



**HAL**  
open science

# Le détroit de Gibraltar : épaissement d'une frontière emblématique

David Goeury

► **To cite this version:**

David Goeury. Le détroit de Gibraltar : épaissement d'une frontière emblématique. Raymond Woessner. *Frontières, Atlande*, pp.320-329, 2020, Clefs Concours, 9782350306698. <hal-02983551>

**HAL Id: hal-02983551**

**<https://hal.science/hal-02983551v1>**

Submitted on 2 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License

## Le détroit de Gibraltar : épaissement d'une frontière emblématique

Large de 14 km, le détroit de Gibraltar entre océan Atlantique et mer Méditerranée incarne les espaces frontaliers complexes. Loin d'un imaginaire d'une mer frontière, séparant Europe et Afrique, les différentes puissances ont toujours souhaité disposer de forteresses de part et d'autres du détroit pour contrôler cet espace stratégique. Empires romain, byzantin, musulman, ibérique et britannique n'ont eu de cesse que de vouloir contrôler les deux rives. Le détroit n'a jamais constitué une ligne de démarcation bien au contraire. Si aujourd'hui, il est souvent simplifié comme une frontière entre l'Espagne et le Maroc, c'est oublier la souveraineté anglaise sur Gibraltar et la souveraineté espagnole sur Ceuta et Melilla implantées sur les côtes africaines. Le détroit reste donc un lieu de tensions politiques fortes à l'image des conflits récents entre le Maroc et l'Espagne sur l'îlot Leila-Perejil en 2002, l'Espagne ayant conservé l'ensemble des îles afin de disposer des frontières maritimes les plus larges possibles bien après l'indépendance du Maroc. Mais au-delà de ces éléments géopolitiques classiques de la frontière, le détroit est surtout emblématique des dynamiques contemporaines de la frontiérisation\*. Ainsi, dans le contexte actuel de la mondialisation, l'image de la frontière comme limite est de plus en plus brouillée par des flux qui obligent les États à construire d'autres dispositifs frontaliers qui gagnent en épaisseur et en complexité. Nous allons ici nous appuyer sur plusieurs cas emblématiques.

En premier lieu, la compétition géopolitique s'est muée en concurrence économique visant à capter les flux commerciaux et les investissements directs étrangers. Or, l'attractivité se construit désormais par la création de zones franches\*, soit la dénationalisation de portion d'une portion du territoire qui quitte le régime douanier national et constituent juridiquement une enclave\* d'un nouveau type avec une frontière au sein du territoire national (Sassen, 2009).

En second lieu, les volontés accrues de contrôle notamment des flux humains donne une épaisseur sans précédent à la frontière. Car outre l'apparition de dispositifs de clôture de plus en plus élaborés, les nouvelles politiques sont de refouler les migrants irréguliers et de les éloigner des points de passage qui participe du processus de brutalisation (Mbembe, 2020).

Enfin, la dimension particulièrement symbolique de la frontière nourri des projets de coopération transfrontaliers à l'image de la Réserve de biosphère intercontinentale Andalousie-Maroc. Or, la convocation de registres symboliques positifs que sont la nature, le patrimoine, l'environnement, ne doivent pas occulter les rapports de pouvoir visant à contrôler des marches frontaliers de plus en plus vastes (Goeury, 2009).

### Les frontières économiques : des ports à l'archipel des zones franches

#### Ceuta, Melilla, Gibraltar : des forteresses aux zones franches

De 711 à 1492, le détroit de Gibraltar (Jebel Tariq, ou la montagne de Tariq en référence au général musulman Tariq Ibn Ziyad, gouverneur de Tanger, qui entame la conquête de la péninsule ibérique en 711) est sous le contrôle de dynastes musulmans étroitement liés aux dynasties marocaines. Cependant, à partir de 1415 et la prise de Ceuta par le Portugal, la situation s'inverse, le détroit passe progressivement sous le contrôle des puissances ibériques qui s'implantent sur les côtes africaines avec l'Espagne qui prend Melilla en 1497. Malgré les tentatives de récupération de ces cités par les différentes dynasties marocaines et notamment les Alaouites, Ceuta et Melilla résistent aux longs sièges et restent sous l'autorité de l'Espagne. Ces cités sont d'abord qualifiées de *fronteras* en espagnol, soit des postes avancés en territoire ennemi. Puis, elles sont désignées comme des présides (de l'espagnol *presidio*) qui renvoie à l'idée de place forte militaire doublé d'un bain : Ceuta est aussi utilisée comme lieu de relégation des nobles espagnols comme alternative à d'autres châtiments

dès le XVII<sup>e</sup> siècle avant de devenir un bagne de droit commun en XVIII<sup>e</sup> siècle puis de servir de lieu de déportation des opposants politiques au XIX<sup>e</sup> siècle, notamment les militants cubains puis les anarchistes catalans (Sanchez, 2018). À partir de 1859, les autorités espagnoles utilisent les deux cités comme des têtes de pont pour coloniser le Maroc. Ceuta devient une caserne militaire permettant de prendre le contrôle de la ville de Tétouan en 1860. En 1863, l'Espagne négocie un statut de port franc pour les deux cités de Ceuta et Melilla et ainsi entame une phase d'influence économique et culturelle sur le nord du Maroc. En 1956, les deux villes ne sont pas rétrocédées aux autorités marocaines, l'Espagne arguant de l'ancienneté multiséculaire des implantations. Les autorités espagnoles maintiennent le statut d'exception des deux villes notamment en autorisant les habitants des villes limitrophes de Tétouan et de Nador à se rendre dans les deux enclaves pour travailler ou commercer.

Le destin de Gibraltar est fortement similaire. Conquête en 1704 par les forces anglo-néerlandaises en pleine guerre de succession d'Espagne, le territoire passe sous souveraineté anglaise en 1713. Les forces anglaises résistent tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle aux attaques espagnoles et refusent au XX<sup>e</sup> siècle de rétrocéder le territoire à l'Espagne franquiste en organisant un référendum d'autodétermination en 1967 qui amène 99,64% des citoyens à demander à rester sous autorité britannique. En 1968, Franco décide alors de fermer la frontière terrestre que ne fut rouverte qu'en 1985.

Ces trois villes ont la particularité de ne jamais avoir intégré l'Union douanière européenne pour maintenir des taux de TVA particulièrement faibles. Elles ne sont pas considérées comme des zones franches *stricto sensu* même si elles en ont les principales caractéristiques. Ainsi, les deux villes de Ceuta et de Melilla conservent un statut exceptionnel de cités franches notamment avec leurs privilèges fiscaux (comme une très faible TVA qui oscille entre 0,5 % et 10 %). Leur frontière avec le Maroc est donc hispano-marocaine et non pas euro-marocaine. Il en est de même pour Gibraltar dont la frontière terrestre est régie par un accord Royaume-Uni, Espagne, Gibraltar depuis 2006. Fort de ces avantages, les trois villes se sont spécialisées sur des opportunités commerciales distinctes. Ainsi, Ceuta et Melilla sont devenus des ports de transit entre l'Espagne et le Maroc en proposant des prix de traversée particulièrement compétitifs. Par ailleurs, les deux cités sont aussi devenues des villes d'intense contrebande jusqu'en 2019. Gibraltar s'est aussi dotée d'une fiscalité particulièrement attractive domiciliant plus 18.000 entreprises pour 30.000 habitants devenant un des principaux paradis fiscaux européens. Ces trois villes connaissent donc un afflux journalier de visiteurs issu du pays limitrophe qui viennent profiter de ces opportunités. Il est estimé à près de 20.000 pour Ceuta et autant pour Melilla, et à plus de 12.000 pour la ville de Gibraltar. La majorité de ces visiteurs se rend dans les enclaves pour quelques heures.

## **La compétition internationale pour l'attractivité et la nouvelle stratégie du gouvernement marocain de dénationaliser des portions de son territoire : les zones franches de Tanger à Fnideq**

Le statut exceptionnel de ces trois villes amène à des distorsions commerciales. Or, si le principe de ville franche venait juste acter de leur singularité territoriale, une enclave sur un territoire étranger potentiellement hostile, aujourd'hui, les gouvernements mobilisent cet outil dans un contexte de renforcement de leur attractivité aux investissements directs étrangers. Le Maroc disposait ainsi historiquement de la zone franche de Tanger pour assurer la transition économique de la ville de son statut de ville internationale sous autorité marocaine décidé en 1923 à celui de simple ville marocaine en 1960. Or, à partir de 1999, cet outil est mobilisé pour attirer des entreprises industrielles tournées vers l'exportation amenant à la création d'une nouvelle zone industrielle internationale au sud de la ville Tanger Free Zone. Puis en 2009, sur l'autoroute reliant la ville au nouveau port Tanger-Med, est créé une deuxième zone franche, Tanger Automotive City, dédiée à l'exportation automobile associant Renault et l'ensemble de ses équipementiers. Ces zones franches industrielles sont étroitement liées au développement du nouveau port Tanger-Med lancé en 2004. Après ces extensions successives de 2007 et de 2016, le port assure un trafic de 9 millions de conteneurs, de 7 millions de passagers et de 700.000 camions et surtout peut exporter 1.000.000 de véhicules par an. La création de

ces zones franches amène à une reconfiguration des frontières douanières marocaines qui se situent désormais à plusieurs kilomètres des structures portuaires.

Cette dénationalisation du territoire marocain est aussi vue comme un moyen de reprendre le contrôle sur les flux économiques informels liés aux deux enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla. Les deux enclaves figurent parmi les principaux points de passage notamment des visiteurs venant d'Europe avec leurs véhicules personnels du fait des prix faibles des traversées par bateau depuis l'Espagne. Ainsi, en 2018, Ceuta était le 3<sup>e</sup> point d'entrée des Marocains résidents à l'étranger au Maroc après l'aéroport de Casablanca et le port de Tanger-Med. Par ailleurs, les autorités espagnoles estimaient que parmi les 20.000 Marocains accédaient quotidiennement à l'enclave de Ceuta et autant à l'enclave de Melilla. À Ceuta, 8.500 avaient une activité économique dans la ville, pourtant seulement 1.314 étaient inscrits à la sécurité sociale espagnole à Ceuta, principalement des employés de maison. La première activité était donc la contrebande.

Jusqu'en 2019, cette contrebande prenait une forme singulière. D'une part, les autorités espagnoles autorisaient l'accès aux enclaves aux résidents des villes proches, d'autre part les autorités marocaines ne taxaient pas les marchandises lors des passages à pied notamment si le porteur était une femme. Dès lors, à proximité des postes de frontières de Tarajal pour Ceuta et de Beni Ensar pour Melilla, des grossistes ont installés d'immenses entrepôts dédiés au stockage de marchandises de consommation courante (couvertures, vêtements, casseroles) conditionnées sous forme de ballots de plusieurs dizaines de kilos. Chaque matin des milliers de femmes franchissaient à pied la frontière marchaient jusqu'aux entrepôts pour charger sur leur dos les dites marchandises et revenir toujours à pied jusqu'au Maroc où elles étaient accueillies par des véhicules. Ces femmes sont désignées sous l'appellation de femmes mulets. Entre Tétouan, M'diq et Fnideq, près de 15.000 femmes occupaient la fonction de porteuses de marchandises de contrebande, et près de 5.000 faisaient de même entre Melilla et Beni Ensar-Nador. Du fait des nombreuses bousculades en 2017, quatre femmes sont mortes piétinées et plusieurs dizaines ont été blessées. En réaction, le passage est limité à 4.000 personnes par jours à Ceuta tandis que le nombre de jours ouvrables est limité par les autorités marocaines. Cependant, pour le seul point de passage de Ceuta, en 2018, 307.000 porteurs ont traversé la frontière sur 133 jours ouverts amenant à déplorer le décès de deux femmes. Ces femmes incarnaient alors les rapports de pouvoirs générés par la frontiérisation. Considérées comme l'objet d'une tolérance bienveillante, elles se sont retrouvées au cœur d'un dispositif d'exploitation au profit de l'économie des enclaves et de réseaux de grossistes marocains. Portant des dizaines de kilos de marchandise détaxée sur plusieurs centaines de mètres au vu et au su de tous.

Les autorités marocaines ont finalement décidé de mettre un terme à l'activité de contrebande. Le 1<sup>er</sup> août 2018, la douane commerciale de Beni Ensar, espace de gestion commune depuis 1956, est fermée aux conteneurs issus du port de Melilla. Désormais, les marchandises transitant par Melilla ne sont plus acceptées et doivent passer par le port marocain de Beni Ensar. Ensuite, le passage à pied est suspendu depuis le 9 octobre 2019 entre le Maroc et les deux enclaves. Du fait de son importance pour les villes de Fnideq et Tétouan, le gouvernement marocain lance parallèlement la construction d'une vaste zone franche à Fnideq pour disqualifier Ceuta. La crise du SARS-CoV-2 a accéléré le processus. Ainsi, les autorités marocaines ont fermé les frontières le vendredi 13 mars au matin pour lutter contre la propagation du virus mais la réouverture des frontières n'est pas envisagée avant septembre 2020 au motif de la modernisation des points de passage. En revanche, les travaux de la nouvelle zone franche avancent et les grossistes de Ceuta sont fortement invités à y déplacer leurs entrepôts.

Les dispositifs frontaliers douaniers se sont donc démultipliés sous la forme d'un archipel de zones franches.

## Des grilles à la dispersion : durcissement et étalement sans précédent des frontières face aux flux humains

Le détroit de Gibraltar est traversé par des flux humains croissants. En 2019, ce sont près de 12 millions de personnes qui ont traversé le détroit par bateau via les ports de Tanger-ville (1,7 millions), Tanger-Med (7 millions) et Ceuta (3 millions). Par ailleurs, le détroit est aussi traversé par de nombreux bateaux rapides permettant à plusieurs dizaines de milliers de migrants clandestins de rejoindre les côtes espagnoles (32.500 en 2019 selon une estimation des autorités espagnoles) non sans risques puisque 678 auraient trouvé la mort en cette année-là. Parallèlement, du fait de la présence des deux enclaves de Ceuta et Melilla, de nombreux candidats à l'émigration tentent une émigration par voie terrestre.

La signature de la convention Schengen en 1991 par l'Espagne pour une entrée en application en 1995 amène à deux politiques spécifiques de frontiérisation. La première est le durcissement de la frontière à grands renforts de dispositifs défensifs, la seconde est la nouvelle politique d'éloignement forcé des migrants en situation irrégulière.

### **Ceuta et Melilla : deux communes de la forteresse Europe derrière leurs hauts murs**

Les deux villes espagnoles disposent d'un statut particulier réaffirmé en 1995 avec le statut de villes autonomes. Elles peuvent ainsi maintenir des liens privilégiés avec leur arrière-pays notamment en n'exigeant pas de visas pour les habitants des communes de Fnideq, Mdiq et Tétouan pour Ceuta et de Nador-Beni Ensar pour Melilla. Les ressortissants marocains peuvent entrer dans les deux cités sur simple présentation de leur carte nationale marocaine. Cependant, à partir de 1986, l'intégration de l'Espagne à la communauté économique européenne puis à l'Union européenne vient progressivement changer la donne.

L'entrée de l'Espagne dans l'Espace Schengen\* oblige le gouvernement à réorganiser les frontières de ces deux enclaves. En effet, ces dernières sont rapidement considérées comme des points faibles du dispositif frontalier européen et sont donc clôturées par des dispositifs de plus en plus sophistiqués. Devant l'afflux de migrants à la fin des années 1990, les premières barrières furent édifiées en 1993 à Ceuta et en 1998 à Melilla, d'abord sous la forme d'une clôture simple de trois mètres. Mais considérées comme trop faciles à franchir, elles sont renforcées. La clôture est dédoublée et rehaussée pour atteindre 6 mètres de hauteur et couronnée de barbelés. Ce dispositif est complété de caméras thermiques et de détecteurs de mouvement. La multiplication des dispositifs sensés prévenir les passages massifs de migrants clandestins, n'a aucunement empêché les passages clandestins (Lorenzo, 2017). Les migrants continuent de se regrouper dans les forêts sises à proximité des deux enclaves, sur le territoire marocain, pour préparer des passages collectifs massifs de plusieurs centaines de personnes à l'aide d'échelles artisanales et de couvertures pour se protéger des barbelés. L'un des premiers assauts massifs en 2005 amène à une réaction particulièrement violente des forces de l'ordre espagnoles et marocaines qui tirent sur les migrants faisant au moins 15 morts. Les grilles sont alors à nouveau rehaussées et atteignent désormais 10 mètres de hauteur. La seule décision pour réduire la dangerosité a été de remplacer en 2020 les barbelés par des tubes pivotants anti-escalade.

Malgré la dimension spectaculaire de ces assauts collectifs, ces derniers sont suffisamment rares pour être comptabilisés (moins d'une vingtaine en 15 ans). C'est une modalité extrêmement minoritaire de passage choisie par les migrants les plus jeunes et les plus pauvres, car particulièrement dangereuse. La majorité des passages se fait d'abord via les frontières terrestres, les migrants essayant de se faire passer pour des ressortissants marocains autorisés, parfois en utilisant des faux documents marocains. Pour la seule année 2018, ce sont près de 223.500 personnes qui ont été interdites d'entrée par les autorités espagnoles : des Marocains sans visas, mais aussi des Algériens ou encore des Syriens. À Ceuta, en novembre 2019, 52 migrants subsahariens ont tenté le passage en force entassés dans un

fourgon. Ensuite, individuellement ou par petit groupe, les migrants passent par la mer en utilisant des moyens de flottaisons (chambre à air, petits bateaux gonflables) pour dériver des côtes marocaines jusqu'aux côtes des deux enclaves. En 2014, les forces espagnoles n'hésitèrent pas à noyer une dizaine de migrants en crevant leurs embarcations et en les repoussant à coup de rame. Enfin, le plus grand nombre de migrants privilégient les très nombreux bateaux rapides qui franchissent la Méditerranée ou l'Atlantique circulent illégalement entre les côtes espagnoles et les côtes marocaines. Ce moyen est le plus onéreux, entre 1.000 et 2.000 euros par personne, mais il est aussi considéré comme le plus sûr et le moins dangereux.

À ce phénomène s'ajoute celui des mineurs non accompagnés. Ainsi en 2016, l'ONG Save the children en a recensé 246 à Ceuta et 999 à Melilla. Non expulsables, ces adolescents espèrent se faufiler dans un bateau ou un conteneur et ainsi gagner le continent européen. Vivant dans la rue de mendicité avant un éventuel passage, ils sont particulièrement exposés à la violence mais aussi aux accidents. À Melilla, le phénomène est doublé de celui des enfants « abandonnés ». Beaucoup plus jeunes, originaires de la province de Nador, ces enfants sont laissés aux services sociaux de la ville par des parents marocains qui espèrent qu'ils bénéficieront d'une éducation de qualité tout en restant proche de leur famille. Cela concernait plus d'une centaine d'enfants en 2018.

## **Les politiques d'éloignement forcé ou la dispersion des migrants clandestins**

Les autorités marocaines sont impliquées depuis 1993 dans la lutte contre l'immigration clandestine. Elles sont donc en charge de surveiller les grilles des deux enclaves mais aussi les côtes. Or, cette politique a été jugée inefficace. Au milieu des années 2000, les autorités marocaines sont donc poussées à reconduire les migrants irréguliers vers la frontière algérienne malgré l'absence de coopération entre les pays et sont donc accusées en 2005 d'abandonner des migrants dans le désert sans eau et sans nourriture. Subissant à la fois la pression internationale des pays d'origine des migrants clandestins et de la société civile, les autorités suspendent ses pratiques. Cependant, face à la pression croissante et aux assauts massifs de 2015, les autorités déploient une politique d'éloignement qui consiste à démanteler les camps dans les forêts limitrophes des enclaves de Ceuta et Melilla puis de transporter en bus les migrants clandestins dans des villes moyennes à l'intérieur du pays. Le point le plus lointain étant la ville de Tiznit à plus de 850 kilomètres au sud de Tanger. Cette politique est alors généralisée aux villes du nord du pays où les migrants sont particulièrement nombreux. Ainsi, dans la ville de Tanger où de nombreux migrants résident notamment pour travailler et économiser l'argent nécessaire au paiement d'une traversée en bateau rapide, les autorités mettent en œuvre de véritables rafles, interpellant dans la rue, parfois sur leur lieu de travail, les individus suspectés d'être des migrants irréguliers. Cette stratégie se faisant souvent sur les critères de la couleur de peau se traduit régulièrement par des bévues et l'éloignement soit de citoyens marocains ayant oublié leurs papiers ou d'étrangers en situation régulière. Les migrants sont alors dispersés sur le territoire devant attendre de retrouver les ressources nécessaires pour rejoindre le nord du pays. Ainsi, Tiznit a accueilli près de 11.200 migrants entre fin 2015 et 2019. Certains convois pouvant atteindre plusieurs centaines de migrants. Ces derniers sont alors invités à se regrouper dans un camp temporaire à proximité du principal rond-point de la ville.

La frontière s'est donc considérablement épaissie. De fait, les individus suspectés d'être en situation irrégulière sont à même de subir ces éloignements forcés. Or, si ce dispositif concernait uniquement les zones de Tanger et les abords de Ceuta et Melilla, désormais, il concerne aussi des structures temporaires de regroupement dans des villes étapes comme Casablanca ou Rabat.

## **La Réserve de Biosphère Intercontinentale de la Méditerranée : un rêve transfrontalier ?**

Dans un contexte frontalier si complexe, le projet de réserve de biosphère intercontinentale pourrait apparaître comme une utopie. Or ce dernier participe pleinement des nouveaux dispositifs de contrôle

des espaces frontaliers en permettant d'étendre une zone de contrôle au nom de valeurs supérieures dites naturelles. Le projet vient légitimer des politiques de régulation des flux illicites, au nom des valeurs supérieures, comme la protection de l'environnement, le développement durable, l'interculturalité, érigées comme valeurs mondiales et universelles.

## **La création de la Réserve de Biosphère Intercontinentale de la Méditerranée : un jeu d'acteurs à de multiples échelles**

Le projet s'est construit suite à un regain de tension entre Maroc et Espagne. En juillet 2002, les affrontements autour de l'îlot Leila (pour le Maroc)-Perejil (pour l'Espagne) ont nécessité une médiation américaine. Les 5 et 6 novembre 2007, la venue du roi Juan Carlos à Ceuta et Melilla, toujours revendiquées par le Maroc, avait entraîné le rappel de l'ambassadeur du Maroc en Espagne, et des manifestations marocaines à proximité de l'enclave. Cependant, à cette logique de clivage mise en scène à l'échelle nationale, s'opposaient des revendications de dépassement voire d'effacement symbolique de cette frontière portées par un nouvel acteur régional : le gouvernement autonome d'Andalousie. Dans une stratégie de construction de sa légitimité à ses demandes croissantes d'autonomie politique et économique, la Junta de Andalucía se positionne comme un « trait d'union entre l'Afrique et l'Europe » (<http://www.andalucia.org>). Pour cela, elle a d'abord financé des fondations culturelles, comme El legado andalusi, dont l'objectif principal est de montrer les liens historiques et sociaux avec le monde arabe et maghrébin, par de multiples expositions, publications, concerts. Elle met en valeur son passé commun avec le Maroc, en glorifiant l'époque médiévale « andalouse ».

Le projet de réserve de biosphère intercontinentale prolonge cette démarche. En effet, si la frontière peut s'appuyer matériellement sur l'orographie du détroit, rupture « naturelle » spatiale majeure, l'Andalousie médiatise les continuités biogéographiques et socio-historiques, de part et d'autre d'un accident géologique. De multiples experts sont appelés à décrire la similitude des reliefs, de la faune et de la flore en utilisant le terme « d'arc bétique-rifain », fruit d'une « histoire géologique commune (...) base pour le développement des conditions du milieu naturel de chaque rive donnant lieu à de grands écosystèmes communs », « théâtre de huit siècles de communion entre Al Andalus et la Tingitane » (Del Rosario Pintos, 2005, p.85), le détroit étant « l'axe de symétrie » d'un vaste carrefour intercontinental. Le détroit n'étant apparu qu'après la fin du dernier âge glaciaire, son ouverture est décrite comme récente et brutale à l'image du mythe des colonnes d'Hercule, brutalement écartées par le demi-dieu.

Cette volonté est explicitée par le choix de la dénomination du projet. Ainsi, parmi les propositions d'appellation, formulées par la section andalouse, se trouvait celle de « Réserve de Biosphère transcontinentale Al-Andalus » présentée comme « un référent au monde commun des deux territoires et en même temps spécifique de chacun d'entre eux, riche de sens et ayant une grande valeur symbolique » (id. p.170). Le partenariat avec le Maroc est associé à un retour aux sources historiques où se croisent l'Al Andalus musulman et le Maroc espagnol. Les villes espagnoles et marocaines, comme Tarifa ou Chefchaouen portent en elles les strates historiques successives, avec leurs médinas, leurs quartiers andalous ou coloniaux. Elles illustrent un constant va-et-vient entre conquérants et réfugiés. D'ailleurs, les inégalités de développement sont parfois associées à des inégalités de temporalité et pour de nombreux Espagnols, le « Maroc » est leur « Moyen-âge ». Les campagnes publicitaires en Espagne insistent sur cette idée du voyage dans le temps ; les dates du calendrier musulman hégirien sont mises en avant pour illustrer l'idée que le Maroc serait encore au XV<sup>ème</sup> siècle, soit au « Moyen-âge ».

L'Andalousie légitime cette politique identitaire par l'intégration de ce projet dans des programmes européens et mondiaux qui dépassent ainsi le cadre national espagnol. Le partenariat entre l'Andalousie et le Maroc est institutionnalisé dans le cadre du programme Man and Biosphere lancé par l'UNESCO en 1971, l'Espagne et l'Andalousie y jouant un rôle croissant depuis 1995. Les réserves de la biosphère sont créées dès 1974 comme lieux représentatifs de la diversité des

écosystèmes mondiaux, mis en réseau afin de capitaliser les expériences scientifiques et administratives de gestion de ces écosystèmes particuliers. L'Espagne avec 33 espaces, dont 8 en Andalousie, et le Maroc avec 3 espaces (l'arganeraie depuis 1998, les Oasis du Sud depuis 2000 et la Cédraie de l'Atlas en projet) participent de ce programme avec cent autres États. En 1995, c'est à Séville que les objectifs sont redéfinis, suite au Protocole de Rio de 1992, pour proposer des modèles de gestion d'espaces naturels selon des principes de développement durable. Puis, en 2000, à Pampelune, sont présentées les réserves de la biosphère transfrontalière, modèle de coopération directe entre des institutions dépendantes de deux appareils étatiques différents. Même si institutionnellement, ces réserves peuvent se limiter à une espèce végétale ou animale, les différents partenaires utilisent cet outil pour déployer une action multisectorielle associant économie, culture et politique et lui donner la résonance la plus forte possible, jusqu'à se prévaloir de favoriser le règlement pacifique de conflits frontaliers complexes. L'Espagne et surtout l'Andalousie, d'abord lieux de réflexion, veulent participer pleinement de ce mouvement en envisageant un projet très ambitieux de création de la première réserve de la biosphère intercontinentale entre l'Europe et l'Afrique.

Le projet est soutenu par d'autres instances comme l'Union mondiale pour la Nature (UICN) dont le centre de coopération est à Malaga. Et surtout, il s'inscrit à l'échelle européenne dans l'initiative INTERREG III-A (2000-2006) Andalousie-Maroc dont l'un des objectifs est de développer les espaces transfrontaliers périphériques de l'Union dans le cadre d'une politique de voisinage. Ainsi, les problèmes multiples de la gestion de la frontière sont abordés de façon indirecte par un projet commun de protection de l'environnement local et global.

L'Andalousie, en institutionnalisant de la sorte sa démarche dans le projet de Réserve de Biosphère Intercontinentale de la Méditerranée, s'inscrit dans un emboîtement de programmes, à différentes échelles, mondiales et européennes, et renforce sa légitimité et sa légalité. La question environnementale devient un moyen de mobiliser les acteurs autour de questions politiques de gestion des inégalités de développement et ainsi de transformer une zone de tensions multiples en un espace de conciliation et de coopération mutuelle (Mokadem, 2006, p.41).

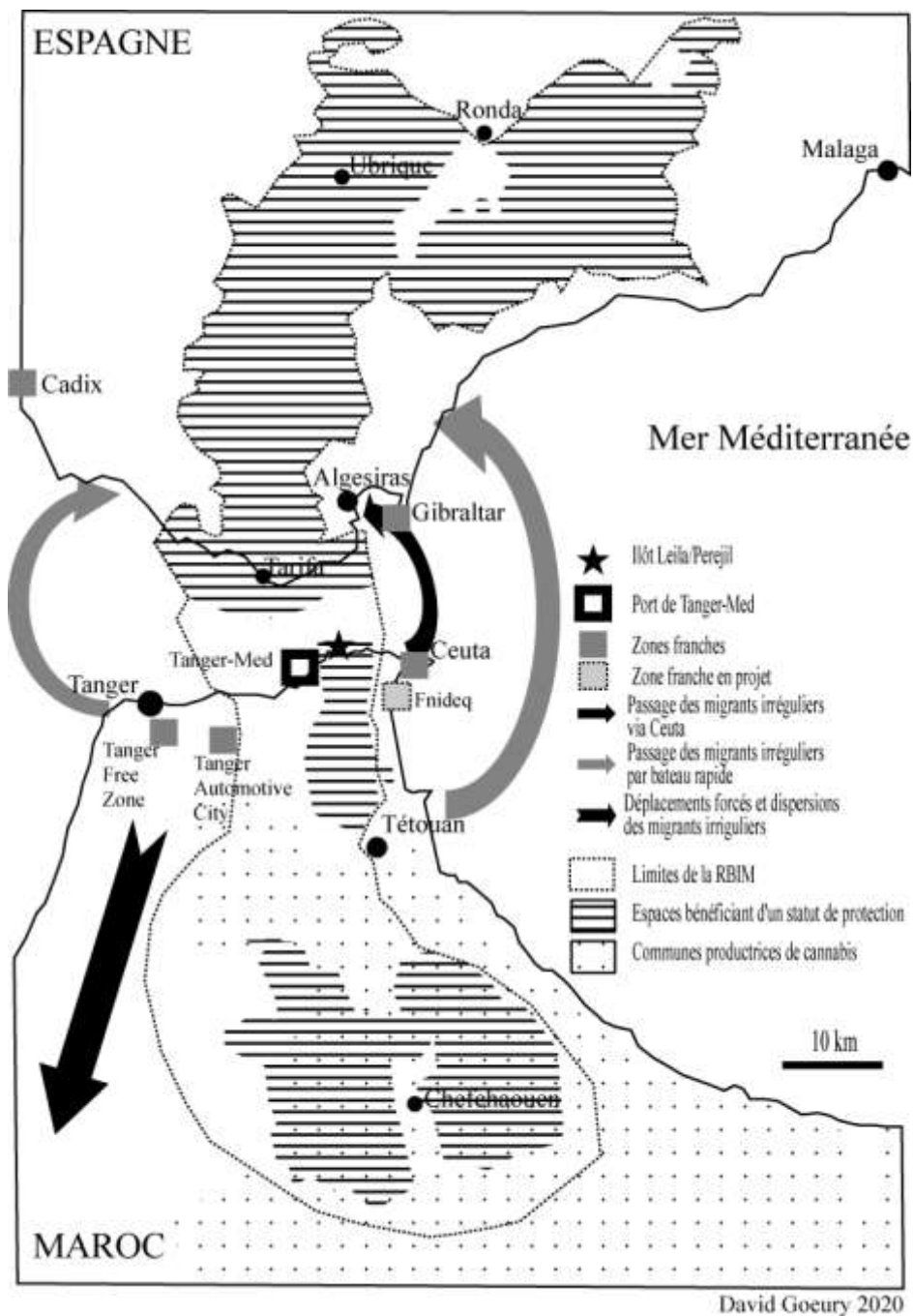
## **Protéger la « nature » pour lutter contre la production de cannabis ?**

La réserve de biosphère cherche à proposer le chiffre symbolique du million d'hectares. En Andalousie, 442.000 ha sont déjà protégés : deux réserves de la biosphère de Sierra de Grazelma et de Sierra de las Nieves, les parcs naturels d'Alconocales et d'El Estrecho, les sites naturels et les sites d'importances communautaires (*lugares de importancia comunitaria* dans le cadre du programme Natura 2000). En revanche, le Nord du Maroc compte beaucoup moins d'espaces déjà protégés. Il n'existe que le seul Parc Naturel de Talassemtane couvrant moins de 64.000 ha et deux « sites d'intérêts biologiques et écologiques », Sidi Moussa et Jbel Bouhachem, cumulant 12.000 ha identifiés préalablement à un classement.

La réserve de la biosphère se déploie avant tout dans l'arrière-pays. L'espace maritime et les littoraux protégés se limitent sur la côte espagnole, au parc d'El Estrecho, de part et d'autre de Tarifa, tandis que sur la rive marocaine, seule est concernée la façade maritime du Parc du Jbel Moussa, insérée entre le port de Tanger-Med, à l'ouest, et les grilles de sécurité de Ceuta, à l'est. Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'enclave de Ceuta est exclue du projet, apparaissant comme un espace autre, ni andalou, ni marocain, du fait de son statut contesté. Par contre, l'îlot Lëila/Perejil y est intégré, les associations marocaines de protection de la nature profitant du flou des statuts pour la considérer comme un élément du parc national du Jbel Moussa. Par conséquent, la dimension maritime de la réserve de la biosphère reste limitée, même si les concepteurs insistent sur le milieu exceptionnel que constitue le détroit, avec ses espèces emblématiques, très populaires, que sont les dauphins (communs et souffleurs) et le phoque moine. La Réserve de la Biosphère apparaît comme deux massifs continentaux, reliés par une bande maritime. Le littoral est considéré comme trop stratégique économiquement pour être mis en défens.

La réserve de la biosphère se déploie donc essentiellement dans un arrière-pays présenté comme oublié par le développement économique, surtout dans sa partie marocaine, où elle est centrée sur la province de Chefchaouen. Cependant, cette région produit, à elle seule, pas moins de 40% du cannabis consommé en Europe. En effet, la province de Chefchaouen est dominée par la monoculture du kif. Elle échappe aux campagnes de destruction centrées sur la province de Larache, où l'autorité arrache les plantations et condamne lourdement les agriculteurs (jusqu'à 9.000 euros d'amende). Le kif est devenu une culture commerciale, cultivée de préférence sur les terres irriguées, dont le rendement s'est accru de 33% atteignant 2.006 kg/ha. Seules, les terres non-irriguées, moins rentables (rendement de 621 kg/ha), sont progressivement abandonnées. En effet, l'hectare non irrigué rapporte 31.000 dhs, contre 100.300 dhs pour l'hectare irrigué (1 dh = 0,92 euro). Ce phénomène traduit une certaine professionnalisation et la diminution des producteurs occasionnels ponctuels qui mettent en valeur des terres non irriguées. La réserve de biosphère est alors présentée comme une alternative à la monoculture du cannabis. Or, le développement du tourisme vient en fait s'articuler à la culture du kif. Les produits du terroir, les coopératives féminines, les hébergements chez l'habitant intègrent alors l'économie familiale permettant une augmentation des revenus sans amener à une diminution de la production.

### \$785 Le détroit de Gibraltar entre tensions, compétition et coopération



\$787 Les poste-frontière de Ceuta et Melilla vus par satellite



