

INTRODUCTION

LES DÉTROITS MARITIMES, DES ENJEUX STRATÉGIQUES MAJEURS

Les détroits, que l'on définira comme des bras de mer relativement étroits entre des terres rapprochées, et qui font communiquer deux mers, sont justement des lieux de passage par lesquels des flux maritimes variés peuvent transiter, soit le long de routes maritimes entre deux mers, soit pour assurer les échanges entre ces terres rapprochées. Mais la proximité des terres confère à ces lieux une dimension stratégique particulière : les détroits relient, mais peuvent aussi être plus aisément contrôlés que la haute mer. Points de passages obligés, ils concentrent les flux et constituent des maillons sensibles des routes maritimes. Par extension, certains canaux, véritables détroits artificiels comme Panama ou Suez, peuvent aussi être abordés selon cet angle des enjeux que représentent les points de passage obligés des routes maritimes.

Ces routes et passages à travers détroits et canaux, revêtent-ils encore, en ce début du XXI^e siècle, une quelconque importance géopolitique ? Que l'on s'arrête sur quelques événements récents pour amorcer la réflexion.

Au cours de l'été 2002, de vives tensions ont refait surface entre Espagne et Maroc au sujet de la souveraineté sur l'îlot du Persil, possession espagnole à quelques encablures du littoral marocain, mais qui, ce n'est pas un hasard, se trouve aussi tout près du détroit de Gibraltar – détroit au nord duquel se trouve la possession britannique du même nom. Autant l'Espagne rejette les prétentions marocaines sur les présides, les possessions espagnoles au nord du Maroc, autant insiste-t-elle sur le recouvrement du territoire britannique, qui permet incidemment le contrôle de l'accès au détroit.

Les graves différends qui opposent les pays riverains de la mer de Chine du Sud s'alimentent en partie des craintes que les nombreuses bases militaires et garnisons, dont les protagonistes parsèment les archipels disputés des Paracels et des Spratleys, ne servent un jour à bloquer le trafic de la route maritime capitale qui, à travers les détroits de Malacca et de Singapour, puis de Taïwan, relie le Moyen-Orient au Japon.

À partir de novembre 2023, dans le cadre de la guerre civile au Yémen, et en réponse à la guerre à Gaza, les rebelles houthis lancent des attaques de missiles et de drones contre le trafic marchand empruntant le détroit de Bab-el-Mandeb, sur la route commerciale majeure entre Méditerranée, Suez, océan Indien et Asie de l'Est. Le trafic chute, passant de 75 navires au canal de Suez le 19 novembre 2023, pour se stabiliser à un plateau d'environ 34 à 37 navires à partir de fin février 2024.

On ne peut en douter à travers ces quelques éléments : les détroits, véritables portes océaniques, que l'on peut vouloir maintenir ouvertes ou fermées, demeurent des enjeux majeurs pour les flux commerciaux et migratoires comme pour les questions de sécurité et de déploiement des stratégies navales.

La maritimisation de l'économie mondiale : la prééminence du commerce maritime

Entre 1970, 2000 et 2022, les exportations mondiales sont passées de 12,8 % à 23,5 % puis 31 % du PIB mondial. Si, avec l'importance croissante de courts délais de livraison et de contraintes majeures pour les délais de livraison pour des produits à forte valeur ajoutée, le transport de marchandises par avion et camion connaît une expansion marquée depuis quelques années, il n'en reste pas moins que le trafic maritime mondial est en forte hausse et a porté cette impressionnante croissance du commerce international, qui représentait 80 % du commerce mondial en volume en 2023.

L'essor économique du Japon, de la Corée, de l'Asie du Sud-Est, de la Chine n'a pu se faire que grâce à l'explosion de leurs exportations, essentiellement maritimes. En 2023, 95 % des échanges chinois étaient effectués par voie maritime. En France, 72 % des échanges commerciaux en volume étaient acheminés par bateau en 2019. La mondialisation passe aussi par l'essor des échanges commerciaux, et donc le développement des routes maritimes. De fait, les détroits sont des points de passage stratégiques pour des économies mondialisées.

Les routes maritimes demeurent donc au cœur des préoccupations et des calculs des gouvernements : le transport maritime structure l'économie mondiale. Les détroits et les passages, points de transit obligés pour certaines routes, peuvent permettre de contrôler ces dernières. La porte peut être laissée ouverte, être fermée à la navigation, ou présenter de nombreuses entraves, qu'il s'agisse d'une action délibérée de la part d'un État, ou le fait d'obstacles liés soit à des politiques indirectes, soit à la faiblesse même des États riverains, comme dans le cas de la piraterie dans

les Caraïbes, en mer de Chine du Sud ou plus récemment dans le golfe d'Aden et en mer Rouge. Les détroits constituent donc des enjeux géopolitiques majeurs dans une économie mondialisée.

Concentrant les flux locaux et en transit, ces détroits et canaux sont ainsi les maillons sensibles des routes commerciales maritimes qui structurent le commerce mondial. Les routes maritimes qui les empruntent sont devenues cruciales de par les enjeux qu'elles constituent, pour les pays des régions avoisinantes mais aussi pour l'économie globale et donc également pour des puissances éloignées. Ils ont pour nom : Pas-de-Calais, Gibraltar, Malacca, Bosphore, Ormuz, Bab-el-Mandeb, et constituent à la fois un atout et une vulnérabilité pour le commerce maritime. Atout économique tout d'abord car le transport sur les océans est aujourd'hui au cœur de la mondialisation. Passer par ces points peut considérablement réduire le temps de trajet et donc les délais de livraison. Le raccourci qu'est le canal de Suez permet ainsi à un porte-conteneurs venant d'Asie et se dirigeant vers l'Europe de gagner sept jours de trajet par rapport au contournement de l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. Malacca permet d'éviter un détour par le détroit de la Sonde ou la mer de Célèbes. Vulnérabilité stratégique ensuite, car ces bras de mer sont les points de passage privilégiés pour le transport des matières premières ou des hydrocarbures, essentiels pour nos sociétés actuelles. Aujourd'hui, environ 20 % des besoins de l'Europe en pétrole et 80 % de ceux du Japon et de la Chine sont acheminés via l'océan. Mais ce trafic concerne aussi les pièces détachées et composants électroniques nécessaires aux industries automobile, aéronautique et spatiale.

Ainsi en est-il du détroit d'Ormuz, bien connu du fait du passage du pétrole du Moyen-Orient vers les marchés

européens, nord-américains ou asiatiques, soit environ 20 % des échanges de pétrole du monde. Lors de la guerre Iran-Irak (1980-1988), c'est pour contrer les tentatives de rupture des routes du pétrole pratiquées par les belligérants, que les Occidentaux y ont dépêché leurs flottes de guerre, à partir de 1986. En 1998, afin de réduire sa dépendance économique envers la situation politique dans le golfe Arabo-persique, l'armateur Maersk a relocalisé son port de conteneurs à Salalah, en Oman, au détriment de Dubaï, ce qui lui permet de ne plus avoir à franchir le détroit d'Ormuz.

Les détroits de Malacca et de Taïwan, points de passage très fréquentés entre Pacifique et océan Indien, puis entre mer de Chine du Sud et de l'Est, sont devenus cruciaux pour les économies du Japon, de la Chine et des pays de l'ASEAN, très dépendants des mouvements de pétrole et de leurs exportations par la voie maritime pour leur développement économique. Par le détroit de Malacca transitent environ 85 000 navires par an transportant 30 % des échanges commerciaux mondiaux en valeur, soit environ 3 500 milliards de dollars. Le Pas-de-Calais, peut-être le détroit le plus fréquenté au monde, verrait passer chaque jour entre 400 et 500 navires, soit entre 146 000 et 182 000 par an.

Ces détroits constituent ainsi des points de passage obligés mais vulnérables, ce qui fragilise les chaînes logistiques dans le contexte d'une économie très mondialisée. L'échouement d'un porte-conteneurs dans le canal de Suez en 2021, les attaques de navires par les rebelles houthis au détroit de Bab-el-Mandeb depuis fin 2023, et les sécheresses récurrentes compromettant le transit par le canal de Panama fragilisent les grandes routes maritimes en exposant leurs maillons faibles – les goulots d'étranglement.

ment que sont les détroits et canaux. Les États-Unis insistent sur le principe de la liberté de navigation, tant commerciale que militaire : ils veulent garantir les flux de matières premières pour eux et leurs alliés, les routes d'exportations de leurs produits, et, pour les protéger, pérenniser la présence de leur flotte de guerre sur toutes les mers du globe. La menace que la piraterie dans le golfe d'Aden de 2011 à 2017 environ, puis les attaques houthies ont fait peser sur la route maritime Méditerranée-Pacifique a justifié les interventions navales des Occidentaux, de l'Inde et de la Chine pour sécuriser ces routes maritimes.

Des enjeux qui évoluent en fonction des changements géopolitiques contemporains

Les enjeux stratégiques des passages et des routes maritimes ne sont pas figés. Cependant, si certains revêtent une importance cruciale depuis des siècles, d'autres voient les enjeux qu'ils représentent évoluer au cours du temps. Depuis une vingtaine d'années, l'Inde a pris conscience des enjeux stratégiques de ses approches maritimes : l'importance de la route océanique du 8^e parallèle, reliant la mer Rouge à l'Asie du Sud-Est et jalonnée de points d'appui américains (Djibouti, Diego Garcia, Singapour), ainsi que la valeur de ses archipels périphériques – Laquedives, Andaman et Nicobar – qui contrôlent l'accès au Passage des Dix Degrés puis au détroit de Malacca. La nouvelle politique navale de l'Inde reflète cet éveil aux enjeux maritimes ; elle est bien entendu aiguillonnée par la rivalité avec la Chine, qui a développé des points d'appui (Djibouti, Gwadar au Pakistan ; Hambantota au Sri Lanka) et une base dans l'archipel birman des Cocos, au nord des îles Andaman indiennes, que l'Inde interprète volontiers comme un réseau destiné à l'encercler.

Ainsi, les mutations dans l'ordre géopolitique international ont eu des impacts profonds sur les enjeux stratégiques que représentent les détroits, modifiant leur environnement géopolitique, ou conduisant les États riverains à reformuler leur stratégie à l'endroit de ce point de passage. La place croissante de la question des migrants modifie par exemple l'importance de porte transversale du détroit de Gibraltar ou de celui du Pas-de-Calais.

La fin de la guerre froide, marquée par la disparition des tensions entre blocs ex-soviétique et pro-occidental, a redessiné les relations maritimes en mer Baltique, modifiant ainsi les fonctions de passage des détroits danois. Elle a également conduit les États-Unis à abandonner leurs bases aux Philippines (Subic Bay et Clark Air Field en 1992) et la Russie à réduire puis fermer celle de Cam Ranh au Vietnam (1996-2001) – bases qui leur permettaient de contrôler le carrefour maritime de la mer de Chine du Sud. On a alors parlé d'un « vide stratégique » dont auraient cherché à profiter les pays riverains, dont la Chine, pour affirmer leur souveraineté sur cet espace maritime contesté. L'ascension politique et militaire de Pékin lui permet aujourd'hui de chercher à imposer ses prétentions de souveraineté en mer de Chine du Sud via le contrôle de l'accès nord du détroit de Malacca, mais aussi dans le détroit de Taïwan où elle exerce une pression croissante pour réintégrer l'île à la Chine continentale d'ici 2049.

De fait, plusieurs points de passage, ou leurs approches, demeurent gardés par des bases militaires dont la disparition n'est absolument pas envisagée par la puissance tutélaire : mentionnons ainsi les bases britanniques de Dhekelia et Akrotiri (Chypre, approches nord du canal de Suez) et de Gibraltar ; françaises à Mayotte (canal du Mozam-

bique) et à Djibouti (détroit de Bab-el-Mandeb) ; américaines à Naples, Diego Garcia, Singapour (point d'appui), Okinawa, Guam, Guantanamo (Cuba), Ceiba (Porto Rico). L'enjeu militaire est double : d'une part, protéger la fluidité d'un commerce maritime devenu un enjeu majeur dans l'économie mondiale alors que s'accumulent les tensions entre États dans un monde multipolaire. Les Occidentaux comme la Chine craignent les ruptures dans leurs chaînes d'approvisionnement, ce que les Chinois ont appelé le dilemme de Malacca et qui souligne la vulnérabilité de nombre d'économies mondiales envers le commerce maritime, et donc envers la liberté de navigation à travers quelques pertuis maritimes. D'autre part, dans le contexte de la rivalité croissante entre la Chine et les États-Unis, reviennent des logiques navales qui prévalaient à l'époque de la guerre froide : la valeur militaire des détroits comme verrou maritime pour protéger des bastions navals ou, au contraire, empêcher la sortie vers l'océan de la flotte adverse.

Pour autant, quel est le degré de dépendance des routes commerciales mondiales envers ces portes océanes ? Déjà en juin 1967, à la suite de la guerre des Six Jours, l'Égypte avait fermé le canal de Suez. Pendant huit ans, aucun navire ne pouvait accéder au passage, ce qui a considérablement affecté l'acheminement du pétrole du Moyen-Orient vers l'Occident. Dans un contexte de plus grande vulnérabilité des chaînes logistiques mondialisées, la fermeture du canal de Suez pendant 6 jours en 2021 a certes perturbé les chaînes logistiques mais sans induire de rupture. La crise de la piraterie dans le golfe d'Aden de 2011 à 2017, puis les attaques des Houthis dans le détroit de Bab-el-Mandeb depuis novembre 2023 ont certes sérieusement perturbé le trafic, mais sans là encore induire de

crise majeure dans les circuits logistiques. Si de nombreux scénarios de routes alternatives ont été imaginés, notamment par la Chine dans le cadre des nouvelles routes de la soie, pour éviter les principaux goulots d'étranglements, il n'en demeure pas moins que la résilience des circuits commerciaux mondiaux demeure une variable majeure, et peut-être sous-estimée. Points de passage stratégiques, les détroits sont donc l'objet de rivalités de contrôle. Comment structurent-ils le commerce mondial ? De quels enjeux géopolitiques sont-ils l'objet ? Et, si l'économie mondiale dépend ainsi de la libre circulation à travers un nombre réduit de portes océaniques, quel est le degré de dépendance de l'économie mondiale envers celles-ci ?