



## CANAUX, DÉTROITS : ENTRE ATOUTS ET VULNÉRABILITÉS

**Juin 1967, Israël occupe le Sinaï : l’Egypte prend alors la décision de fermer le canal de Suez. Pendant huit ans, aucun navire ne pourra accéder au passage, ce qui affectera considérablement l’acheminement de l’or noir vers l’Occident. Aujourd’hui, si un tel scénario se produisait sur un canal ou un détroit majeurs, c’est toute l’économie mondiale, parce qu’elle dépend du transport maritime, qui serait fragilisée, voire paralysée...**

### AU CŒUR DES ENJEUX STRATÉGIQUES

Bras de mer étroits entre deux terres, les détroits et canaux permettent la communication entre deux espaces maritimes. Concentrant les flux locaux et en transit, ils sont les maillons sensibles des routes maritimes. Ils ont pour nom : Pas de Calais, Gibraltar, Malacca, Bosphore, Ormuz, Bab-el-Mandeb mais aussi Panama ou Suez, et constituent à la fois un atout et une vulnérabilité pour le commerce via la mer.

Atout économique tout d’abord car le transport sur les océans est aujourd’hui au cœur de la mondialisation. Rappelons que plus de 90 % des marchandises produites et consommées dans le monde transitent sur les mers. Or passer par ces points peut considérablement réduire le temps de trajet et donc les délais de livraison. Un raccourci par 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. Idem pour Malacca qui évite un détour par le détroit de la Sonde ou la mer des 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.

### DES CIBLES ÉVIDENTES

En cas de conflit local, ces canaux et détroits se placent au centre des préoccupations ; ils représentent en effet une cible privilégiée pour qui veut paralyser les économies qui en dépendent.

Ces goulots stratégiques sont aisément contrôlables par les Etats riverains qui souhaiteraient mettre en œuvre leur politique de puissance : au printemps 2015, l’Iran a arraisonné de nombreux navires de commerce en transit dans le détroit d’Ormuz, pour faire pression sur la communauté internationale à propos de ses intérêts stratégiques dans les opérations militaires au Yémen. Les détroits du Bosphore et des Dardanelles sont aussi en proie aux tensions qui règnent entre Moscou et Ankara. Selon la convention de Montreux qui régit les droits de passage dans les détroits turcs, la Turquie peut, en temps de guerre, en restreindre l’accès. Or c’est par ces bras de mer que transitent les ressources de pétrole et de gaz puisées en mer Noire, mais aussi l’approvisionnement logistique des troupes russes déployées en Syrie.

Les mouvements djihadistes ont d’ailleurs bien compris que ces passages représentaient une cible intéressante. En 2014,

le groupe Al-Qaïda, conscient de la dépendance des puissances occidentales aux flux énergétiques transitant par la mer, a appelé à frapper les pétroliers et méthaniers dans les détroits.

Les actes de piraterie, enfin, représentent une autre menace. Et Malacca, l’une des principales voies maritimes mondiales, l’illustre parfaitement : malgré les mesures de coordination mises en place par les marines régionales, il reste un haut lieu de la piraterie en Asie du Sud-Est. Les nombreux navires qui transitent par ce détroit – un toutes les dix minutes – représentent une véritable mine d’or pour les assaillants.

### ASSURER LA SÛRETÉ ET LA SÉCURITÉ

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer a développé un cadre juridique concernant les détroits servant à la navigation internationale. Il se base sur le principe du droit de passage en transit sans entrave. Mais ces mesures n’empêchent pas les tensions locales de menacer le bon acheminement de produits essentiels au développement de certaines économies. Des régions du monde comme l’Europe restent ainsi fragilisées dans leurs échanges avec l’Orient. L’Amérique, elle, n’est pas aussi dépendante des détroits et canaux, et concentre donc essentiellement son attention sur Panama.

Bien que la présence de grandes puissances navales défendant leurs intérêts aux abords des détroits reste le principal frein aux menaces, beaucoup d’États réfléchissent à limiter leur dépendance à ces embouquements. Les entreprises de transport maritime aussi, car l’accès aux canaux est souvent très onéreux, péages et primes d’assurance compris. Le cap de Bonne Espérance est ainsi de plus en plus préféré à Suez, permettant une économie pouvant atteindre plusieurs centaines de milliers d’euros par trajet. On comprend dès lors le regain d’intérêt pour des passages tels que les routes du Nord, qui permettent, à l’été, l’ouverture d’une nouvelle voie...



Le canal de Suez ©Marine nationale