



ISEMAR

Enjeux maritimes et portuaires du détroit de Gibraltar

Le détroit de Gibraltar est l'un des passages obligés de la grande route maritime Est - Ouest du commerce international. Il fixe les grands courants d'échange et les activités littorales. Dans sa dimension Nord-Sud, il occupe également une place stratégique vis-à-vis des flux humains et de marchandises entre Europe et Afrique. Aujourd'hui c'est un espace en redéfinition portuaire marqué par de nouveaux projets et une restructuration des arrière-pays, l'objectif étant que le seuil maritime devienne une véritable porte. Cette Note de Synthèse a été réalisée à la suite d'une rencontre avec les autorités portuaires de la baie d'Algeciras (APBA) et de Tanger-Med (TMSA).

Caractères géographiques et géopolitiques

D'un point de vue hydrographique, le détroit de Gibraltar, long de 60 km, est délimité par deux droites tirées de cap à cap : du côté de l'Atlantique entre les caps Trafalgar et Spartel (44,5 km) ; et du côté Méditerranéen, entre les Puntas Europa et Almina (23,7 km). Sa largeur minimale est de 14 km. C'est un détroit profond puisque le point le plus bas est à - 952 m (côté mer d'Alboran). La partie la moins profonde, une chaîne de hauts-fonds à - 300 m avec des surfaces culminantes entre 50 et 150 m, est appelée le seuil du détroit.

Toute la richesse du monde passe par les détroits, pouvoir y naviguer librement est donc fondamental. C'est une des questions les plus sensibles du droit international de la mer codifié à Montego Bay en 1982. La convention du même nom entrée en vigueur le 16 novembre 1994 définit le régime de passage en transit sans entrave qui s'applique à Gibraltar et aux autres détroits internationaux qui mettent en relation deux parties de haute mer ou ZEE. L'avantage du passage en transit par rapport au régime de passage inoffensif (qui s'applique aux détroits mettant en communication la mer territoriale d'un Etat et une partie de la haute mer ou ZEE d'un Etat tiers) est surtout stratégique. Les sous-marins ne sont pas tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon, quant aux aéronefs, ils bénéficient d'un droit général de survol.

Entre mobilité sans entrave des flottes et sécurité maritime, le droit de la mer a tenté de concilier les intérêts divergents des Etats du pavillon et des Etats côtiers. La convention COLREG (collision régulation) de 1972, entrée en vigueur en 1977, établit des règles internationales de navigation et consacre les dispositifs de séparation du trafic (DST) qui vont devenir un outil essentiel de la prévention des abordages dans les détroits. Agréé par l'OMI, le DST dans le détroit de Gibraltar, adopté le 3 décembre 1996, est entré en vigueur le 3 juin 1997. Il établit une zone de séparation de 0,5 mille de large. Au nord de cette zone s'organise la voie de circulation accueillant le trafic en direction de l'Ouest tandis que celui vers de l'Est se situe au sud.

Particularités de navigation

Dans le détroit, les conditions de navigation sont parfois médiocres à cause de l'état de la mer ou de la mauvaise visibilité. La circulation générale des courants s'y décompose comme suit : dans la couche supérieure des eaux, la différence des niveaux en surface donne naissance, jusqu'aux environs de 125 m de profondeur, à un courant permanent qui porte à un ou deux nœuds de l'Ouest vers l'Est ; en profondeur, la différence de salinité entre les deux étendues maritimes crée un courant de densité permanente qui porte de l'Est vers l'Ouest. A ces courants s'ajoutent des courants de marée qui peuvent atteindre deux nœuds. Ils créent des contre-courants le long des côtes nord et sud. Les marées sont à peine notables à l'est du rocher de Gibraltar, mais prennent de plus en plus d'importance à mesure que l'on s'approche de l'Océan Atlantique, pour atteindre 3,5 mètres au cap Spartel. Par vents forts¹, la mer peut être très mouvementée, voire dangereuse pour des petits navires. Finalement, même par mauvais temps, la navigation dans le détroit de Gibraltar est plus facile dans le sens Ouest - Est, guidée par les vents et les courants, qui même s'ils peuvent être violents ne sont pas dangereux à la condition de rester dans la zone médiane du passage. Cependant le trafic transversal est permanent et donc les risques de collision relativement élevés.

Le détroit possède aussi quelques particularités géopolitiques. Depuis l'Antiquité, le détroit de Gibraltar est un lieu convoité. La Grande-Bretagne occupe le rocher depuis 1704 et en fit une de ces principales bases navales. Au sud, Tanger fut pendant 33 ans une ville internationale (1923-1956). Aujourd'hui la géographie politique du détroit reste complexe : la situation de la colonie britannique et celle des enclaves espagnoles sur la rive marocaine ne sont pas du tout résolues et font même figure de tabous géopolitiques entre riverains du détroit. En principe, quand deux États sont séparés par un plan d'eau de moins de 24 milles marins de largeur, ils doivent se mettre d'accord sur le tracé de la frontière, et la délimitation de leurs eaux territoriales respectives.

¹ Les vents dépassent rarement le degré trois de l'échelle Beaufort. Le *Poniente* est souvent accompagné d'une forte humidité, de brumes et de brouillards. Quand le *levante* se lève la visibilité est fortement réduite par le sable et les poussières transportés, elle peut descendre à moins de 0,5 milles lorsque le vent est fort.

Cependant la présence des deux enclaves, Gibraltar et Ceuta, rend le tracé d'une telle frontière particulièrement difficile. Il est alors aisé de comprendre pourquoi l'îlot du Persil² représente un enjeu géopolitique : il est dans les parages d'une limite possible du couloir transversal que souhaiterait l'Espagne entre Algeciras et Ceuta alors que le Maroc l'utiliserait volontiers comme point d'appui de sa ligne de base, en traçant cette dernière sans tenir compte des enclaves espagnoles. A cela s'ajoute la controverse hispano-britannique sur la colonie de Gibraltar : non reconnaissance des eaux territoriales britanniques dans la baie d'Algeciras; et reconnaissance d'aucune souveraineté Britannique sur le détroit car l'Espagne considère qu'il n'y a que deux Etats riverains. Dans la pratique chaque Etat a adopté unilatéralement ses espaces maritimes.

L'autre question délicate en matière de géopolitique est celle de l'immigration clandestine à travers le détroit de Gibraltar. De Tanger, l'eldorado européen paraît à deux pas. Certains se laisseront alors tenter par l'impossible traversée, moyennant toutes leurs économies. Ils embarqueront de nuit à bord de *pateras* surchargées. La situation du détroit de Gibraltar reflète celle de l'espace méditerranéen. La rencontre entre le Nord et le Sud y est souvent tendue. Les gradients migratoires ne sont pas faciles à gérer : les pays d'Afrique du Nord tentent de maîtriser la pression sahélienne, en même temps ils ont eux même de nombreux candidats à l'immigration. Cette problématique renvoie aux enjeux de l'externalisation des frontières européennes et de l'Union pour la Méditerranée.

Passage et ponts maritimes

Il est difficile d'avoir un chiffre exact du trafic maritime du détroit de Gibraltar puisqu'il n'y a pas d'autorité ou d'observatoire chargé de cette statistique. Cependant le chiffre de 90 000 navires par an est retrouvé dans diverses sources. Le trafic se répartirait ainsi : 32 % de ferries qui empruntent quasiment tout le rail sur la ligne Tanger-ville Algeciras, 30 % de pétroliers et le reste se répartit entre cargos, porte-conteneurs, et vraquiers. Un cinquième du trafic mondial de conteneur passerait par Gibraltar (26,2 M d'evp). Un tiers de ces navires s'arrête dans la baie d'Algeciras : en 2007, 22 544 dans les eaux de l'APBA (13 968 ferries, 2 038 porte-conteneurs, 543 pétroliers) et 8 351 dans les eaux de Gibraltar. La fréquence de ces escales fait de la baie la station la plus importante pour le *bunkering* en Méditerranée.

Si presque rien ne passe de Malaisie en Indonésie, de Tunisie en Sicile ou de Floride à Cuba, le détroit de Gibraltar est avec le Bosphore et le Pas de Calais une voie transverse importante. En 2006, 5,2 M de passagers (et un million de véhicules) auraient traversé le détroit : 2,4 M sur la ligne Algeciras - Ceuta ; 1,8 M

entre Algeciras et Tanger ; 0,93 entre Tarifa et Tanger et, les quelques milliers restant entre Gibraltar et Tanger. Lors des pics estivaux, jusqu'à 32 000 passagers, et leurs véhicules ont été décomptés à Tanger en une journée. A ceci s'ajoute un flux d'environ 200 000 camions sur des lignes roulières mixtes fret/passagers. Actuellement huit compagnies opèrent la traversée du détroit : les Espagnoles, Acciona Trasméditerranéa (Esp), Euroferrys, Lineas Maritimas Europeas, Ferrys Rápidos del Sur (FRS), Balearia (incluant Nautas Al Maghreb et Buquebus); les Marocaines, International Maritime Transport Corp. (IMTC), COMARIT (groupe norvégien Fred Olsen), COMANAV (augmentée de Limadet depuis 2003 et privatisée en faveur de CMA-CGM en 2007).

Algeciras, hubs et ports de passagers



photo NM

La perspective d'une liaison fixe a depuis longtemps nourri l'imaginaire des visionnaires et ingénieurs puisqu'il faut remonter à 1869 pour voir apparaître le premier projet de tunnel. La rencontre entre les souverains des deux pays à Fès en 1979 entérine le premier accord bilatéral sur la question. En 1980 est institué un comité mixte maroco-espagnol, organe de direction du projet, et deux sociétés d'Etat, la Société Nationale d'Etudes du Détroit à Rabat et la Sociedad de Estudios para la Comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar à Madrid, en charge de l'exécution des programmes d'études. Les études de faisabilité ont retenu la solution du tunnel ferroviaire au niveau du seuil du détroit. Les caractéristiques de l'ouvrage seraient les suivantes : un tunnel de 37,7 km dont une partie de 27,7 km sous marine. La traversée se ferait en 30 minutes grâce à des convois à vitesse maximale de 120 km/h. Les études prévisionnelles prévoient plus de 9 millions de passagers et près de 8 millions de tonnes de marchandises en 2025 susceptibles d'emprunter la liaison fixe. Aucune date n'est encore fixée pour le début des travaux et la question de la véritable nécessité de cette liaison se pose encore mais il est certain que l'Espagne et le Maroc ne pourraient la réaliser sans l'aide de l'Union européenne.

² L'îlot du Persil (Leïla ou Toura pour les Marocains) est un gros rocher de 13 ha qui incarne les soucis de souveraineté qu'il peut y avoir entre l'Espagne et le Maroc d'autant plus qu'il n'est qu'à 200 mètres de la côte marocaine.

Le carrefour portuaire

Les baies du détroit de Gibraltar abritent les principaux ports. La structure portuaire du détroit de Gibraltar est très hétéroclite et révélatrice de l'organisation même du bassin méditerranéen : domination et saturation des ports de la rive Nord et faiblesse et projets de développement au Sud.

Algeciras, premier port d'Espagne est également le principal port du détroit de Gibraltar. Il a été développé en 1965 avec la politique des pôles industriels de Franco. Il devient alors un port pétrolier organisé autour d'une zone industrialo-portuaire (raffinerie, sidérurgie, centrale électrique). Sa situation dans la plus grande baie du détroit de Gibraltar a permis le développement de la fonction de soutage à quai et en mer qui reste aujourd'hui une des spécialités du port (3,12 Mt). Depuis l'installation en 1986 de Maersk, premier opérateur mondial, le terminal Juan Carlos I est devenu un des principaux hubs de Méditerranée. En 2007 sur les 69,3 Mt de tonnes de marchandises d'Algeciras, 61 % sont des marchandises conteneurisées, essentiellement du transbordement (85 %). La fonction Ro-Ro est également développée en particulier sur la ligne avec Tanger, second port du détroit.

Sur la rive sud, le port de Tanger-ville (5,6 Mt en 2006), malgré sa position stratégique sur le détroit, reste un port moyen dans le palmarès des ports marocains. Il concentre cependant 78 % du trafic roulier du Royaume et il est le premier port marocain pour le trafic de passagers. Depuis l'été 2007, l'inauguration du port Tanger-Med change la donne portuaire de la rive marocaine du détroit puisque l'objectif est la création d'une plate-forme logistique et industrielle. Les fonctions du port de Tanger-ville devraient alors évoluer. Une spécialisation vers les activités de croisière et de plaisance est prévue après le transfert de son trafic passagers et de marchandises vers Tanger-Med. Le projet de reconversion prévoit la création progressive de quatre pôles tournés vers le tourisme : croisière, pêche, circuits touristiques avec le sud de l'Espagne, plaisance et animation. De grands travaux d'extension des quais sont prévus afin d'accueillir les grands bateaux de croisière dépassant les 200 mètres.

Les autres ports du détroit stricto sensu sont Gibraltar organisé essentiellement autour de la croisière et du soutage et Ceuta, enclave espagnole sur la rive marocaine. Du fait de sa position stratégique sur le détroit, ce port est un port d'intérêt général de l'Etat espagnol. Son trafic est essentiellement lié aux besoins de l'économie locale et au trafic passager (second port espagnol). Enfin en considérant qu'un réseau de ports "détroit de Gibraltar" pourrait se mettre en place, il est intéressant de suivre l'évolution des ports de Cadix (port roulier vers les Canaries) côté Atlantique et Malaga (hub régional d'appoint), Melilla (autre enclave espagnole au Maroc) et Nador (petit port à passager) côté mer d'Alboran.

Gibraltar et ses activités maritimes

Le port est une base navale occupée par les installations militaires britanniques, un port de commerce, et un complexe industriel pour la réparation navale (arsenal militaire connu pour la réparation de sous-marins nucléaires et chantiers privés). La principale raison d'escale des navires à Gibraltar est le soutage (4,3 Mt, 5 640 navires en 2007) soit 67,5 % des navires entrés au port de Gibraltar. Le port utilise des stockages à terre et sur des tankers au mouillage permanent. Les deux rives du rocher servent aussi au mouillage à ordre. L'industrie touristique de croisière se développe et apporte une importante contribution à l'économie locale : 227 navires de croisières en 2007 contre à peine 100 en 1997. Enfin, Gibraltar dispose aussi d'un registre assimilable à un pavillon bis britannique.

Face à la saturation des terminaux à conteneur Juan Carlos I et de la Isla Verde Interior (terminal Acciona) ainsi qu'à des prévisions de doublement du trafic conteneurisé d'ici 2025, l'APBA est engagée dans le projet Isla Verde Exterior. Les deux premières phases des travaux ont achevé un terre-plein de 47 ha et un nouveau quai de 1 365 m. Ce grand espace gagné sur la mer, dédié au trafic conteneurisé, sera exploité par la compagnie maritime coréenne Hanjin Shipping. La phase trois, en cours, comporte la réalisation d'une digue de protection de 2 020 m de long, d'un terre-plein de 55 ha et d'un quai de 675 m. Hanjin Shipping aura trois ans pour décider l'acquisition des terminaux de la phase trois sinon une nouvelle concession sera lancée. La mise en service du terminal Isla Verde Exterior prévue à l'été 2010 devrait permettre une nouvelle croissance rapide du trafic conteneurisé du port. Elle consacrera aussi l'installation des compagnies maritimes asiatiques en Méditerranée occidentale, après HPH à Barcelone et une mutation du port d'Algeciras qui devient multi-opérateurs après plus de 20 ans de règne de Maersk. Le second grand projet de l'APBA est le développement des installations portuaires de Campamento au Nord-Est de la baie (74 ha de terre-pleins nouveaux et des quais de 15,5 à 18,5 m de profondeur). Ces installations sont dédiées au renforcement de l'activité maritime industrielle comme la construction d'un terminal de GNL off-shore pour Exxon-Mobil en 2006-2008.

En 2001, le Maroc s'est engagé dans la construction d'un port ex-nihilo sur le site du barrage de l'Oued Rmel. Ce nouveau port en eaux profondes, à 40 km à l'est de la ville de Tanger, repose sur une ambitieuse stratégie de développement d'un grand port industriel. Le projet Tanger-Med I dont l'objectif à l'origine était la création d'une plate-forme d'éclatement des conteneurs prend une nouvelle tournure. De trois terminaux à conteneurs le projet passe à deux : un terminal de 40 ha et 800 m de linéaire de quai attribués en novembre 2004 à un partenariat entre AP Moller et la société marocaine Akwa, est en service depuis juillet 2007 ; un second ayant les mêmes caractéristiques a été concédé à un consortium formé par CMA CGM (40 % depuis le rachat de la COMANAV), Eurogate (40 %), MSC (20 %), il devrait être en service l'automne prochain.

Le nouveau port de Tanger Med



Le troisième terminal de 20 ha et 500 m de quai est finalement dédié aux car-carrier. L'installation de l'usine Renault-Nissan dans la zone franche industrielle a précipité ce changement puisqu'elle aura 13 ha sur ce nouveau terminal. Le reste sera exploité par TMSA. Le marché du vrac a également sa place à Tanger-Med I : un terminal à hydrocarbures (16 m de tirant d'eau) permettra de placer le port sur une des activités concurrentielles du détroit, le soutage des navires en escales, et l'import de produits raffinés car la région du Rif est très déficitaire à cet égard ; enfin un terminal polyvalent est conçu pour le traitement des céréales et du charbon. A tout ceci s'ajoute un port roulier et passagers offrant 9 postes à quai et des tirants d'eau de 9 à 12 mètres (seule activité que TMSA ne concède pas). Il faut noter que la liaison Algeciras Tanger-Med permettra un gain de distance en Nord - Sud et donc une rotation plus grande des navires.

L'objectif des responsables marocains est d'insérer ce projet dans une perspective d'aménagement du territoire en utilisant le port de Tanger-Med comme levier de rééquilibrage et de développement économique. En effet, la région du Rif marocain, qui est un pôle en terme démographique, est confrontée à beaucoup de problèmes : manque d'infrastructures, sous-équipement, chômage, économie parallèle, croissance urbaine non maîtrisée. Un port de transbordement induit en général une valeur ajoutée locale limitée, emploie une faible main-d'œuvre et peut être très vulnérable en cas de forte concurrence.

Ainsi, le projet Tanger-Med va bien au-delà notamment grâce à la création de quatre zones d'activités intégrées. La première est une zone franche logistique adossée au port (130 ha) dédiée aux activités logistiques et de post-transformation. Elle est concédée à l'opérateur émirati Jebel Ali Free Zone International. La seconde est la zone franche commerciale de Fnidq (200 ha) située à 18 km du port et qui fonctionnera comme un grand duty free international. Attendant à l'aéroport, la Tanger free zone (350 ha) accueille déjà 30 sociétés depuis septembre 2007. Enfin la zone franche industrielle de Melloussa (600 ha) orientée vers les activités d'exportation

accueillera Renault-Nissan sur 300 ha dès 2010. Alors que Tanger-Med I n'est pas encore achevé, il est déjà prévu que les travaux de Tanger-Med II commencent à la fin de l'année. Le projet : 2 800 mètres de quai à 16 mètres de tirant d'eau avec un terminal dédié et un commun user. Initialement prévu en 2020, le démarrage est désormais espéré pour 2012. Le processus de concession est en cours, et les plus grands opérateurs mondiaux seraient intéressés.

Les nouvelles perspectives

Transformer ce lieu de passage et d'éclatement de la marchandise en véritable position stratégique et outil de développement des arrière-pays telles sont les nouvelles perspectives aussi bien du côté marocain qu'espagnol. La bataille portuaire se gagne décidément bien à terre. Le développement des zones d'activités logistiques en position d'arrière-port - d'un côté la ZAL del Estrecho et de l'autre le port sec de Ksar Sghir - marque la volonté de transformer ces ports en véritables hubs de massification structurés sur un arrière-pays et un bassin de production/consommation.

De chaque côté le multimodalisme est la règle : rail et autoroutes arrivent jusqu'au port. Les Espagnols doublent les autoroutes à la fois vers l'Est (Malaga, Barcelone) et vers l'Ouest (Séville). Le tronçon ferroviaire jusqu'à Madrid est amélioré et permettra des échanges avec le port sec de Madrid puisque l'APBA participe à la société du port sec depuis 2007. Du côté marocain des travaux colossaux de creusement du pré-Rif permettent la percée d'autoroutes vers Casablanca d'un côté et Tétouan de l'autre. Egalement le rail arrivera jusqu'au port et sera connecté au réseau national.

Par ailleurs, le détroit de Gibraltar pourrait se retrouver au cœur d'un réseau d'autoroutes de la mer captant une partie du dense trafic roulier de trois régions maritimes d'importance : l'Europe de l'Ouest, l'arc méditerranéen Espagne-France-Italie, et le Maghreb. Il existe déjà six lignes RoPax de type autoroutes de la mer empruntant le détroit : deux lignes Tanger-Gênes (Grandi Navi Veloci et COMANAV), Grimaldi a renforcé son offre grâce à une nouvelle escale hebdomadaire à Algeciras ; deux lignes Sètes-Tanger (COMANAV et COMARIT) ; une ligne Casablanca - Radés (Tunisie) vient d'être lancée (IMTC / AMC) ; et une nouvelle ligne de Barcelone vers les deux principaux ports des îles Canaries via Tanger (Acciona). Les dirigeants de Tanger-Med ont clairement indiqué leurs intentions de se placer sur ce marché en essor, de même que les Espagnols. Ce trafic régional est donc amené à se développer.

Nora MAREI

Géographe, ISEMAR, Géolittomer LETG UMR 6554