

# Entre terres et mers : Gibraltar et Bosphore

Laurent Escande

Le 9 mai 2014 à Sébastopol, base historique de la flotte russe en mer Noire, le président Vladimir Poutine assiste à la cérémonie commémorant la victoire soviétique sur l'Allemagne nazie. Dans son discours, il insiste sur le « rétablissement de la vérité historique », après que Moscou a pris acte du référendum organisé en Crimée et proclamé l'annexion de la péninsule par la Russie. Sur les réseaux sociaux, Robert Ilbert attire l'attention sur la crise : « L'événement est créé par l'Ukraine et par le passage des Russes en Crimée par le détroit de Kertch. [...] L'actualité vient de donner raison (et ce n'est pas fini !) à mon travail depuis 18 mois<sup>1</sup>. » Poutine se positionnerait en successeur de Catherine II qui avait vaincu les Tatars, annexé la péninsule et engagé les conquêtes sur les territoires et zones d'influence de l'Empire ottoman ; la Russie voulait un accès aux mers libres de glace. La prise de contrôle du détroit de Kertch par les Russes serait, dans leur logique, le symbole d'une plaie historique refermée, après que Nikita Khrouchtchev eut donné la péninsule à la République soviétique d'Ukraine. Après l'annexion, la présidence russe communique sur la construction d'un grand pont qui devrait relier le territoire russe de Krasnodar et la Crimée en 2018. L'ambition apparaît simple : modifier, en quelques coups de menton et plusieurs tonnes de béton, la géographie et l'histoire.

Les premières entreprises étrangères à se déclarer intéressées par le chantier sont chinoises. L'aspect géopolitique du sujet dépasse donc de manière évidente les questions économiques ou les simples facilités de transport. Ainsi, un détroit et un pont cristalliseraient des conflits historiques entre l'Orient et l'Occident, entre le Nord et le Sud, entre des puissances encore dominantes et celles qui émergent à pleine vitesse. Le détroit, où et quel qu'il soit, peut ainsi être considéré comme le lieu révélateur de tensions politiques, économiques, voire comme le symbole de liens ou d'affrontements de civilisations. Le détroit, par-delà les hommes et les temps, est le lieu symbolique des continuités et des ruptures, des passages et des blocages entre les mondes.

Pour les Grecs anciens, le détroit de Kertch était le Bosphore cimmérien qui reliait le lac Méotide (mer d'Azov) au Pont-Euxin (mer Noire). L'autre Bosphore était celui de Thrace, séparant le Pont-Euxin et la Propontide (mer de Marmara). De part et d'autre de ces étroits chenaux se sont développées des cités fondées par les Grecs, conquises et occupées ensuite par d'autres peuples et civilisations. L'intérêt de tous

---

1. Post publié sur Facebook, le 4 mars 2014. Robert Ilbert s'intéresse alors aux détroits considérés comme révélateurs de tensions multiples.

était, pour s'imposer, de contrôler une zone de contact. L'étymologie de « bosphore » pourrait venir du grec ancien *Βόσπορος* – gué de la vache. Le mot ferait allusion à la légende d'Io, cette maîtresse de Zeus poursuivie par la jalousie d'Héra, qui ne dut son salut qu'au fait que son amant la transforma en génisse; dans *Les Suppliantes*, Eschyle la décrit fuyant la vengeance de la déesse en traversant le Bosphore qui aurait alors pris ce nom.

Ce « bosphore » fractionne les mondes mais constitue aussi un point de contact. Les détroits de Méditerranée, Bosphore, Dardanelles, Gibraltar, entre autres, constituent toujours des enjeux de conquêtes, de contrôle, de revendications. Ils relient océan, mers et continents, mais ils séparent civilisations, langues, religions et cultures de manière plus ou moins prégnante au cours des siècles. Frontières, passages ou bordures, ils ne peuvent jamais être simplement caractérisés comme l'un ou l'autre; ils ne sont jamais l'un sans l'autre, ils sont à la fois espace de conflits et d'échanges. Pour chacun, pourtant, les mythes et les symboles demeurent.

## Mythes et réalités

Le détroit de Gibraltar est balisé depuis fort longtemps par les colonnes d'Hercule. Selon le mythe le plus communément admis, son ouverture par le héros grec représente une déchirure violente. Héraclès aurait dû, au cours de son dixième travail, vaincre le géant aux trois corps Géryon, roi d'une île proche de Gibraltar, et lui voler son troupeau de bœufs. Le combat entre les deux importe peu en l'occurrence; c'est presque par maladresse que le héros argien aurait ouvert la Méditerranée. Piètre marin, Héraclès aurait débarqué quelque part au nord de l'Afrique et marché longtemps avant de parvenir à l'extrémité du monde; il serait passé en Europe par une mince bande de terre et, épuisé par son long périple, se serait affalé sur le sol en laissant tomber ses énormes poings à terre. Le choc aurait provoqué un séisme, percé l'isthme et créé deux monts rocheux. Involontairement, Héraclès aurait transformé le lac méditerranéen en une mer ouverte vers l'océan Atlantique, figeant les traces de sa bévue dans le paysage :

La côte de la Mauritanie s'étend [...] depuis un promontoire qui renferme un antre consacré à Hercule [...]. Plus loin est une très haute montagne située directement en face de celle qui s'élève sur la côte opposée de l'Hispanie. La première se nomme Abyla, la seconde Calpé, et toutes deux ensembles forment les colonnes d'Hercule. La fable rapporte à ce sujet qu'autrefois ce même Hercule sépara ces deux montagnes jointes l'une à l'autre, et qu'ainsi l'Océan, jusqu'alors arrêté par cette barrière, se répandit dans les vastes contrées qu'il couvre aujourd'hui de ses eaux<sup>2</sup>.

Hercule aurait ouvert le passage, mais, selon d'autres traditions, il aurait aussi bien pu le fermer. Le héros n'aurait pas séparé les mondes, mais aurait contribué à les joindre en comblant en grande partie l'espace entre l'Afrique et l'Europe. Il aurait voulu construire un chemin facile pour évacuer le résultat de sa rapine. Certains « appellent

2. Pomponius Mela, *Description de la Terre*, I, 5, trad. par M. Nisard, Paris, Firmin Didot, 1863, p. 605-606.

le lieu Chemin d'Hercule : car on raconte qu'Hercule avait comblé la mer, pour ouvrir une voie facile au troupeau qu'il avait pris<sup>3</sup> ». Diodore de Sicile synthétise les propositions et signifie que l'action du héros aurait conduit à la création d'un étroit passage :

Arrivé aux extrémités de la Libye et de l'Europe, Hercule érigea ces colonnes sur les bords de l'Océan. Pour laisser un souvenir immortel de son expédition, il rapprocha, dit-on, par une digue, les extrémités des deux continents, qui étaient autrefois très distants l'un de l'autre, et il ne laissa aux eaux de la mer qu'un passage étroit [...]. Quelques-uns prétendent, au contraire, que les deux continents étant joints, Hercule perça l'isthme, et forma ainsi le détroit qui fait aujourd'hui communiquer l'Océan avec notre mer. Chacun est libre d'adopter l'une ou l'autre de ces deux opinions<sup>4</sup>.

Le lien entre les deux continents a donc suscité nombre d'histoires mythologiques ; il en est de même pour le passage d'une mer à l'autre. Quittons Gibraltar pour le Bosphore et embarquons sur l'Argos avec Jason. L'expédition conduite par celui-ci représente la première évocation mythique du passage vers la mer Noire par les Détroits, avec tous les dangers inhérents à l'exploit. Le Pont-Euxin était un monde inconnu, plongé dans les ténèbres et aux rivages peuplés de tribus barbares ; y naviguer était un exploit digne d'Hercule. Le désir de gloire n'a pas seul mu les Argonautes ; il s'agissait aussi de s'emparer des immenses richesses du roi de Colchide, Étès, symbolisées par la Toison d'or. Pour atteindre ce territoire, les compagnons devaient franchir l'extrémité septentrionale du Bosphore et affronter les Symplégades, ces roches qui s'entrechoquaient chaque fois qu'un navire tentait de les franchir. Le voyage fut bien préparé, les roches vaincues et la voie vers la colonisation de rivages autrefois inaccessibles ouverte :

Phinée [...] enseigna aux Argonautes comment ils devaient y gouverner dans leur navigation, et les précautionna contre les roches Symplégades : ces roches s'élevaient de beaucoup au-dessus de la mer, et les vents les faisaient heurter l'une contre l'autre de telle manière qu'elles fermaient le passage ; elles étaient toujours environnées de brouillards épais, il s'y faisait un bruit épouvantable, et il était impossible aux oiseaux mêmes d'y passer. Phinée leur conseilla de lâcher un pigeon à travers ces roches, et leur dit que si le pigeon y passait, ils pouvaient y passer sans rien craindre, sinon, de ne pas tenter le passage. Ils partirent munis de toutes ces instructions, et étant arrivés auprès des roches, ils lâchèrent un pigeon de la proue ; le pigeon ayant pris son vol au travers, les deux roches en se rejoignant, lui emportèrent le bout de la queue. Ils saisirent alors le moment où les rochers s'écartaient de nouveau, et y passèrent à force de rames et par le secours de Junon. Le bout de leur poupe fut cependant fracassé. À compter de ce moment, les Symplégades demeurèrent stables, d'après l'arrêt du Destin, qu'elles le seraient aussitôt qu'un vaisseau aurait passé au travers<sup>5</sup>.

3. Rufus Festus Avienus, *Les régions maritimes*, trad. par E. Despois et E. Saviot, Paris, CLF Panckoucke, 1843, p. 123.

4. Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, IV, 18, trad. par F. Hoefler, Paris, Charpentier, 1846, t. 1, p. 279.

5. Apollodore l'Athénien, *Bibliothèque*, I, 9, 22, trad. par É. Clavier, Paris, Delance et Lesueur, 1805, t. 1, p. 95.



*Les Argonautes traversant le détroit des Symplégades, gravure de P. Brébiette, XVII<sup>e</sup> siècle*

Franchir les détroits d'une terre à l'autre ou d'une mer à l'autre représentait dans les récits mythologiques un danger suprême. Les auteurs antiques ont décrit la difficulté à naviguer dans ces passages face aux forts courants et aux vents contraires. Les formes géomorphologiques de ces étroits couloirs font que le parcours est toujours périlleux, comme le résume Byron : « Les vents bouleversaient le Pont-Euxin, et les vagues se brisaient, en écumant, sur les Symplégades. [...] Jamais passerager n'eut de nausées sur une mer mieux garnie d'écueils que le Pont-Euxin<sup>6</sup>. »

Selon les écrits antiques, Hercule et Jason ont connu de grandes difficultés à accomplir leurs exploits. Peut-être y a-t-il quelques explications maritime et météorologique à cela. La mer Méditerranée n'est pas au même niveau que la mer Noire et l'océan Atlantique ; le niveau moyen de la première est de 10 à 30 cm inférieur aux deux autres. Le niveau de salinité supérieur de la Méditerranée et les processus d'évaporation plus intenses provoquent une dissymétrie hydrologique importante. La mer Noire reçoit de l'eau douce de puissants fleuves européens ; cet apport crée un taux de salinité de surface de 1,5 %, alors qu'en mer Égée, et au-delà, le déficit

6. George Gordon Byron, *Œuvres complètes*, trad. par M. Paulin, Paris, Dondey-Dupré, 1830, t. 1, p. 300-301.

d'alimentation en eau douce et le fort taux d'évaporation font porter ce taux à près de 4 %. Les eaux moins salées de la mer Noire se déversent donc en Méditerranée par un puissant courant de surface ; le contre-courant sud-nord, plus chargé en sel, n'est pas assez puissant pour contenir le mouvement. Ces mêmes flux superposés et opposés existent dans le détroit de Gibraltar, de manière plus prégnante encore car la différence de niveau des eaux est plus forte. Le passage des navires dans les détroits est également perturbé par les vents, de flux ouest-est pour Gibraltar (levante), de flux nord-sud pour le Bosphore (poyraz). Quand le vent souffle, il est chargé de sable ; quand il tombe, un épais brouillard s'installe.

Malgré ces obstacles, des embarcations à voiles parvenaient à vaincre les courants en utilisant les vents, ou inversement, pour passer d'une mer à l'autre. Les navires actuels, beaucoup plus imposants que les esquifs antiques ou modernes, connaissent d'autres difficultés : leur taille rend périlleuses les manœuvres des capitaines qui doivent être particulièrement attentifs pour traverser sans encombre ces étroits chenaux, alors que des embarcations de toutes tailles naviguent dans tous les sens. Dans le Bosphore, le passage le moins large, entre Aşıyan et Kandilli, mesure moins de 700 mètres (alors qu'un supertanker peut atteindre les 300 mètres de long) et la courbure y est de 45 degrés. La chronique rapporte des accidents réguliers et diffuse des photographies de navires échoués qui attendent un démantèlement. La situation pourrait paraître plus aisée à Gibraltar – le passage le plus étroit est de 14 km – mais le danger naît de la densité du trafic.

À l'échelle géologique, les détroits sont de création relativement récente. Il fut un temps où Gibraltar et Bosphore n'existaient pas ; les continents étaient collés entre eux et le passage était fermé totalement aux eaux. Des bouleversements tectoniques et climatiques ont conduit à la rupture des verrous et au déversement d'une mer dans l'autre. Il y a un peu moins de 6 millions d'années, durant la période messinienne, le lien maritime entre l'Atlantique et la Méditerranée a progressivement disparu : les deux communications de l'époque, le « détroit bétique » et le « corridor rifain », respectivement au nord et au sud d'une île séparant Gibraltar, se sont lentement asséchés à la suite d'une baisse générale du niveau des eaux liée à un refroidissement du climat. Privée de ses apports océaniques, la Méditerranée s'est évaporée et a quasiment disparu. 600 000 ans plus tard, l'isthme de Gibraltar s'est ouvert, sous les coups des masses atlantiques associées à des événements tectoniques rapprochés. En quelques années seulement, la Méditerranée s'est de nouveau remplie. Le même phénomène, beaucoup plus proche de nous, marque l'histoire du Bosphore. Il y a environ 17 000 ans, la fonte des glaces a provoqué la montée du niveau de la Méditerranée ; celle-ci aurait alors inondé les détroits des Dardanelles et du Bosphore et submergé le lac d'eau douce qu'était alors la mer Noire. Cette brusque montée des eaux est associée à deux récits mythiques, l'Épopée de Gilgamesh et le *Déluge*.

La mythologie interprète aussi les événements tectoniques de Gibraltar. La morphologie actuelle du détroit est le résultat du réchauffement climatique qui a succédé à la dernière période de glaciation. Le niveau de la Méditerranée est progressivement remonté – quelque 135 mètres en 20 000 ans – et les eaux ont submergé un certain nombre d'îles dont un chapelet se trouvait entre l'Afrique et l'Europe. L'une d'entre elles, « l'île du cap Spartel » entre Tanger et Tarifa, barrait le passage d'un

paléo-détroit fort étroit ; il est attesté par les préhistoriens qu'elle devait être occupée par des populations paléolithiques. Platon y situe la mythique Atlantide :

Il s'y trouvait une île devant ce détroit que vous appelez, dites-vous, les colonnes d'Héraclès. Cette île était plus grande que la Libye et l'Asie réunies [...]. Il y eut des tremblements de terre et des inondations extraordinaires, et, dans l'espace d'un seul jour et une seule nuit néfastes, tout ce que vous aviez de combattants fut englouti d'un seul coup dans la terre, et l'île Atlantide, s'étant abîmée dans la mer, disparut de même. Voilà pourquoi, aujourd'hui encore, cette mer-là est impraticable et inexplorable, la navigation étant gênée par les bas-fonds vaseux que l'île a formés en s'affaissant<sup>7</sup>.

## Passages et blocages

Les détroits sont les points nodaux de toute conquête d'ampleur. Points de passage obligatoires, leur maîtrise permet à qui les contrôle d'imposer ses volontés. Maigres frontières maritimes entre deux continents, leur franchissement augure les batailles qui suivent, souvent assimilées à un affrontement entre civilisations. Ainsi, durant la seconde guerre médique, Xerxès voulait unir l'Asie à l'Europe ; il passa avec son armée par les Dardanelles en faisant construire un pont par ses soldats :

Ils attachèrent ensemble trois cent soixante vaisseaux de cinquante rames et des trirèmes, et de l'autre côté trois cent quatorze. Les premiers présentaient le flanc au Pont-Euxin, et les autres, du côté de l'Hellespont, répondaient au courant de l'eau, afin de tenir les cordages encore plus tendus. Les vaisseaux ainsi disposés, ils jetèrent de grosses ancrs, partie du côté du Pont-Euxin pour résister aux vents qui soufflent de cette mer, partie du côté de l'occident et de la mer Égée, à cause des vents qui viennent du sud et du sud-est. Ils laissèrent aussi en trois endroits différents un passage libre entre les vaisseaux à cinquante rames pour les petits bâtiments qui voudraient entrer dans le Pont-Euxin ou en sortir. [...] Le pont achevé [...], on posa dessus des planches bien jointes les unes avec les autres, et puis on les couvrit de terre qu'on aplanit. Tout étant fini, on pratiqua de chaque côté une barrière, de crainte que les chevaux et autres bêtes de charge ne fussent effrayés en voyant la mer<sup>8</sup>.

Le franchissement de l'Hellespont par les Perses devint l'acte symbolique caractérisant l'affrontement entre le monde grec et les Barbares. Xerxès ne voulait pas se contenter de châtier des cités rebelles, mais souhaitait élargir son territoire à l'infini : « La Perse n'aura plus d'autres bornes que le ciel, le soleil n'éclairera point de pays qui ne nous touche ; je parcourrai toute l'Europe, et avec votre secours je ne ferai de la terre entière qu'un seul empire<sup>9</sup>. »

7. Platon, *Timée*, 25a-25e, trad. par É. Chambry, Paris, Garnier-Flammarion, 1992, p. 407-408.

8. Hérodote, *Histoire*, VII, 36, trad. par P.-H. Larcher, Paris, Charpentier, 1850, t. 2, p. 92.

9. *Ibid.*, VII, 8, p. 75.

Une mise en avant de l'idéologie de l'affrontement entre les civilisations peut se retrouver dans la relation du franchissement du Bosphore par Godefroy de Bouillon conduisant son armée pour la première croisade. Le chef franc avait négocié avec l'empereur byzantin et devait lui remettre les villes reprises sur les Turcs en Asie mineure. Si Guillaume de Tyr mentionne ces discussions dans son *Histoire d'Outremer*, ce sont surtout les publicistes du XIX<sup>e</sup> siècle qui firent de cet épisode un instrument de légitimation des mouvements coloniaux. Le gouvernement issu de la monarchie de Juillet commanda au peintre Émile Signol une toile illustrant l'événement pour la première salle des Croisades du musée de l'Histoire de France à Versailles. Il s'agissait pour le roi Louis-Philippe I<sup>er</sup> de réconcilier les Français avec leur histoire après la Révolution et la Restauration, mais la mise en avant de ces péripéties médiévales permettait à certains de faire écho aux buts poursuivis de l'autre côté de la Méditerranée.

Gibraltar constitue l'autre point de contact entre les civilisations en Méditerranée. Sa conquête, au début du VIII<sup>e</sup> siècle, par Tariq ibn Ziyad lui valut d'ailleurs son nom : le mont de Tariq, *Djebel Tariq*, fut déformé en Gibraltar. De nombreuses légendes entourent les buts réels de l'expédition de Tariq. L'une d'entre elles affirme que pour se venger du roi wisigoth Rodéric qui aurait violé sa fille, le gouverneur byzantin de Ceuta aurait fourni des navires à Tariq qui s'assura ainsi de la maîtrise du rocher et vainquit le roi abandonné par les siens. D'autres combattants musulmans franchirent le détroit et prirent, quelques mois plus tard, Cordoue et Tolède, ouvrant la voie à la conquête arabe de la péninsule. La jonction entre l'Afrique et l'Europe puis l'expansion de l'islam ont donc été rendues possibles par une alliance entre les musulmans et un gouverneur byzantin. Ailleurs ce sont de difficiles négociations entre chrétiens catholiques et orthodoxes qui ont permis aux croisés de franchir le Bosphore. En fait, le passage des détroits est autant une question pratique que politique qui conduit parfois à des alliances de circonstance.

Celui qui contrôle le détroit, parfois seulement grâce à une modeste emprise territoriale, s'assure une domination pérenne sur les communications de tous sens. Après que les Turcs eurent conquis Constantinople, en 1453, ils s'assurèrent la maîtrise territoriale en fermant les Détroits. Pour pouvoir commercer dans l'Empire, les Occidentaux devaient obtenir la permission du Sultan. Entre les XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles, rares furent ceux qui y parvinrent. Les Vénitiens, pourtant très entreprenants, ne purent échanger, à titre exceptionnel et ponctuel que quatre années seulement en un siècle. En 1535, après la signature de l'alliance entre Süleyman I<sup>er</sup> (Soliman le Magnifique) et François I<sup>er</sup>, le gouvernement ottoman accepta progressivement le régime des capitulations ; les navires français, puis anglais et néerlandais, pouvaient accéder sous leurs couleurs jusqu'à la capitale, mais pas au-delà. Le contrôle de la navigation sur le Bosphore était garanti par une série de forteresses jumelles, en Roumélie et en Anatolie. Sur la rive asiatique du Bosphore, Bayezid I<sup>er</sup> construisit la première, Anadolu Hisarı, dès 1390 ; son successeur Mehmed II compléta le dispositif sur la rive opposée en édifiant, celle de Rumeli Hisarı, en 1452, ce qui facilita la prise de Constantinople l'année suivante. Les Ottomans complétèrent ensuite le système plus au nord :

Au flanc des deux montagnes situées l'une en face de l'autre sur les rives du Bosphore, s'élèvent deux châteaux, Roumeli Kavak et Anatoli Kavak, utilisés par Mourad IV pour la défense du détroit ; cette partie resserrée, la clef du Pont-Euxin, fut de tout temps fortifiée avec soin et disputée avec

acharnement. Des murs descendent le long des pentes de la montagne jusqu'à la mer et relient les citadelles; [...] en cas de besoin, on fermait le détroit au moyen d'une grosse chaîne tendue d'une rive à l'autre<sup>10</sup>.

Ce système put tenir parce que la mer Noire fut, pendant plusieurs décennies, quasiment un lac turc. L'apparition de la Russie comme acteur dans la région modifia la problématique. Après la signature du traité de Küçük Kaynarca, en 1774, la Russie obtint la liberté de passage et de navigation pour ses navires marchands dans la mer Noire et dans les Détroits; le système de fermeture quasi totale qui avait prévalu jusqu'alors s'effondra progressivement. L'enjeu de la libre circulation dépassait les seuls Empires ottoman et russe. En 1841, les Puissances occidentales imposèrent la liberté de passage pour tous les navires du commerce, laissant au gouvernement ottoman la possibilité de s'opposer seulement à celui des navires de guerre. L'objectif des Britanniques et des Français était très intéressé puisqu'ils souhaitaient contrôler l'expansion de la puissance russe dans les Balkans – le traité s'avéra d'ailleurs fort utile pour les opérations liées à la guerre de Crimée. Après la Première Guerre mondiale, la Turquie recouvra sa pleine souveraineté sur les Détroits avec la signature de la convention de Montreux en 1936, toujours en vigueur. Les limitations à la libre circulation qui subsistent sont relatives à la sécurité de la Turquie et des populations, ainsi qu'à l'état de guerre des États riverains de la mer Noire<sup>11</sup>.

Le contrôle des passages ou le blocage du détroit de Gibraltar reste moins aisé que dans le Bosphore. La situation n'est d'abord pas la même : la passe est plus large et deux États se font face. Cela fait plusieurs siècles que l'Espagne et le Royaume-Uni se sont emparés, chacun, d'une des colonnes d'Hercule. Depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, Ceuta, l'antique Abyla, est une possession espagnole, confisquée aux Portugais qui avaient établi une colonie sur les côtes du Maroc. En 1713, les Espagnols ont perdu le contrôle de Gibraltar, Calpé, au profit des Britanniques. Les deux monts face à face indiquent le passage contrôlé vers l'Atlantique; dans l'histoire, Gibraltar n'a cependant été que peu fermé à la libre navigation.

Héritage d'anciens conflits, ces colonies (aujourd'hui autonomes au sein de leur État) n'en demeurent pas moins disputées. En juillet 2002, l'armée marocaine occupe l'îlot Persil – ou île Layla –, dans le détroit à l'ouest de Ceuta. Madrid exige l'évacuation, alors que Rabat affirme que ces quelques kilomètres carrés sont possession marocaine depuis la fin du protectorat en 1956. Après une rapide opération militaire espagnole, l'îlot est évacué et la situation revient au *statu quo ante*; les bergers marocains pourront continuer à l'utiliser occasionnellement, à condition qu'aucun drapeau ne flotte. La question est à front renversé de l'autre côté du détroit. Régulièrement la tension monte entre Madrid et Londres à la suite de la présence contestée de navires dans les eaux territoriales espagnoles ou britanniques. Les ambassadeurs sont convoqués, les communiqués des ministères sont vindicatifs – comme ce fut le cas durant l'été 2014 –, puis la situation se détend jusqu'à la crise suivante.

10. Hermann Barth, *Constantinople*, Paris, Renouard et H. Laurens éd., 1906, p. 114.

11. Après l'annexion de la Crimée en mars 2014, la Turquie a menacé d'interdire le passage aux navires russes; Ankara voulait répondre aux inquiétudes ressenties par les Tatars encore présents dans la péninsule.





Plan très exact et vüe de la Ville, baye, et des nouvelles fortifications de Gibraltar, située sur le détroit de ce nom, gravure de Albert Ch. Seutter (détail), 1750

Les détroits peuvent donc toujours être pressentis comme des points de conflictualités. Pourtant, plusieurs centaines de milliers de personnes résident sur leurs rives. Les communications d'une terre à l'autre constituent un enjeu pour les gouvernements et les administrations des États concernés. Dans le Bosphore, les liens entre l'Europe et l'Asie sont sens dessus dessous. Pendant des siècles, les relations entre les deux rives ont été assurées par de petits navires, d'abord à voile ou à rames et maintenant par les vapur. Mais l'agglomération stambouliote déborde depuis des décennies le long du détroit et souffre de congestion. La question des mobilités urbaines y est donc cruciale. Actuellement, deux ponts suspendus unissent l'Europe et l'Asie par-dessus le Bosphore; le premier fut inauguré pour le cinquantième anniversaire de la proclamation de la République turque en 1973; le second quinze ans plus tard. Le Premier ministre, puis président, Recep Tayyip Erdoğan a lancé les travaux d'un troisième pont qui devrait être ouvert en 2016. Il a inauguré en 2013 des voies de communication passant sous le Bosphore. Le gigantesque projet Marmaray, un double tunnel d'un kilomètre et demi, est la concrétisation d'une idée du sultan Abdülmejid Ier, vieille d'un siècle et demi.

À Gibraltar, la morphologie du détroit fait que ces constructions d'ampleur ne peuvent revêtir qu'un caractère exceptionnel. Pour l'heure, les communications entre l'Europe et l'Afrique sont opérées par navettes régulières entre Tarifa ou Algésiras et Tanger. Pourtant, le rêve est permis : plusieurs projets de construction de structures pérennes entre les deux continents émaillent le xx<sup>e</sup> siècle. Dans les années 1920, le gouvernement espagnol fit étudier trois tracés de tunnel plus ou moins long (de 50 à 75 km) enfoncés à 400 mètres sous le détroit. Un ingénieur, plus imaginatif, proposa à la même période un tunnel sous-marin fait d'un énorme tube fixé par un dispositif d'ancrage au fond du détroit. En 1984 émerge l'idée d'un pont flottant reliant Tarifa et une zone à urbaniser à l'est de Tanger. Au début du xxi<sup>e</sup> siècle, le projet de tunnel s'impose de nouveau et toute une série d'actes officiels ont été signés entre les rois d'Espagne et du Maroc pour lancer de nouvelles études préparatoires.

Les détroits restent symboles de passages et de blocages. Des milliers de migrants africains se massent aux triples rangées de grillage isolant l'enclave de Ceuta du reste du continent. Cette terre d'Europe en Afrique, située en face de ce que ces

hommes considèrent comme un espoir, cristallise certains des déséquilibres mondiaux. La situation apparaît moins visible sur le Bosphore, mais elle existe pourtant car le détroit se trouve sur le chemin de la Grèce donc de l'Union européenne. Les barrières construites renforcent l'idée de rupture entre les terres. Ainsi, l'articulation des mondes ne pourrait plus se faire sur ces points de contacts et chacun voudrait vivre maintenant l'un sans l'autre.

Pourtant, l'idée d'échanges n'a pas disparu. Le développement du port Tanger Med, à 14 km seulement de l'Europe, permet de faciliter les liaisons entre continents; les donneurs d'ordres européens pourront recourir rapidement aux activités manufacturières marocaines. Cet échange concerne les marchandises, pas les hommes. En Turquie, la circulation sur le Bosphore est saturée. Le gouvernement a, dans les cartons encore, le projet de creuser un nouveau Bosphore à l'ouest d'Istanbul. Ce *kanal*, qui ferait de l'ancienne capitale ottomane une mégapole ilienne, atteindrait une cinquantaine de kilomètres pour une largeur de 150 mètres; il pourrait accueillir les plus imposants navires actuellement en circulation. Les questions du coût et des conditions de la traversée restent en suspens. Dans le détroit naturel, la navigation est libre et garantie par la convention de Montreux; dans le canal artificiel, tout dépendrait des décisions du concessionnaire ou du gouvernement turc.

La volonté de créer de nouveaux points de contacts entre les mondes en Méditerranée a inspiré un certain nombre de rêveurs. L'un d'eux, l'architecte allemand Herman Sörgel, présenta en 1928 un projet de mise en valeur de terres inexploitées en Méditerranée intitulé « Atlantropa »; son ambition était de construire plusieurs barrages hydroélectriques, l'un à Gibraltar, là où plus d'un million de mètres cubes d'eau s'écoulent chaque seconde, les autres reliant l'Italie, la Sicile et la Tunisie pour créer deux bassins méditerranéens indépendants. Ces gigantesques travaux auraient fait baisser le niveau de la mer de 200 mètres et auraient permis de gagner 600 000 km<sup>2</sup> de terres nouvelles à exploiter. Surtout, l'Europe aurait pu voir garanti son approvisionnement énergétique alors que des contrées africaines et asiatiques se seraient développées; enfin, des zones désertiques auraient pu être irriguées.

Loin de ces chimères, des ambitions tout autres animent désormais les mouvements politiques, économiques ou sociaux autour des détroits. La volonté de contrôle touche ceux qui sont en train de s'ouvrir à la navigation du fait du réchauffement climatique; l'enjeu se situe au-delà du détroit de Béring, où la Russie entend s'imposer sur les nouvelles routes libres de glaces, là où Robert Ilbert rêve de voyager.