

26515



DEC/TRANSCOM/ESC/83/4 (B)

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

LIAISON FIXE EUROPE-AFRIQUE
PAR LE DETROIT DE GIBRALTAR

SYNTHESE ET EVALUATION DES ETUDES DISPONIBLES
PROBLEMES LIES A SON ETABLISSEMENT

PARTIE B

RAPPORT INTERIMAIRE
SUR LES TRAVAUX DE
LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
ET DE
LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

RAPPORT AU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL
ET A L'ASSEMBLEE GENERALE
(SESSIONS DE 1983)

JUIN 1983

I. INTRODUCTION

1. Le présent rapport intérimaire fait suite au document DEC/TRANSCOM/ESC/83/4 (A) établi à titre préalable et qui relate les activités de la Commission économique pour l'Afrique et de la Commission économique pour l'Europe pour l'évaluation du projet de liaison fixe jusqu'au 30 avril 1983.

2. Depuis cette date, les représentants de la CEA et de la CEE se sont réunis à Rabat (Maroc). Le coordinateur des experts-évaluateurs a présenté ses conclusions, qui ont été discutées par les Gouvernements Espagnols et Marocains. La CEA et la CEE ont établi, à la suite de ces travaux, leurs conclusions et recommandations qui, à ce stade, font l'objet du présent rapport intérimaire.

3. Le présent rapport reprend les premiers résultats des travaux effectués conjointement par les deux Commissions économiques. A cette fin, on a utilisé :

- les études effectuées par ou pour le compte des Gouvernements espagnol et marocain, co-promoteurs du projet 1/ ;
- l'évaluation qui en a été faite par des consultants recrutés en fonction de leurs connaissances techniques et n'ayant pas participé aux études à évaluer.

4. Les études techniques effectuées permettent assez aisément de dégager une appréciation positive quant à la possibilité matérielle de réalisation du projet de liaison fixe et à la nature de la solution à retenir. Cependant la technique évolue très rapidement dans ce domaine et le laps de temps important qui s'écoulera encore jusqu'à la construction de la liaison verra cette évolution se poursuivre dans un sens positif.

5. L'évaluation économique demande plus de temps en raison de l'ampleur de la zone géographique intéressée par le projet et de l'importance de ses conséquences possibles dans le domaine géo-politique.

6. Les deux Commissions économiques ont néanmoins décidé de présenter dès maintenant un rapport intérimaire au Conseil économique et social. Il leur a paru en effet que :

- l'ampleur du projet et de ses conséquences pour les deux régions justifiaient des études approfondies pour l'exécution desquelles il est important de recevoir de nouvelles directives du Conseil;
- les premières constatations opérées permettraient, dès maintenant, de formuler des recommandations utiles pour la suite des travaux menés par les deux pays intéressés;
- il serait également utile d'associer certaines organisations internationales aux travaux à poursuivre, en particulier dans le domaine des conséquences possibles de la construction d'une liaison fixe sur la navigation maritime et l'environnement.

1/ Liste des études en annexe No.2.

7. En conséquence, les deux Commissions économiques ont présenté ce rapport au Conseil, en l'assortissant de propositions et de recommandations visant la suite des travaux.

II. L'IMPACT DU PROJET ET SON INSERTION DANS LA REGION

8. Il est à peine nécessaire de rappeler qu'il s'agit d'un projet dont les conséquences géo-politiques, touristiques, économiques et pratiques seraient considérables, non seulement pour les deux pays promoteurs de l'idée mais aussi pour les deux continents concernés.

9. En ce qui concerne les transports, la liaison fixe viendrait compléter et renforcer les moyens maritimes existants dans la Méditerranée occidentale. Il est très important de noter ce caractère complémentaire et non contradictoire des développements des techniques modernes de transport maritime et du projet de liaison fixe. Les études faites pour le projet ont déjà contribué à appeler l'attention sur la nécessité d'améliorer l'ensemble des possibilités de transport dans la région.

10. Les structures existantes et prévisibles du transport terrestre doivent également être examinées. Le projet ne peut avoir de sens que si les réseaux routiers et ferroviaires de l'Afrique du Nord et de l'Ouest comme ceux du sud-ouest de l'Europe sont revus et améliorés en fonction de son existence, afin de drainer et distribuer le trafic de part et d'autre.

III. LES SOLUTIONS TECHNIQUES

11. Deux constatations essentielles doivent être relevées de prime abord. Il ressort de toutes les études effectuées comme de l'évaluation de ces études par les experts désignés par les deux Commissions un accord général sur la possibilité matérielle de la réalisation d'une liaison fixe. En d'autres termes, et c'est la conclusion la plus importante de ce rapport, le projet n'est pas utopique, il est réalisable en l'état actuel de la technique et sa réalisation future sera facilitée par les progrès techniques rapides que connaît ce domaine (par exemple, réalisation du tunnel de Sakkan au Japon).

12. Plusieurs solutions techniques ont été étudiées de manière approfondie et certaines présentent des solutions originales. On trouvera en annexe 5 une analyse des diverses solutions étudiées. On se limite ici à une brève énumération de ces solutions et de leur évaluation.

Nota. Les rapports détaillés des experts ayant participé à l'évaluation ont été communiqués aux deux pays intéressés. Ils sont disponibles sur demande, dans leur langue d'origine.

a) Construction d'une digue comportant une passe à chaque extrémité pour la navigation. Cette solution ne crée pas de difficultés pour la navigation, car une digue ne pose pas plus de problème qu'un rivage. Elle sera probablement éliminée en raison de son coût excessif, dû au volume des matériaux et par suite des troubles considérables qu'elle créerait dans la Méditerranée (salinité).

b) Mise en place d'un tunnel immergé. Il s'agit d'un tunnel flottant entre deux eaux et arrimé au fond par des câbles et ancrages. Quoique théoriquement réalisable, cette solution est coûteuse, entraîne des problèmes de ventilation et ne paraît pas très sûre.

c) Tunnel immergé posé sur des appuis fixes: Il s'agit d'un tunnel posé sur des colonnes construites sur le fond. Cette technique est déjà utilisée mais pour des tunnels beaucoup plus courts et des fonds beaucoup moins importants. Cette solution paraît difficile à mettre en oeuvre actuellement en raison du problème majeur de la mise en place des piles dans les grands fonds et de leur stabilité dans les zones de forte pente. Cette technique pourrait cependant être utilisée dans le cas d'une réalisation comportant des digues partant du rivage, des ponts et une partie centrale immergée. Mais ceci demande une étude complémentaire.

d) Pont sur appuis fixes: Il s'agirait d'un pont suspendu, routier et ferroviaire, avec un tirant d'air de 70 mètres destiné à la navigation et une distance de 2000 mètres entre les piles. Ce pont est techniquement réalisable mais pose le problème du comportement de piles de plus de 600 mètres de hauteur totale. De plus les dites piles créent des risques de navigation non négligeables, bien que des systèmes de signalisation et de protection aient été prévus.

e) Pont flottant: Cette solution consiste à prévoir une zone de pont sur appuis fixes à partir de chaque rivage, permettant donc la navigation et, dans la zone centrale, la mise en place d'un pont flottant construit par éléments et ancré sur des corps morts. Cette solution est séduisante de par sa simplicité et la facilité de son entretien. On a également étudié le remplacement des ponts prévus aux deux extrémités par des tunnels immergés, posés au fond ou sur appuis fixes, ce qui facilite la navigation des deux côtes. Ce serait de plus une excellente solution routière. Elle mérite un examen plus poussé.

f) Tunnel foré: Deux études de tunnel foré ont été réalisées séparément et aboutissent à un tracé identique. Cette technique est bien maîtrisée, même pour de longues distances. Encore faut-il que le terrain soit très bien connu, ce qui n'est pas le cas dans le détroit de Gibraltar où les structures géologiques sont bouleversées. Il faudrait donc procéder à des études complémentaires et à des sondages. Le forage réservera néanmoins des surprises ce qui interdit en l'état actuel des choses toute estimation sérieuse des coûts. Un tunnel de cette longueur serait uniquement ferroviaire, ce qui est techniquement valable, mais réduit considérablement l'impact géo-politique de la liaison fixe.

IV. LA VALIDITE ECONOMIQUE DU PROJET 2/

a) Eléments disponibles

13. Une étude a été réalisée par le Maroc. Une étude espagnole est en cours mais n'a pas pu être utilisée. Les travaux devraient être poursuivis en ce domaine.

b) Zone d'influence

14. La zone d'influence du projet est logiquement plus étendue pour les marchandises que pour les passagers. Pour ces derniers, elle s'étend à l'Europe de l'ouest et au Maghreb, alors que pour les marchandises l'inclusion de l'Afrique occidentale paraît raisonnable.

c) Réseaux d'amenée du trafic

15. C'est un point très important. La liaison fixe n'aura toute sa valeur que si les infrastructures routières et ferroviaires sont bonnes des deux côtés. Il reste beaucoup à faire aussi bien dans l'Europe du sud-ouest qu'en Afrique. En l'état actuel des choses on peut estimer que l'impact ferroviaire en Afrique sera limité aux trois pays du Maghreb alors que l'impact routier se fera sentir en Afrique occidentale. Le projet doit constituer un élément moteur pour la planification de ces investissements.

d) Etude de trafic

15. L'étude effectuée aboutit à des résultats raisonnables. L'hypothèse basse retenue d'une croissancelimitée à 2 pour cent est la plus probable à l'heure actuelle. Cette étude devra être poursuivie.

e) Rentabilité économique et financière

16. Rentabilité économique: Les calculs de rentabilité économique sont très difficiles en raison de l'incertitude des coûts de réalisation. En ne retenant que les méthodes de réalisation les plus probables (pont flottant, pont fixe, tunnel foré), l'hypothèse d'une croissance faible (2 pour cent) et un taux modéré d'actualisation (7,5 pour cent), le bénéfice actualisé reste positif. Même si les études faites aboutissent à des résultats qui peuvent paraître optimistes, il faut noter qu'elles ne visent que les bénéfices "transport" auxquels il faudrait ajouter les bénéfices économiques induits : développement des échanges et du tourisme, etc, pour lesquels les calculs déjà faits paraissent trop modestes.

17. Rentabilité financière: Les résultats disponibles sont médiocres mais peu significatifs. Ils devront être revus lorsqu'on disposera d'indications plus précises sur les coûts de construction.

2/ Voir annexe 6 pour l'analyse plus détaillée.

V. LES QUESTIONS JURIDIQUES ^{3/}a) Situation

18. Le détroit de Gibraltar est un lieu de passage reliant deux hautes mers. Il présente la particularité d'être entièrement situé dans les eaux territoriales des deux pays riverains. Aucun accord exprès n'a été passé entre les deux pays pour la délimitation de ces eaux territoriales mais il est admis qu'elle se situe à la ligne médiane.

19. La navigation maritime internationale dans le détroit de Gibraltar n'est régie ni par un accord international spécial, ni par un droit coutumier quelconque.

20. Le régime juridique applicable est donc le régime général. La Convention de 1958 sur la Mer territoriale et la zone contigüe, dont le Maroc n'est pas partie contractante, reconnaît le droit de passage inoffensif, notion acceptée par le Maroc.

21. La Convention sur le droit de la mer, du 19 décembre 1972 a été signée par le Maroc seulement. Bien qu'elle ne soit pas encore entrée en vigueur, on peut considérer qu'elle reflète l'évolution du droit international. Cette Convention pose le principe du droit de passage en transit sans entrave, principe qui n'est pas contradictoire avec celui du droit de passage inoffensif mais entraîne des obligations supérieures pour les Etats riverains.

22. En résumé :

- les Etats riverains du détroit exercent leur juridiction sur ses eaux, les fonds marins et leurs sous-sols ainsi que sur l'espace aérien sur-adjacent;
- ces Etats doivent respecter le droit de passage rapide et continue des usagers. Ils ne peuvent en principe le suspendre même temporairement.

b) Les conséquences de la construction d'une liaison fixe

23. Les études faites par les deux pays aboutissent à la conclusion que la construction d'une liaison fixe est licite, s'agissant de leurs eaux territoriales.

24. Cette conclusion peut être admise en son principe, sous deux conditions :

- i) le respect du droit de passage en transit sans entrave pour la navigation internationale;
- ii) l'absence de conséquences dommageables aussi bien pour les deux hautes mers qui communiquent par le détroit que pour leurs pays riverains.

^{3/} Voir en annexe No. 3 une analyse plus détaillée.

25. Ceci amène probablement à éliminer certaines solutions techniques, comme par exemple la construction d'une digue, qui aurait pour conséquence la modification de l'équilibre physiologique de la Méditerranée par accroissement de la salinité

26. Il en résulte également que, aussi bien durant la construction que pendant l'exploitation d'une liaison fixe, toutes les mesures utiles devront être prises pour assurer la possibilité de naviguer en permanence et en sécurité.

c) Les mesures à prendre

27. Le choix de la technique de réalisation de la liaison fixe devrait être opéré en tenant compte des considérations juridiques déjà exposées.

28. Un accord bilatéral précis devrait être passé entre les deux pays riverains, portant délimitation des eaux territoriales, définissant le statut de l'ouvrage par rapport aux deux pays et attribuant avec précision les responsabilités découlant de sa construction, de son existence et de son exploitation.

29. L'organisation de la navigation et surtout sa sécurité pose un problème de nature internationale. On peut noter à cet égard que l'Organisation maritime internationale est déjà intervenue en approuvant le 20 décembre 1973 un dispositif réglementant le trafic en deux chenaux dans le détroit de Gibraltar. Les problèmes posés par la construction d'une liaison fixe paraissent plus larges et il serait souhaitable d'étudier en détail les répercussions internationales possibles et la manière d'y répondre par des dispositions appropriées, prises par les organisations compétentes, de manière à assurer la liberté du passage, sa rapidité et sa sécurité.

30. La réparation éventuelle des dommages pose un problème qui ne peut être résolu par les deux seuls Etats intéressés. En effet, ces dommages peuvent être divers, étendus et subis aussi bien par l'ouvrage lui-même que par la navigation ou des pays riverains des deux mers. L'étude d'un fonds de garantie auquel participeraient les usagers paraît indispensable.

VI. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

a) Conclusions générales

31. Les deux Commissions constatent que la liaison fixe est techniquement réalisable, que son coût sera élevé mais que les bénéfices économiques, politiques et sociaux à en attendre sont probablement considérables. La réalisation d'un tel projet modifierait radicalement, en les améliorant, les relations entre les faces nord et sud de la Méditerranée et entre les continents africains et européens.

32. Tout en reconnaissant que le projet de liaison fixe concerne au premier chef les deux pays riverains qui l'ont conçu et étudié, elles notent que son importance est internationale et même intercontinentale et que sa réalisation mérite donc l'aide de la communauté internationale.

33. Les deux Commissions constatent que :

a) le choix de la méthode de réalisation reste ouvert et mérite un approfondissement des études effectuées jusqu'ici;

b) la réalisation du projet sera bénéfique pour la communauté internationale mais que le cadre juridique de sa réalisation et de son utilisation doit être défini avec précision, aussi bien entre les deux pays promoteurs que dans le cadre plus général des organisations internationales compétentes.

34. Les deux Commission proposent donc la poursuite des études et travaux préalables selon les recommandations ci-après. Elles se déclarent prêtes à continuer à collaborer à ces travaux et souhaitent en recevoir les moyens.

b) Recommandations

i) Recommandations techniques

35. Il n'est pas possible, en l'état actuel des choses, de choisir une des solutions techniques qui sont réalisables. Les études doivent donc être poursuivies, en tenant le plus grand compte des progrès techniques qui seront enregistrés durant ce temps. On note cependant avec intérêt que, pour toutes les solutions proposées le même tracé géographique a été retenu, ce qui limite le champ des reconnaissances à effectuer. Ceci étant acquis, il est recommandé :

- de poursuivre de part et d'autre les études sismiques (sismique-réflexion);
- de vérifier la nature de la couverture verticale et de la couverture horizontale sur le tracé choisi;
- d'explorer la mécanique des sols, par sondage sur les rives et en mer, et également par forage d'un puits et d'une galerie horizontale de chaque côté. Sur ce point, un programme technique précis devrait être établi afin de planifier les travaux. Leur ampleur et leur intérêt pour la communauté internationale, s'agissant du lieu de rencontre des deux plaques continentales africaine et européenne, motiverait l'insertion de ces travaux dans une campagne scientifique internationale plus vaste;
- de préparer une campagne de courantométrie et d'enregistrement des vagues et houles;
- d'organiser une campagne d'enregistrement des vents et des conditions climatiques;
- d'approfondir les études concernant les chocs éventuels de bateaux. Des études intéressantes ont déjà été faites, qui pourraient utilement être poursuivies avec l'aide des organisations internationales compétentes;
- d'analyser de manière détaillée la solution "pont flottant" qui paraît comporter des avantages sensibles, en recherchant également sa combinaison avec d'autres solutions.

b) Recommandations économiques

i) Analyse des trafics

36. Les études très sérieuses jusqu'à présent se sont heurtées à l'insuffisance des données statistiques. Les organisations internationales devraient contribuer de manière coordonnée à l'amélioration de ces données.

ii) Utilisation de la liaison fixe pour le passage d'un gazoduc

37. Une résolution de la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la Planification (Le Caire, Mars 1983) a prescrit l'étude d'un réseau de gazoducs africains relié à l'Europe par la liaison fixe. Ce point très intéressant demande une étude approfondie, qui tienne également compte des besoins de l'Europe du sud.

iii) Amélioration de la traversée maritime

38. Compte tenu de la durée prévisible de la réalisation de la liaison fixe, l'amélioration de la traversée maritime est de nature à développer des courants d'échanges qui seront ensuite favorables à l'exploitation de la liaison fixe.

iv) Rôle du projet dans l'ensemble des échanges Nord-Sud

39. Il a déjà été noté que le projet amenait à reconsidérer l'ensemble des problèmes d'infrastructure de transport et de leur utilisation aussi bien en Afrique que dans le sud et le sud-ouest de l'Europe. Il s'agit là d'un point très important à propos duquel on signale que la Commission économique pour l'Afrique, la Commission économique pour l'Europe et la Commission économique pour l'Asie de l'ouest préparent un projet commun. 4/

c) Recommandations visant les conséquences internationales du projet

40. Le projet est, par définition, international aussi bien dans son étude, sa réalisation et son utilisation. Il est normal que les deux pays concernés, dont la liaison est intégralement située dans les eaux territoriales, restent les promoteurs du projet. On propose donc que la structure actuelle (Comité mixte hispano-marocain) soit maintenue au premier niveau. Mais les aspects internationaux du projet sont évidents, même au stade des études préalables. On observera de plus qu'il est largement préférable d'associer les organisations internationales aux travaux d'études préalables plutôt que de voir le projet buter par la suite sur des obstacles difficiles.

41. Les implications du projet sur la politique générale des transports en Afrique et en Europe devraient dès que possible faire l'objet de travaux coordonnés. On propose que soient étudiés :

a) en Afrique, l'institution d'une haute autorité regroupant les pays situés sur les axes intéressants le projet, à l'instar de ce qui est pratiqué avec succès dans le cadre de la Décennie des transports et communications.

4/ Voir également la Résolution XXXVII de la Commission économique pour l'Europe (session d'avril).

b) en Europe, l'établissement d'un groupe d'experts, ou d'un comité directeur, compétent pour l'amélioration des réseaux dans le sud-ouest européen et/ou pour l'étude de l'ensemble des problèmes de transport dans cette région de la Méditerranée.

c) un comité directeur du projet pourrait éventuellement regrouper l'ensemble des pays intéressés, dans les deux continents.

42. Les recherches techniques, en raison de leurs retombées favorables pour la communauté internationale et le progrès des sciences et des connaissances devraient recevoir l'aide des organisations internationales. Les deux pays intéressés devraient être invités à proposer un plan d'ensemble, à établir avec les deux Commissions compétentes.

43. Trois secteurs de travaux devraient se poursuivre dès que possible avec les experts des secrétariats des organisations compétentes, à savoir :

i) Problèmes de navigation : Les incidences du projet sur la navigation, son organisation, sa sécurité devraient faire l'objet d'études avec le concours de l'Organisation maritime internationale et, en tant que de besoin, de celui d'autres organisations.

ii) Environnement : Le Maroc et l'Espagne ont déjà contribué à l'étude des transports et communications en Méditerranée dans le cadre du Plan Bleu du PNUD. Cette coopération devrait être institutionnalisée en ce qui concerne le projet de liaison fixe.

iii) Problèmes juridiques : Sans que soit mise en cause la souveraineté des deux pays sur leurs eaux territoriales, les problèmes juridiques internationaux posés par une réalisation de cette ampleur devraient faire l'objet d'études, avec les deux pays, par les organisations compétentes aussi bien en ce qui concerne le droit international public que le droit international privé. Ces études ne devraient pas se limiter à l'examen des conséquences du projet mais viser également à l'élaboration de solutions (établissement d'un fonds de garantie par exemple).

44. Enfin, il est proposé que les deux Commissions reçoivent mission de procéder à la coordination et à l'évaluation permanente des travaux en cours et de ceux qui sont proposés ci-dessus. Il est en effet de la première importance que ce projet d'avenir et de dimension mondiale soit bien intégré dans l'ensemble de l'évolution des transports dans les deux continents.

LISTE DES ANNEXES

- 1) Texte de la résolution 1982/57 du Conseil économique et social
- 2) Liste des études utilisées
- 3) Problèmes juridiques
- 4) Liste des experts ayant participé à l'évaluation
- 5) Analyse des solutions techniques de réalisation ^{1/}
- 6) Analyse de la validité économique du projet ^{1/}

^{1/} Les annexes 5 et 6 feront l'objet d'une diffusion ultérieure sous la même cote affectée de l'indice "C".

1982/57. Liaison fixe Europe-Afrique à travers
le détroit de Gibraltar

Le Conseil économique et social,

Rappelant sa résolution 2097 (LXIII) du 29 juillet 1977 et la résolution 32/160 de l'Assemblée générale, du 19 décembre 1977, qui proclamait les années 1978 à 1988 Décennie des transports et des communications en Afrique,

Ayant à l'esprit la décision par laquelle la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification a adopté à sa première réunion, tenue à Addis-Abeba du 9 au 12 mai 1979, la stratégie globale pour la mise en œuvre du programme de la Décennie des transports et des communications en Afrique ainsi que le programme d'action pour la première phase (1980-1983) de la Décennie,

Ayant également à l'esprit la décision que la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification a adoptée à sa deuxième réunion, tenue à Addis-Abeba du 16 au 18 mars 1981, en ce qui concerne l'actualisation et la mise à jour du programme de la première phase et la préparation du plan d'action de la deuxième phase (1984-1988) de la Décennie,

Notant que la Conférence des ministres africains des transports, des communications et de la planification a retenu, à sa deuxième réunion, l'étude de faisabilité concernant la traversée du détroit de Gibraltar,

Conscient du rôle de la Commission économique pour l'Afrique dans la mise en œuvre du programme pour la Décennie,

Tenant compte des décisions favorables qu'ont adoptées au sujet de la liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar la troisième Conférence sur les routes africaines, tenue à Abidjan en octobre 1976, la treizième Conférence permanente des pays arabes sur les transports, tenue au Caire en février 1977, et la quatrième Conférence sur les routes africaines, tenue à Nairobi en janvier 1980,

Convaincu de l'importance de la liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar pour les relations politiques, culturelles, économiques et sociales entre l'Afrique et l'Europe,

Prenant note de l'existence d'un comité de coordination chargé de suivre les travaux d'exécution du projet de liaison fixe,

Notant en outre que la Commission économique pour l'Europe suit avec intérêt les travaux concernant l'établissement d'une liaison fixe entre l'Europe et l'Afrique et qu'elle n'a pas encore pris de décision définitive à ce sujet,

1. Prie les secrétaires exécutifs de la Commission économique pour l'Afrique et de la Commission économique pour l'Europe:

a) De préparer une synthèse et une évaluation des divers rapports et études disponibles actuellement dans le monde au sujet des liaisons de ce type et en particulier des études sur la liaison proposée à travers le détroit de Gibraltar;

b) De définir, sur cette base, les problèmes liés à l'établissement d'une liaison fixe entre le réseau routier européen et celui de la région de la Commission économique pour l'Afrique en vue de présenter aux commissions régionales et aux gouvernements intéressés des propositions et des recommandations relatives à des mesures ultérieures éventuelles et de faire rapport sur la question au Conseil économique et social lors de sa seconde session ordinaire de 1983;

2. Prie le Secrétaire général de prendre, dans la limite des ressources disponibles, les mesures voulues pour aider la Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique pour l'Europe à s'acquitter de cette tâche.

DocumentsColloque de Tanger 30 octobre - 14 novembre 1980

Interventions dans le domaine juridique

Conclusions sur le régime juridique du détroit

Etude ABDEL AHMADY * (rapport mission Madrid 20 novembre 1981)

Professeur à la Faculté de Droit de Casablanca

* Liaison fixe Europe-Afrique

Colloque de Madrid 9-13 novembre 1982

Communication Mr Mohamed BENNANI Doyen Fac. Droit International
Hassan II

Abdulkadir LAHLOU. Directeur des relations internationales
et de la formation au Ministère des Pêches maritimes et de
la Marine marchande marocaine

Mohammed BENALLAL Directeur de l'Ecole Nationale
d'Administration publique

Abdelhamid AHMADY, Vice Doyen de la Faculté de
Droit de Casablanca.

Article de MM Mohamed BEDHRI et Abderrahman KESSAB "le projet de
liaison fixe sur le détroit de Gibraltar : mythe
ou réalité?" (Revue juridique politique et économique
du Maroc no. 11 1er semestre 1982).

Article Revue de la Faculté de droit de Rabat no. 6 - 2ème semestre 1979:
les positions du Maroc concernant la question des détroits.

Etude juridique : "Les questions de droit international public que
suscite la construction de la liaison fixe à travers le
détroit de Gibraltar",

Dr. D. Julio D. Gonzales Campos, titulaire de la Chaire de droit
international de l'Université autonome de Madrid, et doyen
de la Faculté de droit.

Projet de liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar

Rapport d'évaluation des études juridiques

1. Aux termes de l'article premier d'un accord signé à Madrid le 20 octobre 1980, l'Espagne et le Maroc ont convenu d'entreprendre "des études conjointes relatives au projet d'édification d'un ouvrage fixe entre les deux rives de la voie d'eau" (détroit de Gibraltar). L'article 2 de l'accord prévoit l'étude juridique de cette question.

Par résolution 1982/57 en date du 30 juillet 1982 "Liaison fixe Europe Afrique à travers le détroit de Gibraltar", du Conseil économique et social, confirmée par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies lors de sa 37^{ème} session, les secrétaires exécutifs de la Commission économique pour l'Europe et de la Commission économique pour l'Afrique ont été priés de préparer une synthèse et une évaluation des divers rapports et études disponibles actuellement dans le monde au sujet des liaisons de ce type et en particulier des études sur la liaison fixe envisagée à travers le détroit de Gibraltar.

2. Le présent rapport de synthèse et d'évaluation est basé sur les études et communications dans le domaine juridique faites lors des colloques de Tanger (30 octobre - 1^{er} novembre 1980) et de Madrid (9-13 novembre 1981) convoqués à la suite de l'accord hispano-marocain d'octobre 1980 (La liste de leurs auteurs figure en annexe 2). Ces études portent à la fois sur des problèmes de territorialité, de responsabilité, de réglementation, etc, ainsi que sur certains problèmes juridiques spécifiques à chacune des solutions techniques possibles: digue, pont suspendu ou flottant, tunnel immergé posé sur piliers ou ancré au sol : tunnel foré ou encore tunnel mixte. Ces problèmes se posent différemment au stade des études et prospections, à celui de l'exécution des travaux et enfin à celui de la gestion. On notera cependant qu'à ce stade, les experts juridiques consultés ont concentré leur études d'une part sur la question fondamentale de la licéité de la réalisation projetée par les deux Etats riverains dans l'exercice de leur souveraineté étatique au regard du droit international, et d'autre part sur les obligations leur incombant de ce fait vis à vis de la Communauté internationale. En effet le problème juridique relatif au Détroit de Gibraltar résulte principalement du fait qu'il s'agit d'un lieu de passage pour la navigation maritime internationale entre deux hautes mers et également d'un point de rupture entre deux continents, situé à l'intérieur de la mer territoriale relevant de la souveraineté des deux Etats riverains et traversé par aucun couloir de haute mer.

3. Des différentes communications et études examinées, il ressort que le régime juridique applicable au détroit de Gibraltar doit se définir à la lumière des dispositions pertinentes de la Convention sur le Droit de la Mer de 1982. Cette Convention n'est pas encore en vigueur mais cela ne signifie pas qu'il faille "exclure (dans la présente affaire) toute considération tenant compte des développements récents du droit coutumier"

(sentence arbitrale du 30 juin 1977 dans l'affaire de la délimitation du plateau continental entre la France et la Grande-Bretagne).

4. Il semble y avoir un accord général pour considérer que le détroit de Gibraltar ne relève pas d'un régime juridique conventionnel ou coutumier de nature à l'exclure de l'application de la Convention sur le Droit de la Mer, dont l'article 35 stipule que ses dispositions ne s'appliquent pas aux détroits dont le passage est réglementé en tout ou en partie par des conventions internationales, existant de longue date et toujours en vigueur, les visant spécifiquement. Il n'a pas été soutenu que le traité anglo-espagnol de 1865 abolissant la législation restrictive espagnole sur la réglementation de la navigation dans le détroit de Gibraltar, ni la Convention franco-britannique de 1904 ou la Convention franco-espagnole du 27 novembre 1912 aient jamais constitué un droit coutumier établissant un principe de liberté de navigation et de passage absolu dans le détroit de Gibraltar. Le droit de passage dans le détroit de Gibraltar n'est pas contesté, mais sa nature et ses conditions d'application pourraient éventuellement donner lieu à des interprétations divergentes. En effet:

5. La Convention de 1958 sur la Mer territoriale et la zone contiguë

Le Maroc n'est pas partie de cette convention mais a toujours considéré que les eaux formant le détroit tombaient sous la juridiction nationale et étaient partagées avec l'Espagne suivant une ligne médiane.

Le Maroc reconnaissait cependant le régime du passage inoffensif tel que défini dans la Convention de 1958 sur la mer territoriale (articles 14 et 16 para.4) à laquelle l'Espagne avait adhéré le 25 février 1971.

6. La Convention sur le Droit de la Mer adoptée le 18 décembre 1982 a été signée par le Maroc seulement.

Les opinions juridiques s'accordent en majorité sur le fait que le principe du Droit de passage en transit, qui a été retenu dans la Convention pour les détroits, résulte d'un compromis entre le principe du libre passage et celui du passage inoffensif. Ce droit de passage en transit peut s'analyser comme un régime exorbitant du droit de la mer territoriale: les États riverains possèdent une souveraineté exclusive sur leur mer territoriale (12 milles marine - art. 3 de la Convention) dans la mesure où l'exercice de leurs compétences étatiques n'est pas de nature à entraver la liberté de navigation dans le détroit.

7. Passage inoffensif et passage en transit

Certains experts ont fait remarquer que bien que l'Espagne et le Maroc aient l'un et l'autre défendu le principe du passage inoffensif, ce serait un principe tout à fait opposé qui aurait été retenu dans la Convention sur le Droit de la Mer, savoir la principe du transit sans entrave, continu et rapide. Il semble cependant que les deux principes soient assez similaires en ce qui concerne le régime applicable aux détroits. En effet dans les deux conventions le passage inoffensif dans les eaux territoriales est défini dans des termes à peu près identiques. De la même manière les deux conventions prévoient que le droit de passage dans les détroits, qui garde la dénomination de passage inoffensif dans la Convention de 58 et revêt le nom de transit sans entrave dans la Convention de 82, ne peut être suspendu (art.16 para 4 Convention de 58 et art.44 Convention de 82). On a cependant fait remarquer qu'une différence d'interprétation pourrait résulter du fait que le régime du passage inoffensif implique pour les sous-marins l'obligation de passer en surface et d'arborer leur pavillon, obligation qui ne se retrouve pas dans le régime de passage en transit sans entrave. On fera toutefois observer qu'étant donné que le détroit de Gibraltar se situe dans des eaux territoriales, l'article 20 de la Convention de 1982 précise que "dans la mer territoriale les sous-marins et autres véhicules submersibles sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon". Il semble donc qu'on puisse retenir les conclusions d'une note du Ministère marocain des affaires étrangères, citée dans l'une des études sur cette question: "dans la mesure où la notion de passage en transit tend à se rapprocher dans ses critères objectifs de la notion plus traditionnelle de passage inoffensif, la divergence tend à devenir, comme souvent dans les négociations diplomatiques, d'ordre purement sémantique".

8. Du régime juridique du détroit de Gibraltar, droit de passage inoffensif sans interruption ou droit de passage en transit sans entrave, on peut dégager:

- le principe de la TERRITORIALITE des eaux du détroit: le régime juridique des détroits servant à la navigation internationale n'affecte en aucune manière l'exercice par les Etats riverains de leur juridiction sur ces eaux, les fonds marins correspondants ou leurs sous-sols ainsi que l'espace aérien surjacent;

- le principe de DROIT DE PASSAGE rapide et continu pour les usagers. Ce passage ne doit recevoir aucune entrave de la part des Etats riverains qui ne peuvent en aucun cas le suspendre même temporairement.

Les usagers ont l'obligation de se conformer aux réglementations de passage établies par les Etat riverains, étant entendu que cette réglementation doit être établie et publiée en consultation et en coopération avec les Organisations internationales compétentes (l'Organisation maritime internationale a approuvé le 20 décembre 1973 un dispositif de trafic de deux chenaux à Gibraltar). En ce qui concerne les travaux de construction de la liaison fixe, cette obligation de publicité revêt une importance essentielle, notamment en ce qui concerne les questions de responsabilité.

9. Tant au regard des Etats riverains (obligations de publicité, de prévention et d'intervention) qu'à celui des usagers (obligations de respecter la réglementation du trafic) l'examen des questions relatives à la SECURITE a nécessairement appelé celui des problèmes de RESPONSABILITE et, partant, de REPARATION:

Ces problèmes de responsabilité se posent d'une manière différente aux trois stades de la réalisation de l'ouvrage: à celui des études (qui peuvent nécessiter des prospections géologiques), à celui de la construction (problèmes des mesures à prendre pour que le passage ne soit pas entravé ou temporairement suspendu et que la capacité navigable ne soit pas réduite) et à celui de son exploitation (étude des structures de gestion). Ces problèmes sont également fonction de la nature de la liaison fixe qui sera retenue. Il apparaît que les problèmes de sécurité seront inversement proportionnels pour les usagers du passage maritime (Est/Ouest) et pour les utilisateurs de la liaison terrestre (Nord/Sud) selon qu'il s'agira d'un pont ou d'un tunnel foré.

On a aussi évoqué la question de la responsabilité à l'égard des côtes avoisinantes et des autres pays riverains de la Méditerranée (pollution ou modification éventuelle de la salinité de la Méditerranée en cas de construction d'une digue). Il a été noté que les conséquences juridiques en matière de responsabilité se situent au niveau de trois espaces: celui du prolongement terrestre sous les eaux du détroit, celui des eaux territoriales et celui de l'espace aérien surplombant les eaux.

A cet égard il a été reconnu que le principe selon lequel la loi des deux Etats riverains s'appliquait dans ses eaux territoriales n'était pas adapté à la portée internationale de la réalisation et aux risques exceptionnels qu'elle pouvait engendrer. L'amplitude et l'étendue des dommages éventuels pouvaient être disproportionnés par rapport aux facultés nationales d'indemnisation. Les intérêts également protégés dont l'atteinte exige réparation devaient être définis et la couverture des risques devait faire l'objet d'une convention d'assurance internationale.

En raison de la complexité des problèmes et en l'absence de données précises, il ne semble pas que les questions de responsabilité aient pu être examinées en détail. Il a seulement été considéré comme essentiel d'élaborer un droit de la responsabilité spécifique à la zone du détroit de Gibraltar.

11. Il ressort de l'ensemble des études juridiques sur le projet que la réalisation d'une liaison fixe passe d'abord par un accord international entre les deux pays riverains. Il a été souligné à cet égard que contrairement à certains autres détroits, le passage à travers Gibraltar ne faisait l'objet d'aucune Convention internationale, mais seulement d'un accord tacite sur le partage de la souveraineté territoriale entre l'Espagne et le Maroc. Il apparaît clairement en effet que la détermination de la nature de la liaison fixe, pont ou tunnel ne peut résulter que de l'accord des deux Etats, et que la réalisation d'une telle entreprise sous-entend nécessairement une coopération intégrée hispano-marocaine dans le domaine économique et plus spécialement dans celui des transports. Il est non moins évident que l'exploitation de la liaison fixe impliquerait la création d'organes communs de gestion combinée, sur une base paritaire ou sur la base d'une dualité d'organes auxquels se superposerait un organe suprême de coordination et d'appel.

12. A ce stade, en raison de l'indétermination des options techniques, les études juridiques relatives aux structures et aux modes d'exploitation de l'ouvrage, tout comme celles au niveau des problèmes de responsabilité, ont été limitées à l'identification des problèmes d'ordre général qui se poseraient dans telle ou telle hypothèse. On retiendra cependant que l'importance d'une telle réalisation et son impact sur les relations internationales dépassent le cadre bi-latéral d'une coopération économique, technique, judiciaire, fiscale ou douanière. Tout aussi bien il apparaît certain que les moyens de financement nécessaires à une telle réalisation ne peuvent se trouver que sur le plan international. Le caractère international de cette réalisation dont l'initiative appartient aux seuls Etats riverains du détroit est encore accentué par l'évolution même du droit de la mer, par la multiplication des conventions internationales qui tendent à donner aux organisations internationales compétentes un rôle de plus en plus important en matière de la réglementation et de la sécurité de la navigation maritime, ce qui n'est que l'expression du droit de la Communauté internationale à faire respecter son droit de passage dans le détroit de Gibraltar, sans aucune discrimination et à veiller dans l'hypothèse de la construction d'une liaison fixe, à ce que rien ne vienne limiter ou restreindre ce droit.

Liste des experts ayant participé à l'évaluation

1. M. Emile QUINET
Ancien élève de l'Ecole Polytechnique. Ingénieur des Ponts et Chaussées.
Diplôme de l'Institut d'Etudes Politiques. Docteur es Sciences
Economiques. Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de
Paris.
2. M. Klaus OSTENFELD
Ingénieur
3. M. J. KERISEL
Professeur Honoraire à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de
Paris. Docteur es Sciences. Ancien Président de la Société des
Ingénieurs Scientifiques de France.
4. M. Michel VIRLOGEUX
Ancien élève de l'Ecole Polytechnique. Ingénieur des Ponts et Chaussées.
Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris.