à assurer plusieurs types de missions : diplomatie de la canonnière afin de dissuader les Occidentaux et les Turcs d'utiliser la force en Syrie, soutien logistique à l'allié syrien, pré-positionnement en cas de nécessité d'évacuer des ressortissants russes et missions de renseignement.

L'apparition de la puissance chinoise en Méditerranée.

Dans l'espace méditerranéen, la Chine émerge progressivement comme un partenaire certes moins puissant que les Etats-Unis, mais plus habile, plus stable et moins dominateur et moralisateur que les Européens³⁷. Pour Beijing, la Méditerranée constitue un champ d'action de plus en plus séduisant, en particulier sur le plan économique. Depuis l'arrivée de Xi Jinping à la présidence en 2013, on assiste à un accroissement des investissements et des prises de participations pour le développement de plusieurs ports du pourtour méditerranéen, dont ceux de Pirée en Grèce (2013) et de Cherchell en Algérie (janvier 2016).

Puissance militaire en pleine expansion (modernisation de ses forces armées, renforcement des capacités de sa Marine³⁸, développement de son programme spatial), la Chine entretient des relations de coopération militaire avec la plupart des pays du pourtour méditerranéen. Son installation dans le dispositif portuaire russe de Tartous en Syrie, actuellement en chantier, vise moins une compétition avec les puissances maritimes occidentales présentes en Méditerranée, qu'un déploiement préventif qui s'intègre dans ses stratégies des nouvelles Routes de la soie et du Collier de perles. Révélé en janvier 2005 par le Washington Times³⁹, ces stratégies visaient la mise en place d'un réseau de ports militaires et d'appuis logistiques considérant la Méditerranée comme un ensemble de «niches de puissance» et de projection vers les Atlantique nord et sud⁴⁰.

Le dernier exploit de la Marine chinoise en Méditerranée s'est réalisé début juillet 2017 lorsque deux groupes, de trois bâtiments chacun, ont franchi le canal de Suez, traversé la Méditerranée, passé le détroit de Gibraltar puis longé les côtes européennes jusqu'en mer Baltique où ils ont effectué de nouvelles manœuvres avec les russes.

Conclusion

Espaces stratégiques de grande importance, devenus de plus en plus difficilement contournable pour les échanges maritimes de biens et de matières premières, le détroit de Gibraltar et son extension à l'Est la Méditerranée font l'objet de différentes perceptions géostratégiques qui ne facilitent pas la compréhension de leurs problématiques sécuritaires. En effet, chaque acteur voit cette sécurité selon ses intérêts et l'instrumente à ses fins. A vrai dire, ces différences de perceptions constituent un obstacle à l'émergence d'une réflexion constructive sur l'avenir de la région dont la concrétisation passe, à notre sens, par une identification commune des enjeux et défis auxquels sont confrontés les différents acteurs.





**SESSION 4 : LE DETROIT DE GIBRALTAR :
POUR UNE COOPERATION
MULTIDIMENSIONNELLE**



La vision de la Fondation des Trois Cultures de la Méditerranée, José Manuel CERVERA GRAGERA, Directeur de la Fondation

Summary

Culture is an effective tool to bring peoples together and to promote an inclusive and peaceful development. Nations on both shores of the strait share common roots and history and must, thus, work together to manage the diversity of their identities, use culture as an instrument for inclusion. This article offers avenues of reflection based on the two decades long experience of the Three Cultures of the Mediterranean Foundation.

Je voudrais commencer mon intervention en remerciant l'Institut Royal des études Stratégiques d'avoir organisé ce séminaire tellement intéressant et, en même temps, opportun et, bien sûr, pour m'avoir invité à y participer.

C'est un honneur pour moi d'être ici parmi vous et je vais essayer d'apporter brièvement certaines contributions qui, peut-être ne sont pas très originales mais que, bien sûr, sont le fruit de notre propre expérience et du travail théorique et pratique que nous avons développé depuis la Fondation Trois Cultures de la Méditerranée, une institution qui va célébrer maintenant ses 20 ans depuis sa création à l'initiative du gouvernement de l'Andalousie et le Royaume de Maroc.

Je voudrais commencer en faisant remarquer que la question du détroit de Gibraltar fait partie, pour ainsi dire, des intérêts et des préoccupations fondamentales de mon pays, l'Espagne, et aussi de la région autonome d'Andalousie. En pratique, ça fait partie de notre propre identité. En fait, je voudrais faire référence à quelque chose qui pourrait être considérée comme une anecdote, mais qui ne l'est pas du tout.

Ici vous pouvez voir les armoiries de l'Espagne. Dans ce blason qui représente l'Espagne apparaissent deux colonnes : ce sont les deux colonnes d'Hercule qui rappellent l'épisode de la mythologie grecque, qui donna naissance au détroit de Gibraltar et, donc, à la Méditerranée.

De même, dans le drapeau et les armoiries de l'Andalousie est également intégré ce symbolisme concernant le détroit de Gibraltar.

C'est la raison pour laquelle que je vous annonçais avant que cette circonstance n'est pas simplement anecdotique : la question du détroit de Gibraltar ne passe jamais inaperçue dans notre pays, d'autant plus qu'elle est tellement insérée dans le noyau central de notre propre identité.

Mais il est nécessaire de prendre en considération le contexte méditerranéen pour dissenter sur le détroit de Gibraltar.

Lorsqu'on se penche sur la région méditerranéenne, on ne peut malheureusement pas s'empêcher d'avoir l'impression d'être face à un cycle répétitif.

C'est comme si les problèmes de la région s'incrustaient, et les progrès accomplis, bien qu'ils soient très importants, ils semblent minuscules face à l'ampleur de certains des problèmes qui traversent l'aire de la Méditerranée.

En dépit de ses avancées majeures, le monde contemporain traverse une période d'incertitude et doit affronter d'énormes défis dans tous les domaines : conflits violents, guerres, terrorisme aveugle, effets du changement climatique, nouvelles formes de menaces contre la sécurité – comme les cyber-attaques ou la manipulation de l'opinion publique –, augmentation de l'inégalité économique issue de la crise économique...

En outre, face à ces problèmes, la montée en Europe et en d'autres pays, des populismes xénophobes ou la résurgence des nationalismes extrémistes n'aident pas à affronter ces incertitudes.

Or, non seulement la région méditerranéenne doit faire face aux défis qu'entraînent ces incertitudes, mais elle est aussi au cœur d'une partie d'entre eux.

Tout au long de la journée d'aujourd'hui, dans les sessions qui ont eu lieu précédemment, la question a été abordée sous différentes perspectives et, franchement, toutes très intéressantes. Dans ce panel, il y a sur la table des questions comme la gestion de l'environnement qui, certainement, seront abordées par mes collègues qui m'accompagnent.

Je vais me concentrer sur les perspectives de gestion commune suggérées par le programme de ce séminaire et ce que peut apporter la culture au dialogue, à la compréhension et à l'intégration entre les populations des deux rives.

Sur le premier point, L'Union Européenne a un rôle fondamental, pour des multiples raisons qui sont évidentes et bien connues de tous.

Mais je suis convaincu que l'Europe doit faire une réflexion profonde qui devrait contribuer à une rectification importante de son approche à la question de la relation et de la coopération avec les pays de la rive sud de la Méditerranée.

Depuis 2007, l'Union européenne a évolué vers une progressive réorientation stratégique, en développant une approche continentale, et donc panafricaine, fondée sur un partenariat stratégique Afrique-Union européenne, qui inclue également l'Afrique méditerranéenne. Dans la Stratégie globale pour la politique étrangère et de sécurité de l'Union européenne (SGUE) de juin 2016, la Méditerranée a aussi été directement associée au Moyen-Orient et à l'Afrique, dans le cadre de l'approche ciblée sur le voisinage immédiat de l'Union européenne.

Toutefois, l'importance et l'efficacité de cette relation ont diminué au cours des années.

C'est évident qu'il y a des causes découlant des problèmes de gouvernance de l'Union. Mais, pour moi, il s'agit d'un problème d'approche qui n'est pas encore résolu.

Si l'Europe désire établir une vraie coopération utile et efficace avec l'Afrique, il est essentiel que l'Union Européenne puisse agir avec réalisme et loyauté. Elle doit reconnaître et respecter l'hétérogénéité croissante du continent. L'Union doit aligner ses politiques avec les réalités préexistantes et aussi les nouvelles nécessités et réalités émergentes.

Il est nécessaire de faire preuve de réalisme dans la poursuite de nos objectifs. Réalisme qui signifie la pleine reconnaissance des intérêts présents. L'Europe doit comprendre que, pour obtenir ses objectifs, elle doit prendre en considération les intérêts légitimes de ses partenaires.

Si elle ne le fait pas comme ça, il n'y aura pas de coopération, mais une tentative d'imposition plus ou moins déguisée avec des arguments philanthropiques ou bien intentionnés.

À cet égard, il est particulièrement important d'abandonner des programmes caractérisés par l'imposition des idéaux normatifs européens, résultat d'une attitude de certains agents caractérisée par l'arrogance, le manque de respect ou la non-prise en compte d'autres intérêts tous aussi respectables.

En ce sens, la collaboration existante entre les gouvernements de l'Espagne et le Maroc, par exemple en ce qui concerne la lutte contre le terrorisme et la gestion des flux migratoires, est exemplaire. Pourquoi ne pas profiter de cette expérience positive pour la poursuite de la coopération dans d'autres domaines comme l'environnement et plus précisément le culturel ?

Notre expérience comme Fondation nous dit que la culture est le meilleur instrument pour la connaissance et le rapprochement des peuples.

Parce qu'à nombreuses reprises la culture peut aller encore plus loin que la politique et parce que, dans le cas de nos deux pays en particulier, l'Espagne et le Maroc ont des profonds liens historiques, artistiques, humains, qui peuvent grandement faciliter cette collaboration culturelle si nécessaire.

L'expérience du travail que nous faisons depuis la Fondation Trois Cultures de la Méditerranée est très positive et confirme que la culture est un instrument précieux pour la gestion démocratique et inclusive de la diversité.

Une gestion axée sur le respect et la reconnaissance de l'autre, parce que l'intégration ne peut jamais être assimilation. Pour joindre ce respect, le plus utile est la connaissance des autres cultures grâce à des instruments tels que la musique, le théâtre, le cinéma ou les arts visuels.

À partir de cette expérience, je voudrais réfléchir sur ce qui se trouve au cœur du détroit de Gibraltar : le concept de frontière, pour tenter de répondre à la question que nous pose le programme : si nous sommes un espace de « couture » ou de « coupure ».

Michel Foucher souligne que "tracer une frontière est un acte géopolitique par excellence puisqu'il s'agit de délimiter des aires d'exercice de la souveraineté, d'inscrire le politique dans l'espace⁴¹".

Dans cet ordre d'idées, il est indéniable que la frontière est dès lors un objet géopolitique parce qu'elle est l'illustration même du lien étroit entre le politique et le territoire.

Cependant, cette caractéristique première de la frontière, qui consiste à séparer, porte en soi son contraire : il s'agit en même temps d'une séparation vue comme un point de passage entre deux mondes dissemblables mais qui se ressemblent.

C'est ce passage de l'un à l'autre, de plusieurs ensembles différents, du fait que la coupure peut signifier aussi point de couture, de rencontre, de construction et d'expressions différentes, comme un espace où s'échangent des univers, des cultures et des points de vue. C'est ce paradoxe que l'on peut observer dans notre monde contemporain: l'intensité des échanges (internet et circulation des biens, des hommes, des idées et des émotions...) s'accroît en même temps que s'opère un durcissement des dispositifs de contrôle (multiplication des frontières politiques, murs et clôtures de toute sorte).

Un mouvement, une mutation des frontières se dessinent en même temps que de nouvelles s'y mettent en place : certaines semblent disparaître et d'autres apparaissent, plus ou moins visibles mais plus déterminantes entraînant de nouveaux rapports de force, de nouvelles barrières (économiques en particulier) et leurs corollaires faits de nouvelles solidarités et de nouvelles exclusions.

Chaque époque et chaque société a développé des régimes frontaliers spécifiques par lesquels s'expriment une vision de l'intégrité territoriale des groupes et une projection de leurs rapports vis-à-vis d'autres (voisins, ennemis ou tout simplement différents). Les frontières rapprochent et combinent, séparent et divisent, mais surtout remplissent des fonctions économiques et sociales différentes des fonctions politiques: ce sont des zones de passage, d'échanges culturels et sociaux où les trafics, commerces et circulations développent des productions frontalières, dans un processus créatif fertile.

Dans ce contexte, la Fondation Trois Cultures œuvre pour devenir la maison de tous ceux qui aiment la culture et ont un désir permanent d'étendre nos connaissances bien au-delà des frontières établies, qu'elles soient géographiques, sociales, économiques ou d'autres.

Par conséquent, nous travaillons chaque jour à exécuter un programme capable de franchir ces frontières, toujours en accord avec le principe directeur qui guide nos actions et qui n'est autre que «promouvoir le dialogue, la paix et la tolérance entre les peuples et les cultures du monde méditerranéen ».

Et donc nous faisons chaque année de nombreuses activités de formation et culturelles, y compris des expositions, des conférences, des ateliers, des concerts, des présentations littéraires, des projections de films, des cours, des visites guidées, des cours de langue, des spectacles pour les enfants, des séminaires et une longue liste de propositions visant à apporter à notre public la richesse des peuples de la Méditerranée et, surtout, du Royaume de Maroc. Un programme que nous développons en partenariat avec le Ministère Délégué chargé des marocains résidents à l'étranger de Maroc.

Je voudrais m'arrêter aussi sur la façon de traiter les phénomènes négatifs comme la xénophobie et l'islamophobie, malheureusement bien présents dans les sociétés européennes d'aujourd'hui.

Il est vrai que ce n'est pas un nouveau phénomène. Dans le contexte de la médiatisation occidentale de l'islam et des musulmans, Edward Said a écrit il y a vingt ans que "le sensationnalisme, les formes brutales de xénophobie et la belligérance insensible sont à l'ordre du jour, et donnent des résultats extrêmement désolants des deux côtés de la ligne imaginaire entre Nous et Eux⁴²".

Mais nous ne pouvons pas ignorer que, dans ces derniers temps, il y a une repousse très dangereuse. Il y a plusieurs raisons sur lesquelles je ne m'arrêterai pas en ce moment, mais je pense que les médias ont aussi leur responsabilité et nous, en tant que Fondation, nous y travaillons activement dans ce domaine.

Au cours des trois dernières années, la couverture médiatique de grande diffusion à propos des réfugiés ou des migrants en Europe tend à perpétuer la reproduction de stéréotypes et de préjugés qui contribuent à la construction des réfugiés comme un "autre", collectif et différent de "nous", comme un problème exclusivement humanitaire ou de sécurité, tendant de cette manière à faire taire, à déshumaniser et à marginaliser les personnes représentées et concernées.

Par ailleurs, le terme "refugié", souvent employé pour désigner un "migrant" ou un "chercheur d'asile", a été étiqueté dans une catégorie figée et rigide, dans laquelle les réfugiés sont définis comme ceux qui sont "dignes" ou "indignes", ou comme ceux « qui bénéficient » d'une protection ou « qui n'en bénéficient pas » ; autrement dit, comme ceux qui méritent notre compassion et sympathie ou comme ceux qui devraient nous faire peur, en ignorant la diversité de leurs expériences et de leurs voyages, et les contextes historiques qui les ont poussés à abandonner leurs foyers.

Un examen rapide de la couverture de la crise des réfugiés par les médias de grande diffusion suffit à constater que le récit de la migration s'articule souvent autour du récit de pertes humaines (mises au grand jour à travers des images symboliques et des représentations visuelles de la souffrance humaine) ou qu'il fait état de déplacements massifs de populations susceptibles de perturber les conditions de vie, la sécurité et le bien-être des communautés d'accueil, mettant ainsi en évidence l'implication des nombreux médias dans la diffusion de discours alarmants et dangereux.

Par conséquent, dans de nombreux pays européens, le débat public sur la migration est fortement influencé par les hommes politiques populistes anti-immigration et par la couverture médiatique négative des réfugiés. Et quelque chose de similaire se produit avec le traitement des attaques terroristes, dans laquelle il y a une tendance indésirable à stigmatiser l'Islam.

Pour lutter contre ces situations, la Fondation a promu ou participe à diverses initiatives, comme l'Observatoire contre l'islamophobie dans les médias, pour promouvoir un journalisme qui travaille de manière responsable, pour favoriser l'interculturalité et éviter les généralisations que stigmatisent la communauté musulmane qui peuvent finir de préparer le terrain pour une fracture sociale au profit des extrémistes violents.

Nous participons également au réseau anti-rumeur dans Internet, contre les fake-news et les stéréotypes. Il est utile de rappeler l'importance de l'utilisation massive des réseaux sociaux, en particulier par les jeunes.

En ce sens, sur la façon dont nous racontons la réalité de notre entourage, la Fondation organise un forum international le prochain mois de novembre, avec la collaboration du Ministère de la Culture et la Communication de Maroc et le Ministère Délégué chargé des marocains résidents à l'étranger.

Le nouveau facteur que représente la technologie est en train de provoquer un effet durable sur la diplomatie et les relations culturelles en général et tout cela fait qu'il soit nécessaire de mieux saisir et concevoir l'utilisation de plus en plus répandue des techniques informatiques dans les relations culturelles. Les technologies basées sur internet offrent d'énormes opportunités aux relations culturelles pacifiques et changeantes dans la région.

Cela exige des investissements considérables dans l'amélioration des compétences et dans la production de contenus qui visent à promouvoir le développement d'identités multiculturelles et respectueuses dans cette zone de la Méditerranée. Mais aussi il faut encore lancer des stratégies et concevoir des discours alternatifs et attrayants – y compris ceux qui abordent la crise existentielle de l'Union européenne ou le manque d'opportunités qu'ont les jeunes dans beaucoup de pays.

Dans ce domaine, le secteur culturel a un rôle important à jouer, ainsi que les chercheurs et les décideurs politiques, pour créer de nouveaux types de valeurs économiques, sociales et esthétiques. Investir dans la communication interculturelle, dans les relations et les compétences permettra aux gens d'améliorer leur conscience de soi et leur capacité à faire face à leurs différences culturelles. Mieux comprendre les perceptions mutuelles aidera les décideurs et les sociétés à concevoir des initiatives culturelles sonores, réalistes et concrètes, qui soient intégrées dans une dynamique économique et politique plus large.

En conclusion, on pourrait dire que investir à long terme dans les relations culturelles est certainement une voie à suivre pour prévenir la violence, aborder les traumatismes liés aux conflits et construire des sociétés multiculturelles harmonieuses et basées sur l'intégration ; en plus, cela contribue au développement économique des sociétés.

Nous devons rétablir la confiance entre les deux rives de l'Étroit, entre les sociétés et entre les individus, une confiance qui n'est pas facile à une époque de conflits, d'extrémisme violent et de pression migratoire. La diplomatie culturelle méditerranéenne exige d'entretenir constamment et de développer des réseaux et des communautés qui rassemblent des professionnels de la culture et des entrepreneurs ainsi que des décideurs, des activistes de la société civile et des chercheurs, et cela afin de résister aux chocs et aux crises : en un mot, développer des formes de résilience culturelle. C'est ce que nous essayons de faire tous les jours à la Fondation des Trois Cultures de la Méditerranée.

The Strait of Gibraltar : barrier or passageway ?, T. Jeremy GUNN, Professeur à l'Université Internationale de Rabat

Résumé

Cet article questionne les perceptions culturelles, civilisationnelles, historiques et géographiques des acteurs. Partant du constat que les intérêts politiques, économiques, sécuritaires ou environnementaux ne se conçoivent qu'à travers le filtre des références culturelles, l'auteur de cet article invite à repenser le caractère, en apparence immuable, de ces références, pourtant déterminantes.

The Strait of Gibraltar, like the Silk Road, serves as a world-class symbol that simultaneously and paradoxically represents both a passageway between civilizations and a barrier dividing them.

1. The Strait as Geographical Boundary and a Cultural Barrier

The Strait of Gibraltar, a 14-kilometer waterway between Morocco and Spain may be seen as boundary separating the Christian world from the Muslim world. It separates Europe from Africa. Or Arabs from Europeans. Or the West from the East. Or the first world from the third world. Or the North from the South. Or the world of modern, industrial economies from traditional, agricultural economies. Looking at Tarifa from Tanger, or at Tanger from Tarifa, the Strait looms as a barrier to be crossed only by special arrangement with ships that sail when the weather and timetables permit.

The Strait of Gibraltar is seen by many as a mote, a wall of water, protecting Fortress Europe from unwanted immigrants from the south: refugees fleeing civil wars or economic distress as well as radicalized Muslims importing the threat of Jihad and Sharia.

In 1984, King Hassan II submitted a request to the European Council (of the European Economic Community) for Morocco to become a member of the EEC at the time of its meeting on the 25 and 26 of June in Fontainebleau, France. The request was later rejected, but without an explanation. King Hassan formally renewed his request in 1987, which was refused on 1 October 1987 based on the short explanation that Morocco was "not European"⁴³.

Article 237 of the Single European Act, which had just come into effect, provided that "Any European State may apply to become a member of the Community." But what does "European" mean? Is this a geographical criterion or a cultural justification?

Is it geography that determined that Morocco is "not European"? Between the time of the Treaty of Rome (1957) and Algerian independence (1962), "French" Algeria had a greater geographical distance from the European continent than does Morocco, but it was included within the European Economic Community, just there are today French territories "outré mer" included within the borders of the European Union and just as "Spain" includes territories much more closely linked to the African rather than the European continent (the Azores, Ceuta, and Melilla).

Some European Union member states are islands that are a greater distance from the European continent than is Morocco, including: Cyprus, Malta, Ireland, and the United Kingdom. Iceland, which has not been rejected as a candidate state based upon its non-European character, is 2000 kilometers from the closest part of continental Europe, 1200 kilometers from Scotland, and 1400 kilometers from Ireland, far greater than the 14-kilometer Strait. Georgia, although not yet a candidate state, has not been rejected due to its "non-European" location in the Caucasus. Moreover, if geography were the purported factor, it is to be noted that there is a barely submerged geographical land bridge that once divided the inland Mediterranean Sea from the Atlantic Ocean, it presumably once being possible to walk from (modern-day) Morocco to Spain during the Ice Age.

Physical geography thus seems not to be the determinative factor in deciding what is "European".

Is it economics that is the criterion? Morocco has a lower socio-economic level than any EU member state. But economic levels, although presenting serious challenges to membership, did not prevent the entry of Portugal, Spain, Ireland, Greece, Estonia, Latvia, or Lithuania to the European Union, each of which has prospered significantly since becoming a member state.

Thus it must be the perception of Morocco's culture that convinced the European Commission that Morocco is not European. But what part of its culture?

Language? Arabic is not an official language in any European country and shares no linguistic roots with any European language. But the languages of Estonia, Finland, and Hungary did not present impenetrable obstacles to those countries being accepted as European. The Kartvelian languages of Georgia and the Caucasus present complex translation difficulties for the European Union, but not “European” difficulties.

2. A Clash of civilizations?

We may come closer to answering the question of what it means to be European when considering the issue of religion. Morocco is 99% Muslim and Islam is not the majority religion of any EU-member state, each of which is traditionally “Christian.” Although Islam has not been raised officially as a barrier to EU membership in the case of Turkey, it takes little imagination to see that much of the popular – and probably political – opposition to Turkish membership in the EU has been associated with its majority religion. The fact that Islam is now the second religion of France is probably not understood as lowering cultural barriers, but as inflaming suspicions.

Perhaps the determinative issue for what it means to be “European” is the intangible but powerful sense of having different, and even competing, traditions and histories. The Ottoman conquests in Europe do not leave memories of glory and harmony, but of occupation and imperialism. The Christian Crusades leave an unsavory taste of the Other in the mouths of both Middle Eastern Muslims and European Christians. The Reconquista in Spain is widely portrayed as a clash of civilizations with Roman Catholics finally liberating Spain in 1492 from the eighth-century Muslim conquests of 711. The Middle East, the Maghreb, the Arab world, and Islam are the Other against which Europe has fought.

A similar historical antagonism can be seen toward Europe from the Southern Mediterranean. In the 19th and 20th centuries it was not Muslim conquests that threatened Europe but European conquests that threatened the Southern Mediterranean. France’s General Bonaparte attacked and defeated Egyptians in 1798. France invaded and later subdued (with difficulty) Algeria in 1830 and Tunisia in 1881. Great Britain occupied Egypt in 1882. Italy seized Libya in 1911. France and Spain forced a capitulation from Morocco in 1912. In 1920-1921 Great Britain became the mandatory power over what today includes Iraq, Jordan, Israel, and Palestine, and France became the mandatory power over what is now Lebanon and Syria.

In none of these cases were the Europeans invited nor did they obtain visas or submit proper paperwork before setting foot in the lands. France and Great Britain showed little interest in separating "Europe" and the "Near East"; they sought political unity across the Strait and Mediterranean, provided that it was the Europeans who were in positions of control.

The European legacy from the 19th and 20th centuries in the Southern Mediterranean is not positive. When the colonial subjects rebelled against foreign rule they were treated as enemies of the state and were arrested, tortured, convicted, imprisoned, and executed. It was not ISIS or Saudi Arabia that started beheadings in the Middle East. France introduced the guillotine into Algeria in 1843. In 1956, French Minister of Justice François Mitterrand ended the temporary moratorium on the use of the guillotine and approved the beheading of Algerians fighting for their country's independence.

During the next three years approximately 300 Algerians were decapitated by the French "mission civilisatrice." The "police and military in the main democratic states were leaders in adapting and innovating clean techniques of torture. French colonial police, for example, developed what became the dominant form of electric torture for forty years . . . ⁴⁴" The sordid use of torture in French colonies is well documented.⁴⁵ The British practiced torture in Mandatory Palestine against both Arabs and Jews. It was not the Europeans, but the people of the Middle East, who felt most heavily the "burden of the White man."

So we need to ask again, what does it mean to be "not European"? Often when terms such as "European" are used it is with the euphemistic connotations of modern, democratic, respectful of human rights, and advanced. Whether this is what the European Commission meant in its negative response to King Hassan in 1987 is not known. But it is not too difficult to make an educated guess.

If those on the northern or southern rims of the Mediterranean wish to find fault with the other, it is not difficult to identify impressive and telling examples. Just as fault can be found with Europeans and Maghrebins, so can tales of culture, education, and tolerance be found in the South. The beginning of the European 12th-century Renaissance can be traced to the translation movement in Toledo after 1085 when Arabic texts were translated into Latin. It was Arabic civilization that contained both the roots and the seeds of European medicine, physics, astronomy, mathematics, and a return to the classics of ancient Greece.

The most civilized territories in Europe up until the 14th century were in al-Andalus. While there is a pronounced tendency to exaggerate the accomplishments of the Convivencia, it is nevertheless clear that Jews fared better in Muslim lands than in Christian Europe. And this is not simply an ancient legacy from medieval times. The ugly anti-Semitism that thrived in Europe up through the Holocaust – and perhaps beyond – had no equivalent in the Muslim world before 1945.

The term “clash of civilizations” is often thought of as having been introduced by Bernard Lewis and as having been made famous by Samuel Huntington. There is, however, a much earlier and perhaps more interesting use of the phrase by a Frenchman born and raised in occupied Algeria: Albert Camus. In a radio interview on 1 July 1946, the future Nobel laureate, already looking beyond the emerging conflict between the Soviet Union and the United States, predicted an impending “choc des civilisations”:

Le problème russo-américain [...] va être dépassé lui-même avant très peu : ça ne sera plus un choc d’empires, nous assisterons à un choc de civilisations et nous voyons dans le monde entier les civilisations colonisées surgir peu à peu et se dresser contre les civilisations colonisatrices⁴⁶

While these differences and separations are visible through one lens, another lens may focus on the intertwined histories and cultures that the Strait made possible. In 711, the shortest path between the Muslim east and the Christian-Visigothic west was the 14-kilometer transit by Tariq ibn Zayid and his Berber warriors. But this was not a conflict along purely religious lines, for Tariq was aligned – at least according to tradition – with Julian (Ilyan), the Visigothic ruler of the outpost of Ceuta. Julian the Christian provided Tariq the Muslim with the boats necessary for crossing the Strait, thereby launching the Muslim conquest of al-Andalus⁴⁷.

It is our own choice to decide whether to see the Strait of Gibraltar as a barrier between civilizations or as a link uniting civilizations. Evidence of clashes, historical or present, are not difficult to find. Geography can be cited as a rationale for inclusion or exclusion. These ultimately are choices and are not determined by any laws of history or laws of plate tectonics.

La marge marocaine du détroit de Gibraltar : Etat des connaissances - Stratégie pour une protection et une valorisation dans le cadre d'un développement durable, Naima HAMOUMI, Professeur, Université Mohammed V - Rabat

Summary

Moroccan side of the strait of Gibraltar and its hinterland are strategic areas that largely contribute to our country's economy, and are about to play a greater role in the future. This article presents an insight of the actual knowledge of this area's ecosystems, the controlling factors and natural as well as human risks that threaten it. Stemming from this diagnosis, it develops a strategy for an integrated management promoting environmental culture and ruling as well as the implementation of a relevant information system.

De par sa situation géographique privilégiée entre deux continents l'Afrique et l'Europe et entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, le détroit de Gibraltar constitue un carrefour civilisationnel et culturel unique dans le monde et joue un rôle géopolitique et socioéconomique à la fois sur le plan régional et international.

Ce détroit présente également un intérêt écologique et scientifique indéniable. En effet, il est le seul lieu de communication entre la Méditerranée et l'océan global, c'est à travers lui que se font les échanges des masses d'eaux méditerranéennes et atlantiques. Et de ce fait, il contribue à la régulation du climat global et à la préservation et l'enrichissement de la biodiversité de la Méditerranée, où 600 espèces nouvelles introduites via le détroit de Gibraltar et la Mer rouge, ont été identifiées.

De plus, il abrite une biodiversité exceptionnelle où abondent des coraux d'eau froide, de nombreuses espèces de poisson et de crustacés et de vastes prairies d'algues. De surcroît, il est le lieu de migration de plusieurs espèces de poisson (thon, anguille...) et de trois espèces de tortue marines (tortue verte, tortue luth et tortue caouane). D'ailleurs, il est un des 4 domaines dans le monde où il est possible d'observer plusieurs espèces de cétacés dont des espèces migratrices (Rorqual commun), autochtones (Dauphin commun, dauphin tronqué, Tursiops, baleine) et semi autochtones (cachalot, orque).

Par ailleurs, il est un des plus importants couloirs de migration des oiseaux, il est le lieu de passage et d'escale des oiseaux migrateurs qui se déplacent entre l'Europe et l'Afrique et des oiseaux marins et côtiers qui se déplacent entre l'Ouest et l'Est. Les rives Sud et Nord du détroit constituent des lieux d'escales indispensables pour la reproduction, le repos l'approvisionnement et la nourriture de beaucoup d'oiseaux migrateurs. Et de ce fait, elles constituent un lieu privilégié pour les ornithologues qui peuvent y observer les oiseaux migrateurs et étudier l'évolution de leur biodiversité, ainsi que les phénomènes migratoires.

En outre, le détroit est considéré comme un Site d'intérêt communautaire, il a été déclaré « Zone spéciale de Conservation » en 2012⁴⁸ et sa rive marocaine comporte deux sites qui sont classés SIBE : Jbel Moussa et Perdicularis (forêt de Rmilat). Enfin, il est un lieu privilégié pour la compréhension des phénomènes globaux (tectonique des plaques, changements climatiques et circulation océaniques) et pour la compréhension du mode de genèse et d'évolution des coraux d'eau froide.

La marge Sud de ce domaine stratégique qui fait partie du territoire maritime marocain, joue un rôle important dans le rayonnement et le développement socio-économique du Maroc. Cependant, en plus des impacts de la navigation maritime et de la pollution continentale en provenance de la rive marocaine, elle est également soumise à la pollution induite par les activités industrielles des pays des rives Nord du Détroit et de la mer Méditerranée, du fait de la courte distance entre les rives Sud et Nord (14, 4km à 28km). Elle est également soumise à des risques naturels et anthropique importants (séismes, tsunamis, volcans de boue, réchauffement climatique, marées noires).

Pour toutes ces raisons et face aux défis et enjeux qui se posent au Maroc, il était donc nécessaire de saisir l'opportunité de la rencontre internationale organisée par l'IRES sur le détroit de Gibraltar afin de proposer une stratégie pour une gestion durable de cette marge. Pour ce faire, ce travail fait le point dans un premier temps sur :

- l'état des connaissances de la marge marocaine du détroit et de son arrière-pays,
- les facteurs anthropiques et les risques qui les menacent,
- les enjeux et défis qui se posent. Ensuite, à la lumière de ce bilan, il présente une stratégie pour la protection et la valorisation de ces écosystèmes dans le cadre de la politique de développement durable entamée par le Maroc.

1. Etat des connaissances de la marge marocaine du détroit de Gibraltar et de son arrière-pays

1.1 La plateforme de la marge marocaine du détroit de Gibraltar et son arrière-pays

Ces deux domaines ont fait l'objet d'un programme d'investigations multidisciplinaire important dans le cadre du Projet liaison Fixe entre l'Afrique et l'Europe à travers le détroit de Gibraltar. Ce projet qui est né de la volonté de Sa Majesté Le Roi Feu Hassan II et de Sa Majesté Le Roi d'Espagne et s'est poursuivi sous le règne de Sa Majesté Le Roi Mohammed VI, avait pour objectifs le développement économique et social du Maroc et de l'Espagne et le rapprochement des continents Afrique/ Europe. Les deux souverains avaient convenu alors, de le réaliser dans le cadre de la coopération scientifique et technique entre leurs deux pays et les travaux ont démarré dès 1980, à la fois dans le détroit de Gibraltar et ses rives marocaines et espagnoles.

Au Maroc, les travaux ont comporté une étude météorologique et des études géologiques et géophysiques à terre et en mer. Le réseau de stations météorologiques installées sur les deux rives du détroit et sur un ferry de traversée du détroit, a permis de réaliser un suivi des paramètres : vent, pression, température, précipitation, humidité et visibilité (Bensari et Belhouji, 1990).

Les études à terre se sont intéressées aux formations géologiques du Rif Nord occidental en affleurement et en subsurface (forages, puits et galerie Malabata). Elles ont porté sur : un suivi géodésique, la sismique réflexion, les études géotechniques, la géologie structurale, la cartographie (topographique et géologique), la sédimentologie de terrain et de laboratoire, la géochimie sédimentaire et la paléontologie. Elles ont permis de comprendre le mode de mise en place de ces formations géologiques, leur structuration, leur âge, ainsi que leurs caractéristiques géotechniques et de réinterpréter certains contacts tectoniques (SNED, 1982, 1985, SNED-SECEG, 1990a et b ; SNED, 1992 a et b ; SNED 1994 a, b et c ; Feinberg, 1992, 1994 ; Chraïbi & al., 1994 ; Hamoumi, 1994 a et b ; Salhi, 1994 ; Hamoumi 1995a et b ; Hamoumi, & al., 1995 ; Ould Chalha, 1995 ; Ould Chalha & al., 1995 ; Salhi & al., 1995 ; SNED - SECEG 1995a). Elles ont également permis de réaliser une carte géologique au 1/100 000 (Didon et al., 1982) et une carte géologique au 1/5.000 (SNED, 1992 b) de la rive Sud du détroit de Gibraltar.

Les études en mer ont été réalisées à l'aide de 43 campagnes océanographiques dont une campagne océanographique nationale (El Lahiq 88). Elles ont porté sur plusieurs volets: l'océanographie physique, la bathymétrie, la gravimétrie, le géomagnétisme, la sismique réflexion (10000 km de profils), la sismique réfraction, l'imagerie acoustique (500km de profils sonar latéral), les prélèvements des sédiments superficiels (2000 échantillons), 50 Forages courts (-5m) , des forages profonds dont la longueur varie de 15 à 325 m et 40 h d'observation par Vidéo sous-marine depuis un sous-marin autonome.

La campagne hydrographique « Gibraltar Experiment qui s'est déroulée pendant une année (oct. 1985-oct. 1986) a permis (Kinder & Bryden, 1990), de distinguer 4 types d'eau dans le détroit et de préciser leurs caractéristiques physicochimiques, les vitesses des courants, les modèles des écoulements et leur évolution, ainsi que l'influence des courants de marées.

Les résultats des études géologiques et géophysiques (Didon, 1981 ; Hamoumi, 1990 ; Hamoumi et al., 1990 ; SNED –SECEG, 1990 b ; Durand Delga, 1995 ; Hamoumi, 1995 a ; Hamoumi & Jbilou, 1995 ; Hamoumi, 1997 ; Jbilou, 1995 ; Jbilou & Hamoumi, 1995 ; Shimkus et al., 1995 ; SNED – SECEG, 1995a, b), ont permis de :

- préciser la géomorphologie du fond du Déroit et de réaliser un bloc diagramme de la zone du projet,
- connaître la nature et la structuration des formations géologiques du substratum du fond du Déroit et de confirmer la continuité entre les chaînes bétique et rifaine,
- déterminer la nature des sédiments de la couverture meuble plio-quadernaires,
- réaliser une carte géologique du déroit de Gibraltar au 1/200000 au niveau de la zone du projet,
- mettre en évidence et observer une « Province de coraux d'eau froide », dont les espèces ont été déterminés (Shimkus et al., 1995) et le mode de mise en place et d'évolution reconstitués (Hamoumi,1997).

1.2 Le littoral du détroit de Gibraltar

Le littoral du détroit s'étend sur 82 Km de longueur, il est de type « steep coast » constitué par une succession de caps et de baies plus ou moins grandes où se nichent des plages et des vallées alluviales. Il est alimenté par un réseau hydrographique dense à régime variable (torrentiel /faible) dont les oueds: Lihoud, Chatt, Mlaleh, Mghogha, Souani, Sidi Qanqouch, Allyene, Ksar Esghir, Ghlala, Rmel et Lmarsa.

Il a fait l'objet de travaux dans le cadre de la recherche universitaire, des projets d'aménagements et des missions de contrôle environnemental. Au niveau de la zone subtidale, les études ont porté sur :

- la répartition des faciès sédimentaires dans la baie de Tanger, (El Arrim, 2001 ; Achab et al., 2005),
- la bathymétrie (entre le rivage et -30m), la sismique réfraction, la sismique réflexion et l'étude granulométrique des sédiments meubles dans la zone du port Tanger Med et ses abords (CREOCEAN, 2010),
- les levés bathymétriques à l'aide d'une sonde entre 0 et 40 m de profondeur, le répertoriage des fonds marins rocheux et meubles et la cartographie de la faune et de la flore dans le littoral de Jbel Moussa (Bazairi et al., 2016).

Les études hydrodynamiques (houle, marées) ont été réalisées dans le cadre des aménagements de la baie de Tanger (port de Tanger et ses extensions, épi, brise-lame) et du projet de rechargement de la plage en érosion (LCHF, 1972, 1974 a, b, CBC, 1984 ; Long, 1998 a et b ; Long, 1999 ; Long, et al., 1999). Un suivi de la houle et des marées a été également réalisé dans le cadre du Projet Liaison Fixe à travers le détroit de Gibraltar (Diouri, 1990 ; Fakhreeddine, 1990 ; SNED-SECEG, 1995a) et du projet Tanger Med (CREOCEAN, 2010).

Concernant les plages, dans la baie de Tanger, les travaux ont porté sur les faciès granulométriques des sédiments meubles et la dynamique sédimentaire (El Arrim, 2001) et l'évolution spatiotemporelle des transits sédimentaires induits par la dérive littorale (El Bouzidi et al., 2004). Dans le littoral de la région de Ksar Esghir, ils ont été axés sur la dynamique sédimentaire des plages (Benali & El Moutchou, 2016 a).

2. Les facteurs naturels et anthropiques

2.1 Les déséquilibres sédimentaires

L'étude de la dynamique sédimentaire et de l'évolution de la morphologie côtière au niveau de la baie de Tanger et des falaises adjacentes entre 1958 et 1997 (Sedrati et Raissouni, 2000 ; El Arrim, 2001 ; El Moumni et al., 2002 ; EL Abdellaoui et Ozer, 2007), a montré un recul des plages du secteur Est selon un taux moyen de 2 à 3 m/an avec la disparition quasi-totale de la plage Mghogha Mlaleh et un engraissement dans le secteur Ouest de 3,2 à 6,6 m/an. Les processus d'érosion se sont effectués à des vitesses variables entre 1972 et 1997 (Sedrati & Anthony, 2007).

Par ailleurs, il y a eu des inversions des lieux d'érosion et d'accrétion ainsi selon Salim et al. (2018) de 1981 à 1996, les plages Ghandouri et Malabata ont subi une érosion avec un taux de 0,78m/an et 3,08 m/an respectivement, tandis que la plage municipale a enregistré une accrétion de 1,65 m/an. Mais pour la période 1996 à 2017, ce sont les plages : municipale et Malabata qui ont subi une érosion avec un taux de 0,063m/an et 1,55 m/an respectivement et la plage Ghandouri a connu une accrétion avec un taux de 0,43m/an. De plus, il y a une érosion et un recul de la zone à falaise de Borj. Enfin, la grande dune de Tanger a entièrement disparu sous le béton, elle n'apparaît que dans les vieilles cartes postale ou tableaux et certaines publications anciennes (Oueslati, 2014).

Ces déséquilibres sédimentaires ont été générés par les nombreux aménagements réalisés dans la baie de Tanger: le port de Tanger et ses extensions, les ouvrages de défense (épi, brise lame), la corniche et la grande avenue qui empiètent sur une grande partie de la plage et du cordon dunaire, ainsi que l'extension des constructions et infrastructures touristiques. Ce déséquilibre sédimentaire est irréversible car l'impact des aménagements réalisés est aggravé par la réduction des apports sédimentaires dans la baie.

Dans le cas du littoral de Ksar Essghir, l'étude multi dates de l'évolution du rivage et de l'occupation des sols entre 1966 et 2005 (El Moutchou et al. 2014 ; Benali, & El Moutchou, 2016 b) a montré que seule la zone du port Tanger Med se caractérise par une stabilité, dans le reste de ce littoral, 63% des espaces sont en érosion et 37% en accrétion. Cet état de fait est interprété par les auteur-e-s comme le résultat des effets directs et indirects de l'anthropisation importante de la région depuis 1990 avec une augmentation des zones aménagées de plus de 0,28 Km² /an.

2.2 La qualité des eaux et des sédiments

A part l'étude de Rodríguez-Barroso, et al (2010) qui considère que la baie de Tanger ne peut pas être classée comme zone polluée par les métaux lourds, toutes les autres études ayant porté sur l'évaluation de la qualité des eaux et des sédiments du littoral de la baie de Tanger et des oueds: Mghogha, Souani, Mlaleh et des canalisations des eaux usées de o. Lihoud et Rejet Port (El Arrime, 2001 ; El Hatimi et al., 2002 ; Achab et al, 2007 ; El Arrime et al., 2010 ; Blinda et al., 2013) ont révélé une contamination par les métaux lourds toxiques. Les plus fortes teneurs se rencontrent dans trois zones :

- à proximité immédiate de l'oued Souani et du canal Mghogha (principaux oueds débouchant dans la baie de Tanger),
- une zone étroite en face des deux jetées du port,
- une zone située plus au large à 15 m de profondeur.

Par ailleurs, l'eau des plages de Ksar Esghir et Jbila 3 est classée non conforme à la baignade et celles du reste des plages du littoral du détroit sont classées de moyenne qualité⁴⁹ Dans la zone du projet Tanger Med, les analyse de la matière organique et des métaux lourds n'ont révélé aucune forme de contamination dans les sédiments (CREOCEAN, 2010).

La rareté et la localisation des études dans l'espace et dans le temps, ne permettent pas d'évaluer l'ampleur et l'impact de la pollution actuelle. Mais ce littoral est situé dans la « Zone classée très vulnérable »⁵⁰ et ses écoulements superficiels sont parmi les plus affectés avec des eaux de très mauvaise qualité⁵¹. Les principales sources de contamination sont :

- les effluents domestiques et industriels véhiculés par les oueds Mghogha et Lihoud qui reçoivent près de 80% des rejets urbains de la ville de Tanger et des rejets industriels des zones industrielles de Mghogha (108 unités), d'El Majd, et des unités situées à 5 km en amont de Tanger, ainsi que le lixiviat émanant de la décharge du tronçon terminal,
- les rejets des eaux usées qui se font à 500 m au Nord-Ouest de la jetée principale du port,
- l'activité portuaire (rejets d'hydrocarbures, produits chimiques,.....).

3. Les risques naturels et anthropiques

3.1 Le réchauffement climatique

Le réchauffement climatique qui a été enclenché ces dernières décennies se poursuit de manière accélérée. Le Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat (GIEC) prévoit une augmentation de la température de 1,8° C à 4°C en 2100 et une élévation du niveau de la mer de 28 à 43 cm, mais certains scientifiques considèrent que la hausse des niveaux de la mer serait plus importante, de l'ordre de 29 à 82 cm. Au Maroc, les projections de la Direction de la Météorologie nationale indiquent une augmentation des températures de 2°C à 6°C et une diminution des précipitations de 5 à 50% de la pluviométrie d'ici la fin du siècle.

Le réchauffement climatique constitue un défi majeur, en particulier pour les zones littorales et ses conséquences sont nombreuses : aggravation de la sécheresse, intensification des cyclones, modification des circulations océaniques, inondation et érosion côtière et disparition du littoral et d'une partie du continent, dégradation de la biodiversité et la santé humaine,...

3.2 Les risques sismiques et les tsunamis

Le Détroit de Gibraltar s'est ouvert au début du Pliocène il y a à peu près 6 Ma, suite à un effondrement par le jeu de failles distensives et son évolution polyphasée a été contrôlée par l'alternance d'événements tectoniques distensifs et compressifs. Il est le siège d'une tectonique complexe (Gutscher, 2004) liée à l'existence de la faille transformante « Açores-Gibraltar » qui s'étend jusqu'à la dorsale médio-atlantique et d'une Tectonique compressive en relation avec la convergence NW des plaques Afrique et Eurasie.

Ce contexte géodynamique est à l'origine de la forte sismicité qui se manifeste dans la région du détroit. Les séismes qui se produisent en mer, peuvent générer des tsunamis, capables d'inonder le continent sur de grandes distances. Le séisme de Lisbonne de 1755 de magnitude 8,5 à 9 a été à l'origine d'un tsunami qui a touché le littoral atlantique marocain et la ville de Tanger.

3.3 Les volcans de boue

Des champs de volcans de boue liés à l'expulsion d'hydrates de gaz ont été mis en évidence dans la marge atlantique nord marocaine ou Golf de Cadiz (Pinheiro & al., 2003 ; Henriot et al 2006), dans la marge marocaine méditerranéenne (Comas et al. 2003) et dans la rive sud du détroit de Gibraltar (Hamoumi, 2005, 2006).

En cas de réchauffement climatique, l'augmentation de la température des masses océaniques pourrait entraîner la dissolution et la libération dans l'atmosphère des hydrates de méthane associés aux volcans de boue qui sont dans les fonds marins. Un tel état de fait, en plus d'accentuer le réchauffement climatique, produirait des projections de blocs de taille variable, des éruptions de grandes quantités de boue et des glissements de terrains qui affecteraient la biodiversité.

3.4 Les risques d'inondation

Les risques d'inondation sont très fréquents, d'ailleurs, la région est située dans la zone à risques moyens à élevés⁵². Ils sont favorisés par le régime pluvial, la densité du réseau hydrographique, le régime d'écoulement torrentiel, le relief très pentu et l'imperméabilité des terrains.

3.5 Les glissements de terrain

La rive Sud du détroit est une zone à fort risque de glissements de terrain. Ces glissements sont favorisés par : l'existence de dépôts chaotiques à matrice dominante, la nature lithologique des terrains où prédominent des marnes et des argiles, la fréquence des failles, diaclases et dykes sédimentaires, ainsi que le régime pluvial, la densité du réseau hydrographique, le régime d'écoulement torrentiel, le relief très pentu et l'imperméabilité des terrains, mais aussi l'impact des aménagements et des constructions anarchiques.

3.6 La pollution marine (rejets opérationnels et marées noires)

Le détroit de Gibraltar est une zone à haut risque de pollution par les rejets opérationnels et les pollutions accidentelles. En effet, d'une part, il est très proche des ports pétroliers des pays de la rive Nord de la Méditerranée. D'autre part, il est le siège d'un trafic très dense de pétroliers, gaziers et de chimiquiers en provenance de : l'Afrique, l'Europe, l'Amérique et le Moyen Orient. Il y transite à peu près 350 millions de tonnes de pétrole, de gaz et de produits chimiques à bord de 600 navires par jour.

Ainsi, malgré l'existence d'un « Plan d'urgence national » pour la lutte contre les pollutions marines accidentelles par les hydrocarbures (Décret N° 95 717 du 22 novembre 1996), il sera difficile d'avoir une stratégie efficace de lutte et de protection en cas de marée noire, du fait de la méconnaissance des :

- facteurs et des paramètres qui interagissent pour l'étalement de la pollution,
- des trajectoires et secteurs de concentration de ces pollutions,
- ressources qui peuvent être affectées par la pollution ainsi que leur fragilité et leur rémanence.

4. Stratégie pour une gestion optimale du présent et du futur

A l'issue de ce bilan, il s'avère qu'il y a une bonne connaissance de la plateforme marocaine du détroit au niveau de la zone du Projet Liaison Fixe et de son arrière-pays et que le Maroc dispose d'une importante base de données nationale pour ces domaines.

D'ailleurs cette plateforme est le domaine marin le plus étudié au Maroc. Et pour cause la Stratégie qui a été adoptée dans le cadre de ce projet était pertinente et efficace. Elle a ciblé la multidisciplinarité des études, l'utilisation de techniques de pointe, l'implication des chercheurs universitaires, ainsi que la coopération nationale et internationale. Cependant, il y a une méconnaissance de la plateforme du détroit de part et d'autre de la zone du Projet liaison Fixe.

Au niveau du littoral, il y a eu des études pertinentes qui ont été axées sur la dynamique sédimentaire, l'évolution morphodynamique et la qualité de l'environnement, mais elles restent localisées dans le temps et dans l'espace. En effet, en dehors de la baie de Tanger, de la zone portuaire Tanger Med et de Jbel Moussa, il manque des informations sur la bathymétrie, la géomorphologie, la dynamique sédimentaire et la circulation hydrodynamique dans la zone subtidale.

De plus, les études au niveau des plages sont également anciennes pour la plupart et souvent localisées dans l'espace et dans le temps, en particulier, il n'existe pas de monitorings récents de la dynamique sédimentaire et de la circulation hydrodynamique sur de longues périodes (3 à 5 ans) et les trajectoires des transits sédimentaires restent peu connus.

De surcroît, les études de la biodiversité n'ont pas été très développées, l'étude nationale sur la biodiversité (1997) commence à dater et seuls quelques inventaires ou études ont été réalisées : l'inventaire du peuplement benthique de la zone du projet Tanger Med et de la faune et la flore du littoral de Jbel Moussa, ainsi que l'étude des algues entre Cap Spartel et Pointe des Juifs, Ksar Seghir et Bel Younech.

Enfin, ce littoral est parmi les régions les plus vulnérables du Maroc, il a connu un essor démographique et une croissance économique importants qui se traduisent par une urbanisation galopante et anarchique, ainsi qu'une augmentation des activités (agricoles, industrielles, touristiques, portuaires, de construction et de pêche). Cette situation se conjugue avec une insuffisance des infrastructures sanitaires et la quasi inexistence de réseaux d'évacuation dans le milieu rural.

De plus, des aménagements ont été réalisés sans tenir compte des paramètres du fonctionnement des écosystèmes littoraux. Ainsi, ce littoral qui souffre déjà de déséquilibres sédimentaires graves (disparition de plages, recul régulier du trait de côte) et d'une pollution organique et minérale d'origines multiples, dont le degré et l'étendue ne sont pas connus avec précision, se trouve menacé en plus par des risques naturels et anthropiques majeurs (séismes, tsunamis, volcans de boue, réchauffement climatique, glissements de terrain, inondations et marées noires).

Les coraux d'eau froide du détroit qui sont parmi les espèces les plus vulnérables, sont également menacés par les activités anthropiques (pêche par chalut et exploration pétrolière) et le réchauffement climatique. L'enjeu est donc de taille car sont menacés : des vies humaines, des ressources vivantes, des sites d'intérêt biologique et écologique, des plages des activités agricoles, des bâtis, des infrastructures portuaires, industrielles et touristiques et des réseaux de communication.

Par ailleurs, les environnements maritimes, en particulier, les milieux littoraux sont par définition très fragiles, leur évolution peut se faire sentir non seulement à l'échelle humaine mais en quelques secondes. En effet, d'une part, ils sont contrôlés par plusieurs facteurs naturels qui sont interdépendants, le changement de l'un peut modifier les autres. D'autre part, il existe une relation très étroite entre les différents écosystèmes qui les constituent, de ce fait l'évolution de l'un peut affecter les autres. Et les activités anthropiques constituent autant de paramètres qui peuvent accélérer la dégradation de ces milieux.

La confrontation d'enjeux socioéconomiques et environnementaux importants appelle donc à une gestion raisonnée des écosystèmes de la marge marocaine du détroit de Gibraltar et de son arrière-pays dans le cadre d'un réel processus de développement durable. Une telle gestion, ne peut se faire que par l'adoption d'une stratégie qui doit intégrer en plus de l'instauration d'une culture environnementale et de mesures de contrôle et de réglementation, la mise en œuvre d'un programme de recherche scientifique multidisciplinaire.

Le volet culture et réglementation environnementales doit cibler :

- la régulation des activités socioéconomiques en fonction des conflits d'intérêt,
- le renforcement de la stratégie nationale de la gestion intégrée des zones côtières et des mesures de contrôle et de réglementation, en particulier pour les études de faisabilité et les études d'impact,
- la révision du plan d'utilisation du littoral et des schémas d'aménagement et d'urbanisme en tenant compte des risques pour la construction et les aménagements,
- le développement des études socio-économiques,
- la sensibilisation au changement climatique et l'éducation environnementale.

Le programme de recherche scientifique multidisciplinaire devrait être mené dans le cadre d'une concertation et d'une collaboration entre tous les acteurs concernés. En plus, de cibler la connaissance et la compréhension du mode de genèse, du fonctionnement et de l'évolution des écosystèmes de la marge du détroit, ainsi que les facteurs qui les contrôlent, il devrait permettre:

- d'actualiser les connaissances, car les écosystèmes littoraux et marins sont en perpétuelle évolution et les conditions climatiques ont connus de grands changements ces dernières années,
- d'élaborer les modèles prévisionnels et les cartes des zones à risques en tenant compte de tous les paramètres géologiques et environnementaux,
- de réaliser des bases de données et un système d'information pertinents qui serviront d'outils d'aide pour une gestion optimale du présent et du futur,

- de guider les décideur-e-s dans: la définition et le choix des unités spatiales de gestion, l'élaboration des règles de leur gestion et les actions à entreprendre pour le suivi et l'évaluation des réalisations et de leur impacts.

Ce programme devrait cibler d'une part, tous les écosystèmes du littoral et du plateau continental de la marge marocaine du détroit et d'autre part, toutes les composantes : substratum et couverture sédimentaire, masses d'eau et ressources vivantes. Les axes et les études prioritaires qui doivent être mis en œuvres sont :

- le monitoring des paramètres météorologiques,
- le monitoring des de la circulation hydrodynamique littorale,
- le suivi saisonnier et sur trois années de toutes les plages (hydrodynamique, sédimentologie, géochimie, dynamique sédimentaire, ressources vivantes, qualité du milieu),
- l'étude des zones subtidales de la marge (bathymétrie et géomorphologie, dynamique sédimentaire, sédimentologie, géochimie, hydrodynamique, ressources vivantes, qualité du milieu),
- l'étude des fonds marins, des masses d'eau et des ressources vivantes dans l'offshore du détroit de part et d'autre de la zone du projet,
- l'étude de la couverture sédimentaire meuble, des masses d'eau et des ressources vivantes de la zone du projet,
- l'étude de biodiversité dans la plateforme continentale et le littoral,
- l'étude des coraux d'eau froide afin de mieux connaître leur extension réelle, leur biodiversité et celle des espèces qui vivent en symbioses avec eux, ainsi que les facteurs qui contrôlent leur mode de genèse et de développement.

La mise en œuvre d'un tel programme peut paraître à première vue lourde et coûteuse, mais le manque à gagner est considérable. Il permettra de préserver des ressources dont la dégradation est souvent irréversible et d'éviter les opérations coûteuses qui sont mises en œuvre pour pallier au grave déséquilibre généré dans le système côtier par les ouvrages d'ingénierie.

Enfin il sera l'occasion pour le développement des capacités scientifiques du Royaume, afin de créer une économie du savoir qui constituera un levier pour l'essor socio-économique à travers : une recherche opérationnelle, la création de nouveaux métiers de la mer, la constitution d'un vivier de compétences capables de faire face à la mondialisation et d'en saisir les opportunités, d'exporter un savoir-faire vers d'autres pays et enfin, de participer à l'exploitation des ressources de l'océan mondial⁵³.

Conclusions et recommandations

La marge marocaine du détroit de Gibraltar et son arrière-pays constituent une zone stratégique qui contribue largement au rayonnement et à l'économie du pays et qui est appelée à jouer un rôle plus important à l'avenir, comme cela est attesté par les nombreux chantiers en cours. Pour toutes ces raisons et pour face aux enjeux et défis d'ordre scientifique, socioéconomique et environnemental qui se posent dans le cadre: du choix stratégique national pour un développement économique et humain, des fondements de la nouvelle constitution, de la régionalisation avancée, du réchauffement climatique et des autres risques, de la mondialisation, des objectifs du millénaire et de tous les engagements internationaux. Il est donc vivement recommandé :

- d'adopter et de mettre en œuvre la stratégie proposée dans ce travail,
- de développer la recherche et la formation à la recherche en sciences et ingénierie de la mer en climatologie,
- de mettre en place un observatoire pour le suivi du climat et un système d'alerte afin d'éviter les pertes humaines et d'atténuer les dégâts,
- de renforcer la coopération nationale, régionale et internationale,
- d'adopter une réglementation pour la protection des coraux comme cela a été fait par de nombreux pays. Les coraux d'eau froide sont classés parmi les habitats sensibles par la convention OSPAR et quelques récifs ont le statut de « zone spéciale de conservation », enfin, le PNUE a lancé un appel pour leur protection.

L'action de la Marine Royale Marocaine dans le détroit de Gibraltar, Colonel Major Mohammed TAUDI, Etat-major des Forces Armées Royales

Summary

This essay explores the role and missions of Moroccan Royal Navy in the strait of Gibraltar. The navy is responsible for conducting various missions in the strait, ranging from security enforcement to rescue operations and environment protection and migration prevention. The author also highlights cooperation between the Royal navy and its Spanish counterparts.

Monsieur le Directeur Général,

Mesdames et Messieurs,

Comme vous le savez, le détroit de Gibraltar a conservé à travers les siècles un statut de point nodal dans la géostratégie et la géopolitique mondiale, C'est le seul passage maritime entre l'Atlantique et la Méditerranée et l'une des voies maritimes les plus fréquentées au monde, il occupe également une place stratégique vis-à-vis des flux humains et des marchandises entre l'Europe et l'Afrique.

Carrefour civilisationnel, culturel, économique et commercial, le détroit de Gibraltar est considéré comme l'un des plus importants détroits servant à la navigation maritime et une plaque tournante pour la mondialisation des échanges.

La zone du détroit de Gibraltar demeure incontournable en termes de commerce et d'échanges internationaux, dans une région au paysage maritime profondément transformé en plateformes technologiques.

En effet, les plateformes Tanger-Med I et II et Algésiras (importante raffinerie espagnole de produits pétroliers), sont des hubs portuaires, logistiques et industriels impressionnants. Ces hubs au service des compagnies maritimes leader dans le trafic conteneurisé, le vrac liquide, trafic de passagers et roulier, partagent des positions privilégiées de part et d'autre du détroit de Gibraltar par où passent 50% du pétrole et 40% du gaz consommés en Europe, plus de 75% des importations européennes.

Ces terminaux portuaires se sont développés de manière spectaculaire et accueillent aujourd'hui les principaux transporteurs mondiaux et en particulier lorsqu'il s'agit de développer des infrastructures logistiques, industrielles et commerciales lourdes, dévoreuses de littoral. Néanmoins avec l'existence de rejets incontrôlés depuis la côte, d'origine industrielle ou urbaine, non épurés, ces faveurs au profit du développement économique ont de nombreux effets pervers et un impact considérable sur l'environnement, sur les richesses naturelles, la biodiversité et l'écosystème marin, sans oublier les accidents maritimes qui ne sont pas rares dans cette zone et leurs effets qui sont souvent exacerbés par le mauvais temps et la lenteur des interventions.

Monsieur le Directeur Général,

Mesdames et Messieurs,

Aux croisées des routes maritimes internationales, le détroit de Gibraltar est devenu la première zone méditerranéenne pour l'approvisionnement des navires en fuel, gas-oil et huile marine, il constitue la deuxième voie maritime la plus parcourue de la planète après la Manche. Entre 300 et 320 navires franchissent chaque jour le détroit ($\approx 115\ 000$ navires par an), le trafic maritime y est permanent et de plus en plus dense et donc les risques de collision sont relativement élevés, d'où l'instauration, pour des raisons de sécurité, d'un dispositif de séparation du trafic (DST) où l'OMI a attribué au Maroc et à l'Espagne la gestion du trafic de part et d'autre de ce dispositif.

Dans cet espace, à la géographie et à la géopolitique complexe, où trois nations se positionnent : le Maroc, l'Espagne, le Royaume-Uni, imbriqués les uns aux autres par un jeu d'enclaves maritimes contestées, et revendiquées, la gestion de la sécurité est particulièrement complexe et difficile et requiert un haut niveau de coopération entre ces États côtiers pour assurer la sécurité, l'exploitation durable des ressources halieutiques et la conservation de la biodiversité marine.

Vous conviendrez sans aucun doute que le détroit de Gibraltar est une zone névralgique de la Méditerranée et par conséquent il ne peut pas être isolé de celle-ci, où le littoral subit un surinvestissement économique (industrie portuaire, tourisme, villes surpeuplées, ...).

Monsieur le Directeur Général,

Mesdames et Messieurs,

La Méditerranée qui constitue un pôle d'attraction mondial qui concentre un patrimoine historique et culturel probablement sans équivalent par sa richesse et sa diversité, bénéficie d'un climat particulièrement clément, atouts propices au développement d'une économie puissante de la culture et du tourisme qui a franchi la barre de 314 millions de touristes en 2014 ce qui représentait alors près de 30% du tourisme mondial. Malheureusement, les activités liées au tourisme exercent des pressions importantes sur l'environnement et des retombées négatives sur les ressources naturelles et sur la beauté des paysages.

La méditerranée c'est :

- 1% de l'espace maritime global,
- 30% du trafic maritime mondial,
- 65 % du pétrole et du gaz naturel consommés en Europe occidentale ;
- une superficie d'environ 2,5 million de km²,
- deuxième bassin mondial pour la croisière,
- 2 % de la pêche mondiale,
- une des 25 zones mondiales les plus rares pour sa biodiversité,
- 46 000 km du littoral.

En outre, cette région est devenue une priorité stratégique, du fait de l'insécurité croissante et la montée de diverses formes de menaces et de risques potentiels : échange transcontinentaux, trafic de migrants et de stupéfiants, sécurité des vies humaines et des biens en mer, pollution marine, terrorisme, exploitation illicite des ressources halieutiques, l'atteinte à l'environnement marin...

Mais faut-il ainsi penser que nous sommes condamnés à subir ces difficultés sans qu'il soit possible d'y échapper ? Je ne le crois pas.

Cette assertion est fondée sur le constat que depuis 2004 des pays européens et des riverains sud Méditerranéens se sont retrouvés autour d'une table pour affirmer leur solidarité et annoncer leur volonté de rechercher ensemble des solutions, notamment pour garantir la stabilité et la sécurité dans la zone Méditerranée et ceci s'est concrétisé par l'institution de l'Initiative « 5+5 Défense » qui concerne entre autres, la sécurité maritime, la recherche scientifique et la réflexion stratégique.

La convention de Montego Bay de 1982 a consacré un certain découpage de l'espace maritime, que vous connaissez, et a donné aux Etat côtiers des prérogatives sur certaines zones. A charge pour ces Etats de les faire respecter.

Le constat de la nécessité d'une approche régionale et coordonnée de la sécurité en méditerranée doit conduire logiquement à inclure parmi les objectifs retenus, des actions de coopération concrètes ayant pour but de promouvoir :

- l'amélioration de la sécurité maritime,
- l'harmonisation des règles environnementales à un niveau élevé, y compris un contrôle plus efficace des transports maritimes,
- la mise en place des systèmes harmonisés de gestion du trafic,
- la gestion des catastrophes naturelles et technologiques,
- la lutte contre la migration illégale,
- la lutte contre les menaces globales (Terrorisme et prolifération des armes de destruction massive), ...

La Maîtrise des approches de l'espace maritime méditerranéen, a été toujours au cœur des préoccupations du Royaume du Maroc qui vit une véritable dynamique, au niveau de la planification stratégique, se rapportant aux domaines maritimes.

En effet, et en soutien aux efforts de la communauté internationale, à travers l'Organisation Maritime Internationale, le Maroc a ratifié quasiment toutes les conventions maritimes pertinentes dans ce domaine, notamment (SOLAS 78) sur l'assistance des personnes et des biens en mer et (POLMAR 78) sur la lutte contre la pollution en mer,...

Ces actions de niveau international sont accompagnées d'un engagement au niveau régional, visant à renforcer les capacités techniques, logistiques et opérationnelles, notamment :

- L'initiative (5+5) défense qui concerne en particulier la sécurité en Méditerranée occidentale ;
- L'accord tripartite (Algérie, Maroc et Tunisie) de lutte contre la pollution marine au plan régional ;
- L'accord de Lisbonne entre le Maroc, le Portugal, l'Espagne et la France, concernant la pollution marine, sur la façade Atlantique.

Ainsi et dans le cadre du renforcement de la Protection de l'Environnement Marin et de la biodiversité contre la pollution marine opérationnelle et accidentelle, le Maroc a pris une série de mesures, qui concernent essentiellement :

- l'adoption en 1996, du Plan d'Urgence National (PUN) de lutte contre les pollutions marines accidentelles,
- l'adhésion au projet SAFEMED III, qui a donné lieu à l'exploitation du système CleanSeaNet permettant la détection de rejets illicites en mer et l'identification des navires pollueurs,
- l'adhésion à l'initiative « 5+5 Défense » initiée par les Ministres de la défense de France, Espagne, Portugal, Italie, Malte, Mauritanie, Maroc, Algérie, Tunisie et Libye et dont le volet antipollution marine occupe une place prépondérante,
- l'adhésion au Forum Méditerranéen des garde-côtes, ce Forum qui rassemble l'ensemble des autorités maritimes des pays riverains de la Méditerranée ainsi que des agences internationales et européennes en lien avec le maritime, cette initiative vise à renforcer les capacités de ces pays à aborder ensemble les enjeux maritimes en termes de sécurité et de sûreté maritime. Pour votre information, le Maroc abritera en juin 2019 la conférence régionale de ce Forum.

Monsieur le Directeur Général,

Mesdames et Messieurs,

Le Grand challenge qui se hisse encore devant nous avec toute son ampleur, son poids, est le trafic illicite des migrants qui est d'une actualité préoccupante de la communauté internationale. Dans ce cadre le Maroc a adopté une approche qui concilie à la fois les aspects institutionnels, juridiques, sécuritaires, socio-économiques et de communication.

Parmi les mesures prises pour lutter contre le phénomène :

- Au niveau national: Consacrant l'irréversibilité de la politique du Maroc à cet égard, Sa Majesté Le Roi Mohammed VI, que Dieu l'assiste a donné, ses hautes instructions pour que la lutte contre les réseaux de trafic des êtres humains soit appréhendée comme priorité dans l'action gouvernementale. A cet effet, il a donné ses directives pour la création de deux institutions de haut niveau en charge de la migration. Il s'agit de :
 - ✓ la Direction de la migration et de la surveillance des frontières dont la mission principale est la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie nationale en matière de lutte contre les réseaux de trafic des êtres humains et la surveillance des frontières ;
 - ✓ un observatoire de la migration chargé de centraliser toutes les informations liées à la migration et la mise à jour d'une base de données des statistiques au niveau national.
- Au niveau législatif : adoption de la loi 02-03, entrée en vigueur en novembre 2003 et dont l'objectif consiste à harmoniser les nouvelles dispositions avec le code pénal et surtout à codifier les infractions liées à la migration clandestine, suite à quoi, le trafic des migrants a été criminalisé et ses commanditaires sont désormais passibles de peines de prison allant de 10 ans à la perpétuité
- Au niveau opérationnel : les efforts entrepris par la Marine Royale concernent essentiellement :
 - ✓ l'acquisition de nouveaux vecteurs aériens et de surface pour la maîtrise des espaces maritimes,

- ✓ la mise en place d'une chaîne radar couvrant l'entièreté du Littoral Marocain, installée pour impératifs de défense et de surveillance des approches maritimes,
- ✓ le renforcement de patrouilles au niveau de la méditerranée,
 - Intégration au réseau du Centre Virtuel Régional de Control du Trafic Maritime V-RMTC, basé en Italie dans le cadre de l'Initiative « 5+5 Défense » ;

Conclusion

La mer peut certainement constituer un levier pour la sécurité et la prospérité, mais seulement si elle est saine, sûre et gérée de façon durable, c'est pourquoi avant de conclure il ne m'échappe pas de mettre l'accent sur un vivier de croissance et de développement : l'économie bleue pour une méditerranée durable.

En effet, la Méditerranée présente des atouts considérables en matière d'économie bleue reflétés, par le dynamisme du secteur du transport maritime, du tourisme, ou encore dans la richesse de sa diversité biologique, Elle est toutefois soumise à des pressions nombreuses et croissantes (forte urbanisation, croissance démographique, érosion du littoral, surexploitation des ressources halieutiques, pollutions, ...) aggravées d'ailleurs par les effets du changement climatique.

Et c'est dans cet objectif qu'a été instituée en 2017, l'Initiative « OuestMED » en Méditerranée occidentale, en faveur du développement durable et de l'économie bleue. Cette initiative est fondée sur le processus de l'Union pour la Méditerranée et sa déclaration ministérielle sur l'économie bleue adoptée le 17 novembre 2015.

L'objectif de l'initiative OuestMED est d'améliorer la sécurité et la sûreté en Méditerranée occidentale, promouvoir l'économie bleue et préserver les écosystèmes marins. Cette Initiative concerne principalement les zones marines et côtières en tant que systèmes interconnectés.

En conclusion, je dirais que la méditerranée est plus qu'une mer c'est une patrie, nous devons donc y consolider notre coopération et nos actions afin de développer des partenariats devant réaliser la paix et à la stabilité en faveur des peuples de cet espace vital pour la prospérité globale.

The background features a series of overlapping, semi-transparent grey shapes that resemble stylized leaves or petals, radiating from the top-left towards the bottom-right. A white circle is positioned in the lower right quadrant of the graphic area.

SYNTHESE DES DEBATS



- La gestion du trafic migratoire, en augmentation constante dans la partie occidentale de la Méditerranée, est un défi qu'il convient de relever collectivement. Et effet, ce phénomène appelle une action multidimensionnelle portant notamment sur :
 - ✓ La sécurisation du versant sud de la Méditerranée.
 - ✓ L'amélioration de la gouvernance dans les pays d'origine des migrants.
 - ✓ La réflexion quant au statut des enclaves espagnoles au Maroc, source d'attrait pour les migrants clandestins.
- La présence de matériel nucléaire dans le détroit de Gibraltar : des bâtiments à propulsion nucléaire ou équipés d'ogives nucléaires traversent régulièrement le détroit de Gibraltar ou font des escales techniques dans le port de Gibraltar. En cas d'incident, les conséquences peuvent être désastreuses. Les autorités britanniques ont établi des protocoles d'urgence pour réagir face à un tel scénario, cependant, il serait judicieux d'établir des plans concertés afin d'éviter les catastrophes.
- Le transit quotidien de navires transportant des cargaisons dangereuses par le détroit : le Maroc avait proposé, la création d'un fonds de garantie interétatique pour faire face à l'éventualité d'une catastrophe écologique. Cette proposition n'a, toutefois, pas été retenue et ce, malgré la vulnérabilité de cet espace.
- Il existe une coopération technique poussée entre les ports Tanger Med et Algeiras. Toutefois, l'unification des contrôles pose des contraintes d'ordre législatif et politique qui rendent, pour l'heure, impossible une synergie complète entre les deux ports.
- Le projet de liaison fixe entre Tanger et Algeiras, lancé en 1980, est toujours en étude. Le choix s'étant porté, en 1995, sur un projet de tunnel foré ferroviaire de type Manche, les recherches planchent désormais sur la reconnaissance du fonds marin du détroit qui se caractérise par une profondeur importante (300 mètres contre 50 mètres en Manche) et une géologie complexe. La maîtrise parfaite de la géologie de cet espace étant nécessaire à l'aboutissement du projet, une étude a recommandé, au début des années 2000, la mise en place d'une galerie exploratoire dont le creusement durerait 13 années pour un coût global d'un milliard de dollars. La SNED considère aujourd'hui l'utilisation d'autres techniques, issues de la prospection pétrolière notamment, plus rapides et moins coûteuses.

- Le Maroc observe attentivement la course aux armements en cours en Méditerranée et, notamment, l'installation de la marine russe en Algérie.
- La coopération entre le Maroc et l'Espagne est entravée par la présence des enclaves espagnoles au nord du Royaume et, notamment, Sebta et Melilla. Le Maroc a toujours insisté sur la résolution pacifique de ce conflit dans le cadre d'un dialogue qui, tout en lui permettant de recouvrer son intégrité territoriale, ne mettrait pas en péril la coexistence et les liens d'amitié qu'il a tissés avec le voisin espagnol.
- La convention de Barcelone, établie en 1976, entre les Etats riverains de la Méditerranée crée une plateforme de discussion autour des diverses questions liées à la pollution. Associée à l'agenda international pour le développement durable, cette convention est un cadre dont il convient de tirer parti afin de faire de mettre en place une gestion collective et intégrée de cet espace complexe.

An abstract graphic consisting of several overlapping, semi-transparent grey shapes that resemble elongated, curved blades or petals. The shapes are arranged in a fan-like pattern, radiating from the upper left towards the lower right. Overlaid on this graphic is the text "SYNTHESE GENERALE" in a bold, red, sans-serif font.

SYNTHESE GENERALE



Appréhender le détroit de Gibraltar, donner un sens à cet objet complexe, tel était l'objectif de la rencontre internationale organisée par l'IRES le 24 septembre 2018. Intitulée "Le détroit de Gibraltar : enjeux, défis et approches des acteurs", cette journée a vu la participation de nombreuses personnalités du monde académique et scientifique, de diplomates ainsi que de décideurs publics et privés.

D'une largeur de seulement 14 kilomètres, le détroit de Gibraltar est l'une des trois entrées de la Méditerranée, son unique point de contact avec l'Atlantique et le seul accès à cette mer qui ne relève pas de la souveraineté d'un Etat. Deux millénaires durant, ce passage a été un carrefour incontournable, un pont entre l'Afrique et l'Europe, entre le monde musulman et chrétien. Au fil des siècles, se sont croisés dans le détroit les hommes et les idées qui ont façonné les civilisations méditerranéennes et dessiné l'ordre géopolitique régional.

Trois Etats se partagent les rives du détroit de Gibraltar : le Maroc, l'Espagne et le Royaume Uni. Cette proximité et l'histoire commune mouvementée de ces trois nations se reflètent aujourd'hui dans la gestion et l'organisation du transit dans le détroit. Au-delà de ces trois Etats, le renouveau de l'ordre géopolitique international, par l'effet duquel la Méditerranée se retrouve, derechef, au cœur de l'échiquier mondial, fait de cet espace le théâtre privilégié de projection de la puissance des acteurs externes.

Enjeu géopolitique majeur, le détroit de Gibraltar est également un enjeu économique pour les Etats riverains, qui se livrent une compétition ardue pour tirer le meilleur profit des opportunités qu'il offre : un trafic maritime intense, le second plus important dans un détroit après celui de la Manche, une connectivité et une importance géostratégique en constante croissance. Toutefois, cette compétition pour le développement se fait souvent au détriment de l'environnement naturel unique du détroit. La dégradation rapide de sa biosphère induit, dès lors, la nécessité impérieuse pour les Etats riverains de coopérer et de rechercher l'équilibre indispensable à une prospérité durable.

De la richesse et de la diversité des communications des intervenants à cette rencontre scientifique émerge un concept fondamental : la perception. Le détroit de Gibraltar se prête à de multiples perceptions qui façonnent le comportement des acteurs : perception du détroit en lui-même, pont ou barrière, point d'accès ou goulot d'étranglement ; perception des acteurs, partenaires ou adversaires ; perception de l'action, compétition à somme nulle ou coopération bénéfique, équitable et pérenne.

Espace d'affrontement et de solidarité, de transit et de partage, le détroit de Gibraltar recèle un potentiel unique à tout point de vue, que les participants à ce forum se sont attachés à mettre en relief tout au long de cette journée d'étude.

1. Gibraltar au centre du nouvel ordre géopolitique mondial

Pour bien des observateurs, la géopolitique s'est éteinte dans les derniers soubresauts de la guerre froide. Avec la chute de l'URSS, l'endigement ne faisait plus sens, le contrôle des mers non plus. Aussi, ces dernières ont-elles perdu de leur importance stratégique. Les Etats-Unis ont alors restitué le canal de Panama, dont les installations militaires ont été transformées en installations techniques commerciales. L'Egypte a élargi le canal de Suez. Les flottes étrangères se sont retirées du détroit de Malacca...

Cependant, les événements en Ukraine, la guerre en Syrie et les tensions en mer de Chine méridionale ont rappelé aux décideurs l'importance et la pertinence de la géopolitique dans la conduite des affaires du monde, un monde dans lequel la Méditerranée, avec ses fragilités et ses richesses, occupe une place centrale.

1.1 La Méditerranée comme enjeu

L'ordre mondial contemporain est marqué par la compétition. La Méditerranée en est l'un des théâtres, une arène qui voit se mesurer les puissances traditionnelles et les puissances émergentes et où s'expriment des enjeux planétaires. De fait, le regain d'intérêt pour le détroit de Gibraltar est le fruit d'évolutions politiques sans lien direct avec cet espace.

Il en est ainsi du retrait du Royaume Uni de l'Union européenne, dont l'une des conséquences est la relocalisation du quartier général stratégique de la défense européenne à Rota, au sud de l'Espagne. Ces nouvelles installations viennent s'ajouter aux installations militaires américaines qu'abrite cette ville depuis 1953. La sixième flotte de la marine des Etats-Unis y dispose, en effet, de ressources importantes, dont, notamment, un porte-avions, quatre destroyers et trois sous-marins nucléaires.

Le Royaume Uni travaille au renforcement de ses infrastructures militaires à Gibraltar. Disposant de deux installations, aérienne et navale, sur ce territoire, Londres ambitionne d'agrandir la capacité d'accueil de sa base navale afin d'accueillir un porte-avion et de développer son centre de renseignement électronique dont l'importante capacité d'écoute est mise au service des forces britanniques et américaines.

A la faveur de la guerre en Syrie et des tensions en mer de Chine méridionale, les marines russe et chinoise sont de retour dans la région. La Russie a ainsi déployé une flotte d'une quinzaine de navires d'importance en face des côtes syriennes. Deux de ces bâtiments, provenant de la mer du nord, sont entrés en Méditerranée via le détroit de Gibraltar.

La Chine, quant à elle, après avoir fait une brève apparition en Méditerranée afin d'évacuer ses ressortissants de Libye en 2011, est désormais présente dans cet espace de manière récurrente. En 2018, des frégates chinoises ont franchi le canal de Suez, traversé la Méditerranée avant de rejoindre l'Atlantique, en passant par le détroit de Gibraltar, afin d'aller effectuer des manœuvres avec la marine russe en Baltique.

Pour la Chine l'enjeu est double. Il s'agit, tout d'abord, de protéger ses intérêts économiques, d'accompagner le déploiement des Nouvelles Routes de la Soie, dont la Méditerranée occidentale constitue la limite à l'Ouest. Il s'agit, ensuite, de démontrer une capacité d'action globale grâce à une marine de haute mer, afin de dissuader les Etats-Unis ainsi que l'Europe de toute velléité d'ingérence en mer de Chine méridionale. Pour cela, Pékin s'est engagé dans un processus de renforcement de ses capacités navales. Depuis 2011, la Chine construit, chaque année, un nombre de navires équivalent à l'ensemble de la flotte du Royaume Uni.

La Chine n'est d'ailleurs pas le seul participant à cette course à l'armement dont la Méditerranée est un théâtre privilégié. De fait, les grandes puissances sont engagées dans une course pour l'acquisition et le développement de sous-marins, dont le nombre a doublé l'an dernier.

1.2 Les enjeux globaux du détroit de Gibraltar

Les enjeux dépendent généralement des acteurs, de leur positionnement et de leurs perceptions. A l'intérêt commun de lutter contre le terrorisme, la migration illégale et le trafic de stupéfiants s'ajoute une série d'intérêts particuliers que les acteurs entendent protéger en renforçant leur présence militaire dans l'espace du détroit.

1.2.1 Les enjeux communs

Suite aux attentats du 11 septembre 2001, l'OTAN a lancé l'opération Active Endeavour. Première mise en œuvre de l'article 5 du Traité de l'Atlantique Nord, cette opération visait à prévenir les activités terroristes en Méditerranée, à protéger les lignes marchandes et à contrôler les navires suspects.

Au cours de la période 2001 à 2016, l'opération Active Endeavour a abouti au contrôle de 128.000 navires et à l'arraisonnement de plus de 800 bâtiments suspects. Achevée en 2016, elle a été remplacée par l'opération Sea Guardian, qui poursuit les mêmes objectifs, avec un caractère de police maritime qui permet à l'Organisation de maintenir une présence permanente en mer méditerranéenne.

La migration illégale est également une source de préoccupation commune à tous les acteurs du détroit de Gibraltar. De fait, la route migratoire de méditerranée occidentale connaît une augmentation constante du trafic depuis 2017. Le nombre de migrants illégaux accostant sur la côte espagnole est passé d'environ 8.000 en 2016 à plus de 32.000 entre janvier et septembre de cette année. Depuis le début de l'année 2018, 359 personnes ont péri en Méditerranée occidentale.

Le Maroc et l'Espagne sont particulièrement touchés par ce phénomène. Depuis le durcissement des politiques migratoires de la Turquie et l'Italie, l'Espagne est devenue la première plateforme de migration illégale vers l'Union européenne. Cet accroissement s'explique par la proximité des côtes marocaines et espagnoles et, également, par l'existence des enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla au nord du Maroc, source d'attrait pour nombre de migrants qui y voient un accès facile à l'espace européen.

Le trafic de stupéfiants, enfin, connaît une croissance exponentielle dans la région. Entre 2015 et 2016, les quantités de cocaïne saisies en Afrique du nord ont été multipliées par six. Les quantités saisies en Europe ont triplé en 2017, tandis que la quantité de cannabis saisie a connu une augmentation de 45%. Des chiffres alarmants qui requièrent une coopération tous azimuts afin d'endiguer le fléau.

1.2.2 Les enjeux particuliers

Pour l'Union européenne, le détroit de Gibraltar est une voie essentielle d'approvisionnement. Par ce passage sont acheminés 50% du ravitaillement en pétrole, 40% du gaz et 60% des exportations européennes. L'enjeu pour l'Union est donc, en priorité, un enjeu de sûreté. La proximité des côtes, l'intensité du trafic et la facilité d'identification des cargaisons d'importance font redouter des actes terroristes ou de piraterie, provenant du nord ou du sud du détroit, qui mettraient à mal le ravitaillement stratégique de l'espace européen.

Pour le Royaume Uni, Gibraltar, dont l'Espagne lui a concédé la propriété en 1713, est une base stratégique incontournable. Cette enclave, de sept kilomètres carrés et 32.000 habitants, lui assure un accès à la Méditerranée et une présence dans les principales zones de tension du Moyen orient.

Les Etats-Unis perçoivent le détroit de Gibraltar comme le pivot d'un axe de transit est-ouest permettant d'acheminer forces aéronavales, matières premières, ressources énergétiques et produits manufacturés. Stratégiquement, le détroit de Gibraltar est, aux yeux des américains la route privilégiée vers le Moyen Orient et, notamment, le golfe arabo-persique qui concentre 60% des réserves mondiales de pétrole et 40% des réserves de gaz.

Au cours des années 1990, les porte-avions et croiseurs américains ont fait office de base stratégique de déploiement de missiles de croisière dans les conflits au Koweït et en ex-Yougoslavie. Cette année encore, un porte-avion américain a franchi le détroit de Gibraltar avec, à son bord, 8.000 marins, 80 avions de chasse et un millier de missiles. Cela illustre l'intérêt que porte Washington à cet espace méditerranéen, un intérêt que même les incertitudes actuelles, dues à l'imprévisibilité de la politique étrangère américaine depuis l'administration Obama, ne saurait remettre en question.

La Chine, enfin, voit la Méditerranée orientale le moyen de projeter sa puissance à l'échelle mondiale. En effet, dans le cadre de son initiative des Nouvelles Routes de la Soie, la Chine accroît ses investissements dans des activités à proximité immédiate des réserves énergétiques, des gazoducs et des câbles sous-marins. Ce faisant, la Chine s'installe dans l'espace Méditerranéen en tant qu'acteur de dimension globale.

Dans le cadre de cette stratégie, Pékin multiplie les accords avec les Etats de la région. Ainsi fut signé, en 2018, un accord portant sur la construction d'un port en eaux profondes en Algérie. D'une valeur de trois milliards de dollars, la Chine en serait propriétaire à 49%. Pékin ambitionne de conclure un accord analogue avec la Tunisie, pour un port situé à Bizerte, zone qui concentre un important nombre de câbles sous-marins.

A ce stade, il est important de noter que les activités commerciales chinoises sont souvent le prélude à des activités militaires. Les ports dans lesquels Pékin a investi, dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie, à Djibouti, au Sri Lanka et au Pakistan ont ainsi été transformés à cet effet au cours des dernières années, offrant à la Chine des leviers de pression sur les pays hôtes.

Enfin, bien que la Chine n'ait pas d'activité portuaire au Maroc, ses investissements à Tanger, lui ouvrent un accès direct à l'océan Atlantique, grâce aux réseaux routier et ferroviaire marocain et, notamment, la ligne TGV en cours de finalisation. A terme, cela donnerait à la Chine un point d'accès à l'Atlantique, ce qui conférerait une dimension nouvelle à sa puissance.

2. Le potentiel économique du détroit de Gibraltar

Le détroit de Gibraltar est une manne pour les pays riverains. Ce passage stratégique recèle un potentiel économique considérable, dont l'exploitation requiert le développement et la sécurisation des infrastructures du détroit. La cohabitation entre les trois riverains de cet espace n'est, toutefois, pas exempte de tensions, cristallisées, notamment, autour des enclaves espagnoles et britannique.

Du fait du refus de l'Espagne de donner suite aux revendications du Maroc, les villes de Ceuta et Melilla, les îles Zaffarines et les îles de la baie d'Al Hoceima demeurent une entrave à une coopération pleine et entière entre les deux pays. Il en va de même pour Gibraltar, enclave britannique au sud de la péninsule ibérique, à laquelle, en raison de problèmes liés à la contrebande, l'Espagne a imposé un embargo, ce qui a exacerbé les tensions autour du rocher.

En dépit de ces entraves, la coopération est en marche, stimulée par les opportunités économiques que porte le détroit de Gibraltar, ainsi que par la réussite des projets de développement en cours.

2.1 Opportunités et défis

Cent-mille navires empruntent, chaque année, le détroit de Gibraltar, acheminant 20% du commerce mondial. C'est un passage stratégique à plusieurs égards, quatre gazoducs le traversent, 14% du riz et 12% du blé transportés par voie de mer y transitent. Par ailleurs, le faible risque d'interruption du trafic pour des raisons politiques ou diplomatiques fait du détroit de Gibraltar l'un des passages stratégiques les plus fiables au monde.

10% de ces navires en transit font escale dans l'un des six ports du détroit : Tanger Med et Tanger Ville pour le Maroc, Ceuta, Algeiras et Tarifa pour l'Espagne, Gibraltar pour le Royaume Uni. Entre ces six ports, la concurrence est rude car l'enjeu est important.

Le détroit de Gibraltar se situe entre la zone économique européenne et la future zone de libre-échange africaine, la plus grande au monde. Cette localisation privilégiée offre aux Etats riverains d'importantes perspectives en termes de création d'emplois, de diversification de l'économie et d'intégration dans la chaîne de valeurs mondiale. L'intérêt que suscite le détroit aux yeux des grandes puissances dote, en outre, les Etats riverains d'un pouvoir d'influence grandissant sur ces puissances.

En d'autres termes, ce qu'offre le détroit de Gibraltar à ses riverains c'est l'opportunité d'une transformation économique, la perspective d'une transition d'une économie basée sur les ressources naturelles et l'agriculture à un modèle fondé sur le savoir-faire technologique et la transformation industrielle.

A travers ses stratégies de diversification économique et ses investissements portuaires, le Maroc fait preuve d'un dynamisme inégalé dans la région, décidé à tirer le meilleur profit des opportunités qu'offre le détroit de Gibraltar.

2.2 Tanger Med : un modèle de développement économique

Bien que l'espace méditerranéen soit la troisième région en termes de trafic de transbordement, la rive sud du détroit de Gibraltar ne disposait, jusqu'en 2008, d'aucun port majeur de transbordement. En outre, la valeur ajoutée maritime marocaine se concentrait, à cette époque, autour de Casablanca, le Royaume n'étant connecté qu'à une quinzaine de ports dans le monde, principalement européens.

L'édification du port Tanger Med, entamée en 2003, poursuivait un triple objectif : équilibrer économiquement les deux façades côtières du Maroc, en dotant le Royaume d'un nouveau poumon économique autour du Tangérois, attirer une partie du trafic transitant par le détroit de Gibraltar et, enfin, assurer le développement de l'arrière-pays du port.

Mis en service en 2007, ce port est, après dix années d'exploitation, un hub industriel et logistique d'envergure internationale. Sept-cent cinquante entreprises s'y sont installées, générant un chiffre d'affaires de 6 milliards d'euros pour un investissement de 3.3 milliards.

Connecté à 168 ports dans plus de 70 pays, Tanger Med a hissé le Maroc de la 83^{ème} à la 17^{ème} position en termes de connectivité, en moins d'une décennie. De surcroît, ce port a permis une réduction significative des temps de trajet. Le Royaume est aujourd'hui à seulement dix jours de navigation des Etats Unis et du Brésil, à vingt jours de la Chine. Plus grand port d'Afrique, dépassant celui de Durban, 36% du volume traité par Tanger Med transite vers le continent africain. Le port assure en outre une liaison hebdomadaire avec le golfe de Guinée.

En termes de rééquilibrage économique, le port a permis au Tangérois de devenir la troisième région du Royaume en termes de PIB, avec un PIB régional de 10.5 milliards de dollars, et la seconde en termes de croissance économique, avec un taux de croissance de 2.5%. Notons enfin que le rattachement de Tanger Med aux réseaux ferré et autoroutier permet d'accroître considérablement l'étendue de ses activités. Son arrière-pays industriel s'étend ainsi jusqu'à Casablanca, tandis que son arrière-pays agricole se prolonge jusqu'à Agadir.

Fort de cette réussite, le Maroc ambitionne désormais de renforcer sa présence sur le détroit en s'assurant un juste positionnement dans cet espace, tenant compte des spécialisations des autres ports et des spécificités du commerce extérieur du Royaume. En 2015, la décision a été prise de tripler la dimension de Tanger Med, passant de 3.3 millions à 9 millions de containers, ce qui permettra à ce port, qui occupe la 43^{ème} place mondiale, de faire partie à l'avenir des vingt premières places du classement.

Parallèlement, le Maroc poursuit sa politique d'ouverture aux investissements étrangers. Toutefois, il est nécessaire de tirer certaines leçons de la période précédente. En effet, pour l'heure, l'activité principale de Tanger Med demeure le transbordement. De fait, le commerce extérieur marocain n'est responsable que de 4% du trafic dans ce port.

En outre, si la stratégie des zones franches a permis d'attirer un nombre important d'entreprises, elle a également abouti à la mise en place d'industries d'assemblage à vocation exportatrice, n'employant que de la main d'œuvre faiblement qualifiée et n'assurant pas au Maroc un réel transfert de savoir-faire. Enfin, il est indispensable de prendre en considération les investisseurs nationaux, souvent lésés par la concurrence déloyale des investisseurs étrangers qui jouissent d'importantes incitations fiscales.

2.3 La perspective d'une coopération portuaire plus poussée

Tanger Med est un port d'envergure mondiale qui doit faire face à une concurrence mondialisée. Dans un contexte international marqué par une compétition toujours plus forte, la coopération s'avère souvent un outil précieux. Telle est la conclusion à laquelle sont parvenus les ports d'Amsterdam, de Rotterdam et d'Anvers, par exemple.

Face à la concurrence, ces trois ports ont décidé de s'unir sous le label ARA et de créer une zone du même nom afin d'attirer un maximum de trafic dans leur espace, sans pour autant renoncer à leur indépendance. Il s'agit simplement d'acquérir de nouvelles parts de marché afin d'accroître les bénéfices. Dans d'autres pays, l'intégration est allée plus loin. Il en est ainsi des ports de Copenhague et de Malmö (Suède) qui dépendent d'une seule et unique autorité portuaire.

Il s'agit là d'expériences intéressantes, bien qu'il ne soit pas possible de les transposer entièrement au détroit Gibraltar. Des pas peuvent, cependant, être franchis dans ce sens. Ainsi, entre Tanger Med et le port d'Algeiras (28^{ème} port mondial), deux millions de passagers et 600.000 véhicules transitent chaque année.

Coordonner les efforts, en termes de démarches administratives et de contrôles permettrait d'accroître significativement la qualité des services tout en réduisant les retards et les temps d'attente. Cela serait d'autant plus salubre pour les cargaisons de produits périssables qui transitent dans cet espace et dont la valeur risque de se déprécier en raison des retards.

3. Le détroit de Gibraltar : carrefour du trafic maritime

En deçà des aspects économiques, politiques et géopolitiques, le détroit de Gibraltar est, concrètement, un carrefour maritime de premier plan, un espace où transitent, quotidiennement, 300 navires chargés de toutes sortes de cargaisons, souvent dangereuses. Cela implique un effort considérable d'organisation, mais également, la mise en place d'un cadre juridique clair et précis, garantissant la libre navigation tout en préservant les intérêts stratégiques des Etats riverains.

3.1 Gérer le transit dans le détroit de Gibraltar

Bien qu'il ne relève pas de leur territoire souverain, les Etats riverains assument la responsabilité de la gestion et de la prévention sécuritaire dans les eaux du détroit de Gibraltar. Sous la supervision de l'Organisation Maritime Internationale, qui, par ses résolutions MSC.63 (1996) et MSC.300 (2010) a mis en place un dispositif de séparation du trafic et une répartition des zones de responsabilités entre le Maroc et l'Espagne, deux centres assurent la gestion quotidienne du transit dans le détroit de Gibraltar, le VRMCC de Tarifa et le VTS de Tanger.

Unique Vessel Traffic Service (VTS) africain mandaté par l'OMI, le Centre de Surveillance du Trafic Maritime de Tanger est entré en service en 2010, avec pour mission de veiller à la sécurité de la navigation, à la prévention de la pollution et sûreté maritime dans la partie du détroit sous la responsabilité du Royaume du Maroc.

Ce centre est composé d'une station principale, située à Ras Parot et d'une station auxiliaire, à Ras Cires. Equipé de radars et de divers systèmes de communication, son système permet de suivre et d'enregistrer simultanément 1000 navires et de prévenir les incidents grâce à un système de signalement des scénarios à risque.

Le VTS de Tanger est également le point focal de de 14 stations radar au long du littoral marocain, ce qui lui permet de détecter un navire et suivre sa trajectoire sur l'ensemble de la côte du Royaume, de Dakhla jusqu'à Nador. Il est mandaté par l'European Maritime Safety Agency (EMSA) dans le cadre du service CleanSeaNet, système de détection par satellite des pollutions marines par hydrocarbures.

Ce centre participe, enfin, aux actions du Centre de coordination et recherche sauvetage maritime. Il oriente, dans ce cadre, la marine et la gendarmerie maritime qui effectuent des interventions en mer. Il organise, en outre, des entraînements réguliers avec le VRMCC de Tarifa afin d'optimiser la coordination entre les deux centres.

A l'entrée du détroit, les navires civils de plus de 300 tonnes sont tenus, en vertu de la résolution de l'OMI, de fournir au VTS un compte-rendu contenant informations sur l'identité du navire, sa provenance, sa destination, le type de cargaison, la classe de cargaison s'il s'agit d'une cargaison à risque, ainsi que tout incident touchant la sécurité ou la sûreté maritimes. En cas d'infraction des rapports sont établis et transférés au Ministère des Affaires Etrangères qui les transmet aux Etats du pavillon.

3.2 Le statut juridique du détroit de Gibraltar

La question du statut du passage dans les détroits s'est posée dès le début des négociations sur le droit de la mer. Il était alors question de trouver un équilibre entre la généralisation de la limite de 12 miles marins, qui allait, de facto, étendre aux détroits le régime du passage inoffensif, et l'application des règles de navigation en haute mer, comme le souhaitaient les grandes puissances. L'enjeu était de trouver un équilibre entre la protection de l'intégrité des Etats riverains et la préservation de la liberté de la navigation.

Garantir la liberté de la navigation, sous certaines conditions, était alors un gage de coexistence pacifique et un élément indispensable au maintien de la paix et de la sécurité à travers le monde. Cet équilibre fut trouvé sous la forme de la notion de passage en transit, une notion intermédiaire entre le passage inoffensif et le passage libre, qui doit beaucoup à l'apport de la délégation marocaine à la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer.

Particulièrement concerné par l'évolution du statut des détroits, du fait de sa co-riveraineté du détroit stratégique de Gibraltar, le Maroc a toujours revendiqué un contrôle technique mais non politique des navires. Aussi, la notion de passage en transit, qui comporte le droit de navigation et de survol à la seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit correspond-il à la doctrine marocaine consacrant le *Jus Communicandi*.

Le passage en transit signifie, en outre, que pendant leur transit par un détroit international les navires de guerre peuvent être accompagnés d'aéronefs et d'hélicoptères en vol, alors que le régime de passage inoffensif ne comporte pas ce droit. Ainsi, par son action diplomatique, le Maroc a-t'il contribué à l'édiction de règles objectives, à même de conjuguer les besoins de la navigation internationale avec la sécurité des Etats riverains.

4. Le détroit de Gibraltar : un patrimoine en partage

En ses eaux, le détroit de Gibraltar recèle une richesse naturelle unique, une faune et une flore fragiles, indispensables à l'équilibre et à la biodiversité de l'environnement naturel méditerranéen, mais largement inconnues et menacées par l'activité humaine. De par sa position, ce bras de mer sépare et unit des peuples aux cultures et aux origines communes et à l'histoire mouvementée.

4.1 Un milieu naturel à préserver

Le détroit de Gibraltar est le seul lieu de communication entre la Méditerranée et l'océan global, le seul lieu d'échange des masses d'eau entre la mer méditerranéenne et l'océan atlantique. En cela, le détroit contribue à l'équilibre du climat global et joue un rôle important pour la biodiversité de la méditerranée, du fait du nombre important d'espèces nouvelles qui traversent le détroit pour aller en Méditerranée.

Le lancement, en 1980, du projet de liaison fixe entre les deux rives du détroit a été l'occasion de mieux connaître de ce milieu marin. La coopération scientifique mise en œuvre dans le cadre de ce projet a, en effet, permis la réalisation d'importants travaux tels des suivis géodésique et météorologique, des études géologiques, tectoniques, sédimentologiques, paléontologiques et autres.

Quarante-deux campagnes océanographiques internationales ont, par ailleurs, été menées, ainsi qu'une campagne nationale inédite.

En somme, ces travaux ont permis d'approfondir la connaissance scientifique du détroit de Gibraltar, d'établir des cartes géologiques et des modèles de circulation des masses d'eau. Cette coopération scientifique a également permis d'identifier les facteurs naturels et anthropiques qui influent sur l'évolution du milieu du détroit, ainsi que les risques qui pèsent sur cette biosphère, au titre desquels il convient de citer le réchauffement climatique et ses retombées, les fréquents glissements de terrain favorisés par le régime pluvial et les constructions anarchiques, les risques d'inondation ainsi que les risques sismiques liés à la localisation du détroit entre deux plaques tectoniques.

De fait, les menaces qui pèsent sur l'environnement sont nombreuses et trouvent leur origine, dans bien des cas, dans les activités portuaires, industrielles, commerciales et militaires qui se déroulent dans cet espace fragile. Il en va ainsi de la ressource en eau, dont la demande est en constante augmentation, sans qu'une stratégie de gestion rationnelle des ressources hydrique soit mise en œuvre. Dans le sud de l'Espagne, par exemple, du fait du développement du tourisme et d'une agriculture qui consomme 78% des ressources hydriques de la région, la demande en eau a augmenté de 25% depuis 1986. Parallèlement, les villes autour du détroit n'ont pratiquement pas de système de traitement des eaux usées, occasionnant une pollution tellurique dans les eaux du détroit.

Pour prévenir des scénarii catastrophes, il est urgent d'encourager la sensibilisation à la fragilité de cet environnement, de développer la recherche en sciences de la mer, de capitaliser le savoir-faire et les moyens nationaux et de les faire fructifier par des accords de coopération internationale. Il est également important de renforcer la stratégie nationale de gestion intégrée des zones côtières et de repenser les schémas d'aménagement et d'urbanisme.

4.2 Le rôle du Maroc dans la sécurisation du détroit contre les risques de pollution

Le risque de collision demeure l'une des plus importantes sources de préoccupation. 30% des navires circulant dans le détroit de Gibraltar transportent des cargaisons à caractère dangereux, sans compter les navires et sous-marins à propulsion nucléaire qui transitent régulièrement par ce passage. Du fait de leur position, le Maroc et l'Espagne sont directement menacés par ces risques.

Pour prévenir un tel scénario, le Maroc a mis en place une veille permanente, via le VTS de Tanger, et ratifié toutes les conventions internationales pertinentes, SOLAS, POLMAR... En outre, le Royaume a adopté une approche solidaire de la sécurité maritime, de la prévention et de la gestion des pollutions. Ses engagements internationaux s'accompagnent ainsi d'engagements régionaux visant le renforcement des capacités, la coordination des efforts et l'harmonisation des standards en termes de sécurité maritime et de préservation de l'environnement.

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'accord bilatéral entre le Maroc et l'Espagne dans le domaine du sauvetage et de la lutte contre la pollution marine, l'Initiative 5+5 Défense qui concerne la sécurité en Méditerranée occidentale, l'Accord tripartite entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie portant plan d'urgence pour la lutte contre la pollution marine accidentelle, l'Accord de Lisbonne visant à assurer la coopération après qu'un incident de pollution se soit produit.

Le Maroc a également adhéré au projet Safemed aux côtés de l'Union européenne et des Etats de la rive sud de la Méditerranée, ainsi qu'au Forum Méditerranéen des garde-côtes, dont il accueillera la conférence en juin 2019.

Par ailleurs, s'agissant de la migration clandestine, le Maroc a érigé la lutte contre les réseaux de trafic de migrants en priorité absolue. Ayant opté pour une approche transversale, le Royaume a donné naissance à deux institutions de haut niveau, la Direction de la Migration et de la Surveillance des Frontières et l'Observatoire des migrations. En outre, le Maroc a criminalisé les infractions liées aux migrations clandestines et mis en place un important dispositif technique et opérationnel afin de lutter efficacement contre le phénomène migratoire.

4.3 La culture comme moteur de la coopération

Le détroit de Gibraltar est une métaphore. Il est à la fois le pont et la barrière entre deux civilisations, entre des cultures distinctes mais complémentaires. Il porte en lui l'ambivalence des frontières et des confins, instruments de cloisonnement politique et points de contact entre les peuples et les cultures.

De nos jours, la Méditerranée traverse une période d'incertitudes, où la multiplication des menaces et le sentiment d'insécurité justifient le repli sur soi, le rejet de l'autre, la xénophobie et le populisme. Ces tendances se construisent bien souvent sur une perception tronquée de soi et de l'autre, exacerbant les différences et ignorant l'histoire unique des peuples des deux rives de la *mare nostrum*. Or, la Méditerranée, de même que le détroit de Gibraltar, sont un patrimoine commun, le témoin d'un passé où les destins se sont entrecroisés et les identités se sont confondues. Tarik Ibn Ziyad, Guzman El Bueno, Mohammed V al-Ghani, autant de figures de la grande Histoire de la Méditerranée, autant de témoins de cette communauté de destin qu'incarne le détroit de Gibraltar.

Il est donc indispensable, en ces temps troublés, de se souvenir que les intérêts concrets ne se perçoivent qu'à travers le prisme de la culture. Un avenir serein ne peut être envisagé que si la priorité est accordée au rapprochement des cultures et à la valorisation du patrimoine commun. Une coopération mutuellement bénéfique doit prendre en considération le caractère relatif des intérêts et des identités qui, loin d'être immuables, se forment au fil de l'histoire et évoluent au gré des échanges. L'hétérogénéité, féconde, doit nécessairement prendre le pas sur l'assimilation, réductrice.

Une réflexion doit impérativement être menée, de part et d'autre du détroit, sur le sens et les modalités de la coopération entre l'Europe et l'Afrique. Ce travail de prospection ne doit pas se limiter aux seuls aspects politiques, sécuritaires et économiques, mais accorder une place prépondérante à la culture, encourager la recherche de l'unité dans la diversité et substituer le dialogue des cultures au choc des civilisations.



PROGRAMME



9.00	ACCUEIL DES PARTICIPANTS
9.15	MOT D'OUVERTURE M. Mohammed Tawfik MOULINE, Directeur General de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques
9.30	SESSION 1 : LE DETROIT DE GIBRALTAR : PLAQUE TOURNANTE MULTIDIMENSIONNELLE Modérateur : Ambassadeur Mohamed BELMAHI, Chercheur associé à l'IRES <ul style="list-style-type: none"> • M. Haim MALKA, Directeur du Middle East and Maghreb Program au Center for Strategic and International Studies (CSIS) • M. Miloud LOUKILI, Chercheur associé à l'IRES • M. Jack Vahram KALPAKIAN, Professeur à l'Université Al Akhawayn d'Ifrane • M. Younes ALAHIANE, Directeur du Centre de Surveillance du Trafic Maritime (CSTM)
10.30	DEBAT
11.00	PAUSE-CAFE
11.15	SESSION 2 : LE DETROIT DE GIBRALTAR : UN CARREFOUR ECONOMIQUE Modérateur : M. Zakaria ABOUDDAHAB Chercheur associé à l'IRES <ul style="list-style-type: none"> • M. Manuel MORON, Président de l'Autorité Portuaire de la Baie d'Algésiras (APBA) • M. Tarik EL AROUSSI, Directeur – Projets Internationaux à l'Agence spéciale Tanger-Méditerranée (TMSA) • Mme. Mariam CHERQAOUI, professeur à l'Université Ibn Tofail de Kenitra
12.00	DEBAT
12.30	DEJEUNER
14.00	SESSION 3 : LE DETROIT DE GIBRALTAR : APPORCHES GEOSTRATEGIQUES DES ACTEURS Modérateur : Colonel Hassan SAUDI, Chercheur associé à l'IRES <ul style="list-style-type: none"> • M. Jonathan LEIBLING, Directeur du Royal United Services Institute (RUSI) • M. Alejandro del VALLE, Directeur, Centre of Excellence Jean Monnet on Migration and Human Rights in Europe's External Borders • Amiral Jean-François COUSTILLIERE, Président de l'association Euromed-IHEDN • M. Tawfik MARRAKCHI, Chercheur associé à l'IRES
15.00	DEBAT
15.30	PAUSE-CAFE
15.45	SESSION 4 : POUR UNE GESTION INCLUSIVE ET DURABLE DU DETROIT DE GIBRALTAR Modérateur : M. El Arbi MRABET Chercheur associé à l'IRES <ul style="list-style-type: none"> • M. José Manuel CERVERA GRAGERA, Directeur de la Fondation Trois Cultures de la Méditerranée • M. Jeremy GUNN, professeur à l'Université Internationale de Rabat • Mme. Naima HAMOUMI, professeur à l'Université Mohammed V de Rabat • Colonel Major Mohammed TAUDI, Etat-major des Forces Armées Royales, Marine Royale
16.45	DEBAT
17.15	MOT DE CLOTURE

Rapporteur : Mustapha SEHIMI, professeur de droit et politologue





BIOGRAPHIES





M. Mohammed Tawfik MOULINE

Directeur Général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques

Né le 4 avril 1952 à Rabat, est diplômé de l'Ecole Polytechnique de Paris (X) en 1974 et de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris en 1976. Après un début de carrière professionnelle à l'Office Chérifien des Phosphates (Direction des Industries Chimiques) et à la Société Nationale de Sidérurgie, il rejoint, en janvier 1979, le Département du Premier Ministre en tant que chargé de mission. Entre août 1982 et juin 1995, il assume plusieurs responsabilités au sein du groupe ONA :

Directeur des études et du développement jusqu'en 1989, Directeur Général du secteur financier et de la Financière Diwan entre 1990 et 1995 et Directeur Général du pôle télécommunications et systèmes d'information entre 1992 et 1994.

Entre juillet 1995 et juin 2003, il est à la tête de la Direction des Etudes et des Prévisions Financières au Ministère de l'Economie et des Finances.

En juillet 2003, il rejoint le Cabinet Royal en tant que chargé de mission où il mène des études stratégiques et des réflexions relatives au futur. Membre du comité de rédaction du Rapport du Cinquantième sur le Développement Humain, il pilote l'élaboration des rapports transversaux sur les perspectives 2025 et sur la comparaison du Maroc avec un échantillon de 14 pays émergents.

En novembre 2007, il est nommé directeur général de l'Institut Royal des Etudes Stratégiques, institution dont la mission principale est de contribuer à l'éclairage des grands choix stratégiques du Maroc.

Mohammed Tawfik MOULINE est l'auteur d'un nombre important d'études publiées dans des revues nationales et internationales. Il est Président de l'Association Marocaine de Prospective de 1999 à 2004, Président d'Honneur de l'Association Marocaine des Sciences Régionales depuis 2013 et membre du comité scientifique de plusieurs institutions.

Il est Officier de l'Ordre du Mérite par décret du Président de la République française depuis juin 2004.



Ambassadeur Mohamed BELMAHI,
Chercheur associé à l'IRES

During Ambassador Mohammed Belmahi's over 44-year professional career, he has held various positions in the fields of diplomacy, government, international organizations, business, academia and philanthropy.

From 2015 till today, Mr. Belmahi is Founding and Managing Partner of the Quattro Group SARL, an international strategy advisory firm based in Morocco.

Since 2013, he holds the position of Senior Fellow at Al Akhawayn University in Ifrane (Morocco), with a focus on international relations and geopolitics.

He also prepares policy research reports commissioned by l'Institut Royal des Études Stratégiques, a Moroccan think tank (since 2016).

From 2009 to 2013, he held the following positions within the OCP Group, (Morocco's biggest mining and industrial concern as well as the World's largest exporter of phosphates and phosphoric acid): Adviser to the Chairman and CEO; Architect-General of OCP; and Chairman of the OCP Foundation (which he set up). While in the latter position, he supervised the creation of the OCP Policy Center, a think tank.

M. Belmahi was successively Ambassador of HM the King of Morocco to the Court of Saint James's (London,1999-2009); and to India and Nepal (New Delhi,1996-1999).

Ambassador Belmahi attended, on behalf of Morocco, the proceedings of the International Maritime Organization (IMO), London, 2000-2008. In 2003, he was elected President of IMO's International Conference on the Establishment of a Supplementary Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.

From 1988 to 1995, he held the following executive positions within the ONA Group (Morocco's then premier holding, encompassing over 150 diversified companies): Managing Director of ONA's Tourism and Real Estate Sector (which he set up); Managing Director of Hospitality Holding Company; Member of ONA's Executive Committee; Adviser to the Chairman and CEO of the ONA Group; and Managing Director of the Casablanca World Trade Center.

From 1992 to 1995, he was Board Director of the World Trade Centers' Association (WTCA), based in New York City; and Chairman of its International Trade Facilitation Committee. He remains Honorary Board Member of WTCA.

From 1983 to 1994, he was Member of the Board of Directors of Royal Air Maroc.

From 1977 to 1988, Mr. Belmahi worked for the Moroccan Government, successively as Managing Director of the Moroccan National Tourist Office (ONMT); Director of Tourism at the Ministry of Commerce, Industry and Tourism; Chargé de Mission near the Prime Minister; Director of National Land-Use Planning, and Head of the Urban Planning Division at the Ministry of Housing and Land-Use Planning.

From 1974 to 1976 he worked as a staff member of the United Nations' Center for Housing, Building and Planning based in New York.

Ambassador Belmahi is a Freeman of the City of London, (since 2006); a Knight Commander of the Order of Francis I; a Member of the Sacred Military Constantinian Order of St. George (London, since 2003); and an Officer of the National Merit of Portugal (1991). He received the Interfaith Gold Medallion "Peace Through Dialogue" from the Three Faiths Forum (London, 2009); and the Indira Gandhi Award (New Delhi, 1998). He was an honorary member of the Athenaeum Club (London, 2003-2008); and a member of the Travelers Club (London, 2002-2015).

Mr. Belmahi is since 1976 a French Government certified Architect (DPLG). He is a graduate of École Nationale Supérieure d'Architecture de Toulouse (France). He also holds two Masters' degrees from New York University's Graduate School of Public Administration (Master of Urban Planning-1975, and Master of Philosophy in Public Administration-1985). He attended Harvard Institute for International Development (State-Owned Enterprise Management -1981); and London Business School's Senior Executive Program-1991.



M. Jack Vahram KALPAKIAN

Professeur à l'Université Al Akhawayn d'Ifrane

Jack Vahram Kalpakian completed his undergraduate degree at Santa Clara University in California. He holds a doctorate in International Studies from Old Dominion University, Norfolk, Virginia. He specializes in Security Studies, International Political Economy and the Middle East/North Africa Region. He teaches at Al Akhawayn University in Ifrane -- a Moroccan university following the American tertiary education pattern. Originally an immigrant from the Sudan, Kalpakian is a native speaker of Arabic and a naturalized United States citizen.



M. Haim MALKA

Deputy director of the Middle East Program at the Center for Strategic and International Studies (CSIS)

Haim Malka is a senior fellow and deputy director of the Middle East Program at the Center for Strategic and International Studies (CSIS) in Washington, D.C., where he oversees the program's work on the North African Maghreb. His principal areas of research include drivers of radicalization, government strategies to combat extremism, religion and identity, violent nonstate actors, and North African politics and security. He also covers Israeli-Palestinian security, politics, and society. Malka has testified before Congress and authored numerous book chapters and articles on a range of subjects. He is the coauthor of *Arab Reform and Foreign Aid: Lessons from Morocco* (CSIS, 2006) and the author of *Crossroads: The Future of the U.S.-Israel Strategic Partnership* (CSIS, 2011). Before joining CSIS in 2005, he was a research analyst at the Brookings Institution, where he concentrated on U.S. Middle East foreign policy and Israeli-Palestinian issues. Malka spent six years living in Jerusalem, where he worked as a television news producer. He holds a B.A. from the University of Washington in Seattle and an M.A. from Columbia University's School of International and Public Affairs.



M. Miloud LOUKILI
Chercheur associé à l'IRES

Professeur de Droit de la Mer et de Droit International de l'Environnement à la Faculté de Droit, Rabat Agdal, Université Mohamed V.

Membre du Cabinet du Ministre de l'Agriculture et des Pêches Maritimes, Rabat.

Ancien Directeur de l'Institut Supérieur des Etudes Maritimes (I.S.E.M.), Casablanca.

Ancien Directeur de la Marine Marchande, Casablanca.

Ancien membre de la Délégation marocaine à la Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer, New York (1975-1982).

Ancien membre de la Délégation marocaine à la Conférence Préparatoire de l'Autorité Internationale des Fonds Marins et du Tribunal du Droit de la Mer (Kingston, Jamaïque 1983-1990).

Membre du Bureau du Groupement d'Etudes et de Recherches sur la Méditerranée (G.E.R.M.), Rabat.

Membre fondateur et Président de l'Association Marocaine d'Etudes et de Recherches Internationales (A.M.E.R.I.), Rabat.

Ancien membre du Conseil d'Administration de l'Université Maritime Mondiale, Malmoë, Suède.

Ancien membre du Jury Hassan II pour l'Environnement.

Co-Président du Conseil Scientifique du Forum de la Mer, El Jadida (2014- 2016).

Membre Fondateur du Réseau Africain du Droit de l'Environnement, Rabat, 2016.

Conseiller auprès du Conseil Economique Social et Environnemental (CESE) pour la loi du Littoral et l'Economie Bleue.



M. Hassan SAOUDI
Chercheur associé à l'IRES

Hassan SAOUDI est lauréat de l'Institut National des Hautes Etudes de la Sécurité et de la Justice de Paris.

Ses domaines d'interventions sont la Sécurité globale, IE, management stratégiques des crises. Auditeur institut des hautes études de défense nationale Paris (Session Euromed, lobbying, gestion civilo-militaire des crises extérieures). Il est directeur securi-consulting.

De plus de ces responsabilités à échelon Central de la gendarmerie royale, le Colonel Hassan SAOUDI a assuré des commandements provinciaux régionaux à Tanger, Kenitra, Meknès et Casablanca

Diplôme de Conférencier en sécurité économique par le commissariat et service de l'information stratégique et de la sécurité économique (CSISSE) et l'iNHESJ).

M. SAOUDI est Chercheur associé à l'IRES membre de l'association marocaine de l'intelligence économique.

M. Younes ALAHIANE

Directeur du Centre de Surveillance du Trafic Maritime (CSTM) de Tanger

Parcours académique :

- Titulaire d'un Master en Sciences de l'Ingénierie Maritime délivré par l'Académie Maritime Internationale d'Odessa.
- Titulaire d'un brevet d'Officier Pont +STCW.

Fonctions antérieures :

- Inspecteur de la Navigation et du Travail Maritime ;
- Chef du Quartier Maritime du port de Jorf Lasfar ;
- Chef du Service de la Marine Marchande la région d'El Jadida.
- Chef du Service de la Marine Marchande de la Région de Tanger, et chargé du Service de la Marine Marchande de Tétouan.

Poste actuel :

- Directeur du Centre de Surveillance du Trafic Maritime (CSTM) de Tanger.



M. Mohammed Zakariae ABOUEDDAHAB

Chercheur associé à l'IRES

Docteur en Droit public (2002) de l'Université Mohammed V de Rabat.

Professeur-assistant (2003-2009), Professeur-habilité (2009-2015) puis Professeur de l'enseignement supérieur (depuis 2015) de droit international et de Relations internationales à la Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales de Agdal-Rabat.

Vice-doyen chargé de la recherche scientifique, de la coopération et du partenariat (octobre 2013 à juillet 2018).

Depuis le 1er août 2018, Doyen par intérim de la Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales de Agdal-Rabat.

Chercheur-associé à l'Institut Royal des Etudes Stratégiques (depuis 2009) et où il a coordonné ou fait partie de plusieurs études de recherche dont La convergence réglementaire Maroc-Union européenne, Les relations du Maroc avec l'Algérie et Les relations du Maroc avec l'Amérique du Nord ;

Expert-Evaluateur auprès du Centre National de la Recherche Scientifique et Technique (2017-2020).

Expert-Evaluateur auprès de l'Agence Nationale d'Evaluation et d'Assurance Qualité de l'Enseignement Supérieur (à partir de 2017).

Consultant-expert auprès de plusieurs institutions nationales et internationales (Conseil national des droits de l'Homme, Centre d'Etudes internationales, Conseil de la communauté marocaine à l'étranger, Friedrich Ebert Stiftung, Konrad Adenauer Stiftung, Center for Business Cycle Analysis and Surveys, Union du Maghreb Arabe, Banque Africaine de Développement...).

Enseignant-vacataire/intervenant dans plusieurs établissements et institutions nationaux, publics et privés : Ecole nationale supérieure d'administration, Académie marocaine d'études diplomatiques, Académie royale militaire de Meknès, Faculté des Sciences juridiques, économiques et sociales (Fès, Meknès, Tanger et Soussi-Salé), Ecole de Gouvernance et d'Economie, Université internationale de Rabat...

Ancien auditeur de l'Académie de Droit international de La Haye (2004).

Participant à la session de 2005 au Centre d'étude et de recherche en Droit international et en Relations internationales (La Haye, Académie de Droit international) ; Invité-visiteur de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (NATO, Bruxelles 2007) ; Membre de plusieurs groupes ou équipes de recherche dont le Groupe de travail sur la Protection du patrimoine culturel mondial menacé de destruction relevant de l'Assemblée parlementaire de la Méditerranée (Malte) et EMNES (Euro-Mediterranean Network for Economic Studies, Barcelona).



Mme. Mariam CHERQAOU
Professeur à l'Université Ibn Tofail de Kenitra

Education

- Ph.D. in Management Sciences, Paris Dauphine University, February 2014.
- Ph.D. dissertation title: Impact of International Accounting Standards on Credit Risk
- Conducted under a research contract with the French Central Bank "Banque de France".
- Diploma of Chartered Accountant, France, June 2012.
- Master in Accounting, Control and Audit, Paris-Dauphine University, June 2006.
- B.A. in Finance Accounting, High Institute for Trade and Business Administration, Morocco, June 2004.

Professional appointments

- Ibn Tofail University-Morocco
- Professor of Management, Finance and Accounting – December 2014-Till now
- Associate Professor in Master of Economic, Financial & Statistical Engineering-since June 2018
- Consultant at The University Center for Technology Transfer and Incubator-since March 2017
- Proximo Consulting, Morocco
- Senior Consultant in charge of Business Plans and Market Studies for SME'S.
- French Central Bank, France
- Consultant in charge of evaluating the IFRS impact on the Central Bank Scoring System
- Deloitte Audit , ME, Morocco
- Junior Auditor in charge of legal auditing of industrial entities



M. Jean-François COUSTILLIERE

Président l'association Euromed-IHEDN

Admis à l'Ecole navale en septembre 1969, il débute sa carrière dans la marine en embarquant à bord de différents bâtiments de combat, dont les porte-avions, et participe ainsi à des activités opérationnelles surtout en océan Indien et en Méditerranée avant d'être admis à l'Ecole supérieure de guerre navale en 1984.

Affecté en 1986 à la mission de coopération technique et militaire en Tunisie, il crée la division " mer " de l'Ecole de commandement et d'état-major interarmées de Bortal Hayder. En 1992, il est affecté à l'état-major de l'amiral commandant la Force d'action navale à Toulon, exerce les fonctions de sous-chef opérations et participe aux opérations au large de la Yougoslavie jusqu'en 1994.

En 1994, il est affecté à l'état-major de l'amiral commandant la zone maritime Méditerranée et participe à l'organisation des opérations interarmées, notamment en mer Adriatique. En 1996, il exerce plus particulièrement le commandement de l'exercice interarmées franco-tunisien KROUMIRIE en Tunisie.

Désigné comme chargé de mission à l'Etat-major interarmées de planification à Creil en 1999, il dirige des travaux de planification portant sur différents théâtres du Proche-Orient, de Méditerranée, et du Moyen-Orient et mène une étude sur la lutte contre le terrorisme transnational, suite aux attentats du 11 septembre 2001.

En 2002, il est désigné comme chargé d'études de relations inter-nationales à l'Etat-major des armées à Paris, et se voit confier, plus particulièrement, le dossier des coopérations multinationales en Méditerranée.

Tout au long de cette carrière, il exerce différents commandements, en 1980 celui du dragueur côtier Phénix qui participe à des opérations en océan Indien et dans le détroit d'Ormuz, puis en 1990 l'avisos Lieutenant de vaisseau Le Hénaff et enfin en 1997 la frégate lance missiles Suffren, qui opère en Méditerranée, notamment pour une mission de surveillance en Méditerranée orientale.

Durant les dernières années, il sert également comme professeur associé aux écoles militaires de Saint-Cyr-Coëtquidan, en tant que chargé de cours à la faculté de Toulon et à celle de Draguignan, mais aussi comme conférencier à l'Ecole Militaire de Spécialisation de l'Outre-Mer et de l'Etranger, comme cadre de comité durant les sessions Euromed de l'IHEDN ainsi qu'à l'IDN de Tunis.

En février 2005, après 36 ans de services exercés en grande partie en Méditerranée, il quitte les forces armées.

En 2006, il crée un cabinet, JFC Conseil, dédié aux questions méditerranéennes, à travers lequel il conduit des actions de conseil, d'enseignement et de formation, mais aussi organise des événements et des rencontres, ou porte des projets au profit de tiers, intéressant la promotion ou l'amélioration des relations internationales en Méditerranée. Ce cabinet a été dissous très récemment, sans toutefois que toutes ses activités aient disparu.

Il préside, de plus, l'association Euromed-IHEDN, qu'il a créée en 2004, dont la vocation est d'entretenir le réseau des anciens auditeurs des sessions internationales Euro-Méditerranée de l'Institut des hautes études de Défense nationale et de contribuer à la réflexion sur les questions euro-méditerranéennes. Entretien un réseau relationnel international de décideurs, il organise un cycle de conférences mensuelles à Paris et à Marseille et des rencontres internationales annuelles.

Il assurait encore récemment des missions ponctuelles au profit de l'Etat-major des armées, dans le cadre des activités d'entraînement de l'initiative Sécurité du 5+5, notamment en Tunisie.



M. Alejandro del VALLE,

Directeur du Centre of Excellence Jean Monnet on Migration and Human Rights in Europe's External Borders

Academic Positions

Catedrático (Full Professor) of Public International Law and International Relations in the University of Cadiz since 2001. Full time Associate Professor (1991), and Lecturer in the University of Granada (Spain) since 1984. Ph. D., Oct. 1988. Jean Monnet Chair on «Borders and Immigration» of European Union Law, awarded by the European Commission in 2006. Holder of a Jean Monnet Chair since 2000. Responsible of European Modules Jean Monnet in the University of Saarlandes FRG, 1992-93; in the University of Cadiz, Module on 'Migration and Human Rights in Europe's Southern Borders', 2016-2018. Vice Rector for International Relations and Cooperation of the University of Cádiz (Spain), 2007- 2010. Dean of the Law Faculty of the University of Cádiz (2002-2004).

EU positions

Legal Adviser (Référéndaire), European Court of Justice, Luxembourg 1991-1995.

Chef du Cabinet du Président of the European Court of Justice, Luxembourg, 1996-1998. Member of the Senat of the Euromediterranean University-EMUNI of the UfM-E.U., 2009-2013

Reasearch Projects

Director of 4 Research Projects (I+D+I) 2005-2018 of the Ministry of Education in Spain, about International and European legal questions in the Strait of Gibraltar Region (Sovereignty, Cooperation, Borders and Territorial Claims and Disputes).

Principal Researcher of three others International Cooperation Projects with Morocco (2007, 2008 and 2010), of the Spanish Agency for International Cooperation, with Dr R El Houdaïgui, University of Tangier-Tétouan, Morocco. Fields of Research Free Movement of Persons, Immigration and Visa Policy in the EU – Area of Freedom, Security and Justice of the EU- Economic and Social Cohesion and European Regional Policy- European Court of Justice – International and European Borders – The Dispute over Gibraltar – International Cooperation in the Area of the Strait of Gibraltar– Spain/Morocco Relations – Euromediterranean Relations.



M. Taoufik MARRAKCHI

Chercheur associé à l'IRES

Etudes professionnelles

- 1973-1976 : Académie Royale Militaire de Meknès
- 1988-1989 : Ecole d'Etat-major de Kenitra.
- 1996-1997 : Collège Interarmées de Défense de Paris.
- 2002 : Collège de défense de l'OTAN de Rome.

Titres et Diplômes Universitaires. Juillet 1994 : Licence en droit public

- Décembre 1999 : Diplôme des Etudes Supérieures (D.E.S) en droit public,
- Octobre 2009 : Doctorat en « Droit international et relations internationales », délivré par l'Université Hassan II de Casablanca.

Activités de coopération

- Participation, entre 2001 et 2014, à plusieurs travaux de Commissions militaires mixtes entre le Maroc et les pays amis (France, Belgique, Espagne, Etats-Unis d'Amérique).
- Participation à de nombreux séminaires internationaux, portant sur les problèmes de désarmement, de sécurité et de défense, notamment à Genève, Copenhague, Paris, Rome, Madrid, Bruxelles, Tunis et le Caire.



M. El Arbi MRABET
Chercheur associé à l'IRES

Docteur d'Etat en Droit de l'Université de Paris II-Panthéon Sorbonne (1981) et titulaire d'une Licence d'anglais de l'Université de Paris III-Censier, ancien professeur de Droit international et relations internationales, ancien doyen, ancien Gouverneur chargé de la coordination avec la MINURSO, actuellement chercheur associé au CREDESPO, il a publié de nombreux travaux, dont récemment :

- L'Union européenne, le Maroc et les migrations africaines irrégulières ; Alfabarre, Paris, janvier 2017 ;
- "La politique européenne de voisinage et la problématique de l'immigration irrégulière au Maroc", in Les flux migratoires au sein de l'Union européenne" (ouvrage collectif, direction Philippe IARD) ; Bruylant, Bruxelles, novembre 2017.

A paraître en 2018 :

- "Réflexions sur la gestion des crises de l'eau et des migrations", in Crise de l'eau, changements climatiques et migrations (Alliance marocaine pour l'eau) ;
- "Changements climatiques et devenir de l'Afrique", in Actes du Colloque international "L'Afrique en devenir" (Institut des Etudes Africaines et CERAB).

M. MRABET est également décoré du Wissam Al Arch de l'ordre de Chevalier.



M. José Manuel CERVERA GRAGERA

Directeur de la Fondation des Trois Cultures de la Méditerranée

Nacido en Huelva en 1953, José Manuel Cervera es licenciado en Filosofía y Letras por la Universidad de Sevilla, además de diplomado en Alta Dirección de Instituciones Sociales por el Instituto San Telmo. Ha sido concejal del Ayuntamiento de Sevilla (1979-1983 y 1991-1999), director de empresa, profesor de Asesores Cooperativos y miembro del Consejo Social de la Universidad de Sevilla.

Dirigió la Unidad de Coordinación y Estudios de la Consejería de Presidencia de la Junta de Andalucía de 2002 a 2004, año en el que fue nombrado director general de Estudios Andaluces. Desde abril de 2008 estuvo al frente del Gabinete de Presidencia de la Junta de Andalucía y un año después ocupó el mismo puesto en el Gabinete del entonces Vicepresidente tercero del Gobierno y Ministro de Política Territorial, Manuel Chaves. Desde 2012, realizaba labores de asesoría y consultoría en materia de liderazgo, estrategia, comunicación y desarrollo empresarial.



Mme. Naima HAMOUMI

Professeur à l'Université Mohammed V de Rabat

Professeure Naima HAMOUMI est enseignante-Chercheuse en océanologie et dynamique des bassins sédimentaires anciens à l'Université Mohammed V de Rabat. Elle est responsable du groupe de recherche ODYSSEE, conseillère pédagogique de ENACTUS/FSR et coordinatrice nationale du Réseau Marocain des Sciences et Ingénierie de la mer « MARSIMER» .

Elle est titulaire d'un Doctorat d'Etat de l'Université Louis Pasteur à Strasbourg (1988) et d'un Doctorat de 3^{ème} Cycle (1981) et d'un Diplôme d'Etudes Approfondies (1978) de l'Université de Bretagne Occidentale et l'IFREMER à Brest en France.

Elle a réalisé plusieurs études notamment dans : le détroit de Gibraltar (Projet Liaison Fixe à travers le détroit de Gibraltar), les marges océaniques atlantique et méditerranéenne, la lagune de Nador, le Méso-Cénozoïque du Rif Nord-occidental et le Paléozoïque inférieur du Maroc, dont les résultats ont fait l'objet de plusieurs publications, de conférences et de communications dans des congrès nationaux et internationaux. Par ailleurs, elle a son actif le montage et la gestion de plusieurs formations : doctorales, professionnelles et/ou spécialisées et elle a assuré la direction scientifique de nombreux travaux de recherche dans le cadre de Doctorat d'Etat, Doctorat national et de MASTER.

Elle a été gratifiée en 2016 par Sa Majesté Le Roi Mohammed VI par le Wissam Malaki Al Istihkak Al Watani et elle été honorée par plusieurs distinctions dont le « Certificat d'appréciation de la Commission Internationale d'Océanographie (COI/UNESCO) » en 2006 pour contribution aux activités de la COI et pour le renforcement des capacités au Maroc dans le domaine de l'océanologie.



M. Jeremy GUNN

Chercheur associé at the United States Institute of Peace et professeur à l'Université internationale de Rabat

T. Jeremy Gunn is Professor of Law and Political Science at l'Université Internationale de Rabat. He received a Ph.D. from Harvard University, a Juris Doctor degree from Boston University (magna cum laude), and an A.M. from the University of Chicago. He was formerly a Senior Fellow at the United States Institute of Peace and has worked at the U.S. State Department and the American Civil Liberties Union. Among his publications are "The Concept of 'Separation of Religion and the State' in Islam" (2016), "The Organisation of Islamic Cooperation: Universal Human Rights, Islamic Values, or Raisons d'état?" (2017) (with Alvaro Lagresa), "Secularism, the Secular, and Secularization" in Trends of Secularism in a Pluralistic World (2013), *Spiritual Weapons: The Cold War and the Forging of an American National Religion* (2009), "Religious Freedom and Laïcité: A Comparison of the United States and France" (2004), and "The Complexity of Religion and the Definition of 'Religion' in International Law" (2003).

Capitaine de Vaisseau Major Mohammed TAOUDI

Pôle Affaires Maritimes -Etat-Major de la Marine Royale Marocaine

- Lauréat de l'Ecole Royale Navale, Casablanca/1978.
- A assuré quatre Commandement en mer pour une durée de 10 ans.
- Spécialité en guerre électronique aux USA en 1985.
- Instructeur à l'Ecole Mohammedia des Ingénieurs année 1990-1991.
- Stage international de gestion des situations de crise / Brest en 1996.
- Diplôme de management et leadership aux USA en 1997.
- Diplôme de management des ressources militaires / Monterey, USA en 1999 ;
- Cours national de formation du personnel d'encadrement et des commandants sur zone à la préparation à la prévention et à la lutte contre la pollution marine accidentelle / Brest en 2001.
- Cours sur la Sécurité Maritime dans le secteur de la pêche / Rabat en 2007.
- Cours sur Les droits de l'homme et le droit Humanitaire international à Casablanca en 2008.
- US Sécurité Maritime et renforcement de la loi en mer / Casablanca en 2008 ;
- Membre du comité directeur de « l'initiative 5+5 Défense » en méditerranée occidentale de 2004 à 2013.
- Contribution essentielle à l'élaboration du dossier de délimitation des espaces maritimes du Royaume du Maroc et son dépôt au niveau de l'ONU/New York ;
- Actuellement Chef du Pôle Affaires Maritimes à l'Etat-Major de la Marine Royale.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Achab M, EL Moumni. B, EL Arrim. A & Gutierrez Mas. J.M. (2005) -. Répartition des faciès sédimentaires récents en milieu marin côtier: exemple des baies de Tanger (NW-Maroc) et de Cadix (SW-Espagne). Bull. Inst. Sci., sect. Sci.Terre., 27. 55-63
- Achab M., A. EL Arrim, B. EL Moumni, I. EL Hatimi (2007) - Metallic pollution affecting the bay of Tangier and its continental emissaries: anthropic impact, Thalassas, 24 (1): 23-36
- Bazairi H., Sghaier Y.R., Benhoussa A., Boutahar L., El Kamcha R., Selfati M., Gerovasileiou V., Baeza J., Castañer V., Martin J., Valriberas E., González R., Maestre M., Espinosa F.& Ouerghi (2016)- Maroc : site de Jbel moussa - Cartographie des habitats marins clés de la Méditerranée et initiation de réseaux de surveillance. Projet Haut Commissariat aux Eaux et Forêts et à la Lutte contre la Désertification et PNUE/PAM-CAR/ASP. Ed. CAR/ASP - Projet MedKeyHabitats, Tunis. 92 p + Annexes
- Benali H., El Moutchou B. (2016a) - Caractérisation de la dynamique sédimentaire le long des sites littoraux du bassin versant côtier de la région de Ksar Esghir (Tanger, Maroc). XIV^{èmes} Journées Nationales Génie Côtier – Génie Civil. Paralia pp.153-161
- Benali H., El Moutchou B. (2016b) - Evolution diachronique de la ligne de rivage et de l'occupation des espaces de la zone cotiere de Ksar Esghir entre 1966 et 2005 (Tanger - Maroc). International Journal of Innovation and Applied Studies. Vol. 16 No. 1, pp. 197-209
- Bensari A. & Belhouji A. (1990) – Aspects météorologiques du détroit de Gibraltar, Actes du III^{ème} Colloque International sur la Liaison Fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar. Marrakech, pp 709- 728
- Bigo, Didier, "The (in)securitization practices of the three universes of EU border control: Military/Navy – border guards/police – database analysts," Security Dialogue, Vol. 45, No. 3, 2014.
- Bouferrou S. et al. [2017], *Les mondes du détroit de Gibraltar, Mission d'étude*, IHEDATE, Sciences Po Urbaine.
- Breverton, Terry, *Breverton's Nautical Curiosities*, Quercus, 2010.
- Blinda M., Bellaouchou A, Fekhaoui M., Barcha S E & El Morhit M.(2013) - Evaluation de la contamination métallique des sédiments et des eaux superficielles du littoral Nord-Ouest du Maroc. Bulletin de l'Institut Scientifique, Rabat, Section Sciences de la Vie, 2013, n° 35, 43-49.
- C.B.C., (1984) - Protection de la plage de Tanger, Société d'Aménagement de la Baie de Tanger, Unpublished report, 38 p.
- Chraïbi A.F., Mekboul M. & Monkachi M (1994) - Puits expérimental de Malabata, Actes du IV Coloquio Internacional sobre el Enlace Fijo del Estrecho de Gibraltar, Séville. Tomo II : El Medio Fisico, pp. 71- 77
- Comas M.C., Soto J.I., Talukder A.R. and TTR-12 Leg 3 (Marsibal-1) Scientific Party (2003) -Discovering active mud volcanoes in the Alboran sea (Western Mediterranean). IOC Workshop Report No. 187, pp. 14-16
- CREOCEAN (Centre de Recherche et d'Etudes océaniques) (2010)- projet d'extension du complexe portuaire Tanger Med II, Etude d'impact sur l'Environnement, TMSA, 295 p.
- Devji, Faisal, "Will Saudi Arabia Cease to be the Center of Islam," New York Times, September 7th, 2018.
- Didon J., (1981) -Géologie de la partie immergée du détroit de Gibraltar: Rappels et Acquisitions Récentes. (In symposium sur la géologie du détroit de Gibraltar et sur la Liaison Fixe Avril 1981).
- Didon J, Durand Delga M., Fontboté J.M., Garcia-Duenas, Maldonado A., Olivier Ph. & Vera J. A (1982) – Geologia del estrecho de Gibraltar, SECEG, p.69
- Diouri A. (1990) – Le régime des houles dans le détroit de Gibraltar. Actes du III^{ème} Colloque International sur la Liaison-Fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar, Marrakech. Tome 1 "Données du Site", pp. 253-262
- Durand Delga M. (1995) – Etapes des interpretations géologiques et géodynamiques dans l'arc de Gibraltar. Actes du IV Coloquio Internacional sobre el Enlace Fijo del Estrecho de Gibraltar, Séville .Tomo II : El Medio Fisico, pp. 193-204
- El Abdellaoui J. E. & Ozer A. (2007)- Étude diachronique et historique de l'évolution du trait de côte de la baie de Tanger (Maroc) Revue Télédétection, vol. 7, n° 1-2-3-4, p. 157-171

- El Arrim (2001) - Contribution à l'étude du littoral de la baie de Tanger (Rif Nord occidental-Maroc). Approches sédimentologique, géochimique et impact de la dynamique sédimentaire, Thèse de Doctorat national, Université
- Abdelmalek Essaadi, Faculté des Sciences et Techniques, Tanger, 150 p.
- El Arrim A., A. Raissouni , M. Wahbi , M. Maatouk , A. Afailal Tribak and B. El Moumni, (2010) - Distribution métallique dans les eaux et les sédiments du littoral de la baie de Tanger. Rif Nord Occidental Maroc, Rapp. Comm. int. Mer Médit., 39, 2010
- El Bouzidi R., Labraimi M. & Zourarah B. (2004) - Morphological evolution and spatio-temporal variability of the longshore drift system in the bay of Tangier (Morocco). J. Afr. Earth Sci., 39, 527-534.
- El Hatimi I., Achab M. & El Moumni B. (2002) - Impact des émissaires et canalisation sur l'environnement de la baie de Tanger: approche pluridisciplinaire. Bull. Inst. Sci., sect. Sci. Terre, 24, 49-58.
- El Moumni B El Arrim A , Maatouk M El Hatimi I., Wahbi M. & Afailal-Tribak A (2002) -Érosion de la Baie de Tanger. In: Érosion littorale en Méditerranée : dynamique, diagnostic et remèdes, CIESM Workshop Series, p. 43-47.
- El Moutchou B., Benali H & Mamouni A. (2014) - Evolution diachronique de la ligne du rivage le long des littoraux méditerranéens occidentaux marocains : cas des sites côtiers de Ksar Esghir, Bou Ahmed et Jebha (Maroc). XIII^{èmes} Journées Nationales Génie Côtier – Génie Civil. Editions Paralia pp.317-324
- European Commission, *Euro-Mediterranean Transport Partnership*, September 22nd, 2018. Available at https://ec.europa.eu/transport/themes/international/european_neighbourhood_policy/mediterranean_partnership_en
- Frémont A. [2010], *Les ports, leviers de développement ? Opportunités sur la rive sud de la Méditerranée*, De Boeck Supérieur, Afrique Contemporaine.
- Fakhreeddine A. (1990) – Mesures et analyses harmoniques des marées à Asilah, Cap Spartel et Sidi Kankouch. Actes du II^{ème} Colloque International sur la Liaison-Fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar, Marrakech. Tome 1 "Données du Site", pp. 263- 274
- Feinberg H (1992) - Deuxième campagne de sondages mécaniques dans le Tangérois, Datations par nanoflores des échantillons prélevés. Rapport inédit S.N.E.D.
- Feinberg (1994) - Rapport des datations. Rapport inédit SNED
- Gutscher M. A. (2004) - What Caused the Great Lisbon Earthquake?. Sciences, 27;305(5688):1247-8.
- Hamoumi N. (1990) - Géologie du détroit de Gibraltar: Une démarche pour la réalisation d'une carte géologique et de coupes Nord-Sud. Actes du III^{ème} Colloque International sur la Liaison-Fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar, Marrakech. Tome 1 "Données du Site", pp. 309-340.
- Hamoumi. N, Bahmad. A, Rhziza. A, (1990) - Etude géologique de la plateforme continentale marocaine du détroit de Gibraltar entre les méridiens de Cap Malabata et Oued Lediane: Campagne El Lahiq 88: Actes du III^{ème} Colloque International sur la Liaison Fixe Europe-Afrique Marrakech, 1990, Tome 1. P: 309-340.
- Hamoumi N. (1994 a) - Essai de corrélation géologique entre la coupe du Puits Malabata et celles des sondages GEO3 et SB3. Rapport inédit SNED.
- Hamoumi N. (1994 b) - Etude sédimentologique des formations géologiques de subsurface dans la région du puits Malabata, Rapport inédit, SNED
- Hamoumi N. (1995 a) - Réinterprétation des contacts situés entre les nappes de flyschs du détroit de Gibraltar et de sa rive sud : intérêt des études sédimentologiques et de la sismique réflexion pour le projet Liaison Fixe, in : IV^{ème} Coloquio Internacional sobre el Enlace Fijo del Estrecho de Gibraltar, pp. 217 - 224
- Hamoumi N. (1995 b) - Les ensembles géologiques de subsurface dans la région du Puits Malabata : Etude sédimentologique et géochimique- Essai de corrélation Actes du IV^{ème} Coloquio Internacional sobre el Enlace Fijo del Estrecho de Gibraltar, Tomo II : El Medio Físico, Séville, pp. 37- 48
- Hamoumi N. & K. Jbilou (1995) - Caractérisation des formations géologiques du détroit de Gibraltar dans la zone potentielle du Projet Liaison Fixe à partir des données des campagnes océanographiques Garcia Del Cid 90 et Sea Nautilus 91, IV^{ème} Coloquio Ibternacional sobre el Enlace Fijo del Estrecho de Gibraltar, pp. 249 – 275

- Hamoumi N., F. Salhi & A. Ouldchalha (1995) - L'Oligo-miocène de la rive sud du détroit de Gibraltar (Rif Maroc) : faciès et environnements sédimentaires, Contrôle géodynamique et eustatique , IV^{ème} Coloquio Internacional sobre el Enlace Fijo del Estrecho de Gibraltar, pp.21 - 50
- Hamoumi N. (1997) - Les formations coralliaires du détroit de Gibraltar: Impact sur le Projet Liaison Fixe Europe-Afrique par un tunnel, 22 p., Rapport SNED inédit
- Hamoumi N. (2005) - The Flysch Domain of the N-W Alpine Rif Belt, Field guide book "International field workshop in the Rif domain" (Ed. Hamoumi N.), 51 p, 34 figures
- Hamoumi N. (2006) - The mud volcanoes of Gulf of Cadiz Moroccan margin and N-W Rif belt: A key for better understanding complex marine -land geology at a regional scale, , in: CIESM (2006). Fluid seepages - mud volcanism in the Mediterranean and adjacent domains, Bologna, 19-22 October 2005. CIESM Workshop Monographs, 29: pp. 79-85.
- Haut-Commissariat au Plan [2016], *comptes régionaux*, disponible sur https://www.hcp.ma/Comptes-regionaux_r209.html
- Henriot, J.P.; Hamoumi, N.; Ivanov, M.; Pinheiro, L.; Suzyumov, A.; Swennen, R.; Blinova, V.; Bouimetarhan, I.; De Boever, E.; Depreiter, D.; Foubert, A.; Kozlova, E.; Maignien, L.; Poort, J.; Van Rensbergen, P.; Van Rooij, D. (2006). The mud volcano province on the Atlantic Moroccan margin: Towards a natural laboratory for joint European-Maghreb research, in: CIESM (2006). Fluid seepages - mud volcanism in the Mediterranean and adjacent domains, Bologna, 19-22 October 2005. CIESM Workshop Monographs, 29: pp. 21-26. ISSN 1726-5886
- Jbilou M. K (1995) - Etude géomorphologique, géologique et sismique de la zone potentielle du Projet Liaison Fixe détroit de Gibraltar", Thèse de Doctorat de 3^{ème} cycle, Faculté des Sciences Université Mohammed V, Rabat
- Jbilou K. & Hamoumi N.(1995) - Réinterprétation des profils de sismique réflexion "haute résolution" (Gardline-86) réalisés dans le détroit de Gibraltar. IV^{ème} Coloquio Internacional sobre el enlace fijo del Estrecho de Gibraltar, Tomo II , 299-321
- Kinder T. H. & Bryden H. L (1990) - Hydraulic control in the Strait of Gibraltar. Actes du III^{ème} Colloque International sur la Liaison Fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar. Marrakech, pp 133- 156
- L.C.H.F. (Laboratoire Central Hydraulique de France) (1972) -. Baie de Tanger. Rapport de l'étude théorique sur document (inédit).
- LCHF (Laboratoire Central d'Hydraulique de France), (1974a) - Aménagement de la Baie de Tanger. Protection de la plage. Avant-projet détaillé. Première partie. Société d'Aménagement de la Baie de Tanger. Unpublished report, 62 p.
- LCHF (Laboratoire Central d'Hydraulique de France) (1974b) - Aménagement de la Baie de Tanger, Protection de la plage, Avant-projet sommaire, Présentation de la solution retenue, Société d'Aménagement de la Baie de Tanger, Unpublished report, 66 p.
- Long B.F. (1998a) - Rapport de visite de la plage de Tanger, 27 au 31 mars 1998, Rapport pour le Ministère de l'Équipement, Direction des Ports et du Domaine Maritime, Rabat, 20 p.
- Long B.F. (1998b) - Lancement de la phase d'étude du projet de rechargement et de réhabilitation de la plage de Tanger, décembre 1998. Rapport pour le Ministère de l'Équipement, Rabat, 28 p.
- Long B.F. (1999) -Projet de réhabilitation de la plage de Tanger entre Ghandouri et le port. Première phase : opération de rechargement saisonnier et de reconditionnement de la plage. Rabat. Unpublished report, 22 p.
- Long, B.F., Bencheikh, L., Karakiewicz, B., Merzouk, A. and et Romancyk, W. (1999) Réhabilitation de la plage de Tanger par rechargement du haut de plage entre Ghandouri et le port. Direction des ports et du domaine public maritime, Rabat (Maroc), 19 p.
- Marei N. [2012], *Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes*, Echogéo, N°19.
- *North Africa Post*, "King of Morocco Outlines New Approach to Migration," November 30th, 2017. Available at <http://northafricapost.com/20995-king-morocco-outlines-new-approach-migration.html>
- North Atlantic Treaty Organization, *Operation Enduring Endeavour*, October 27th, 2016. Available at https://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_7932.htm
- Onuf, Nicolas, *A World of Our Making*, University of South Carolina Press, 1989.

- Oueslati A.(2014) - La "Grande dune de Tanger" (littoral du Maroc septentrional) : un exemple de disparition d'une entité naturelle d'intérêt paysager et environnemental. *Géographie Physique et Environnement Varia* Vol. 8 pp 251-272
- Ould Chalha A. (1995) - Etude sédimentologique des flyschs d'âge crétacé-oligo-miocène de la rive sud du détroit de Gibraltar (région de Chaouene, tetouan et Ceuta -Rif-Maroc). Thèse de 3^{ème} cycle, Univ. Mohammed V.
- Ould Chalha A., N.Hamoui & F.Salhi (1995) - les flyschs d'âge éocène de la rive sud du détroit de Gibraltar (Rif maroc): faciès et environnements sédimentaires contrôle géodynamique et eustatique , in ; IV Coloquio Internacional sobre el Enlace Fijo del Estrecho de Gibraltar, pp. 339 – 350
- Pinheiro L.M., Ivanov M. K., Sautkin A., Akhmaninov G., Magalhaes V. H., Volkonskaya A., Monteiro J. H., Somoza L., Gardner J., Hamoumi N. & Cunha M. R. (2003) – Corrigendum to "Mud volcanism in the Gulf Of cadiz : results from the TTR-10 cruise. *Marine Geology* 195 (2003) pp. 131-151
- Rodríguez-Barroso M. R., Y. Benhamou, B. El Mounni, D. Coello & José L. García-Morales (2010) - Concentration, enrichment and distribution of heavy metals in surface sediments of the Tangier Bay, Morocco, *Scientia Marina* 74S1, 107-114, Barcelona (Spain)
- Salhi F. 1994: Etude sédimentologique et géophysique des flyschs d'âge crétacé-oligo-miocène de la rive sud du détroit de Gibraltar (région de Tanger-Rif-Maroc). Thèse de 3^{ème} cycle, Univ. Mohammed V.
- Salhi F., N. Hamoumi & A.Ouldchalha (1995) - les flyschs d'âge crétacé inférieur de la rive sud du détroit de Gibraltar (Rif Maroc): faciès et environnements sédimentaires contrôle géodynamique et eustatique, in : IV Coloquio Internacional sobre el Enlace Fijo del Estrecho de Gibraltar, pp. 361 - 375
- Salim F Z, M. Y. El Habti, Kh. Lech-Hab Ben Hamman, A. Raissouni & A. El Arrim (2018) - Application of a Geomatics Approach for the Diachronic Study of the Mediterranean Coastline Case of Tangier Bay, *International Journal of Geosciences*, 9, 320-336
- Schonauer, Scott, "NATO Guards the Strait of Gibraltar," *Stars and Stripes*, March 19th, 2003. Available at <https://www.stripes.com/news/nato-guards-strait-of-gibraltar-1.3061>
- Sedrati M. et Raissouni A (2000) - Ouvrages portuaires et leur impact sur la stabilité du littoral Méditerranéen et Atlantique. Nord-Ouest du Maroc. Mémoire de MST, Université Abdelmalek Essaadi, Faculté des Sciences et Techniques, Tanger, 125 p.
- Sedrati M & Anthony E. J. (2007) - A brief overview of plan-shape disequilibrium in embayed beaches: Tangier bay (Morocco). *Revue géographique des pays med.*, pp. 125-130
- Shimkus K. M., Esteras M. Bahmad A., Murdmaa I., Sandoval J; & Izquierdo N. (1995) - Submarine geological studies of the Gibraltar Strait (Rift-Argus Campaign), IV^{ème} Coloquio Internacional sobre el enlace fijo del Estrecho de Gibraltar , Tomo II 377 -412
- SNED (1982) - Rapport interne sur les analyses par diffractométrie RX.
- SNED (1985) - Rapport de la 1ère campagne de sondages mécaniques dans la rive sud,T IV.
- SNED (1992a) - Rapport de la campagne de sondage dans le Tangerois.
- SNED(1992b)- Carte géologique de la rive sud au 1/5.000
- SNED (1994a)- Fiches géologiques et levé géomécanique du Puits et de la galerie Malabata.
- SNED (1994b) - Rapport préliminaire du sondage SG2.
- SNED(1994c)- Colonne lithostratigraphique du sondage SG1.
- SECEG/SNED (1990a) -. Carte géologique du détroit de Gibraltar au 1/200 000.
- SNED-SECEG (1990b) - Rapport informatif, III^{ème} Colloque sur la Liaison Fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar, Marrakech
- SNED-SECEG (1995a) - Rapport informatif, IV^{ème} Colloque sur la Liaison Fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar. Seville
- SNED. -SECEG (1995b) - Rapport technique de la campagne océanographique RIFT-ARGUS dans le détroit de Gibraltar .
- Société Nationale d'Etudes du Detroit and Sociedad Española de estudios para la Comunicación fija a través de Estrecho de Gibraltar, *Project of the Fixed Link Through The Strait of Gibraltar*, November, 2007.

- Tangerang Med Port Authority [2016], *Rapport d'activités 2016*, disponible sur <http://www.tmpa.ma/category/media-room>
- Wendt, Alexander, *The Social Theory of International Politics*, Cambridge University Press, 1999.



NOTES DE REFERENCE

¹ <http://www.mediterraneosiciliaeuropa.org/en/2016/12/13/the-evolving-role-of-maritime-straits/>

² Au titre de l'année 2017, le PIB par habitant de l'Union européenne était de 33.715,1\$
Données de la Banque mondiale : <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.gdp.pcap.cd>

³ Moyenne des PIB par habitant (2017) de cinq pays : le Maroc (3007.2\$), l'Algérie (4123.4\$), la Tunisie (3490.8\$), la Libye (7998\$) et la Mauritanie (1136.8\$) (Banque Mondiale)

⁴ Données de l'Organisation Internationale pour les Migrations. Accessibles en ligne : <https://www.iom.int/fr/news/arrivees-de-migrants-en-europe-par-la-mediterranee-en-2018-74-501-deces-en-mer-1-586>

⁵ Environ 10% des navires traversant le détroit se ravitaillent à Gibraltar. Le régime fiscal très favorable de cette enclave britannique (zone franche) permet aux entreprises de pratiquer des prix très concurrentiels. Selon l'autorité portuaire de Gibraltar, le port de Gibraltar est le plus important port de *bunkering* de Méditerranée.

Sources:

- Gibraltar Port Authority, *Port Handbook 2018*, p.23. Accessible en ligne : <http://www.gibraltarport.com/porthandbook>
- Institut des Hautes Etudes de Développement et d'Aménagement des Territoires en Europe (IHEDATE), *Les mondes du détroit de Gibraltar, mission d'étude*, avril 2017, p.12. Accessible en ligne : https://www.ihedate.org/IMG/pdf/les_mondes_du_detroit_-_note_introductive_-_mission_d_etude_2017_ihedate.pdf?1644/fce63d7be5b539620047470ba412762883fafb66

⁶ Ministère de l'équipement. Accessible en ligne: <http://www.equipement.gov.ma/maritime/Securite-de-la-navigation-maritime/Pages/CSTM.aspx>

⁷ Dahir n° 1-77-187 du 29 rebia II 1399 (28 mars 1979) portant publication de la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer et de ses annexes, faites à Londres le 12 ramadan 1392 (20 octobre 1972) (B.O. n° 3564 du 12 rebia II 1401 (18 février 1981).

⁸Lt. Col. Samuel Morales Morales, « El valor estratégico del estrecho de Gibraltar », *Revista General de Marina*, novembre 2017, pp. 753 – 759.

⁹Haizam Amirah Fernandez, *Relaciones Espana Marruecos*, Instituto Real Elcano, 2015, p. 72.

¹⁰OTAN. Accessible en ligne : https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_7932.htm?selectedLocale=fr

¹¹ EVP : Equivalent vingt pieds. Il s'agit d'une unité approximative de mesure de conteneur qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire.

¹² Frontex aide les États membres de l'Union européenne et les pays associés à l'espace Schengen à gérer leurs frontières extérieures. Elle contribue également à harmoniser les contrôles aux frontières au sein de l'Union européenne. Elle facilite la coopération entre les autorités de surveillance des frontières dans les différents pays de l'Union européenne, en leur fournissant une expertise et un soutien technique

¹³ EVP Équivalent Vingt Pieds. Unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur 20 pieds (6 m)

¹⁴ Le BGM-109 Tomahawk est un missile de croisière destiné à être équipé d'une ogive nucléaire ou conventionnelle, conçu par les États-Unis dans les années 1970. Il peut être lancé d'un bâtiment de surface, d'un sous-marin (sous-marins d'attaque conventionnel, sous-marin nucléaire d'attaque (SNA), d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) ou sous-marin nucléaire lanceur de missiles de croisière (SSGN))

¹⁵ Standing Maritime Groups est un groupe multinational de forces navales composé de bâtiments des pays membres de l'OTAN. Ces derniers sont placés sous le commandement de l'OTAN pour conduire des missions diverses allant de la vigilance à l'entraînement tout autant que des activités opérationnelles en situation de paix ou de crise.

¹⁶ S. E. Morisson, *Operations in North African Waters* (October 1942 - June 1943), Boston, Little Brown & Company, 1947.

¹⁷ Azzou El Mustafa, « La présence militaire américaine au Maroc, 1945-1963 », in *Guerres mondiales et conflits contemporains* 2003/2, n° 210, p. 125.

¹⁸ Service historique de l'armée de terre française, Vincennes, compte rendu du 16 au 31 décembre 1943.

¹⁹ MAE-N, Tanger, Maroc, Cabinet diplomatique, note de septembre 1951.

²⁰ Foreign Relations of United-States (FRUS), vol. V, 1947, « The Pentagone talks of 1947 », p. 531.

²¹ Strategic Air Command, ou SAC, était un grand commandement de l'United States Air Force (USAF), formé en 1946 pour regrouper les unités de bombardement stratégique de l'USAF, destinées en particulier à employer les armes nucléaires des États-Unis. Il regroupait aussi bien des unités de bombardiers, que d'avions ravitailleurs, de chasseurs d'escorte (jusqu'en 1959), mais aussi de missiles balistiques intercontinentaux.

²² Charles W. Yost, La politique américaine et l'indépendance du Maroc, Colloque de l'ASMAR, Tanger, avril 1978, pp. 2-3, cité par Fahd Yata, in Les Etats Unis et l'indépendance du Maroc, p. 216.

²³ Bénédicte Suzan, La présence Américaine en Méditerranée, in Revue HERODOTE, n° 103, 2001, p.40.

²⁴ Le traité d'Utrecht de 1713 reconnaît la propriété des Anglais sur le Rocher qui domine le détroit du même nom. Ce traité accorde à Londres «*la pleine et entière propriété de la ville et des châteaux de Gibraltar, conjointement à son port, défenses et forteresses*».

²⁵ Alberto Martin Artajo : «Las constantes geopolíticas de las relaciones internacionales de España», *Geopolítica y estrategia I*, actes de la Chaire Palafox, Université de Saragosse, 1965, pp. 7-48

²⁶ Il s'agit du terrorisme, du narcotrafic, de l'émigration clandestine et autres activités illicites.

²⁷ Ziad Alami et Mohamed Chakir Alaoui, « Ce que coûte au Maroc la lutte contre les migrants qui veulent rejoindre l'Europe », article publié le 21 février 2017, in <http://fr.le360.ma/politique/ce-que-coute-au-maroc-la-lutte-contre-les-migrants-qui-veulent-rejoindre-leurope-108735>

²⁸ Ce sont des équipes de chiens entraînés pour effectuer plusieurs missions, dont notamment la recherche de personnes suspects en fuite, la recherche d'indices sur une zone de surveillance, la détection de stupéfiants, d'armes à feu, d'explosifs.

²⁹ Il s'agit d'un réseau de bâtiments terrestres situés sur des sites géographiquement stratégiques le long des côtes leur permettant de couvrir des zones maritimes présentant un fort trafic ou des dangers particuliers. Ils ont pour mission d'assurer une veille visuelle, radio et radar de la zone maritime surveillée.

³⁰ Selon une étude sur les Forces Armées Royales, réalisée par Josep Baques, professeur de sciences politiques à l'université de Barcelone. In <https://www.medias24.com/MAROC/NATION/DEFENSE/181435-Forces-et-faiblesses-de-la-marine-royale-selon-un-centre-d-etudes-espagnoles.html>

³¹ Chiffre fourni par la revue « Cols-Bleus » de la Marine nationale française, le 8 Février 2018, in <http://www.colsbleus.fr/articles/10382>

³² SNMG: Standing NATO Maritime Group.

³³ La Force maritime européenne (Euromarfor ou EMF) est née en 1995 lorsque la France, l'Italie, le Portugal et l'Espagne ont décidé de créer une force adaptée afin d'assurer les missions de contrôle maritime, les missions humanitaires, les missions de maintien de la paix, les opérations de prévention des crises (patrouilles maritimes, guerre des mines) et de rétablissement de la paix

³⁴ Derek Lutterbeck et Georgij Engelbrecht, « The West and Russia in the Mediterranean: Towards a Renewed Rivalry ? », *Mediterranean Politics*, vol. 14, no 3, novembre 2009, p. 393.

³⁵ On peut notamment lire dans la doctrine maritime russe : la base de la politique maritime nationale en ce domaine est liée à des objectifs de long terme dans les mers Baltique, Noire et d'Azov, ainsi que dans l'océan Atlantique et la mer Méditerranée. [...] Dans la région méditerranéenne : assurer une présence navale suffisante de la Fédération de Russie]. Voir [Doctrines maritimes de la Fédération de Russie jusqu'en 2020], Moscou, 2001

³⁶ Exercices de la marine russe au large des côtes syriennes », RIA Novosti, 11 janvier 2013. Il s'agit d'exercices regroupant des bâtiments issus des flottes du Nord, de la Baltique, de la mer Noire et du Pacifique, incluant des simulations de débarquements sur les côtes syriennes. Les exercices se sont déroulés du 19 au 29 janvier 2013 et ont impliqué une vingtaine de bâtiments ainsi que trois sous-marins, dont un nucléaire. Voir [Quatre flottes dans une Méditerranée], *Nezavissimaïa Gazeta*, 14 janvier 2013 (http://www.ng.ru/week/2013-01-14/11_army.html).

³⁷ Lionel Vairon, « La Chine en Méditerranée, l'émergence d'une nouvelle puissance », in Confluences Méditerranée, n° 74, 3^e trimestre 2010, pp. 39-52.

³⁸ En 2010, la Marine chinoise (People Liberation Army Navy) dénombrait 225 000 hommes et disposait de 58 sous-marins, dont 6 nucléaires, plus de 50 frégates et 27 destroyers. Cet essor rappelle que la Chine est un pays à vocation maritime possédant près de 18 000 km de côtes, cherchant à exercer sa souveraineté sur plus de 5 000 îles et îlots.

³⁹ En janvier 2005, le Washington Times a révélé l'existence d'un rapport classifié à destination de Donald Rumsfeld, secrétaire d'État à la Défense,

⁴⁰ Richard Labévière et François Thual : La Bataille du Grand nord a commencé... Editions Perrin, 2008.

⁴¹ Michel Foucher, « Frontières à retracer : un point de vue de géopoliticien », dans Frontières et limites, Actes de séminaire, Paris, Centre Georges Pompidou, 1991, p. 69.

⁴² Edward Said. *Covering Islam: How the media and the experts determine how we see the rest of the world*, Vintage, 1997, p. 2.

⁴³ 1 October 1987; Décision du Conseil du 1.10.1987, citée dans Europa-Archiv 1987, Z 207. It seems that the official Council Decision has never been released.

⁴⁴ Darius Rejali, *Torture and Democracy* (Princeton University Press 2007) 5.

⁴⁵ “French troops used highly visible tortures on Moroccans in the 1920s . . . In some cases, the same agents preferred different techniques in different places during the same conflict. French troops in Algeria used far more scarring techniques on the frontiers than they did in the main cities . . .” Rejali (n 73) 15. “For most of the twentieth century, the French colonial police routinely beat Algerian suspects. . . . After the nationalist insurrection in Sétif in May 1945, police violence and torture was routine. In August 1947, Algerian deputies compared police tactics to the Gestapo. In 1950, a French prefect submitted ‘eighty complaints of acts of torture.’” Ibid. 159. “The country with the longest history in positional torture was Britain. In the Middle East, the British practiced forced standing between 1900 and 1975, first as a field punishment (Egypt) and then on political prisoners (Mandatory Palestine, Cyprus, and Aden).” Ibid. 329. For other references to the use of torture by the British and French in the Middle East, see *ibid.* 159-66, 482-95 (French) and 262, 280, 293, 300-01, 318, 408, 539, 540, 550. For Algeria, see Sylvie Thénault, *Violence ordinaire dans l’Algérie coloniale: Camps, internements, assignations à résidence* (Odile Jacob 2012) and Sylvie Thénault, *Histoire de la guerre d’indépendance algérienne* (Flammarion 2005). For a classic text in English on the Algerian war of independence, see Alistair Horne, *A Savage War of Peace: Algeria, 1954-1962* (rev. ed. Penguin Books 1987).

⁴⁶ Albert Camus, *Tribune de Paris* (Radiodiffusion française), <https://harissa.com/news/article/albert-camus-et-le-choc-des-civilisations> (at 1:25) (transcription by the author).

⁴⁷ Hugh Kennedy, *The Great Arab Conquests: How the Spread of Islam Changed the World We Live In* (Philadelphia, PA: Da Capo, 2007), 309-311 and Ibn ‘Abd, al-Ḥakam. *Ibn Abd-El-Hakem's History of the Conquest of Spain*. Translated by John Harris Jones. London: Williams & Norgate, 1858, 18-19.

⁴⁸ Réseau des sites Natura 2000 pour la région biogéographique méditerranéenne

⁴⁹ Surveillance de la qualité des eaux de baignade des plages du Royaume, Rapport national, 2018, Secrétariat d’Etat chargé du Développement durable

⁵⁰ Carte de vulnérabilité globale du littoral (source : MATTE, PNUE 2005)

⁵¹ Carte de la qualité de l’eau et des sources de pollution, Agence du Bassin Hydraulique du Loukos

⁵² Protection contre les inondations, Agence du bassin hydraulique du Loukos, <http://www.abhloukkos.ma/ABHL/documents/Protection%20contre%20les%20inondations>

⁵³ Tel que défini dans la Convention internationale du droit de la mer.