

Introduction

Sabine Lefebvre et Christophe Picard

Au centre des préoccupations espagnoles et marocaines, le détroit de Gibraltar est plus que jamais un enjeu politique, stratégique, économique et social qui montre bien que nous avons là un point nodal des histoires maritimes régionales et continentales dans le cadre de l'Europe et du Maghreb. Espace de migration clandestine de la rive africaine vers l'Europe, il a focalisé récemment l'attention des médias sur le déséquilibre entre les deux rives et a conduit le gouvernement espagnol à se doter d'un dispositif de contrôle. En quelques années, une baisse significative des tentatives de passage a été constatée, d'autres fenêtres maritimes étant aujourd'hui les lieux privilégiés de ces migrations. Cette actualité s'ajoute aux revendications nationales espagnoles et marocaines autour, d'une part, de Gibraltar britannique et d'autre part, de Ceuta espagnole. Le caractère stratégique actuel n'est de fait que la continuité d'une histoire sur la très longue durée.

La compréhension des phénomènes contemporains repose en effet sur une histoire du Détroit qui commence aux temps géologiques de la formation de cet espace, suivi d'un peuplement progressif, d'un intérêt porté par divers peuples de la Méditerranée et d'une mise en valeur d'un potentiel exceptionnel.

Depuis la conquête de la rive nord par le royaume chrétien de Castille au milieu du XIV^e siècle, le détroit de Gibraltar constitue une frontière politique tout en restant un espace de circulation essentiel. C'est alors une nouvelle histoire qui annonce les temps contemporains. Or la période antérieure, de l'Antiquité au XIV^e siècle, présente une autre configuration : qu'il relève d'une seule autorité à l'époque romaine ou qu'il soit un point focal des États musulmans, ce bras de mer est l'un des espaces privilégiés des relations économiques et humaines, qui durant plus de 17 siècles se maintient, quelles que soient les réalités politiques et stratégiques.

De nombreuses recherches portant sur cette zone clé durant l'Antiquité et le Moyen Âge ont révélé un matériel important et renouvelé ces dernières années. Découvertes archéologiques, utilisation de nouvelles techniques d'investigation sur les céramiques ou les monnaies, révision des sources textuelles,

aussi bien grecques et latines qu'arabes, permettent une approche globale et une réinterprétation de l'histoire complexe de cet espace intercontinental.

Cependant, jusqu'à ce jour, aucune étude cohérente sur le long terme n'a été consacrée au Déroit proprement dit. Les spécialistes de l'Afrique du Nord ou de la péninsule Ibérique ont trop longtemps travaillé chacun de leur côté sans toujours regarder ce qui se faisait sur l'autre rive. Or, l'étroitesse du Déroit en fait un lieu d'échanges pluriels dont les répercussions touchent les deux espaces. À l'ensemble spatial répond un espace-temps durant lequel les phénomènes adoptent une certaine récurrence : seule une étude sur le long terme du III^e siècle av. J.-C. au XIV^e siècle apr. J.-C. permet de mettre en perspective une histoire des sociétés tirant parti du déroit de Gibraltar.

Il est donc important de raisonner en termes de flux, de maîtrise de l'espace par des sociétés plus mouvantes qu'on l'imagine parfois : le Déroit se situe à l'articulation d'un bassin d'échanges, toujours plus étendu avec le temps et traversé par d'importants déplacements de population à plusieurs moments clés de son histoire.

Terres et mers constituent un ensemble d'espaces connectés que la géographie permet d'envisager à différentes échelles. Les études menées sur ces espaces ont donné lieu à des travaux s'inscrivant dans une perspective historiographique renouvelée depuis la seconde moitié du XX^e siècle, associant non seulement les chercheurs des pays riverains mais aussi ceux se consacrant plus largement à l'espace méditerranéen. C'est à travers une grande variété documentaire, matérielle et littéraire que ce renouveau a pris forme, prenant en compte des sources issues d'espaces extérieurs au Déroit.

Un cadre géopolitique resserré

La vision du géographe

(LM)

Dénoté diversement par les Anciens, *Fretum Herculeum* (passage d'Hercule) ou *Gaditanum* (de *Gadir*) par Strabon, *Fauces oceani* (gorges de l'Océan) par Pline l'Ancien, il est devenu au XVIII^e siècle « déroit de Gibraltar » à l'initiative de l'amiral G. Rooke, et a longtemps rempli le rôle de « chien de garde de la Méditerranée ». C'est une borne du monde, dans tous

les sens du terme, où les Anciens placèrent leurs célèbres colonnes d'Hercule et où Ératosthène fixa son méridien d'origine. Passage obligé ouvert entre la mer océane et le *mare nostrum*, le détroit de Gibraltar (carte 1) est l'archétype de tous les détroits. Il est d'abord exemplaire par le contraste entre ses dimensions relativement réduites et ses fonctions planétaires. Pont de terre resserré et bras de mer peu profond (tab. 1), il est l'héritier d'un couloir océanique ancien de plusieurs millions d'années, né de la collision coulissante et destructrice entre les plaques Afrique et Europe, aux limites encore indéchiffrables. Établi entre un océan en expansion (Atlantique) et une mer en voie de réduction rapide (Méditerranée eurafricaine), ses échanges aériens et courantologiques unissent deux domaines aux régimes et aux bilans climatiques et hydrologiques fortement différenciés. Précocement franchi par l'espèce humaine, le Détroit fut et reste le plus intensément emprunté par l'*Homo sapiens*, jusqu'aux clandestins du temps présent. Il est exemplaire à un second point de vue : point nodal et d'équilibre des échanges humains (nord-sud) et économiques (ouest-est), un des plus remarquables carrefours internationaux transocéaniques et intercontinentaux du monde actuel (tab. 1), c'est aussi une ligne de fracture entre deux mondes, les pays du Nord et ceux du Sud.

Géologie et géomorphologie uniques au monde

Gorge sous-marine et intramontagneuse, le détroit de Gibraltar n'est plus atlantique et pas encore méditerranéen. Il est le seul détroit au monde à avoir une histoire physique aussi longue, à être en position *interplaque*, *intercontinentale* et *intramontagnarde*, le long d'une zone de fracture planétaire (Açores-Méditerranée). Il résulte de la convergence nord-sud produite par l'extension cisailante le long de nombreuses failles à décrochement horizontal (est-ouest). Ce n'est pas un fossé d'effondrement, mais une ouverture par excès de compression. Sa configuration est rare : rectitude, fonds en bassins losangiques, bordures géométriques, côtes quasi rectilignes. Datée du début du Pliocène, l'ouverture du Détroit provoqua le déversement ultrarapide (pointe à 360 km/h) de l'Atlantique dans la dépression méditerranéenne (1 000 m) sous forme de cataractes. L'érosion concomitante des rives du nouveau Détroit forma une nappe de gravité du côté méditerranéen. Pendant l'ère quaternaire, le Détroit se souleva dans sa partie centrale et s'abaissa vers l'ouest, comme l'attestent les terrasses marines et les grottes, de Gibraltar à Cadix. En fonction du soulèvement et des variations du niveau marin, la profondeur du Détroit varia entre – 120 m et – 20 m, il y a respectivement 20 000 ans et 30 000 ans. La configuration des rivages date de la dernière remontée marine, depuis 6 500 ans (fig. 1).

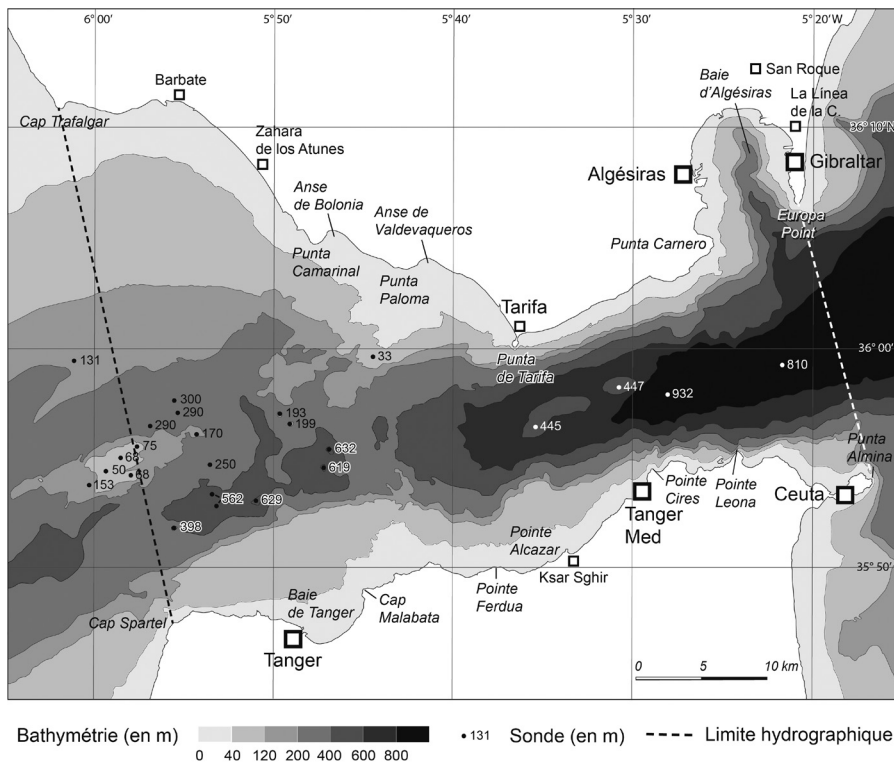


Fig. 1. Bathymétrie simplifiée du détroit de Gibraltar. Courbes bathymétriques : IGN SECEG, 1988 (réalisation : Loïc Ménanteau)

Elle a individualisé quatre types de littoraux :

1. Des baies alluviales, par exemple celles du río Barbate, de Tanger et des arroyos et ríos andalous (del Candalar, del Valle, de la Janda, de la Vega...). Pour la plupart, elles ont été enfermées par des flèches de sable de directions opposées. En arrière d'elles, le colmatage des anciennes lagunes fit perdre à certains sites leur fonction portuaire antique (par ex. la Carteia punique, au fond des *marismas* du río Guadarranque). Sur la rive nord, une succession de flèches régularisa le trait de côte et mit en retrait certains sites antiques (par ex. Mellaria, au nord-ouest de Tarifa).
2. Des presqu'îles dressées comme des bornes aux limites hydrographiques nord-ouest et à l'est du Détroit furent réunies au continent par des tomboli* (Trafalgar, Gibraltar et Ceuta).

3. Des caps et des promontoires, dont les plus volumineux sont identifiés sous la célèbre appellation de « colonnes d’Hercule ». Ce sont le *peñón* de Gibraltar (mont Calpé, 426 m) et le djebel Musa (mont *Abyla Columna*, 842 m). Ils sont davantage localisés sur la côte andalouse, au nord-ouest de Tarifa (*Punta de la Peña*, *Punta Paloma*, *Punta Camarinal*, *Cabo de Gracia*, *Cabo de la Plata*, *Altos de Meca*).
4. Des segments rocheux localement taillés en falaises. Ils sont développés de manière exemplaire sur la rive africaine, par exemple de la côte du cap Spartel à la baie de Tanger. Sur la côte européenne, ils sont représentés par la côte relativement rectiligne allant de Tarifa à la Punta Carnero.

La morphologie sous-marine du Déroit présente une asymétrie est-ouest. Côté méditerranéen, les fonds sont plus importants (voisins de 1 000 m) et il existe des canyons sous-marins se connectant aux rivières continentales, comme celui, long et profond, de Gibratgeciras dont la tête se trouve au fond de la baie d’Algésiras. Côté atlantique, les levés ont mis en évidence un fait majeur : la présence d’une chaîne de hauts-fonds, appelée le « seuil Tarifa-Tanger ». C’est une sorte de pont sous-marin, arqué, large (environ 7 km) et peu profond (surfaces culminantes entre 50 et 150 m), qui relie de manière quasi continue les plates-formes continentales d’Europe et d’Afrique sur une distance d’une douzaine de kilomètres. Vestige de leur ancienne liaison, démantelé par la tectonique et l’érosion récentes, il fait moins obstacle à la pénétration de l’eau atlantique qui baigne ses parties supérieures qu’à la sortie régulière de l’eau méditerranéenne intermédiaire, plus profonde.

Spécificités d’ordre hydrologique et climatique

Le Déroit présente des singularités hydrologiques qui rendirent difficile sa navigation durant l’Antiquité et le Moyen Âge. Jadis, afin d’éviter d’être refoulés par des courants contraires, les navires faisant voile vers l’Atlantique devaient attendre de longues semaines le moment favorable avant de s’y engager. De telles difficultés nautiques sont peut-être à l’origine de son ancestrale réputation de passage infranchissable et du mythe immémorial du voyage aux confins du monde connu. C’est aussi l’unique déroit au monde à régler le régime et l’équilibre d’une mer semi-close, la Méditerranée, en conditionnant les échanges par masses d’eau étagées. On y observe une superposition remarquable de flux de directions opposées. En surface, le flux dominant est

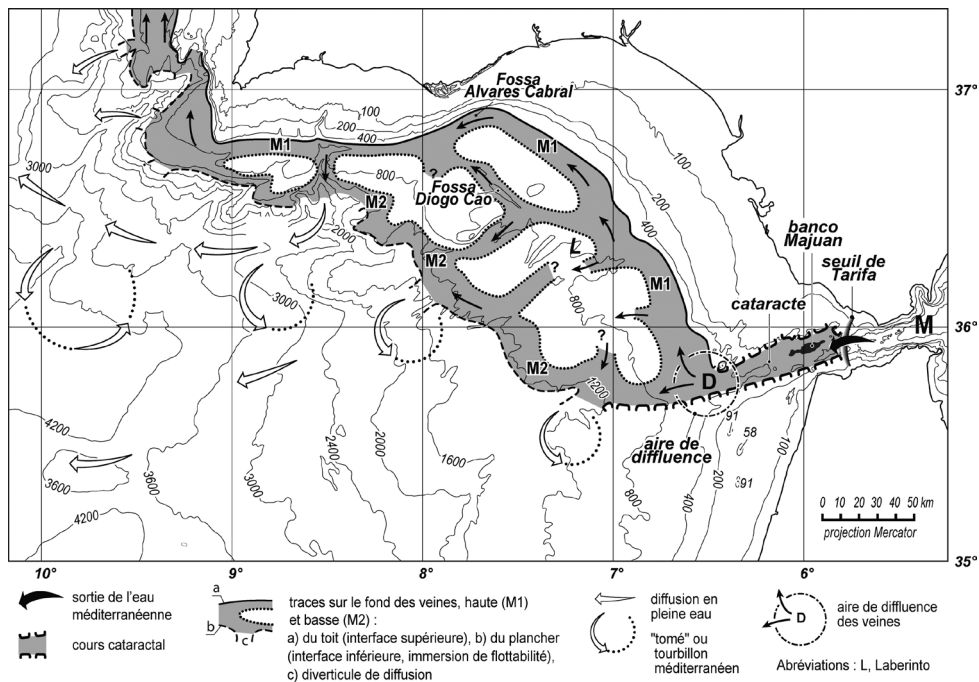


Fig. 2. A. Les eaux méditerranéennes en Atlantique (réalisation : Jean-René Vanney [Vanney, Ménanteau, 2004], revu et simplifié Loïc Ménanteau)

d'origine atlantique (fig. 2) ¹. Entrant en Méditerranée, l'eau dite A est peu épaisse (de l'ordre d'une centaine de mètres), modérément chaude et salée. Son *plancher* est une interface active, au gradient prononcé, en pente inclinée vers le sud et vers l'ouest. Le mouvement de l'eau A répond à une double sollicitation : celle de la marée, dont l'onde semi-lunaire engendre dans le goulet un mouvement alterné et accéléré, et celle de la Méditerranée, dont le fort déficit évaporatoire appelle un courant de compensation dont le débit moyen est d'environ un sverdrup (un million de mètres cubes par seconde). Passé le méridien de Tarifa, le décalage vers le sud des lignes de convergence crée un champ de vitesse supérieur à la normale.

En profondeur, le flux d'origine méditerranéenne déplace toute la colonne d'eau située sous l'interface. C'est l'« eau M » comprenant deux strates d'eau superposées, chargées d'expulser l'excès de sel de la Méditerranée. (a) De l'in-

1. Je dédie cette contribution au professeur Jean-René Vanney, qui vient de nous quitter et avec lequel j'ai réalisé des travaux communs sur cette zone géographique.

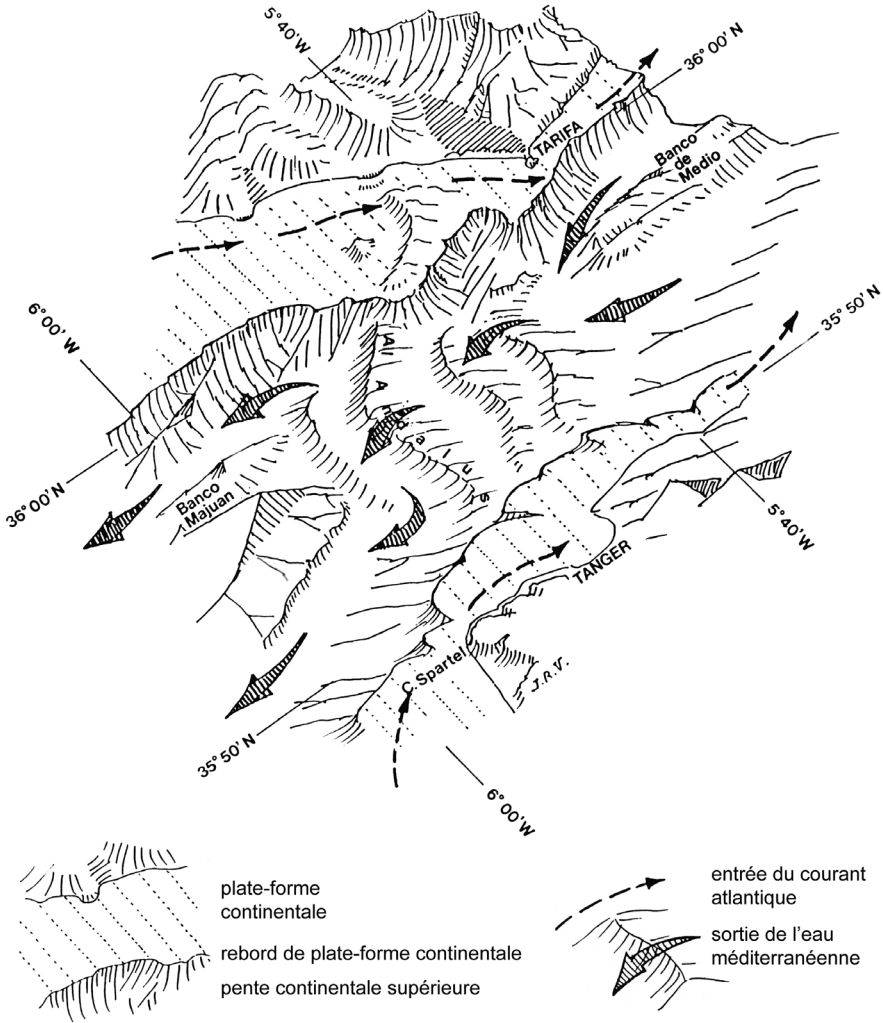


Fig. 2. B. Entrée occidentale du détroit de Gibraltar : schéma perspectif
(réalisation: Jean-René Vanney)

terface à 500-600 m, un flux en position *intermédiaire* s'écoule vers l'ouest. Cette veine d'eau est dite *levantine* en raison de sa lointaine région d'origine. Elle baigne la plus grande partie des fonds situés sous le rebord de la plate-forme continentale. À la sortie, dans le golfe de Cadix, son mouvement diverge en éventail et est en partie bloqué par l'obstacle du *seuil*. (b) Sous l'immersion moyenne de 500-600 m, le fond des couloirs est parcouru par un flux discontinu dans le temps et l'espace. C'est l'eau dite « ouest-méditerranéenne », de plus forte densité.

Ordinairement retenue à l'est par son poids spécifique et la contrepenne montante vers l'ouest, elle ne le franchit que par pulsations occasionnelles. C'est pourquoi le détroit de Gibraltar est le seul au monde à avoir une influence aussi profonde et aussi lointaine par l'intermédiaire de l'« eau M » qui se déverse en cascasant sur la marge eurafricaine, diffuse sa salinité loin dans l'Atlantique et, au-delà du cap Saint-Vincent, remonte le long de la côte du Portugal.

Autre spécificité hydrologique, les bords du Déroit, comme la plate-forme interne de Tarifa, sont soumis à des courants de marée qui fonctionnent en opposition de phase. Jusqu'au milieu de la marée montante, le courant porte vers l'ouest ; il est alors un contre-courant, temporaire mais rapide, dans le flux dominant entrant en Méditerranée, qui donne naissance à une ligne de séparation des courants. Pareille complexité hydrologique rend dangereusement turbulents certains secteurs, tel celui des hauts-fonds de Los Cabezos, connus pour leurs nombreux naufrages.

Dernière originalité : le Déroit est une grande soufflerie. Il est soumis à une alternance de vents dominants de directions contraires (tab. 1). Aux vents d'ouest (*ponientes*) et de sud-ouest (*vendavales*) s'ajoute un flux aérien originaire de l'est. Dans la province de Cadix, il prend la forme d'un vent régional aussi caractéristique que le mistral en Provence ou le sirocco en Afrique du Nord et au Levant. C'est le *levante* (*Vulturne* des Anciens, *levanter* de Gibraltar), localisé dans le temps (par un appel barométrique sur le golfe) et l'espace (façade au nord-ouest de Tarifa) où il est responsable de types de temps bien singularisés par des brumes sèches, un puissant transfert de sable de plage, des formations dunaires et un brassage actif de l'eau côtière. Son énergie, combinée à celles des autres vents, a été mise à profit pour créer des parcs éoliens dont les turbines s'alignent sur les reliefs jusqu'à former de véritables champs. Planta Eólica del Sur (PESUR) et Energía Eólica del Estrecho (EEE), d'une puissance totale de 30 MW, constituent à elles deux le principal parc éolien d'Europe. Cette énergie nouvelle commence à se développer sur la rive marocaine, avec la construction du premier parc éolien de djebel Musa (près du nouveau port Tanger Med). Le vent a également permis le développement de sports nautiques (planches à voile et volantes) au nord-ouest de Tarifa, le long des *playas* de los Lances.

Voie fondamentale de migrations et d'échanges

Zone la plus étroite entre l'Afrique et l'Europe, le détroit de Gibraltar est un axe migratoire majeur de l'avifaune à l'échelle mondiale, où les oiseaux

planeurs et les passereaux (plus de 65 espèces) convergent à l'automne pour hiverner en Afrique et, au printemps, pour se reproduire en Europe. Les routes suivies par une centaine de milliers de cigognes et de multiples autres espèces (par ex. milans noirs, guêpiers, vautours fauves et percnoptères, circaètes Jeanle-blanc) peuvent être déviées par les vents. Cette voie migratoire nord-sud recoupe celle des oiseaux marins : au moins 35 espèces dont certaines, tel le puffin cendré, migrent presque en totalité entre la Méditerranée et l'Atlantique.

La seconde migration, aquatique, concerne les thonidés, en particulier les thons rouges, *Thunnus thynnus* (L.). Leurs nombreuses représentations aux revers des monnaies des cités antiques du golfe ibéro-marocain et les dizaines d'usines de salaison jalonnant la côte attestent l'importance considérable de leur pêche depuis la plus haute antiquité. Poissons lourds (150-400 kg) et de grande taille (2-3 m), ils « nagent en troupe, et se suivent comme des moutons [...] » d'après l'abbé Delaporte (1772). Ils migrent chaque année de manière quasi immuable de leurs zones d'alimentation atlantiques, pour rejoindre leurs lieux de ponte dans les eaux chaudes méditerranéennes (entre les Baléares et la Sardaigne et à l'ouest de la Sicile). Les thons dits « de course » franchissent le Détroit entre mai et juillet, en longeant les côtes où ils étaient pêchés dans des madragues de guet et à l'aide de filets mobiles (pêche à la cerne), puis hissés sur la plage avant d'être harponnés. À partir du XVIII^e siècle, d'autres techniques, plus complexes, sont mises en pratique : les *almadrabas de monte y leva* et de *buche* (de gueule). La ponte achevée, les thons rouges dits « de retour » retraversent, en septembre et octobre, le Détroit en sens inverse. Depuis 1996, leur capture et leur remorquage jusqu'à des cages flottantes à proximité des côtes aboutissent à bouleverser leurs migrations génétiques et trophiques et à abaisser leur stock.

Placé sous le régime juridique des détroits internationaux (1958), le détroit de Gibraltar est emprunté par l'un des plus intenses trafics maritimes du monde. Sa densité croissante imposa l'établissement (1970) d'un dispositif de séparation de trafic (DST), plusieurs fois modifié, comme en 2007, à l'occasion de l'ouverture du nouveau port Tanger Med. Le contrôle de la navigation fut renforcé en raison de la forte augmentation du trafic (évaluée à un tiers entre 2000 et 2010) et des dangers qu'il présente (collisions, pollutions). Les terminaux de Bahía de Algeciras et Tanger Med, devenus prioritairement des ports de transbordement de marchandises et de conteneurs, durent s'étendre par des remblais sur la mer (6 km² à Algésiras, 3,6 km² à Tanger Med). Le Détroit bénéficie également d'une active circulation intercontinentale (trans-

FONDS ET FAUNES	FLUIDES ET FLUX
<p>Géométrie : – surface (km²) : 2 300 ; volume (km³) : 22 000 ; longueur (km) : 60 ; largeur (minimale, km) : 14,4 – distances (km) : Tarifa-Spartel (limite W) : 45 ; Puntas Europa-Almina (limite E) : 24 ; isobathes 200 m : 10 ; 500 m : 7 km – profondeurs : 300 m (moyenne), ± 1 000 m (max.)</p>	<p>Aériens : – vent : vitesses moyenne et extrême (km/h) : 26-30 et 75-120, rafales > 200 ; direction dominante : N85°, mais forts coups de vent d’est (Levante) – tempêtes : 14 jours/an – levante (%) : 44 (moyen), 40 (hiver), 50 (été) – brumes (%) : maxi. = 4 (été), mini = 2 (hiver)</p>
<p>Formes : Trois ensembles majeurs : 1. Une cuvette médiane : deux bassins (occidental ou Tarik > 600 m ; oriental > 1000 m) et un chaînon axial à deux têtes (monts Hesperides et Hercules, vers 445 m) 2. Un seuil intercontinental (el umbral) : plateau intercalaire (sommets : 286 m) entre les hauts- fonds de la Punta Paloma (los Cabezos, Placer Nuevo) et la pointe Malabata (banc du Phénix) 3. Des approches occidentales : deux couloirs inégaux en largeur et en profondeur (250-400 m), le canal de Buen (N) et le canal Spartel, séparés par le banc Majuan/Ridge/Spartel (50 m), et bordés d'éperons escarpés (Promontorio del Xauen, au nord). Voir localisation fig. 1.</p>	<p>Liquides : – flux à composante orientale (courant atlantique) : E = 50 200 m ; T = > 15-20 °C , S = 36 ups (moyen) ; V = de 0,75-1,5 km/h (moyen) à > 3 (maxi) ; Q = 1 à 1, 4 sv (moyen) ; C = 37 073.103 km³/an – flux à composante occidentale (sous-courant méditerranéen) : E = 200-800 m - T = 13 °C - S = 38,2 -38,4 ups (maxi.), V = de 0,4-0,7 km/h (moyen) à 4 (accélération dans les fonds en gorge) ; Q = 1 à 1,2 sv (moyen) ; C = 35,553.103 km³/an – structure hydrologique fluctuante due au passage périodique d'ondes (dites « internes ») émises par l'interface frontale des flux qui oscille sous l'influence des courants de marée et, dans une moindre mesure, des saisons - vagues fortes observées (jusqu'à 9 m de creux)</p>

Tableau 1. Le détroit de Gibraltar au XXI^e siècle : encadrement et environnement
 Abréviations : C, évaluation du cubage ; E, épaisseur ; ups, unité pratique de salinité
 (S, en millièmes) ; sv, sverdrop = unité de débit (Q) de 1 million de m³/s ;
 T, température (°C) ; %, pourcentages des observations.

bordeurs, bateaux de pêche, *pateras*, etc.). Depuis octobre 2010, le terminal Tanger Med Passagers, qui a pris le relais du port de Tanger-Ville, assure avec Ceuta la quasi-totalité du trafic transdétroit des passagers.

Des liaisons fixes unissent déjà l'Afrique et l'Europe (câbles énergétiques, de télécommunications, gazoduc, etc. ; tab. 1). Pour le transit des passagers, de multiples projets de ponts et de tunnels virent le jour depuis 1869 (tab. 2). Jusqu'à présent, des difficultés s'y opposèrent. En vue de l'établissement d'une liaison fixe entre le Maroc et l'Espagne, un accord de coopération (Fès, juin 1979) nécessita une étude préalable de faisabilité. L'accord instaurait deux sociétés, la SECEG (Sociedad Española de Estu-

<p>Morphostructuration :</p> <ul style="list-style-type: none"> – liaison par les nappes bétiques (arc de Gibraltar) mises en place par la collision intraplaque Europe-Afrique – ouverture cisailante du Déroit (pliocène) par la persistance de la transpression interplaque – abrasion des bordures (émersion du banc Majuan et érosion verticale, de type cataractal, des dépressions par déversement du sous-courant méditerranéen. – circonstances favorables à la liaison fixe : un seuil subtabulaire, étroit, taillé dans les faciès flyschiques (grès, calcaires et schistes alternés), faiblement séismique, creusé de dépressions à remblaiement bréchi que épais 	<p>Économiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>ports, population (m hab)* et trafic total (Mt/an)*</i> : Barbate : 22,9 (-) ; Tarifa 18 (-) ; Algésiras : 119 (Puerto de la bahía de Algésiras, 70 000 = premier port d’Espagne) ; S. Roque : 29,4 (-) ; La Línea : 63,4 (-) ; Gibraltar : 30 (**) ; Sebta/Ceuta : 85 (0,9), Tanger/Med : (41,6), Tandja / Tanger/ : 945 (-) * 2015 (Espagne), 2014 (Maroc), 80 % d’avitaillement – <i>échanges maritimes</i> : grande route des pétroliers et des porte-conteneurs. Transit : 100 000 navires/an (> 100 tx) , 300 navires/jour ; 1 pétrolier/jour, soit 1/3 du trafic mondial d’hydrocarbures, 60 % des navires marchands (environ 71 000 en 2015) provenant de la Méditerranée et 40 % de l’Atlantique. – <i>passages « trans-Déroit »</i> : 4,8 millions/an de passagers dont 40% l’été, 1,14 M véhicules (port d’Algésiras, en 2006), 35 925 rotations de ferries et autres embarcations* ; milliers de clandestins (13 000 interceptions en 2000, 7 285 en 2009, 3 151 en 2011) – <i>nombre croissant de problèmes</i> : nautiques (abordages et collisions) et sociaux (passages clandestins)
<p>Migrations :</p> <ul style="list-style-type: none"> – <i>necton</i> : le long des côtes espagnole et marocaine, migration des thons « de course » (mai-juillet) de l’Atlantique vers la Méditerranée et, « de retour » (sept.-oct.), en sens contraire (Buen, 1925) ; nombreux cétacés (dauphins, baleines pilotes, cachalots, orques, rorquales) - <i>avifaune</i> : franchissement N-S du Déroit par les oiseaux planeurs (automne-post-nuptiale : 466 000 recensés en 2016, programme MIGRES) 	<p>Énergétiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> – câbles : interconnexion électrique (1998) Espagne-Maroc : puissance = 400 000 V . Tracé (à l’est du seuil) : Playa de los Lances-Meliech. – gazoduc Maghreb-Europe, GME (1995) : L = 45 km, capacité = 109 m³/an. Tracé : Ras Spartel-Zahara de los Atunes. Provenance du gaz : gisements de Hassi R’Mel (Algérie)

Tableau 1. Le déroit de Gibraltar au XXI^e siècle : encadrement et environnement (suite)

dios para la Comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar, 1981) et la SNED (Société nationale d’études du Déroit, 1982). Les travaux d’études, initiés dès 1982, aboutirent en 1995, contenant les différentes propositions : pont, tube immergé ou tunnel. La solution finalement choisie est un tunnel ferroviaire, l’Afortunnel, long de 38,7 km (dont 27,7 km sous le fond) à la profondeur maximale de 400 m. Il emprunte le seuil entre

LE DÉTROIT DE GIBRALTAR. À LA CROISÉE DES MERS ET DES CONTINENTS

ANNÉE	AUTEUR(S)	TYPE	TRACÉ(S)	TRAVAUX
1869	Comte Laurent de Villemil	tunnel ferroviaire		
1916 (juin)	Mariano Rubió y Bellvé (1919)	tunnel ferroviaire	1. Partie la plus étroite, L = 52 km 2. Seuil, L = 36 km (solution retenue)	galerie circulaire (5-6 m de large), puits d'extraction sur le Bajo de los Cabezos. Si nécessité, doublement du tunnel. Coût à l'époque : 160 M ptas
1908	Ibañez de Ibero (1929, 1952)	tunnel ferroviaire		
1927	Pedro Jevenois La Bernade (Jevenois, 1927, 1941 ; Arenillas, s.d.)	tunnel ferroviaire	1. Punta Paloma-Ras Al Boassa	3 galeries (2 de 6 m de large, 1 de 3 m) séparées de 60 m
1928 (30-04)	CETSEG (Buen, 1929)		Ouest	20 trains dans chaque direction Forages : La Torreta-Tarifa (prof. = 415 m) ; pointe Ferdigua-Anghera (prof. = 425 m)
1931 (8-12)	CETHASEG		2. Ensenada de Valdevaqueros-Pointe Al Boassa L = 32 km	Campagnes océanographiques du Giralda et du Xauen (Instituto Oceanográfico)
1929	Gallego Herrera	tube immergé		
1979 (06)	Commission hispano-marocaine Début des études	pont : solution abandonnée fin 1997	cf. différents tracés sur la carte 2	Comité Mixto Hispano-Marroquí, 1983
1980 (24-10)		tube immergé		Almazán Gárate, 1983
1981	SECEGSA (1982, 1984)	tunnel ferroviaire (solution retenue)		
1982	SNED			
1989	Accord additionnel			
2008 (13-10)	Projet présenté par l'Espagne et le Maroc à la Commission conjointe Union européenne-Maroc	tunnel ferroviaire	Punta Paloma - Cap Malabata L = 38,7 km Pente : 25%	3 galeries (dont une de service). Vitesse maximale : 120 km/h, durée du trajet entre les deux terminaux : 30 min Galerie expérimentale (Tarifa)

Tableau 2. Quelques projets de liaison fixe Europe-Afrique (carte 2)

la Punta Paloma, à l'est de la cité antique de *Baelo Claudia*, et la pointe Malabata, qui borne la baie de Tanger vers le nord-est.

En dépit d'un demi-siècle de rapprochement, tant diplomatique qu'économique, et du développement rapide et récent de sa rive africaine – par exemple, en 2004-2007, création et essor du complexe logistique portuaire et industriel appelé « Tanger Med » –, le détroit de Gibraltar reste ce qu'il est depuis près de quatre siècles : une pièce de première importance sur l'échiquier géopolitique mondial et, plus encore, un foyer de crises sociales aux relents parfois nationalistes. Les témoignages de cette tension récurrente sont légion. Citons-les sans souci d'exhaustivité : la remise en question des statuts juridiques de Gibraltar et du Détroit, tenus pour anachroniques par Madrid ; le débarquement des forces marocaines sur l'îlot Persil (en espagnol *Isla de Perejil* ; îlot *Leïla* pour le Maroc), à 200 m des côtes du Rif et à 6 km à l'ouest de l'enclave espagnole de Ceuta (2002) dans le but de surveiller le trafic de drogue et l'immigration clandestine ; les assauts contre les postes-frontière de Ceuta et de Melilla (2005) ; le nombre croissant des nouvelles embarcations remplaçant les *pateras*, empruntées par les migrants pour traverser clandestinement le Détroit ; l'essor de tous les trafics interlopes (entre autres narcotrafic, contrebande, etc.) ; le renforcement récent des contrôles militaires opérés par les États riverains (côté marocain, création en 2010 de la base navale de Ksar Sghir, la plus importante du royaume chérifien ; côté Gibraltar, la base d'entretien des sous-marins nucléaires britanniques). Depuis 1995, la frontière géophysique interplaque Europe-Afrique est coiffée par une frontière de nature juridique : la limite méridionale de l'Europe, assimilée à l'espace Schengen. En théorie, elle est destinée à contrôler et à surveiller les passages clandestins. En réalité, elle est dressée pour protéger l'Europe contre la marée montante de la misère du Sud. À beaucoup d'égards, l'afflux de capitaux pour le cofinancement de Tanger Med, mais également l'essor de la cité, qui abrite à présent plus d'un million d'habitants, relèvent de la même volonté de bloquer le flux migratoire au sud de l'Europe, comme celle de l'Empire romain pour fixer les Barbares. Le détroit de Gibraltar est devenu la frontière la plus verrouillée, ou « bunkerisée », du monde actuel. La porte d'entrée s'est convertie en véritable muraille. Toutefois, on peut espérer que d'impérieuses nécessités écologiques y ouvrent de larges brèches, comme par exemple, la création de la « Réserve de la biosphère intercontinentale de la Méditerranée » (RBIM, 2006, 4 235 km²) complémentaire des espaces protégés strictement nationaux tel le Parque natural del Estrecho.

La perception du Déroit dans l'Antiquité

(LC)

La vision que les Anciens ont pu avoir de la région du détroit de Gibraltar a fortement évolué avec le temps, en fonction de leur connaissance du monde habité et des déplacements des centres de pouvoir en Méditerranée. Le détroit de Gibraltar n'est pas un lieu en soi, c'est davantage un espace géographique de transition dans lequel s'inscrit une disjonction naturelle, une contrainte topographique qui en fait pour les communautés humaines une zone de rupture et de franchissement dans tous les sens cardinaux. Dans la géographie des Anciens, la description des terres se faisant par continent, cette zone, de passage intercontinental, n'a jamais retenu l'attention pour elle-même. Elle constituait seulement l'un des segments différenciateurs qui séparait l'Europe de l'Afrique, une simple bande maritime par où passait le diaphragme de l'*oikoumène**, dans la description circulaire du monde par les géographes de l'Antiquité, essentiellement grecs. L'absence de considération conjointe des deux rives du Déroit vient en grande partie de ce traitement de la connaissance. Strabon en fournit un parfait exemple puisque, dans sa *Géographie*, il traite de l'Ibérie méridionale dans son livre III, mais n'aborde la Maurétanie occidentale que dans son livre XVII, le dernier, après avoir réalisé le tour de la Méditerranée dans le sens des aiguilles d'une montre.

Cette approche, grecque, du monde habité n'était probablement pas unanime, mais celui qui détient le pouvoir de l'écrit est maître de la connaissance. On peut penser que les Phéniciens avaient une tout autre perception de l'Extrême-Occident méditerranéen. Cette perception peut s'entr'apercevoir dans leur pratique coloniale et le récit que les écrivains gréco-latins en ont fait. En effet, les textes disent que vers le XII^e siècle av. J.-C. la première colonie que les Phéniciens fondèrent fut *Gadir* (Cadix), à l'autre bout de la Méditerranée, et que les autres vinrent ensuite. De son côté, Pline l'Ancien rapporte que le temple de *Lixus* (Larache) passe pour être plus ancien que celui de *Gadir*. Que signifient ces deux allégations ? Premièrement, que les premières franges littorales atlantiques des deux continents marquaient l'extrémité du monde : *Gadir* et *Lixus* en incarnent les bornes, ce qui explique la (con)fusion, consciente et entretenue, entre les colonnes d'Hercule et les colonnes d'airain du temple gaditain de Melqart/Héraklès. Dans leur roman colonial, les Phéniciens avaient commencé par établir la limite de leur extension, avant de nourrir celle-ci par la création d'établissements en Méditerranée. C'est bien évidemment une construction idéale, voire idéologique, car l'archéologie

montre que les navigateurs phéniciens se sont aventurés dans le premier tiers du I^{er} millénaire bien au-delà de la zone du Déroit, plus au nord et plus au sud des rivages atlantiques. Deuxièmement, le fait de lier les deux rives du déroit de Gibraltar dans les tout premiers moments de la colonisation sémite montre que cette extrémité, malgré sa double continentalité, était conçue comme un tout, comme une projection du monde phénicien à l'autre bout de la terre.

Une double conception demeura attachée à la cité de *Gadir* jusqu'à l'époque impériale romaine : celle tout d'abord d'*eschatia*, c'est-à-dire d'un des bouts du monde, un *finis orbis*, mais aussi celle de pivot, de pilier, de colonne du monde, soit un élément structurant du cosmos. D'où l'idée que posséder *Gadir*, c'est posséder le monde, ou du moins son couchant. La statue d'Alexandre trônant dans le temple de Melqart à *Gadir* ne dit pas autre chose ; elle est, en miroir, le symbole de la finitude du monde connu, et incarne le versant occidental de la conquête alexandrine. Les indications routières gravées sur les vases en argent de Vicarello, datés du I^{er} siècle apr. J.-C., renvoient à la même idée en faisant de *Gadir/Gades* la première *mansio** occidentale d'une route unique qui mène à Rome : l'une des périphéries extrêmes du monde, l'un de ses bords, relié de manière ombilicale au berceau oriental des grandes civilisations, est rattachée au centre qu'incarne Rome.

Cette dernière image permet de réfléchir sur la place qu'a occupée la zone du déroit de Gibraltar dans l'imaginaire des Anciens. L'Extrême-Occident, espace plus tout à fait méditerranéen et pas encore atlantique, est un lieu de confins vers lequel ont échoué bon nombre de mythes, notamment héracléens, migrant au gré de l'avancée des colonisations des Orientaux. La région du Déroit, pourtant ouverte, est en ce sens le véritable cul-de-sac de la Méditerranée. Mais c'est aussi et surtout un lieu qui cultive les paradoxes : merveilleux, symbole de fertilité perpétuelle et de richesse fabuleuse, mais aussi abominable, synonyme de solitude et de mort pour l'homme. Il est à la fois interface, bord du monde où l'au-delà est autre, et double-face où la connaissance entre en concurrence et rivalise avec le mythe. Cette vision, transmise et amplifiée par les écrivains de l'époque hellénistique, ne fut remise en question qu'avec l'avènement du principat* qui provoque un déplacement du centre de gravité du monde antique en direction du nord de l'Europe.

Sur un plan plus matériel, l'établissement des colons phéniciens en terres occidentales, de part et d'autre du Déroit, a provoqué l'émergence d'une culture singulière, distincte de celle de Tyr comme de Carthage, issue des interactions

entre les populations autochtones et les populations venues d'Orient. Entre le VIII^e et le VI^e siècle av. J.-C., la région du Déroit, où s'épanouissait la culture tartessienne, était l'un des centres de gravité du monde méditerranéen ; ses navigateurs-commerçants échangeaient les produits du couchant (métaux précieux, salaisons, pourpre) dans tout le bassin méditerranéen. Pour modéliser cette réalité historique régionale, l'historien espagnol Miguel Tarradell avait inventé dans les années 1960 une heureuse expression, celle de « Cercle du Déroit », dont *Gadir* serait le centre catalyseur. Jusqu'à la fin du III^e siècle av. J.-C., les structures et le fonctionnement interne de cet espace, dans la mouvance punique depuis probablement le VI^e siècle et de façon plus directe depuis 237 av. J.-C. avec la conquête par Amilcar Barca du Sud péninsulaire, sont demeurés *grosso modo* les mêmes. Bien que n'étant pas réunies sous une même autorité politique, les deux rives poursuivront leur dialogue sur les bases séculaires (répertoire formel amphorique de tradition phénico-punique, emploi de l'écriture punique/néopunique) durant la République romaine. C'est le projet césarien, poursuivi par Auguste, qui va faire exploser les cadres anciens en proposant un nouvel ordre du monde. Alors qu'entre le VIII^e et le I^{er} siècle av. J.-C., la zone du Déroit possédait une véritable cohérence interne sur les plans économiques, sociaux et culturels, à partir du principat, celle-ci, sans que ses structures productives et commerciales ne soient détruites, mais au contraire adaptées et amplifiées à l'intérieur du marché romain, se disloqua peu à peu, perdant par là même sa singularité. L'intégration dans l'économie-monde romaine et l'uniformisation culturelle suscitée par Rome ont bouleversé les bases de fonctionnement multiséculaires de cet espace. Le fort investissement structurel, notamment dans la vallée du Guadalquivir, et l'optimisation des productions (huile, vin, salaisons) répondent aux besoins de l'*Urbs** ; les flux commerciaux s'en trouvent modifiés. Même si le *fretum Gaditanum* reste encore un symbole fort dans l'idéologie augustéenne, il cesse pour autant d'être vu comme un finistère pour n'être plus qu'un point de passage, entre deux provinces distinctes, vers d'autres horizons atlantiques, vers d'autres marchés.

Le dernier épisode marquant qui touche la zone du Déroit et qui la met un temps sur le devant de la scène, à savoir la réorganisation des provinces par Dioclétien à la fin du III^e siècle apr. J.-C., et plus exactement la rétraction de la frontière provinciale de la Maurétanie tingitane, ramenée au niveau de l'oued Loukkos, témoigne de l'importance minimale, essentiellement militaire, accordée à la rive méridionale de la zone du Déroit. Les confins extrême-occidentaux ne seront plus une réalité géographique, sinon poétique durant l'Antiquité tardive (encart 1).

Encart 1 : La plus ancienne représentation de la région du détroit de Gibraltar conservée : Ms. Esc. R.II.18. Ciché : Patrimonio Nacional, Biblioteca del Real, Monasterio de San Lorenzo de El Escorial RII-18.



Mauritania – fretum Gaditanum – Hispania – Africa

*Columne Hercolis ad Tingi Mauritania, id est ubi Bacuetes barbari morantur per
maritima loca Cartagine usque milia passos XVIII XXXVIII*

Il s'agit du manuscrit le plus vénérable de l'*Itinéraire d'Antonin*, copié en Espagne à la fin VII^e ou au début du VIII^e siècle, qui est conservé à la bibliothèque de L'Escorial sous la cote R.II.18. C'est un codex de format moyen (285 × 195 mm), composé de 95 folios et contenant, outre l'itinéraire des provinces et l'itinéraire maritime – qui sont, du reste, séparés dans le volume –, un grand nombre de textes religieux. Cette anthologie comprend 11 ensembles en apparence complètement différents. Tout est transcrit dans une écriture wisigothique complexe, avec un tracé épais et des caractères serrés, excepté les ensembles géographiques 3 (*Antonini Augusti itinerarum, itinerarium maritimum*) et 6 (*Aetici, dimensio terrarum*), qui eux utilisent l'onciale latine tra-

ditionnelle. On peut donc penser que ces miscellanées s'adressaient à des moines, des érudits et des nobles wisigoths, habitués à manier ces deux types d'écriture, afin d'asseoir un catholicisme fondé sur les Pères de l'Église après la tenue du troisième concile de Séville.

En haut, à gauche du folio 67r, sur une surface de 50 × 70 mm, une représentation schématique du détroit de Gibraltar se trouve en lieu et place de l'incipit* présent dans tout le reste de la tradition manuscrite de l'*Itinerarium provinciarum*. On y observe la mention du détroit de Gades (*fretum Gaditanum*) à l'intérieur d'un cercle tracé à l'encre brune et rouge. De part et d'autre de ce cercle central sont mentionnées sur le pourtour, fermé par deux brins disposés en arc de cercle et décorés de motifs cordiformes, à gauche *Mauritania*, à droite *Hispania* et au-dessous *Africa*. Ces deux éléments sont soudés à une tige sommitale ornée de bandelettes enroulées utilisant la même gamme chromatique.

L'apparente simplicité de ce schéma est un peu déconcertante, et il apparaît bien difficile de le situer dans la tradition plus que lacunaire de la cartographie antique et tardo-antique. Le copiste l'a-t-il trouvé dans son modèle ou a-t-il pris l'initiative d'orner son incipit de façon assez abstraite, de manière iconographique plutôt que cartographique ? L'encadrement de bandelettes de couleur alternée trouve cependant des parallèles dans d'autres manuscrits d'époque wisigothique, notamment la *Lex Visigothorum* (Paris, BNF, lat. 4667). La *tabula*, ici placée dans des encadrements circulaires, figure en tête du *corpus*, permettant ainsi, selon Mireille Mentré, une visualisation graphique et picturale qui explicite le contenu discursif, en l'occurrence une fastidieuse liste de villes et de stations.

Dans la perspective de donner une perception spatiale minimale, qui est une des fonctions de l'incipit, il n'est certainement pas anodin d'avoir choisi un schéma circulaire pour représenter l'Extrême-Occident méditerranéen, montrant qu'autour du port nodal de Gades, l'*Hispania* et la *Mauritania* étaient solidaires, cette dernière volontairement détachée du reste de l'*Africa*.

***Les représentations du détroit de Gibraltar dans les sources arabes
(IX^e-XIV^e siècle)***
(CP)

Comme pour l'ensemble des espaces maritimes, les premières représentations et descriptions arabes du détroit de Gibraltar (*alzuqâq* : la « rue » ou la « voie » dans une ville) datent de la seconde moitié du IX^e siècle et furent produites à Bagdad, capitale des califes abbassides (749-1258), loin de la Méditerranée occidentale, du détroit de Gibraltar et de l'océan Atlantique. C'est pourtant la géographie arabe, née et développée à la cour abbasside, inspirée par les représentations et les descriptions des deux grandes entités impériales précédentes – l'espace gréco-romain, chrétien, et l'espace perse, sous domination des empereurs sassanides (224-651), zoroastriens, passés en tout ou partie sous la domination de l'Islam –, qui a « offert » à l'islam et aux conquérants arabes les bases d'un savoir universel, débordant jusqu'en Inde. Dans le cadre de la démonstration de l'universalité de l'islam, la géographie arabe, associant cartographies et descriptions littéraires, tenait naturellement une place éminente.

Les ennemis les plus farouches des Abbassides, tels les Omeyyades de Cordoue – dont les ancêtres avaient été massacrés par la volonté du calife abbasside al-Mansûr (754-775) –, ou bien les Fatimides ismaïliens (909-1171), autres concurrents des Abbassides et des Omeyyades sunnites, reprirent à leur compte les mêmes canons cartographiques et descriptifs des géographes de l'espace abbasside du IX^e siècle, cette fois-ci pour imposer leur propre légitimité, universelle, accompagnant leur expansion. Toutefois, chaque génération adaptait cartes et « légendes », pour s'approprier l'universalité islamique qui ne pouvait être partagée. Dans ce contexte concurrentiel, non seulement cette matrice abbasside n'a pas empêché une actualisation des représentations de la mer des Rûm (des Romains) et des terres qui l'entourent, mais elle devint le modèle repris par les califats concurrents, particulièrement les Omeyyades de Cordoue et les Fatimides en Ifrîqiya et, à partir de 971, en Égypte.

C'est pour cette raison que l'ensemble des géographies arabes fut produit par et pour les souverainetés musulmanes du Moyen Âge, d'abord à Bagdad et dans les cités persanes à partir du IX^e siècle. Puis viennent s'ajouter celles produites dans les capitales califales de la Méditerranée, au X^e siècle, et jusqu'au temps des Almohades et du sultanat mérinide, pour ce qui concerne le Détroit et ses « périphéries » ; les descriptions des

Encart 2 : Mappemonde d'al-Idrîsî (milieu XII^e siècle)



Copie datée de 1456, faite au Caire et conservée à la Bodleian Library d'Oxford
(Ms. Pococke 375, f° 3v-4r).

Le détail de la *Mappemonde* d'al-Idrîsî représente la zone du Déroit. Le contour des mers et océans montre déjà une bonne connaissance des tracés des côtes, savoir qui est confirmé par les textes devenant de plus en plus précis. La légende cartographique est elle-même d'une grande précision et se retrouve sur l'ensemble des 70 cartes qui, ajustées les unes aux autres, forment la *Mappemonde* d'al-Idrîsî. Les noms des régions, des fleuves, des montagnes, des grandes cités, mais aussi la légende des reliefs, des cours d'eau, forment un ensemble remarquable de données dont le géographe put disposer grâce aux enquêteurs du roi de Sicile envoyés dans une grande partie des régions musulmanes et latines de la Méditerranée, ou qui furent glanées dans la documentation aussi bien arabe que latine et grecque de Sicile. Le texte confirme une connaissance encyclopédique qui permet de disposer d'une liste exhaustive des villes et des lieux remarquables des deux rives du Déroit. Dans le même temps, al-Idrîsî ne prétend en rien innover : il répond à une commande du roi sicilien, en conservant le cadre musulman d'une représentation de la Terre en tout point similaire aux mappemondes de Bagdad. Ainsi, c'est depuis l'« Orient » que fut mesuré le déroit de Gibraltar, comme la Méditerranée, après l'époque romaine, et avant que les Latins du Moyen Âge ne s'associent à cette œuvre collective et partagée.