

1998 - 338

Mémoire de l'Académie

GIBRALTAR

L'importance de Gibraltar
comme verrou de la Méditerranée
se justifie-t-elle encore ?

Capitaine de corvette P. GELLY
Collège interarmées de défense
décembre 1997

INTRODUCTION

« ... et c'est ainsi que l'une des positions stratégiques les plus fortes du monde, la clé de la Méditerranée, tomba entre les mains des Anglais. »

E.H. Jenkins, historien anglais.

En 1997, il a été longuement question de la cession à la république populaire de Chine de Hong-Kong et des Nouveaux Territoires par le Royaume-Uni. Cet événement, certes important, concernait pourtant un territoire très éloigné de nos métropoles.

Plus près de nous, à l'ouest de l'Europe et à la veille de l'an 2 000, il subsiste une situation politique qui semble anachronique. A l'extrême sud de la péninsule ibérique, quelques Britanniques se cramponnent dans la discrétion à un éperon rocheux aride qu'ils ont transformé depuis trois siècles en forteresse inexpugnable. En Europe occidentale, Gibraltar semble presque un sujet tabou. Par convenance, dans la famille européenne, nul hormis l'Espagne occasionnellement ne songe à évoquer cette particularité sortie tout droit de notre passé. C'est le consensus du silence. L'expérience récente a montré - il est vrai - qu'il ne fait pas bon réveiller les démons du vieux continent.

Cette place-forte a abrité ou vu passer parmi les plus fortes armadas. Aujourd'hui, elle est seule survivante des possessions anglaises en Méditerranée. Et pour cause : située sur le point de passage obligé entre l'Atlantique et la vieille mer continentale, elle voit, classifie, identifie le plus souvent les navires qui passent devant elle. Les « signatures » des plus dignes d'intérêt sont écoutées et mémorisées. Tous sont en portée des armes anti-navires actuelles. Le droit de passage s'étend à l'espace aérien.

La presse de notre pays s'est abondamment fait l'écho des prétentions françaises et peut-être européennes à une place au commandement sud-Europe de l'OTAN. Elle a moins relaté les oppositions souvent virulentes qui ont émaillé le dernier sommet de l'Alliance. L'objet en était la responsabilité de zones essentiellement aéromaritimes situées au voisinage de la péninsule ibérique. L'Espagne qui accueillait le sommet, s'apprêtait à offrir son intégration dans l'organisation militaire. Les circonstances étaient toutes trouvées pour planter de nouvelles banderilles bien placées dans le taureau anglais égaré dans l'arène de Gibraltar. L'intégration militaire espagnole est le fruit d'un processus longuement mûri qui place désormais ce grand pays dans une situation vis-à-vis de ses alliés occidentaux toute différente de celle qu'il occupait par la force de l'histoire il y a encore trente ans. Il est prêt à exercer enfin les fonctions que lui permet sa situation géopolitique. Il tient à le faire savoir et demande les responsabilités correspondantes.

Nous étudierons le détroit, qui l'emprunte et ce qu'il permet. Nous nous intéresserons au rocher de Gibraltar et à l'abri qu'il offre aux navires comme aux aéronefs. Nous verrons comment le contentieux espagnol à son sujet s'ouvre sur l'Alliance atlantique qui a gagné la guerre froide et qui tente de préparer l'avenir des nations occidentales. Enfin, nous nous efforcerons de ne pas oublier Ceuta, cet autre anachronisme échoué sur la rive sud, en terre africaine.

Présentation des sources

- AUPHAN (Amiral Paul), ancien Secrétaire d'Etat à la Marine,
- *Histoire de la Méditerranée*. Les Editions de la Table Ronde, 1962 ;
- *La Marine dans l'Histoire de France*. Editions France-Empire, 1989.
- AYLLON (Luis) « Matutes entrega a los aliados el documento con las pretensiones de España sobre Gibraltar », in *ABC*, 27 novembre 1997, en collaboration avec Alberto Sotillo.
- BELOT (Contre-amiral R. de) *La guerre aéronavale en Méditerranée*. Payot, Paris, 1949.
- BONIFACE (Pascal) - *L'année stratégique 1996*. IRIS-ARLEA, Paris 1996 ;
- *L'année stratégique 1997*. IRIS-ARLEA, Paris 1997.
- DECAMPS (Marie-Clause) « L'Espagne est prête à rejoindre la structure militaire de l'Alliance », in *Le Monde*, 10 juillet 1997.
- DESSERT (Daniel) *La Royale, vaisseaux et marins du Roi-Soleil*. Arthème Fayard, 1996.
- EL PAIS* « Le gouvernement prépare des mesures afin de mettre un terme au blanchiment de l' « argent sale » à Gibraltar », 4 décembre 1997, p.18.
- ENGEL (Leonard) *La mer*. TIME Inc. 1961/1962.
- GIRARD (Renaud) « Gibraltar, épine entre Londres et Madrid », in *Le Figaro*, 16 août 1995.
- Gouvernement espagnol *Livre rouge espagnol sur Gibraltar*. Madrid, 1965.
- GUILLOT (R., ingénieur en chef des Ponts et Chaussées) *Reconversion à Gibraltar*. 1995.
- JENKINS (E.H.) *A history of the French navy from its beginnings to the present day*. Macdonald and Jane's, Londres, 1973, pour l'édition originale anglaise; *Histoire de la Marine française*. Albin Michel, Paris, 1977, pour la traduction française.
- LA CONDAMINE (Pierre de) *France-Angleterre. Le grand corps à corps maritime*. Editions France-Empire, 1987.
- LABATUT (Bernard) « Les politiques méditerranéennes de l'Espagne à la recherche d'un équilibre entre l'impératif de la sécurité et l'éthique de l'interdépendance », in *Etudes internationales*, 1^{er} juin 1995.
- LAPIDOTH (Ruth) *Les détroits en droit international*. Editions A. Pedone, Paris, 1972.

LOPEZ RODO (Laureano) « Gibraltar », in *ABC*, décembre 1997.

LUCCHINI (Laurent) *Droit de la mer. tome 1 : la mer et son droit - les espaces maritimes.*
A. Pedone, Paris, 1990. (co-écrit avec Michel Voelckel).

MASSON (Philippe) - *Histoire de la Marine, tome 1 : l'ère de la voile ;*
- *Histoire de la Marine, tome 2 : de la vapeur à l'atome.*
Charles Lavauzelle, Paris-Limoges, 1992.

OLIVERAS (Eliseo) « Espana quiere que Ceuta y Melilla esten bajo proteccion
de la OTAN », in *El periodico*, 4 décembre 1997.

RIFKIND (Malcolm Leslie, ancien secrétaire au Foreign Office) « Il faut se défaire de l'idée
que, s'il n'y a pas unanimité sur un sujet de politique étrangère,
c'est un échec pour l'Europe », in *Le Monde*, 6 mars 1996.

ROCHE (Marc) « La Grande-Bretagne condamnée par la cour européenne des droits de
l'homme : « Un «défi au bon sens» affirme John Major », in *Le Monde*,
29 septembre 1995, p.3.

ROCHEBRUNE (Arnaud de) « L'Algérie revient en force », in *Jeune Afrique*,
31 janvier 1996.

SCOTTO (Marcel) « La Grande-Bretagne condamnée à Strasbourg », in *Le Monde*,
29 septembre 1995, p.3.

SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCEANOGRAPHIQUE DE LA MARINE (S.H.O.M.)
Instructions nautiques - volume C3 ;
Cartes 6611

TRUVER (Scott C.) *The strait of Gibraltar and the Mediterranean.* Sijthoff & Noordhoff,
Germantown, Maryland, U.S.A., 1980.

TTU EUROPE « La France et l'OTAN après Madrid », in N°197, 11 septembre 1997 ;
« Gibraltar : l'Espagne fait appel à l'Europe »,
in n°201, 9 octobre 1997.

VERNET (Daniel) « Photos et querelles de famille à Madrid », in *Le Monde*,
11 juillet 1997, en collaboration avec Luc ROSENZWEIG.

VOELCKEL (Michel) *Droit de la mer. tome 1 : la mer et son droit - les espaces maritimes.*
A. Pedone, Paris, 1990. co-écrit avec Laurent Lucchini.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

PRESENTATION DES SOURCES

PLAN

1- PRESENTATION GEOGRAPHIQUE ET PHYSIQUE

présentation géographique du détroit

trafic maritime

présentation géographique et physique du rocher

population du rocher

Ceuta et Melilla

2- REGIME JURIDIQUE DU DETROIT

historique

convention de Montego Bay

applications et possibilités pratiques

3- HISTOIRE

origine

conquête et domination musulmane

conquête anglaise

XXième siècle : deux guerres mondiales et une guerre froide

4- DIFFEREND ANGLO-ESPAGNOL

5- GIBRALTAR DANS L'OTAN

6- AVENIR

1- PRESENTATION GEOGRAPHIQUE ET PHYSIQUE

1.1- présentation géographique du détroit

Le détroit de Gibraltar relie l'océan Atlantique à la mer Méditerranée. Avant le percement de l'isthme de Suez, cette dernière pouvait être considérée comme un fjord aux multiples ramifications : mers Adriatique, Egée, de Marmara, Noire et d'Azov. Elle bénéficie à présent d'une ouverture sur l'océan Indien.

Séparant la péninsule ibérique de l'Afrique du Nord, le détroit daterait du Pliocène, c'est-à-dire de la fin de l'ère tertiaire (5,3 millions d'années). Il a peut-être été temporairement asséché au cours des grandes glaciations. C'est à travers lui que la faune des régions froides de l'Europe aurait alors gagné l'Afrique. Sa profondeur moyenne est de 350 mètres.

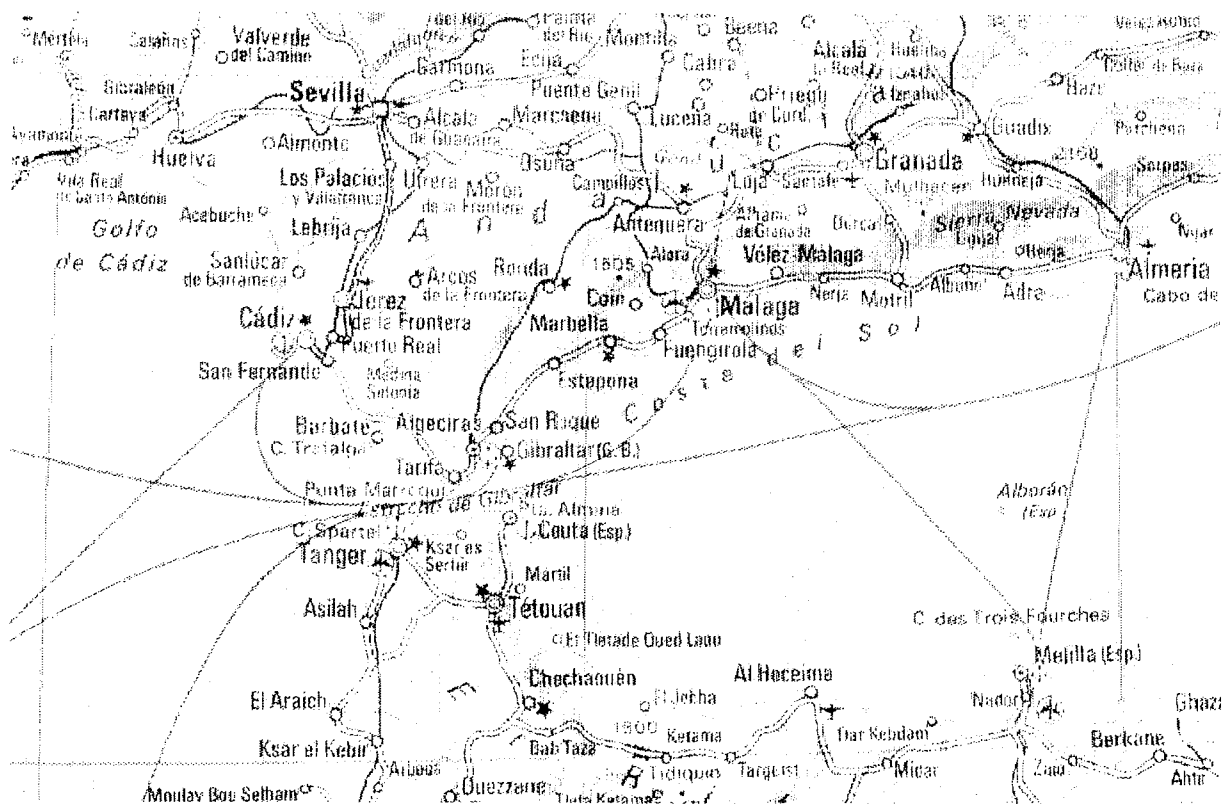
Deux courants marins superposés et de directions contraires le traversent. L'évaporation moyenne, à la surface de la Méditerranée, est d'environ 10 000 t d'eau à la seconde. Ce phénomène accroît la salinité et, par conséquent, la densité. D'est en ouest, les eaux méditerranéennes de surface, d'une forte salinité (38 ‰), glissent vers le fond et, par le détroit, repoussent les eaux de l'Atlantique, plus légères parce que moins salées (36 ‰) jusqu'au large de Gibraltar. Ce phénomène de descente vers le fond s'accroît encore durant les doux mois de l'hiver. Cette perte de substance pour la Méditerranée provoque obligatoirement un phénomène de compensation. D'ouest en est, un courant de surface, venant de l'océan Atlantique traverse le détroit de Gibraltar, au-dessus du courant profond, pour compenser les pertes subies par la Méditerranée. Ces flux ont été utilisés par les sous-marins dès la deuxième guerre pour franchir discrètement le détroit en se laissant dériver à la bonne immersion. Les eaux légères d'origine océanique traversent le bassin occidental de la Méditerranée et parviennent, notamment jusqu'aux côtes occidentales de la Corse ; les eaux méditerranéennes conservent longtemps leur homogénéité avant de se fondre dans l'Atlantique : leurs particules ont pu être repérées à plus de 3000 km au large.

Les deux colonnes d'Hercule qui encadrent le détroit sont le mont Acho (Abyla), presque île rocheuse qui termine le Rif et qui constitue Ceuta, au sud, et le mont Calpé, le rocher de Gibraltar, au nord. L'une et l'autre ne doivent jamais être dissociées, tant dans leurs caractéristiques physiques que dans leur situation politique particulière. Le creusement d'un tunnel entre les deux rives n'apporterait pas plus une révolution que dans le Pas de Calais.

1.2- trafic maritime

Les échanges mondiaux de marchandises se font à plus de 90 % par voie maritime. Leur volume a doublé entre 1957 et 1977 ; quadruplé entre 1957 et 1990. La plus grosse progression en tonnage concerne le pétrole brut et les produits raffinés qui représentent la moitié des marchandises transportées. Ceci traduit la dépendance sans cesse croissante des pays industrialisés vis-à-vis de cet approvisionnement stratégique, malgré la part qu'a pu prendre l'énergie électronucléaire, en France notamment.

La fermeture du canal de Suez, de 1967 à 1975, avait doublé la distance du golfe persique pour les Européens et l'avait augmentée de 40 % pour les Nord-américains. Aujourd'hui, la part du commerce extérieur américain qui transite par le détroit de Gibraltar est de l'ordre de 12 %, soit environ un tiers de ce qui contourne l'Afrique par la route du Cap. La Méditerranée, voie secondaire pour le transit mondial du pétrole, est, pour notre Occident, la voie directe vers les plus grandes réserves de pétrole de la planète, malgré l'existence des oléoducs qui desservent les ports du Sud de l'Europe. L'axe méditerranéen - et donc son verrou - conservera une valeur déterminante tant que le monde occidental restera tributaire des immenses réserves du Moyen-Orient, c'est-à-dire pour longtemps encore.



1.3- présentation géographique et physique du rocher

Le rocher de Gibraltar est une écaille de calcaire jurassique, de direction nord-sud et de forme dissymétrique. Il est incliné en pente douce vers l'océan Atlantique, alors qu'il présente une paroi abrupte de 425 m de haut sur la Méditerranée. Une étroite langue de sable (*tombolo*) relie le rocher au continent. L'ensemble ferme la partie orientale de la baie d'Algésiras.

Le rocher est creusé de grottes, de galeries et de réservoirs alimentés par les eaux de pluie ruisselant sur des plaques de béton qui recouvrent partiellement le calcaire, truffé de casemates. Le port, protégé par des digues, se trouve à l'ouest du rocher. L'aérodrome et des installations militaires sont installés sur la basse langue de sable.

L'ensemble couvre 6 km².

1.4- population du rocher

32 000 habitants étaient dénombrés en 1993 (dont 21 700 Gibraltariens, 5 700 Britanniques et 4 700 d'autres origines).

Le Gibraltarien affirme son originalité : vieux fonds espagnol, apport italien, volonté affichée d'être anglais. Les espagnols d'origine ont en effet été remplacés par des Génois mais aussi par des Portugais, des Irlandais, des juifs d'Afrique du Nord : population hétéroclite augmentée de réfugiés politiques de toutes régions. En 1725, sur 1 113 adultes, 414 sont génois et 137 juifs. En 1791, sur 2 890 habitants, on compte 395 protestants, 1 815 catholiques et 680 juifs.

Bien qu'elle soit décimée par de fréquentes épidémies de fièvre jaune (1804, 1813-1814, 1828), la population s'accroît rapidement, jusqu'à compter 17 000 habitants en 1831. En 1901, la ville compte 20 355 habitants ; en 1970 : 26 833.

La population est en grande partie de langue espagnole et de religion catholique. Gibraltar est le siège d'un évêché catholique.

1.5- Ceuta et Mellila

Couvrant respectivement 19,7 km² et 12,5 km², en 1994 peuplées respectivement de 71 926 ou de 63 587 habitants, les villes de Ceuta et de Melilla sont deux provinces non péninsulaires qui sont groupées avec leurs dépendances dans le gouvernement général des territoires sous souveraineté espagnole de l'Afrique du nord. Le gouverneur est à Ceuta.

Bénéficiant d'un statut spécial, elles ont des représentants au parlement. Administrativement, Ceuta est rattachée à Cadix ; Melilla et les autres provinces à Malaga.

Melilla a été occupée dès 1497 par don Pedro de Estopinan ; Ceuta a été conquise en 1663. L'exercice de la souveraineté espagnole dans ces anciens « presidios » a été reconnu et assuré par les huit traités hispano-marocains de 1767 à 1910, par la déclaration franco-britannique de 1904 et par les traités franco-espagnols de 1902, 1904 et 1912 et franco-marocains de 1912 et 1956.

Les musulmans sont 25 000 à Ceuta, 23 000 à Melilla. Dans chacune des villes, 2 500 musulmans sont de nationalité espagnole. Les autres réclament ou bien la nationalité espagnole, ou bien le rattachement au Maroc. Les derniers troubles remontent à 1987 et concernaient plus particulièrement Melilla.

Ces deux villes-provinces sont traditionnellement évoquées simultanément. Cependant, dans le cadre de notre étude, Ceuta, située sur la rive Sud du détroit, présente un intérêt stratégique immédiat supérieur à celui de Melilla. Leur avenir sera-t-il traité de façon commune ?

Ceuta et Melilla, possessions espagnoles en terre africaine, comme Gibraltar l'anglaise en péninsule ibérique, illustrent bien la volonté des grandes puissances d'exercer un droit de regard sur les détroits d'importance majeure. Peu importe comment elles se sont arrogé ce droit. Elles le feront entériner par les conventions internationales, puis s'emploieront à faire respecter ce nouveau droit international qui est, dans la plupart des cas, l'expression du droit du plus fort. La mer est par excellence l'espace difficilement cernable de cette confrontation permanente.

2- REGIME JURIDIQUE DU DETROIT .

2.1- historique

Malgré sa grande importance pour la navigation internationale, le détroit de Gibraltar n'avait fait l'objet, jusqu'à la conférence de Montego Bay (1982), que d'une réglementation internationale minimale. Ceci s'explique aisément quand on sait que le droit de la mer traditionnel est essentiellement un droit coutumier dominé par le grand principe de la liberté des mers.

Dans le détroit de Gibraltar, le droit au libre passage n'a jamais été mis en doute. Pendant le blocus de Gibraltar par l'Espagne, en 1780, la navigation neutre devait se conformer à quelques règles édictées par l'Espagne, mais le passage ne fut pas interdit. Rappelons toutefois que l'Espagne insista longtemps pour que les navires marchands passant par le détroit s'identifient en hissant leur pavillon. Cette pratique subsista jusqu'en 1864, quand le navire anglais *Mermaid* subit des dommages causés par des coups de canon tirés de Ceuta. Elle fut alors abolie par une déclaration officielle signée à Madrid un an plus tard.

La liberté de passage par le détroit a été réaffirmée par l'accord franco-britannique du 8 avril 1904 qui établit l'Entente cordiale. Ces principes ont été confirmés par la convention franco-espagnole du 27 novembre 1912 sur le Maroc. Notons néanmoins que l'un comme l'autre n'étaient que des accords bilatéraux. L'accord franco-britannique date de l'époque de la « pénétration pacifique » de la France au Maroc, quand celui-ci était encore officiellement un Etat indépendant. En revanche, la convention franco-espagnole de 1912 a été conclue quelques mois après que le Maroc fût devenu un protectorat français. Il est important d'examiner si le Maroc moderne, pleinement indépendant depuis 1956, est lié par l'interdiction de fortifier les bords du détroit contenue dans le premier texte et confirmé par le second :

« Afin d'assurer le libre passage du détroit de Gibraltar, les deux gouvernements conviennent de ne pas laisser élever de fortifications ou des ouvrages stratégiques quelconques sur la partie de la côte marocaine comprise entre Melilla et les hauteurs qui dominent la rive droite du Sebou exclusivement. Toutefois, cette disposition ne s'applique pas aux points actuellement occupés par l'Espagne sur la rive marocaine de la Méditerranée. »

Cette question a fait l'objet d'une réglementation conventionnelle expresse : l'article 11 de « l'Accord de Rabat » conclu par la France et le Maroc le 20 mai 1956 stipule que :

« Le Maroc assume les obligations résultant des traités internationaux passés par la France au nom du Maroc, ainsi que celles qui résultent des actes internationaux relatifs au Maroc, qui n'ont pas donné lieu à des observations de sa part. »

Si l'interdiction de fortifier la rive méridionale du détroit de Gibraltar n'est pas un traité « passé par la France au nom du Maroc », elle est un « acte international relatif au Maroc » qui n'a pas donné lieu à des observations de la part du Maroc au moment de son indépendance. Elle est donc toujours applicable et contribue à la liberté de passage dans le détroit.

Pour clore ce développement sur la militarisation de la rive sud du détroit, observons deux limitations à ce beau principe. La première « que cette disposition ne s'applique pas aux points actuellement (en 1904, mais toujours en 1997) occupés par l'Espagne sur la rive marocaine de la Méditerranée ». Tant qu'elle les occupe, l'Espagne n'est pas concernée. Mais si un jour ces enclaves passaient sous souveraineté marocaine, le Maroc pourrait les aménager à sa guise en l'absence de nouvelle clause particulière. La seconde limitation est que cette disposition ne concerne que la rive sud ; sur la rive Nord, le Royaume-Uni ne s'est pas privé de moderniser sans cesse ses propres fortifications au cours de ce siècle. C'était d'ailleurs bien son but : à la faveur du traité d'entente avec la France, s'assurer que jamais celle-ci ne construira sur la rive sud du détroit des forteresses qui feraient face à la sienne.

La question du régime des détroits oppose en permanence le principe de la liberté de navigation et les intérêts économiques, écologiques ou stratégiques des Etats riverains.

2.2- convention de Montego Bay

La Convention sur le droit de la mer a été conclue le 10 décembre 1982 à Montego Bay, en Jamaïque. Elle est restée ouverte à la signature pendant deux ans. 159 Etats l'ont signée, dont la France qui ne l'a ratifiée qu'en novembre 1995. Cette convention clôturait la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) qui avait duré presque dix ans. L'objectif était très ambitieux car il visait à concilier les revendications des nouveaux Etats nés de la décolonisation axées sur l'utilisation économique de la mer en vue de leur développement et les grandes puissances maritimes attachées au maintien d'une liberté des mers qui favorise les forts.

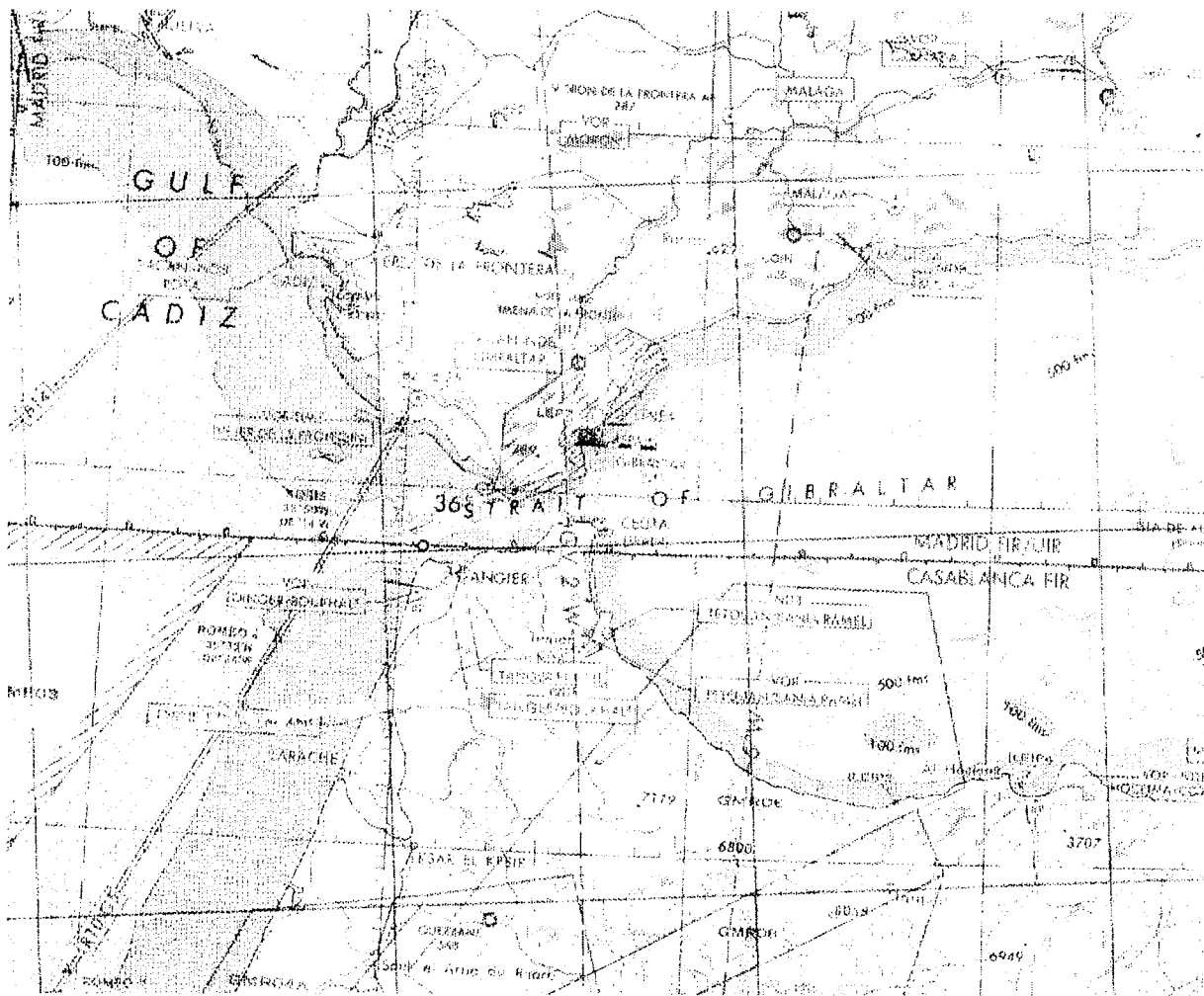
La question des détroits a fait l'objet de discussions difficiles à la troisième CNUDM, qui a dégagé un régime nouveau. En effet, l'extension des eaux territoriales de 3 à 12 milles nautiques a eu pour conséquence de faire recouvrir la plupart des détroits internationaux par les mers territoriales des Etats riverains. Il était donc essentiel de trouver des règles nouvelles qui garantissent aux navires et aux aéronefs une liberté de transit comparable à celle qui était la leur lorsque la plupart des détroits comportaient une route de haute mer. Or le régime traditionnel du passage inoffensif ne pouvait suffire à offrir une telle liberté. En voici deux exemples :

- les sous-marins sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon ;

- les porte-aéronefs ne peuvent effectuer de manoeuvre aviation durant leur passage, le passage inoffensif ne pouvant s'exercer dans l'espace aérien surjacent à la mer territoriale.

La Convention distingue cinq catégories de détroits internationaux :

- les détroits constitués d'eaux territoriales et faisant communiquer deux parties de la haute mer ou deux zones économiques exclusives (ZEE) ;
- les détroits comportant une route de haute mer ou une route passant par une zone économique (ou deux ZEE) ;
- les détroits formés par une île d'un état riverain du détroit et la partie continentale de son territoire ;
- les détroits faisant communiquer une zone de haute mer ou une ZEE et la mer territoriale d'un état ;
- les détroits régis par d'anciennes conventions et qui gardent le régime défini par ces conventions (comme les détroits turcs).



Large de 7,5 milles dans sa partie la plus resserrée, le détroit de Gibraltar appartient à la première catégorie. Dans ces détroits, qui sont les plus nombreux, les navires jouissent d'un nouveau régime introduit par la Convention, le droit de transit sans entrave. Ce régime garantit la liberté de navigation aux navires qui doivent franchir promptement le détroit selon leur mode normal de transit. Le droit de franchissement est ouvert aux aéronefs. Les navires et aéronefs ne doivent pas menacer les Etats riverains, ni polluer, et s'abstenir de toute activité autre que celles qu'implique un transit « continu et rapide ». Ils doivent respecter les règlements maritimes et aériens destinés à assurer la sécurité de la navigation.

2.3- applications et possibilités pratiques

S'abstenir « de toute activité autre que celle qu'implique un transit continu et rapide » entraîne l'interdiction pour les navires de pêche de pêcher ou pour les navires de guerre d'effectuer des exercices de tir ou des manoeuvres. L'interdiction des recherches ou levés hydrographiques, expressément mentionnée, peut être considérée comme une conséquence de cette abstention. En revanche, le passage d'une force navale importante, même accompagnée d'une escorte aérienne, ne constitue rien d'autre qu'un transit. Les grands Etats étaient particulièrement attachés à la liberté de survol de ce type de détroit, surtout pour garantir la circulation des avions militaires. Les manoeuvres d'aviation sur les bâtiments sont donc possibles. Elles sont concevables sur les bâtiments porteurs d'hélicoptères (BPH) en transit si le secteur du vent relatif le permet. En revanche, on imagine mal un porte-avions catapultier ou recueillir ses avions. Le cap lui est pratiquement imposé par les contraintes aéronautiques et l'espace disponible est par trop réduit. Le balancement des armes pourrait être interprété comme un comportement agressif. Il est donc à proscrire.

Le mode normal de navigation d'un sous-marin étant l'immersion, les sous-marins peuvent transiter en plongée.

Mais le « mode normal de navigation » concerne également les navires de surface. Or, l'importance des équipements électroniques sur les bâtiments de guerre pose la question de leur utilisation. Un bâtiment peut-il, outre son radar de navigation, maintenir en activité ses installations de recherche et d'identification ? Les puissances navales tiennent pour une réponse affirmative, encore qu'elles donnent parfois pour instructions à leur navires de limiter toutes émissions électroniques pour éviter les interférences avec les installations de l'Etat riverain.

3- HISTOIRE

3.1- origine

Chacun garde en mémoire l'épisode de la mythologie grecque au cours duquel Hercule sépara les montagnes de Calpée et d'Abyla, appelées depuis les Colonnes d'Hercule. De fait, aux environs de l'an 1100 avant J.-C., les Phéniciens franchissent Gibraltar, s'installent à Cadix, aménagent les mines d'Espagne (or, argent, cuivre, étain) dont ils monopolisent la production. Ils s'élancent vers l'Angleterre, vers l'Irlande, vont même peut-être jusqu'au Jutland troquer leur bronze contre de l'ambre. Longeant d'autre part l'ingrate côte africaine, ils atteignent la région qu'on baptisera plus tard Rio de Oro. Encore de l'or...

Avec leur autonomie, les Carthaginois s'étendirent par la mer. En 535 avant J.C., ils tenaient les deux rives du détroit de Gibraltar et en interdisaient le passage aux Grecs qui avaient commencé à s'y glisser. Le Nigeria d'alors leur servait à produire du bronze. Les Romains leur succédèrent en Méditerranée occidentale avec la victoire de Scipion l'Africain en 201 av. J.-C. qui prit l'Afrique par l'Espagne. Au VII^e siècle, toute la Méditerranée est chrétienne, après la conversion des Barbares, arrivés - encore par l'Espagne - sur les deux rives de la Méditerranée occidentale. Les navigateurs y circulent à peu près en sécurité. Le commerce maritime est actif. La mer sert de route liquide aux échanges économiques ou culturels.

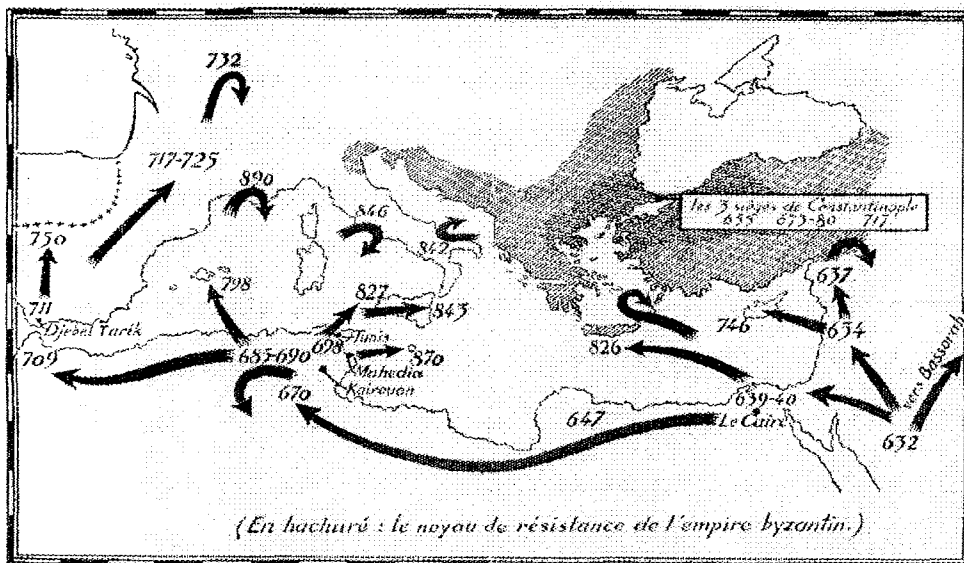
Vers 634, lorsque les premiers cavaliers arabes, musulmans de fraîche date, surgissent du désert, ce n'est pas la faiblesse des garnisons chrétiennes qui est inquiétante : c'est la désunion civique, morale, religieuse de ces pays...

3.2- conquête et domination musulmane

Entreprise dès l'année même de la mort de Mahomet, en 632, le « djihad » (guerre sainte) conquiert Carthage en 698. En 709, Ceuta, dernière place byzantine en Afrique, est prise par les conquérants. Un certain Tarik, Berbère, qui s'est converti comme tout le monde, en devient gouverneur. Des reconnaissances qu'il fait effectuer à Tarifa en ramènent un riche butin dont des « captives espagnoles d'une grande beauté », expédiées aussitôt à Kairouan à titre d'échantillon. On connaît depuis longtemps en Afrique les points faibles de l'Espagne wisigothique où le système électif provoque une crise à chaque décès de souverain. Précisément, en 711, deux clans espagnols s'affrontent pour désigner un successeur au trône.

Soit que l'un d'eux ait fait signe aux musulmans, soit que ceux-ci aient simplement profité de la discorde, Tarik passe en Espagne avec quelques milliers de compatriotes alléchés, les rassemble au pied d'une montagne - le Djebel Tarik (Gibraltar) - et bat l'armée espagnole non loin de Xerès de la Frontera.

Galopant vers le Nord, les pillards découvrent une région bien plus riche que leur Afrique natale. Le bruit s'en répand chez les Arabes qui accourent à leur tour. En deux ans, malgré des rivalités sanglantes entre Arabes et Berbères, la moitié méridionale de l'Espagne est conquise. Les Juifs, que les chrétiens avaient persécutés, ne sont pas les derniers à aider l'invasisseur.



Définitivement balafmée par le coup de sabre de l'Islam, la Méditerranée n'est plus un lien pacifique entre les nations qui la bordent : elle est devenue et va rester jusqu'à nos jours un front de guerre, malgré la reconquête portugaise et castillane sept siècles plus tard. En 1462, Gibraltar tombe aux mains des espagnols, trente ans avant l'union tant désirée de la Castille et de l'Aragon par le mariage de leurs souverains, qui permettra enfin aux chrétiens de s'emparer de Grenade et de chasser les Maures du sol européen.

3.3- conquête anglaise

Au XVII^{ième} siècle, à côté d'une Espagne déclinante et tournée vers l'Amérique, d'une Italie morcelée et moralement décadente, la France devient la principale puissance chrétienne en Méditerranée. Elle la dominerait sans peine et arriverait peut-être à faire de son bassin occidental une mer française si les Anglais, à la manière de squatters, ne s'y introduisaient pour la concurrencer et la combattre. En Méditerranée, ils recherchent des bases pouvant servir de tremplin à une expansion coloniale. L'occasion se présente au cours de la guerre de Succession d'Espagne. Dans la péninsule ibérique, le conflit revêtait la forme d'une guerre civile. Les Français soutenaient l'héritier légitime du trône, Philippe V ; les Anglais un archiduc allemand qu'ils avaient débarqué à Lisbonne. En 1704, la petite forteresse de Gibraltar n'est gardée que par une faible garnison - 100 à 150 hommes selon les historiens - qui avait opté pour Philippe V. Sous prétexte de l'occuper au nom de son rival, une forte escadre anglo-hollandaise y débarque 1 800 hommes et s'en empare. Mais au lieu du pavillon hispano-germanique, c'est l'Union-Jack que les marins hissent au sommet du roc.

La flotte française concentrée se porte aussitôt contre l'escadre britannique. La rencontre se produit à l'est de Gibraltar, au large de Velez-Malaga, où les 3 600 bouches à feu qu'aligne chacun des adversaires se canonnent tout un jour dans une mêlée furieuse mais sans résultat décisif. Par pusillanimité, les chefs français ne retiennent pas de livrer un second combat contre un ennemi pourtant épuisé et à cours de munitions : il ne lui reste plus que dix coups par pièce ! Les Anglais conservèrent leur prise. Pendant les autres guerres du XVIII^e siècle, Français et Espagnols essayèrent souvent de la leur reprendre. De 1779 à 1783, au cours de la guerre d'Amérique, le « grand siège » l'éprouva assez sérieusement. En vain : la marine britannique, ayant compris l'intérêt vital pour elle de cette mainmise sur la porte d'entrée de la Méditerranée, consacra à sa défense les moyens qu'il fallait et ne l'a plus jamais lâchée.

3.4- XX^{ième} siècle : deux guerres mondiales et une guerre froide

Pendant la Grande Guerre 1914-1918, l'océan Atlantique a certainement joué un rôle plus important que la Méditerranée par le total des hommes et des marchandises qui l'ont traversé. Stratégiquement, la Méditerranée a été la mer des manoeuvres d'aile. C'est ainsi que Gibraltar a vu passer les forces navales de la manoeuvre manquée des Dardanelles, comme celles de l'autre, victorieuse, de Salonique et des Balkans. Cette mer a été le théâtre d'une

lutte contre les sous-marins aussi vive que dans l'Atlantique pour défendre les lignes de communication de ces expéditions et pour protéger l'artère vitale qui, par Suez, reliait l'Europe à l'Extrême-Orient. Pour la France enfin, sont arrivés en sécurité par mer d'Afrique du Nord 230 000 combattants et 140 000 travailleurs.

En 1940, après avoir renoncé à envahir l'Angleterre, Hitler avait décidé d'attaquer Gibraltar. Ce devait être l'opération « Félix ». Cette conquête aurait permis d'interdire à la Grande-Bretagne l'accès de la Méditerranée par l'Atlantique. Elle était tout à fait réalisable. Sans doute le Roc aurait-il vaillamment résisté, mais si les Allemands n'avaient pu le conquérir, ils auraient néanmoins rendu inutilisable le port et l'aérodrome qui donnent sur la baie d'Algésiras. Les Britanniques, alors très faibles, n'auraient pu conquérir en territoire espagnol l'espace nécessaire pour donner de l'air à la forteresse. Gibraltar neutralisé, l'Axe, tenant Algésiras, Ceuta et Tanger (que Franco avait occupé), était maître du détroit. Tout ceci était possible, mais par ses tergiversations, Franco fit retarder l'exécution du projet. Hitler recula. Le grand amiral Raeder, prévoyant l'entrée en guerre des Etats-Unis pour soutenir la Grande-Bretagne, estimait nécessaire de résoudre la question de la Méditerranée avant d'avoir affaire à la puissance américaine. Pour lui, il fallait prendre Suez et Gibraltar, puis Dakar. Mais Hitler choisit d'abattre la Russie avant la Grande-Bretagne. L'Allemagne restera inactive en Méditerranée en 1940, se contentera de soutenir son alliée défaillante en 1941 et de garantir son flanc sud. En 1942, il sera trop tard. Dans l'ouest, Gibraltar restera ouvert.

Les Britanniques avaient placé à Gibraltar une force de composition variable, dite H, sous les ordres de l'amiral Somerville. C'est elle qui s'est rendue à Mers-el-Kébir signifier l'odieux ultimatum à l'amiral Gensoul et exécuter sa sinistre besogne. Elle participait essentiellement à la protection des routes océaniques contre les raids éventuels allemands et assurait, dans la Méditerranée occidentale, l'escorte des convois à destination de Malte et d'Alexandrie. En novembre 1942, Gibraltar accueille les convois rassemblés en vue de l'opération « Torch » de débarquement en Afrique du nord.

Après la deuxième guerre mondiale, le Royaume-Uni, exsangue, ne pouvait plus dominer la Méditerranée comme il l'avait fait depuis 1814. Les Etats-Unis d'Amérique prennent alors conscience du rôle qui leur incombe dans cette région, progressivement, jusqu'à la création de la sixième flotte en février 1950. Dès la conférence de Potsdam, en juillet 1945, Staline exprime son désir de réviser la Convention de Montreux qui régit le passage dans les détroits turcs. Exigence d'une révision de la frontière URSS-Turquie,

demande instante d'une base navale dans les détroits turcs, refus du retrait des troupes d'Azerbaïdjan, visées sur l'Iran, ambitions affichées à l'égard de la Grèce et de la Turquie, relais actif des partis communistes locaux, toutes ces manifestations concrétisent soudain la séculaire recherche russe d'un accès aux mers chaudes et à la Méditerranée. Le célèbre cuirassé *Missouri*, solidement accompagné, effectue en 1946 un déploiement sans équivoque à Istanbul et en Grèce. Il est suivi de porte-avions qui systématiquement relâchent à Gibraltar. En 1948, des rotations assurent la présence permanente d'un porte-avions. Ce nombre monte à deux avec la sixième flotte, jusque dans les années 80, pour atteindre un total de quarante bâtiments. Le détroit de Gibraltar a permis d'accroître encore cette force par des renforts détachés de la flotte de l'Atlantique et de soutenir Israël lors de la guerre de 1973 comme de bombarder la Libye en 1986.

Cette surenchère est rendue nécessaire par la montée en puissance de la flotte soviétique. Initialement insignifiante, la « Sovmedron » atteint dans la fin des années soixante-dix un nombre de bâtiments supérieur à celui de la sixième flotte, le double de sous-marins d'attaque. Leur importance stratégique est énorme. Leur valeur tactique incontestable. Les traiter aujourd'hui qu'ils ont quitté ces eaux de « tigres de papier » relève de la fanfaronnade et traduit une vue bien limitée. Les bâtiments de surface viennent alors de la flotte de mer Noire. Tous les sous-marins assurent des rotations depuis la flotte du Nord. Ils doivent de ce fait transiter par le détroit de Gibraltar à proximité duquel il serait bien étonnant que les Américains n'aient pas tenté de mettre en place un dispositif qui ressemblerait au réseau d'écoute sous-marine Sosus disposé entre l'Ecosse, l'Islande et le Groenland.

4- LE DIFFEREND ANGLO-ESPAGNOL

Sept ans après la prise du rocher de Gibraltar par les Anglais, le traité d'Utrecht l'attribue à la couronne anglaise avec deux restrictions. D'une part, dans le cas où la monarchie britannique s'en déferait, l'Espagne aurait un droit de préemption. D'autre part, l'administration anglaise veillerait à ce que Gibraltar ne constitue pas un foyer de contrebande.

Malgré une autonomie de gestion largement accordée par la Constitution de 1969, les Anglais n'ont jamais semblé souhaiter se défaire du Rocher.

Les revendications espagnoles se sont continûment affirmées depuis le XIX^e siècle. Elles ont porté d'abord sur les empiétements territoriaux anglais dans la zone neutre de

l'isthme liant Gibraltar et La Linea. En effet, le traité d'Utrecht attribuait à l'Angleterre le seul rocher, mais pas l'isthme sableux que les Anglais ont peu à peu grignoté au XIX^{ième} siècle pour se constituer une zone tampon, un peu comme ils ont perçu le besoin des « nouveaux territoires » de Hong-Kong.

Les revendications espagnoles ont porté aussi sur les trafics illicites. Port franc, Gibraltar devient dès le XIX^e siècle le principal entrepôt britannique en Méditerranée et un centre exceptionnel de commerce : contrebande avec l'Espagne, relais pour l'Afrique du Nord, port de relâche entre l'océan et la Méditerranée. Aujourd'hui, le tabac est importé légalement à Gibraltar, mais exporté à la sauvette vers l'Espagne. Cet aspect de commerce illicite, joint au trafic de drogue, aurait apporté selon « The Times » 20% du PIB en 1993. Dans ce paradis fiscal sans TVA et bénéficiant d'un régime douanier exceptionnel, selon les estimations, entre 28 000 et 53 000 sociétés auraient leur siège en ville. Tout ceci est violemment dénoncé par les Espagnols qui soutiennent que le Gibraltar actuel n'a plus rien à voir avec la forteresse cédée au traité d'Utrecht.

A plusieurs reprises, les Espagnols ont envisagé un échange entre Gibraltar et Ceuta. L'affaire a été portée devant le comité de l'ONU traitant des affaires coloniales en 1963. Un référendum provoqué par Londres a plébiscité « le maintien volontaire des liens avec le Royaume-Uni ». L'Espagne a alors publié son énorme « livre rouge espagnol sur Gibraltar » faisant pièce au livre blanc britannique paru sur le sujet, puis adopté la ligne dure du blocus. Elle était persuadée que Gibraltar « démographiquement et économiquement ne peut vivre sans l'Espagne ». Elle s'est trompée. En 1976, les élections à l'Assemblée de Gibraltar marquent le succès du parti anglais sur les partisans du dialogue avec Madrid. De même en 1988.

En fait, chaque nouvelle manifestation des exigences espagnoles stimule un nationalisme gibraltarien teinté de forte hispanophobie. L'Espagne avait vu dans la Constitution de 1969 une nouvelle violation du traité d'Utrecht et avait alors accentué ce blocus initialisé par elle en mai 1968 par la fermeture de la frontière terrestre. En 1993, Gibraltar déclare le 10 septembre fête nationale. En 1995 est adopté un hymne national. L'Espagne se refuse à accepter le jeu trilatéral d'une relation qui selon elle ne devrait être que bilatérale. « A qui appartiendrait alors la souveraineté de Gibraltar, demande-t-elle, à la couronne britannique ou aux Gibraltariens ? » On ne peut enfin refuser la volonté des

Gibraltariens exprimée par le gouvernement local de se libérer du statut colonial de 1830 pour accéder à un statut de dépendance sur le modèle de celui de l'île de Jersey.

La démocratisation du régime espagnol avait amorcé une détente dans la forme. Un accord technique qui ne réglait rien sur le fond permettait en 1987 l'extension de l'aéroport à des fins civiles. Le différend n'a pas empêché de voyage historique de la reine Elisabeth II en Espagne en 1989 ni celui du roi Juan Carlos en Grande-Bretagne l'année suivante. Les deux familles régnantes s'entendent d'ailleurs fort bien et passent des moments de détente ensemble. En mai 1996, le parti social-démocrate de l'avocat Petre Caruana remporte les élections législatives. Il prône le dialogue tant avec Londres qu'avec Madrid. Le parti nationaliste n'a pas fait la percée attendue. En janvier 1997, les autorités espagnoles ont assuré le gouvernement que les passeports délivrés à Gibraltar continueraient à être reconnus et que les 30 000 ressortissants de la colonie bénéficieraient de la libre circulation.

En 1997, les revendications espagnoles vont porter tout spécialement sur le contrôle de Gibraltar comme celui de l'archipel des Canaries. Ce sera son prix pour son intégration dans l'organisation militaire de l'OTAN.

5- GIBRALTAR DANS L'OTAN

L'Alliance Atlantique porte le nom d'un grand océan. Et pour cause : la liberté des communications maritimes entre l'Europe et l'Amérique du Nord est vitale pour les occidentaux. L'article 6 du traité explicite sans équivoque les limites de ce grand théâtre essentiellement maritime : l'Atlantique nord, au nord du tropique du Cancer certes, mais aussi la mer Méditerranée. Sur les seize membres que compte aujourd'hui l'Alliance avant l'élargissement annoncé, six riverains de la Méditerranée constituent la « pince sud » de cette formidable tenaille qui a contenu vers l'ouest l'expansionnisme soviétique. Ce sont l'Espagne, la France, l'Italie, la Grèce, la Turquie et... le Royaume-Uni. On pourrait même dire sept avec la présence permanente américaine. Hier, l'Europe occidentale a eu besoin de la sixième flotte américaine. Aujourd'hui, c'est encore vrai quoi que soient tentés de proclamer un peu hâtivement certains, soucieux du « politiquement correct ». Ce sera peut-être plus encore vrai demain avec la réduction des marines européennes.

Depuis le 1^{er} juin 1994, la structure de commandement intégré de l'Alliance a été réduite à deux grands commandements. Le premier, SACLANT, est essentiellement maritime et couvre la plus grande partie de l'Atlantique. Il est confié à un amiral américain. Le second,

SACEUR, comprend le grand théâtre aéroterrestre d'Europe, l'ancien commandement allié de la Manche (ACCHAN) et le théâtre aéromaritime de Méditerranée, Sud-Europe, dont est responsable l'amiral par ailleurs commandant la sixième flotte.

Cette sixième flotte est un prolongement de la deuxième flotte américaine, celle de l'Atlantique, qui peut temporairement la renforcer. La plupart des unités en sont issues et elles passent environ un tiers de leur temps dans le fjord méditerranéen. Bien que réduite de moitié au cours de la dernière décennie, elle compte plus de vingt bâtiments. Elle comprend habituellement 4 sous-marins à propulsion nucléaire, un groupe de combat de porte-avions (1 porte-avions, 6 navires de surface destinés à la protection anti-aérienne et anti-sous-marine, 2 navires rapides de soutien), un groupe mobile de ravitaillement (4 navires de soutien, 2 escorteurs). Cet ensemble constitue la force d'assaut. Il est complété par un groupe amphibie (4 navires avec de l'équipement pour un détachement expéditionnaire des Marines). Il ne faut pas oublier le ou les SNLE, jamais comptabilisés. La sixième flotte américaine est complétée au niveau OTAN par la STANAVFORMED, devenue permanente voici dix ans. Face à ces flottes, ou plutôt parallèlement à elles, la force navale européenne (EUROMARFOR), regroupant des unités espagnoles, françaises, italiennes et portugaises constitue à ce jour la meilleure tentative, même modeste, de concrétisation navale de la volonté de construire le pilier européen de l'OTAN.

Mais si l'Europe a besoin des Etats-Unis et de sa flotte, de même les Etats-Unis ont besoin des Européens et en premier lieu des gardiens du détroit. Cette grille de lecture permet de comprendre la politique américaine vis-à-vis du Royaume-Uni, de l'Espagne... et du Maroc.

Avec le Royaume-Uni existe une convergence d'intérêts qui dépasse largement le cousinage de deux nations anglo-saxonnes. Depuis Mrs. Thatcher, ils partagent certes une même conception de l'ordre économique. Mais pour les Etats-Unis, l'Angleterre reste l'allié le plus sûr, le « partenaire privilégié » (« *privileged partner* »). On ne confie ses secrets qu'aux siens. Comment comprendre autrement que la première puissance navale du monde ait confié à l'Angleterre dès les années soixante une partie de ses propres missiles stratégiques, les *Poseidon*. Ces missiles balistiques tirés à partir des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) constitueront même sous peu la seule composante nucléaire des grandes puissances. L'Angleterre est une puissance maritime par le feu nucléaire de ses sous-marins,

par l'importance de ses forces aéronavales, les premières d'Europe, et par la position qu'elle détient sur la Méditerranée.

Depuis la mort du général Franco, en 1975, les maîtres de l'OTAN obtiennent le ralliement progressif, sur plus de vingt ans, de cet autre grand pays maritime, doté de deux façades, l'une donnant sur l'Atlantique, l'autre sur la Méditerranée et enserrant Gibraltar. La démocratie étant assurée en Espagne, l'OTAN l'accueille en 1982. En 1986, un référendum populaire confirme ce maintien dans l'Alliance. En 1988, le traité américano-espagnol de 1953 est renouvelé : 13 000 militaires américains sont stationnés en Espagne. Malgré cette présence, l'Espagne ne fait toujours pas partie de l'organisation militaire intégrée. Elle est encore dans la situation où s'est placée la France et où se trouve l'Islande, qui n'a pas d'armée. Ceci n'empêche pas « l'OTAN » de nommer l'Espagnol Javier Solana secrétaire général de l'Alliance en 1995. En 1996, le congrès des députés mandate l'exécutif pour négocier l'intégration de l'Espagne dans la structure militaire de l'OTAN. Au sommet de Madrid, les 8 et 9 juillet derniers, José Maria Aznar peut ainsi chez lui annoncer fièrement l'entrée de l'Espagne dans la structure militaire avant la fin de l'année, malgré quelques « problèmes techniques ». Il ne s'agit pas du commandement subordonné « Sud Europe » sur lequel s'est fixée l'attention française, mais du contrôle des Canaries qui dépendait jusque-là d'un commandement basé au Portugal et du contrôle de Gibraltar.

6- AVENIR

Au moment où nous écrivons ces lignes, les aménagements de dernière minute sont toujours en cours. Il semble cependant que des compromis aient été trouvés tant entre les pays membres de l'Alliance au sujet des zones de commandement, qu'entre l'Espagne et le Royaume-Uni quant aux difficultés de voisinage.

Le commandement Europe de l'OTAN devrait passer de 40 états-majors répartis en 4 niveaux à 15 répartis en trois. Le commandement de Gibraltar (COMGIBMED), commandement naval de 4^{ième} niveau, devrait ainsi disparaître. Au prochain 3^{ième} niveau, seraient créés des commandements à vocation interarmées (JSRC - *Joint Sub Regional Command* -), sans zone de responsabilité prédéterminée. Celui du sud-ouest serait à Madrid. Les Britanniques proposent d'y participer.

Le problème de l'occupation de l'isthme par les Britanniques est sensé rester bilatéral afin de ne pas perturber l'Alliance. Ceci n'a pas empêché le gouvernement espagnol de

distribuer aux pays membres sa proposition d'une gestion et d'un usage militaire conjoint de l'aéroport accompagné du déploiement permanent de militaires espagnols. Dans l'attente d'un règlement, l'Espagne a maintenu ses restrictions aériennes contraignantes par mauvais temps, en particulier l'interdiction faite à tout avion britannique ou allié voulant atterrir à Gibraltar de survoler le territoire espagnol.

Les tracasseries imposées par les Espagnols comme la volonté britannique d'ignorer leurs manquements aux exigences du traité d'Utrecht traduisent le caractère anachronique du contentieux anglo-espagnol autour de Gibraltar. En serait-il autrement d'un éventuel contentieux hispano-marocain au sujet de Ceuta ?

Forte de son admission dans l'organisation militaire intégrée de l'OTAN, l'Espagne vient de demander, par la voix de son ministre de la défense, que Ceuta et Melilla, qui ne figurent pas parmi les territoires couverts par le Traité de l'Atlantique nord, en fassent désormais partie. Les problèmes se déplacent vers le sud.