

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

IRES Rabat 24 septembre 2018

Intervention du CA (2S) **Jean-François COUSTILLIERE**,
président de l'association EUROMED-IHEDN

Appréciation euroméditerranéenne de la question « détroit de Gibraltar »

L'Euroméditerranée et la Méditerranée

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'UE 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'UE 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'UE, triplant ainsi les chiffres d'arrivées depuis la fermeture de la route italienne soit, selon Frontex¹, 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.

¹ Frontex aide les États membres de l'UE 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'UE. Elle facilite la coopération entre les autorités de surveillance des frontières dans les différents pays de l'UE, en leur fournissant une expertise et un soutien technique

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'UE. 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 reconduite 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'UE.

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'evp²).

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 préoccupe 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

² 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)

s'est progressivement reconstituée. Elle compte aujourd'hui quatre destroyers américains armés de 200 missiles Tomahawk³ 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 2^e Groupe permanent (SNMG2)⁴ 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

³ 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))

⁴ 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.

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 ?

