

*Conférence du 22 février 2021
(Reportée au 7 février 2022)*

Guy LECLER

LES DÉTROITS, GRANDS CARREFOURS STRATÉGIQUES ET « PASSAGES OBLIGÉS » DE LA MONDIALISATION



Le détroit de Gibraltar, « Porte du monde » et césure majeure entre Europe et Afrique

I. LES DÉTROITS : DES FRACTURES TECTONIQUES... BÉNÉFIQUES !

FORMATION GÉOLOGIQUE

La plupart des détroits maritimes résultent de l'action de la tectonique interne (séismes, failles et cassures) combinée aux forces océaniques (submersion et érosion marine).

Et ceci depuis au moins l'Ère Tertiaire.

Certains détroits peuvent être le résultat simplement d'une submersion d'un isthme surbaissé (cas dans un archipel, ou bien entre îles et continent.)

Mais cette même distension résulte le plus souvent d'une action tectonique d'envergure : le détroit de Béring montre bien cet étirement des chaînes de montagne entre Alaska et Sibérie. Il en va de même pour le détroit de Gibraltar, du fait de la distension des chaînes bétique et rifaine ; ou encore de Bab-el-Manded, entre Afrique et Arabie.

Ou bien d'un effondrement local (cas probable du Pas de Calais ou du Bosphore).

Et chaque fois, la mer réoccupe aussitôt l'espace de manière cataclysmique...

La physionomie des détroits du monde est donc très variable : profondeur, largeur, longueur, dédoublement, présence d'îles-reliques : que de différences physiques !

Les Hommes n'ont eu de cesse d'utiliser, puis d'aménager ces passages providentiels et ces doubles « entre-deux » : « entre deux mers/océans » en même temps que « entre-deux terres ». Par là, au cours de l'Histoire sont passés bien des flux humains ou commerciaux : on franchissait « au plus court » d'une rive à l'autre... Fonction de « pont terrestre » dans un cas, malgré la coupure physique, fonction de « pertuis » et de « portail marin » dans l'autre, en dépit des dangers des courants. L'une et l'autre actions s'entrecroisant...

De là vient pour tout détroit cette disposition de « carrefour naturel », puis, pour les plus importants, de « Carrefours du monde ».

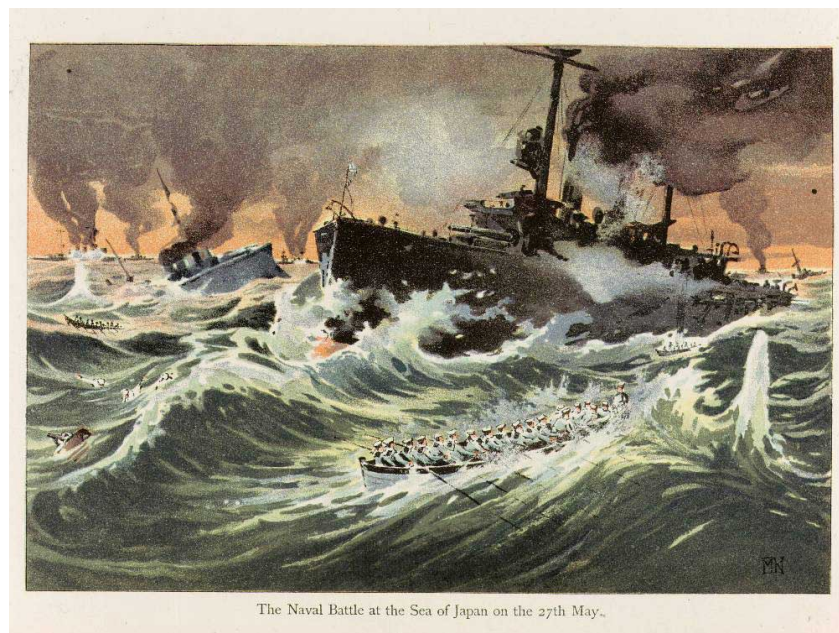
II. D'INNOMBRABLES DÉFIS ET ENJEUX GÉOPOLITIQUES

A. 2500 ANS DE LUTTES POUR... ET DANS LES DÉTROITS...

Au cours de l'Histoire mondiale, on ne compte plus les défis et les affrontements à propos (et dans) les détroits !

Avec, par exemple, la bataille du détroit de Salamine (480 av. J.C.) ; ou bien le siège et blocus de Calais (sept. 1346-août 1347)... Ce Pas de Calais qui joua par la suite un grand rôle lors de la Première, et surtout de la Seconde Guerre Mondiale, avec le rembarquement de Dunkerque en juin 1940 ; puis avec son blocus durant tout le conflit avec l'Allemagne...

En Asie, on ne citera que la bataille des Iles Tsoushima (détroit de Corée) en 1905, victoire écrasante de la jeune flotte nipponne contre la vieille marine russe, venue péniblement de Saint-Petersbourg en 11 mois de navigation...



Et aussi en 1916 la tentative anglo-française de forcer les Détroits turcs afin de venir en aide aux Russes. Ce fut le cuisant échec de Gallipoli (qui fit la gloire d'un certain colonel Ataturk !)

De même, lors de la Seconde Guerre mondiale les affrontements sur les détroits ont été innombrables, tant en Asie contre les Japonais - conquête de Singapour, occupation puis libération des Philippines, combats navals de la Mer de Corail - qu'en Europe contre les forces nazies : tirs et menaces sur Douvres, combats aériens pour le contrôle du détroit de Malte, *U-Bootes* dans le détroit de Gibraltar...

Si bien que tous ces détroits stratégiques ont été fortifiés et sont encore étroitement surveillés : Gibraltar, Aden, Djibouti, Singapour.

Précautions et méfiances que la Guerre Froide des Années 50 à 90 avait fortement ravivées. Les situations se compliquent lorsque deux pays riverains antagonistes s'observent de part et d'autre d'un détroit international : c'est le cas du détroit de Béring entre ex-URSS et USA (« *Ice Curtain* »), ou bien du détroit de Floride, encore aujourd'hui entre USA « capitalistes » et Cuba socialiste. C'est encore plus névralgique dans le détroit de Formose, avec le « divorce idéologique » entre les deux Chines : Chine nationaliste de Taïwan et RPC continentale.

Et la vigilance stratégique demeure aujourd'hui partout de mise. Tous les détroits restent sous surveillance militaire, tant navale que terrestre ou électronique : les bases militaires et navales s'y développent constamment : surveillance marine de l'Inde et bases chinoises autour de Malacca, présence chinoise de plus en plus affirmée à Djibouti et ailleurs dans tout l'Océan Indien... Maintien de forces et de grosses bases américaines un peu partout : devant Ormuz, Gibraltar ou la Sicile...

Il s'agit bien de maintenir ouverts ces goulets d'étranglement si essentiels (en anglais « Choke points »), ou à l'inverse, d'en verrouiller l'accès à toute « marine inamicale » (menace de blocus du détroit d'Ormuz par l'Iran chiite...)

Ailleurs, en Somalie et à Malacca, l'enjeu est de contrer et de combattre la piraterie locale...

B. LES ACCORDS ET CONVENTIONS INTERNATIONALES SUR LES DÉTROITS

Face à tant de contestations littorales et maritimes, les Grandes Puissances ont tenté depuis un bon siècle de mettre en place une manière de « *modus operandi* » acceptable par tous, pays riverains des détroits comme usagers extérieurs...

Nous ne citerons que quelques accords fondamentaux du Droit de la mer.

L'accord de Gibraltar de 1912 entre la France (alors présente au Maroc) et l'Espagne réaffirme le statut du détroit comme « voie d'eau internationale » avec droit de transit sans entrave pour les navires marchands.

La convention de Montreux de 1936 stipule notamment la pleine liberté de circulation des navires de commerce dans « les Détroits » turcs, quel que soit leur pavillon, en temps de paix. En temps de guerre, la libre circulation reste assurée pour les pays avec lesquels la Turquie n'est pas en guerre.

L'accord de Paris du 2 novembre 1988 entre la France et l'Angleterre assure dans le Pas de Calais le droit de passage en transit sans entrave par les navires marchands...



La **Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer**, signée à **Montego Bay** (Jamaïque) le 10 décembre 1982, prévoit notamment : l'interdiction pour les États riverains d'entraver le passage dans les détroits et l'obligation de faciliter leur navigation par une signalisation adéquate (art. 44).

Peu à peu, se sont mis en place des systèmes techniques de signalisation et de sécurité maritime : radars, postes et balises de surveillance, dispositifs de séparation du trafic (sigle : DST) : « rail montant » et « rail descendant » pour la Manche et le pas de Calais, idem dans les détroits de Malacca ou de Gibraltar, etc.

III. DANS CES GOULETS MARITIMES, UNE CIRCULATION MAINTENANT EXACERBÉE

Cette circulation intense concerne tout d'abord la navigation.

Navigation quotidienne de rive à rive : navires traversiers, cars ferries Trans-Manche du Pas de Calais, ou bien entre Maroc et Espagne, « *vapours* » devant Istanbul.

Mais la navigation majeure est bien la circulation « de mer à mer », celle-là littéralement « boostée » depuis une trentaine d'années par l'extrême mondialisation des échanges.

Ceci du fait des besoins sans cesse croissants en pétrole (avec les super-tankers), puis avec l'apparition des navires porte-conteneurs de marchandises (de plus en plus géants...)

Les détroits les plus actifs sont, bien sûr, ceux qui sont situés sur une ligne qui court « en droiture » entre les Etats-ateliers de l'Asie et les consommateurs de l'Occident, donc entre Malacca et Rotterdam, au « cœur de l'Europe » : on y trouve les plus gros trafics maritimes : Pas de Calais : près de 150.000 navires par an ; Gibraltar ou Malacca : 70.000 navires par an.

D'où un engorgement inquiétant, parfois des collisions.

Si bien que certains Etats songent à recreuser et approfondir « leur » détroit (Malacca, peu profond et saturé), à les doubler par un canal-bis (« Istanbul Kanal » du président Erdogan ?)...

Depuis une quinzaine d'années tous les Etats ont multiplié sur leurs détroits de nouveaux ports – ou *hubs* - destinés à concentrer le trafic des conteneurs afin de réexpédier les

« boîtes » partout vers l'hinterland le plus rapidement possible : ce sont autant de têtes de lignes maritimes (ou ferroviaires) *feeders*.



L'un des quais à porte-conteneurs de Singapour

Dans le même temps, se font jour de nouveaux besoins en liaisons transversales, donc « terre/terre ». La Turquie a lancé trois ponts suspendus sur le Bosphore (plus un tunnel et « métro » pour les besoins de la banlieue orientale d'Istanbul). Suède et Danemark disposent d'un pont-tunnel ultra-moderne. Le Pas de Calais a été creusé de deux tunnels et permet depuis 1994 le passage de l'Eurostar et des navettes (Shuttle) pour le ferroutage. En sera-t-il de même demain pour le détroit de Gibraltar, entre le Maroc et l'Espagne ?

Autant de trafics « normaux », à quoi il faudrait ajouter tous les trafics et transits illégaux...

CONCLUSION

Au final, les grands détroits sont bien des jalons maritimes incontournables. Devenus « Carrefours du monde », espaces de contact et de connexion - des *terraqués* – ce sont inexorablement des espaces de plus en plus « sous tension », voire des « points chauds ». Toutes les grandes puissances maritimes du monde s'en préoccupent activement...

Ils sont d'autre part de plus en plus « artificialisés », par les aménageurs, voire dégradés par les multiples chantiers portuaires (Gibraltar) ou par la pollution des navires P.C. géants (détroits turcs, Malacca).

Ces grands détroits sont bien les révélateurs de notre économie marchande moderne, peu soucieuse d'environnement (Passage du Nord-Ouest arctique). Mais ils représentent également de forts « marqueurs » de toute la géopolitique mondiale.

Ainsi, faisant relais aux Grandes Puissances, la Chine joue à présent un rôle prépondérant dans l'équipement et la garde des détroits (avec ses nouveaux *hubs* et bases stratégiques) et développe activement la « **sinisation** » de « l'espace-monde », ne serait-ce que par son « Collier de perles » en Océan Indien... On a là l'une de ses très actives « Nouvelles Routes de la Soie »...