

## Les passages maritimes stratégiques dans le monde = détroits et canaux

### Questions =

- Pourquoi ces passages sont-ils des territoires littoraux complexes ?
- Quelles sont leurs fonctions ?
- Comment la question des passages est-elle régulée par le droit ?
- En quoi sont ils des espaces convoités ?

### Document 1 quelques définitions =

#### Source Géoconfluence

Un **détroit** est un passage étroit mettant en communication deux étendues maritimes. Certains constituent, au début du XXI<sup>e</sup> siècle, des enjeux stratégiques majeurs (détroits d'Ormuz, de Malacca par exemple) et ils concentrent des flux maritimes à la fois longitudinaux et transversaux : Pas de Calais, Gibraltar.

Les **isthmes**, passages plus ou moins étroits réunissant deux terres, sont des liaisons pour les transports terrestres, mais des obstacles pour les transports maritimes. Les plus stratégiques ont été aménagés par l'homme pour permettre le franchissement d'une mer à l'autre : canal de Suez, canal de Panama.

#### Choke point (passage stratégique ou goulet d'étranglement)

On parle de « choke point » pour désigner un passage stratégique en matière de transports. Les passages clefs pour le transport maritime sont les goulets d'étranglement, étroits, peu profonds, talons d'Achille de l'économie mondialisée. Ce sont des détroits ou des canaux qui s'accompagnent d'une limite de capacité des navires.

Le canal de Panama, le canal de Suez, le détroit de Malacca et le détroit d'Ormuz représentent les quatre plus importants « choke points » du monde, d'une part du fait de l'étranglement qu'ils imposent à la circulation mondiale du fret et d'autre part à cause des activités et des ressources économiques auxquelles ils donnent accès aujourd'hui.

Leur disponibilité permanente pour la circulation maritime mondiale est un défi majeur. En effet, les flux commerciaux sont soumis aux aléas de la situation politique et géopolitique de la région dans laquelle sont situés ces verrous. La fermeture d'un « choke point » maritime dans l'économie mondiale actuelle, même si elle est temporaire, aurait d'importantes conséquences économiques avec la perturbation des flux commerciaux et même l'interruption de certaines chaînes d'approvisionnement telles celle du pétrole ou celle des pièces détachées.

#### Source Hypergééo, article « détroit » Nathalie Fau

Un détroit est un bras de mer étroit, plus ou moins resserré, entre deux terres qui met en relation deux étendues maritimes. Il peut relier deux océans (détroit de Torres, détroit de Malacca), un océan et une mer (détroit de Gibraltar), une mer à une autre mer (détroits danois) mais aussi deux continents (détroits de Gibraltar, du Bosphore ou de Behring), un **continent** à une île (détroit de Malacca, détroit de Formose, détroit du Pas de Calais) ou une île à une île (détroit de Bonifacio, détroits des archipels des Philippines et

de l'Indonésie).

Dans le droit maritime, une distinction est faite entre un détroit intérieur et un détroit international. Un détroit est international lorsqu'il relie une zone de hautes mers à une autre zone de hautes mers ou à la mer territoriale d'un Etat étranger et s'il est utilisé pour la circulation internationale. Un détroit qui sert exclusivement à la navigation interne d'un Etat ou qui est peu fréquenté est donc domestique. Leur statut peut changer dans le temps : avec le réchauffement climatique et la fonte des glaces, les détroits arctiques canadiens et russes pourraient devenir des détroits internationaux.

Dans les deux cas, mais de façon un peu différente, ils soulèvent la question de l'intégration nationale. Un détroit est une ligne de « **discontinuité** », une coupure territoriale que de nombreux Etats cherchent à effacer en multipliant les connexions maritimes (ferries, traversiers, transrouliers) ou en construisant des liens fixes (pont, tunnel).

Dans un détroit international, la question de la souveraineté nationale est plus délicate : même s'il est inclus dans ses eaux territoriales, les Etats riverains sont contraints d'appliquer les principes de la liberté de circulation maritime et de respecter la Convention de Montego Bay de 1982 : libre passage des navires et des flottes navales, interdiction d'imposer des péages, obligation d'y assurer la sûreté et la sécurité de la navigation. Par ailleurs, de nombreux détroits fixent les frontières car ils sont a priori une frontière physique au même titre que les fleuves ou les chaînes de montagnes. Quand deux Etats sont séparés par un plan d'eau de moins de 24 milles de largeur, le partage du détroit s'effectue en général selon la règle du partage par équidistance. La frontière maritime d'un détroit est cependant distinct d'une frontière terrestre car elle ne peut être réduite à une ligne, elle a une certaine épaisseur mais aussi une profondeur ; il est possible de la traverser mais aussi de la suivre dans sa longueur. De plus, la mer n'est pas un « vide » et malgré des rivalités ou des conflits politiques, les Etats riverains sont contraints d'en tenir compte et parfois de collaborer afin de gérer cet espace fragile : risque de pollution, de surpêche ou encore de destruction des écosystèmes. La proximité des rives rend inopérante une gestion unilatérale des ressources maritimes et les risques environnementaux sont communs en dépit de l'existence d'une **frontière**.

Espace particulier et complexe de l'interface maritime et terrestre, il est nécessaire pour étudier un détroit de prendre en compte les flux longitudinaux, les flux transversaux et l'espace maritime lui-même car il assure à la fois une séparation et une mise en contact dans les deux directions.

**Un détroit est un couloir maritime traversé par des flux longitudinaux.** De ce fait, les détroits internationaux sont des enjeux majeurs du commerce mondial. Véritables portes océanes, points de passage parfois obligés, ils canalisent des flux toujours croissants des échanges mondiaux et favorisent l'établissement de grands ports sur leur rive. Maillons fragiles des routes maritimes, goulet d'étranglement où les conditions de navigation sont souvent délicates, les détroits sont aménagés comme des autoroutes maritimes : un dispositif de séparation de trafic reposant sur des rails de circulation parallèles aux traits de côte les structure en différenciant les flux montants de ceux descendants. Si un détroit relie, il est aussi plus aisément contrôlé que la haute mer, rendant ainsi possible la maîtrise de la circulation maritime ; sa fermeture potentielle est une menace économique mais aussi militaire car elle porte directement atteinte au déploiement des flottes navales. Le contrôle de l'accès aux détroits internationaux est un enjeu stratégique et géopolitique tant pour les Etats riverains que pour les grandes puissances. Les détroits sont des espaces vulnérables et l'insécurité à terre (instabilité politique des Etats riverains par exemple) se projette en mer.

**Un détroit est un aussi point de passage transversal entre deux littoraux, deux pays ou deux continents.** S'il est une barrière, un obstacle à la circulation terrestre, il offre aussi des possibilités de traversées nettement plus faciles qu'ailleurs puisque les littoraux sont exceptionnellement rapprochés. D'un point de vue terrestre, il est le point de passage où la traversée maritime est la plus courte. Un « **effet de pont** » se manifeste par la concentration de tous les flux terrestres transversaux de personnes et de marchandises en ce point privilégié. Il est donc un espace de transit et lorsqu'un lien fixe (pont ou tunnel mais aussi câbles énergétiques, de télécommunication ou gazoduc) est aménagé entre ses deux rives, et que le maillon

terrestre manquant ne l'est plus, il peut occuper une situation de carrefour à l'intersection des réseaux de transports maritimes et terrestres.

Dans un détroit, la mer occupe-t-elle une position centrale ou périphérique ? Cela dépend du point de vue, s'il est maritime ou terrestre, mais aussi du degré d'ouverture du détroit aux flux transversaux. Lorsqu'un détroit fixe une frontière fermée ou que les littoraux et les populations qui se font face se tournent le dos, la mer est en situation périphérique par rapport aux Etats riverains ; S'il a un statut international, le détroit peut même être perçu comme une faille dans le système de défense du territoire national. En revanche, lorsque la frontière est ouverte, que des flux transversaux unissent les deux rives, l'espace maritime est au centre, il est assimilable à une mer intérieure. **Le détroit, ses deux rives et son espace maritime, peuvent alors être envisagés comme une véritable unité géographique fonctionnelle.** Qu'il soit nommé espace terraqué, un adjectif signifiant formé de terre et d'eau ou espace transfrontalier s'il est le support d'une frontière, la compréhension de ce territoire implique de mettre en évidence les interactions au sein de cet interface terre-mer-terre ouvert à la fois vers d'autres espaces maritimes et vers des arrière-pays continentaux

Article 2 : **Nora Mareï**, « Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes », *EchoGéo* [En ligne], 19 | 2012, mis en ligne le 10 février 2012,

### **Une dégradation sensible de l'environnement marin et côtier du détroit**

19L'intensification de l'activité humaine sur les littoraux peut être source de tensions sur les espaces marins et côtiers environnants, en particulier lorsqu'il s'agit de développer des infrastructures lourdes et dévoreuses d'espace, telles les zones portuaires et industrielles. Un port performant est un port présentant des profondeurs suffisantes afin d'accueillir les plus gros navires de la flotte mondiale et des espaces de stockage conséquents pour héberger, entre autres, les milliers de conteneurs en attente de transbordement ou d'évacuation vers l'arrière-pays. Pour répondre à ces critères physiques de performance, sur les côtes escarpées du détroit de Gibraltar, les ports ont été construits par remblaiement sur les plus grandes baies existantes et par extension de ces remblais en mer. Dans la baie d'Algeciras, 610 hectares ont été gagnés sur la baie en un siècle et le mouvement de remblaiement n'est pas achevé (port d'Algeciras et de Gibraltar). Sur le site de l'Oued R'Mel où a été construit Tanger-Med, la phase 1 du projet à consister à construire une centaine d'hectares de terminaux portuaires intégralement gagnés sur la mer (illustration 4). Ces constructions lourdes sont responsables de perturbations importantes dans le dynamisme morfo-sédimentaire des plages du détroit (érosion) au point que plusieurs campagnes de rechargement en sable des plages de la baie d'Algeciras ont été menées ces dernières années. Il faut ajouter à ces remblaiements strictement côtiers ceux des zones rétro-littorales correspondant aux zones d'activités économiques ou logistiques et qui participent alors à l'imperméabilisation des sols dans des zones soumises à de fortes intempéries hivernales.

Illustration 4 – Evolution diachronique des infrastructures portuaires de Tanger-Med



Agrandir Original (jpeg, 299k)

Source : TMSA, images Google Earth ; réalisation : N. Marei.

20 Outre ces déséquilibres les plus visibles, il ne faut pas omettre les risques liés à la fonction de zone de transit et d'escale internationale pour une grande partie de la flotte mondiale. Les accidents maritimes ne sont pas rares dans le détroit et leurs effets sont souvent amplifiés par le mauvais temps et la lenteur d'intervention dans des eaux sans souveraineté officielle. Le 12 août 2007, le vraquier panaméen *New Flame* a heurté le pétrolier danois *Torm Gertrud* alors qu'il sortait du port de Gibraltar. À la suite de cette collision, le cargo *New Flame* s'est échoué face à la pointe de l'Europe (Gibraltar). Pendant six mois, aucune solution n'a été apportée à l'échouage du bateau jusqu'à ce que le 10 février 2008, une tempête provoque une fuite d'hydrocarbures provenant du cargo, polluant ainsi 1,5 km de côtes espagnoles. La même année le *Sierra Nava*, navire frigorifique battant pavillon panaméen, s'est échoué sur une plage du sud de la baie d'Algeciras et a contaminé aux hydrocarbures 1 kilomètre de côtes. A ces accidents graves, il faut ajouter une pollution manifeste des eaux causée par des dégazages sauvages, les fuites liées à l'activité de soutage et considérées comme fréquentes par les associations écologistes, les déversements industriels de la baie d'Algeciras et l'évacuation directe en mer des eaux usées de l'ensemble des villes du détroit.

21 Tous ces risques marins et côtiers sont retrouvés sur l'ensemble du pourtour méditerranéen où le littoral subit un surinvestissement économique (industrie portuaire, tourisme, villes pluri-millionnaires, etc.). Le cas du détroit de Gibraltar n'est donc pas isolé, il interpelle simplement par la suraccumulation et la fragilité visible d'un littoral récemment classé pour sa richesse écologique.

### Une augmentation des effets de fermeture et d'enclavement spatiaux

22 Le dernier risque majeur pour les riverains du détroit est une augmentation des « effets frontières ». Ces effets sont dus à l'existence de flux illégaux qui traversent les territoires riverains du détroit de Gibraltar et qui obligent à la création d'une zone « mirador » avec systèmes radar de surveillance de détroit (SIVE), patrouilles renforcées, et militarisation des frontières, afin de prévenir l'immigration clandestine, le trafic de drogue, la contrebande.

23 La configuration politique et géographique du détroit, bousculée par un jeu d'enclaves stratégiquement positionnées et inlassablement contestées et revendiquées, favorise l'émergence d'un courant d'échange illicite. Il s'explique d'une part par le fonctionnement économique des enclaves de Gibraltar et de Ceuta proche de celui d'un port franc et d'autre part par le va-et-vient régulier de travailleurs vivant dans l'arrière-pays andalou ou rifain. L'existence de marchandises détaxées et la possibilité de les faire traverser la frontière moyennant quelques ruses et la corruption de quelques douaniers, alimentent alors régulièrement un courant de contrebande. Cigarettes et alcool en provenance de Gibraltar sont aisément

retrouvés dans les rues andalouses ; quant aux Marocains, ils sont à la recherche d'électroménager de tous types en provenance d'Europe.

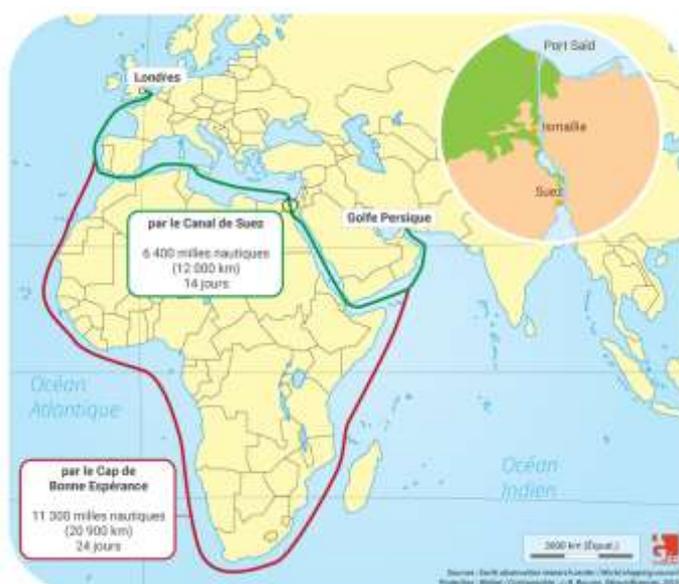
24 Ces flux marchands illégaux sont accompagnés d'une mobilité humaine clandestine stoppée par la coupure d'eau à franchir que représente le détroit et par la double barrière barbelée et militarisée de la frontière de Ceuta. Ces obstacles n'arrêtent évidemment pas les candidats au passage vers l'Europe. Ils rôdent également aux entrées du port de Tanger à la recherche d'une faille dans le système de surveillance leur permettant alors d'embarquer furtivement dans un navire, sous les essieux d'un camion, dans une remorque, etc. Selon une étude du ministère de l'économie et des finances marocain (2008), 0,5 % à 1 % des chargements sont affectés par ces problèmes de sûreté. La migration de l'activité roulier-passager (*ropax*) vers Tanger-Med, au sein d'un port hors de la ville, aux dernières normes de sécurité, et isolé par la mer d'un côté, la montagne de l'autre, permet d'une certaine manière de remédier à ces difficultés. Pourtant, cette situation présente une part de paradoxe puisque partout dans le monde l'activité ferry est par essence la plus « urbaine » des activités portuaires.

25 Enfin, d'un point de vue économique, le pari marocain sur les zones franches n'est pas dénué de risques puisqu'il favorise un « mitage défiscalisé » des territoires, sans garantie de résorber les équilibres spatiaux, et avec l'éventualité de créer une parcelle de modernité et de richesse aux intérêts exclusivement extraterritoriaux (Coudroy de Lille, 2007). Emergent alors le long des côtes du détroit divers îlots politiques, économiques, militaires, qui fractionnent de plus en plus des territoires déjà peu articulés.

### Article 3 : e canal de Suez, les nouvelles dimensions d'une voie de passage stratégique Publié le 19/03/2018 Auteur(s) : Marie-Christine Doceul, géoconfluence

Le canal est un maillon essentiel du commerce mondial, véhiculant aujourd'hui 45 à 50 navires par jour qui représentent **8 % du transport maritime de marchandises**. La route par le canal de Suez est un raccourci avantageux pour les navires reliant Asie et Amérique du Nord, mais surtout Asie et Europe.

Figure 4 – Route de Suez vs route du Cap : gain en distance et en temps



Le canal de Suez fait partie des quatre goulets d'étranglement stratégiques ou « key choke-points », talons d'Achille de l'économie mondialisée.

Le canal est un passage clef pour le transport par conteneurs : 22 % des conteneurs transportés par voie maritime dans le monde passent par le canal de Suez. Les porte-conteneurs représentent un tiers des navires en transit sur le canal mais plus de la moitié de son tonnage net et de ses recettes. Le commerce Extrême-Orient – Europe totalise à lui seul les 3/4 du trafic qui passe par Suez. La zone du canal est également devenue un important pôle de transbordement permettant de transférer les marchandises d'un navire à un autre ou d'un mode de transport à un autre.

Le caractère stratégique du passage vaut aussi pour les échanges d'hydrocarbures. Sur le canal en 2016 ont transité 9 % du pétrole et du gaz naturel liquéfié acheminés par voie maritime dans le monde. Les produits pétroliers et le gaz naturel liquéfié représentent 17 % et 6 % du tonnage transporté sur le canal[4].

Le rôle de **verrou stratégique** que joue le canal de Suez pour les clients comme pour les expéditeurs fait que tous ont intérêt à la stabilité politique de l'Égypte et donc à sa réussite économique à laquelle les aides sont censées contribuer.

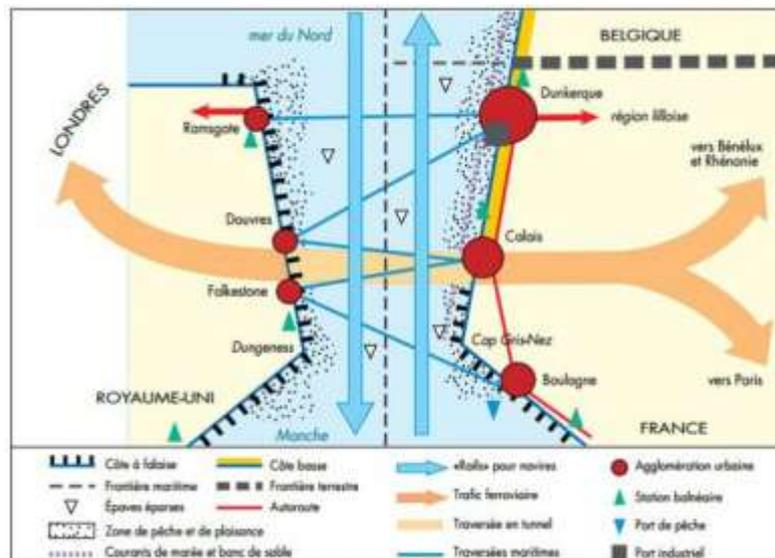
### 3. Un espace cible tenu par les militaires

**Au cœur des grands conflits du siècle dernier** (voir les repères chronologiques, *supra encadré 1*), le canal de Suez reste aujourd'hui encore un **enjeu majeur pour le commerce mondial, la stabilité régionale et la sécurité de l'Égypte**. Or, l'étroitesse du canal et le processus de transit lui-même (temps d'attente au mouillage, vitesse lente) engendrent de **nombreuses vulnérabilités, typiques des choke points**.

**Le canal de Suez est un espace très vulnérable aux aléas géopolitiques**. Sa situation au Proche-Orient le place à la merci des conflits internationaux : c'est ainsi qu'il a été fermé aux échanges entre 1967 et 1975. Après 1975, le canal est resté une frontière entre l'Égypte et Israël jusqu'au retrait israélien du Sinaï en 1982, trois ans après la signature du traité de paix entre les deux pays. L'isthme de Suez est situé dans une région où les forces militaires sont nombreuses ainsi que les risques de tensions. La crise qui secoue le Yémen depuis le début de l'année 2015 fait aujourd'hui peser de nouvelles menaces sur le transit par Suez et la mer Rouge.

L'importance du canal dans l'économie nationale en fait une zone sensible. Il est aussi **une cible symbolique** car il incarne la mondialisation et la modernité. À ce titre, il pourrait être un objectif des groupes djihadistes, très présents dans le nord du Sinaï. Une attaque terroriste ayant pour conséquence des pertes importantes sur l'équipage et la cargaison d'un navire militaire ou commercial en transit affecterait sérieusement l'économie égyptienne et l'économie mondiale. Si l'attaque au lance-roquettes du porte-conteneurs chinois *Cosco Asia* en août 2013, à partir de la rive orientale, dans la partie nord du canal, a échoué, les attentats terroristes perpétrés contre le vol charter 9628 de la compagnie russe MetroJet en octobre 2015 (224 morts) et contre la mosquée de Bir al-Abed en novembre 2017 (311 morts) ont montré que le Sinaï est loin d'être sous contrôle. Pourtant les autorités égyptiennes ont fait du combat contre le militantisme islamiste et du rétablissement économique, deux priorités intimement liées. La capacité de l'armée égyptienne à maintenir l'ordre au Sinaï peut parfois être mise en défaut[5].

**Le corridor est bien gardé.** Des murs et palissades sont alignés le long des rives. Des ponts flottants prêts à être déployés sont disposés à intervalles réguliers au bord du canal. La route qui longe le canal sur la rive ouest est hérissée de *check-points*, de guérites et de miradors. Des hélicoptères survolent régulièrement l'ouvrage et dès qu'un bâtiment militaire entre dans le canal, les Égyptiens mettent des moyens de surveillance aérienne par drones ou par avions F-16. Les avions Rafale achetés par l'Égypte à la France en 2015 ont aussi pour but d'assurer la sécurité du canal de Suez.



#### 4 Les seuils stratégiques : des lieux majeurs de la mondialisation

	Pays riverains	Seuil	Largeur/ Longueur/ Profondeur	Trafic	Atouts	Contraintes
Ormuz	Iran, Oman	Golfe Arabo-Persique / Mer d'Oman	Largeur : 40 km Longueur : 63 km	Circulation organisée en rails.	Conditions météorologiques favorables la majeure partie de l'année.	Fortes tensions géopolitiques.
Bab-el-Mandeb	Érythrée, Yemen, Djibouti	Mer Rouge / Golfe d'Aden	Longueur : 25 km	Circulation organisée en rails.	Conditions météorologiques favorables la majeure partie de l'année.	Risques de piraterie maritime.
Gibraltar	Espagne, Maroc, Royaume-Uni	Méditerranée / Atlantique	Largeur : 40 km Profondeur 450 m	100 000 navires / an. Circulation organisée en rails.	Conditions météorologiques favorables la majeure partie de l'année.	
Pas-de-Calais	Royaume-Uni, France	Mer du Nord / Manche / Atlantique	Longueur : 33 km	100 000 navires / an. Circulation organisée en rails.		Météo souvent défavorable. Faible profondeur. Trafic intense : risques de collision.
Malacca	Malaisie, Indonésie, Singapour	Mer de Chine méridionale / Océan Indien	Largeur 15 à 465 km Longueur 940 km Profondeur 12 à 400 m	50 000 à 70 000 navires / an. Circulation organisée en rails.	20 à 25 % du transport maritime mondial, dont 50 % du pétrole brut transporté par navire dans le monde.	Étroitesse du passage. Faibles profondeurs. Risque de piraterie maritime. Intensité du trafic.
Suez <sup>1</sup> (1859-1869)	Égypte	Méditerranée / Mer Rouge en 15 h jour et nuit [balisage].	Largeur : 150 m Longueur : 175 km Profondeur : 19,5 m	20 000 navires / an.	Ni écluse, ni marée, jonction entre deux mers de même niveau. Évite le contournement de l'Afrique par le cap de Bonne Espérance.	Risque de fermeture (cf. Guerre des 6 Jours en 1967 : fermeture du canal de 1967 à 1979). Rôle énergétique.
Panamá <sup>2</sup> (1914)	Panama	Atlantique / Pacifique	Écluses 294 m x 32 m Profondeur : 12 m	14 000 navires / an.	Économie de distance à l'origine d'un gain économique supérieur à celui généré par le canal de Suez.	Canal à écluses. Inadaptation au trafic actuel. Engorgement.

1. Horizon 2013 : largeur 250 m, profondeur 19,5 m, accessibilité à tous les tankers. Passage dédoublé qui passera de 78 km à 125 km. Passage en 8 heures.

2. Horizon 2014 : accès navires toute taille sauf porte-avions nucléaires et pétroliers géants.

New-Panamax = 386 m x 49 m et 15 m tirant d'eau = porte-conteneurs 12 000 EVP contre 4 000 actuellement.

