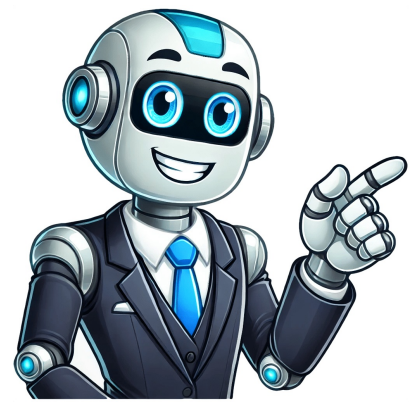


I'm not a robot





















[illegible]

fait du poids des pétroliers (40 % du trafic) et des porte-conteneurs (24 %). Le trafic maritime y a augmenté de 60 % en vingt ans, avec aujourd'hui entre 80 000 et 100 000 navires, selon les sources, y transitant par an. Ce qui en fait un des détroits les plus fréquentés au monde. De nombreux observateurs estiment que ces détroits vont être au bord de l'asphyxie d'ici moins d'une dizaine d'années si cette trajectoire continue vers les 100 000 navires. Cette situation s'explique par de très fortes contraintes naturelles. Le détroit de Malacca est un vaste entonnoir qui passe de 465 km de large au nord-ouest à 8,4 km au sud-est à Little Karimun. À cet endroit, il débouche sur le canal Philip (800 m de large par endroits) qui s'étend sur cent kilomètres entre Singapour et les îles Riau (Indonésie). De plus en plus étroit donc, le chenal navigable devient aussi de moins en moins profond, en passant de 200 m à 37 m dans la partie sud, pour tomber à 25 m dans le canal Philip du détroit de Singapour. C'est ce dernier qui fixe donc le fameux format malaccamax de 20 m de tirant d'eau. Ce long trajet est, de plus, encombré de hauts fonds (crêtes de sable, accumulations sédimentaires des apports des rivières de Sumatra…), de nombreux îlots, de récifs frangés et d'îles. Partagés entre l'Indonésie au sud et la Malaisie au nord et la cité-État de Singapour à l'est, ces détroits voient leur cogestion transfrontalière refléter les tensions ou rapprochements géopolitiques du moment. Les frontières des eaux territoriales sont fixées entre 1971 et 1973. Pour autant, la thématique de la sécurité maritime (piraterie et brigandage : 60 incidents en 2023, échouages, collisions, marées noires…), abordée dès 1971, n'a cessé depuis de se renforcer : système de séparation de trafic en 1981 et rénové en 1998, réduction à moins de 12 nœuds de la vitesse des plus gros navires, mise en place des systèmes de convois, coordination des patrouilles et droit de poursuite réciproque en décembre 1992… Doc 22. L'étroitesse du chenal navigable des détroits de Malacca et Singapour. Fond de carte d'après le site Kizuna, gouvernement japonais, modifié et adapté par Géoconfluences, 2024. Face à la saturation, les alternatives sont peu nombreuses. À 850 km au sud-ouest, le détroit de la Sonde, entre Sumatra et Java, est rendu difficile du fait de son étroitesse, de sa faible profondeur et des courants, îles, bancs de sable et plates-formes pétrolières offshore qui s'y trouvent. Les plus gros navires (grands minéraliers ou pétroliers), et les sous-marins nucléaires étasuniens ou russes doivent donc passer par le détroit de Lombok, 1 800 km plus à l'est, ce qui augmente considérablement le trajet (13 700 navires par an). Dans ce contexte, le projet d'infrastructure logistique dans l'isthme de Kra en Thaïlande peut-il devenir une réponse future crédible (encadré B) ? L'isthme de Kra sépare le golfe de Thaïlande de l'estuaire de la Krahur, fleuve faisant la frontière entre Birmanie et Thaïlande, dont les rives abritent la plus grande mangrove de Thaïlande. Sa largeur dépasse à cet endroit 1,5 km d'une rive à l'autre. La distance la plus courte entre l'estuaire et le golfe par l'isthme de Kra est de 45 km, mais le relief est parfois accidenté. Les projets d'infrastructures dans l'isthme de Kra dans le sud de la Thaïlande ont fait l'objet de plusieurs propositions. En reliant l'océan Indien au golfe de Thaïlande afin de contourner le détroit de Malacca, il réduirait de 1 200 km et de trois jours de navigation le trajet. Si le creusement d'un canal se heurte à de nombreux obstacles, un « pont terrestre » – ou canal sec (route, voie ferrée et conduite) – reliant deux ports de chargement pourrait intéresser certains acteurs. En novembre 2023, le Premier ministre thaïlandais cherche des investisseurs pour un projet de 28 milliards de dollars. Une opération de communication ? L'affaire est à suivre dans les décennies qui viennent. 4.3. Le détroit d'Ormuz : le robinet pétrolier sous menace de l'Iran Le détroit d'Ormuz est la porte maritime du golfe Persique. Alors que la région du golfe Persique polarise 50 % des réserves mondiales de pétrole et 40 % de celles de gaz naturel, le détroit d'Ormuz constitue un point d'étranglement majeur, bordé au nord par l'Iran et au sud par Oman et les Émirats arabes unis ; comme le rappelle l'installation du Portugal dans l'île d'Ormuz dès 1507. Avec 20 000 navires par an, on estime qu'entre un quart et un tiers des échanges maritimes mondiaux de pétrole et 20 % des flux de gaz liquéfié (GNL) y transitent ; dirigés à 80 % vers l'Asie (Chine, Inde, Japon, Corée du Sud…). Lui fournissant la moitié de ses importations, le Golfe est particulièrement important pour la Chine, premier importateur mondial. C'est beaucoup moins le cas des États-Unis, désormais auto-suffisants ou presque depuis la révolution du gaz et du pétrole de schiste sur leur territoire (Carroué, 2022). Si l'Arabie saoudite, avec les tubes Abqaiq-Yuanbu vers la mer Rouge, et les Émirats arabes unis, avec l'oléoduc Habshan-Fujairah vers le golfe d'Oman, disposent de moyens de contourner le détroit, le débit de ces installations demeure trop faible puisqu'elles ne couvrent qu'un tiers des flux passant par Ormuz, lequel demeure donc incontournable. Au plan maritime, le détroit d'Ormuz est un point de passage obligé qui ne pose pas de problèmes majeurs de navigation. Long de 63 km, large de 33 km et d'une profondeur de 80 m, il ouvre le golfe Persique (990 km est-ouest, 335 km nord-sud) sur le golfe d'Oman et l'océan Indien. D'orientation nord-sud jusqu'à la pointe de la longue presqu'île de Moussandam, la route maritime bifurque plein ouest au nord de l'île d'As Salamah. Les navires quittent alors les eaux territoriales omanaises pour entrer dans les eaux iraniennes, élargies à 12 milles marins – soit 22 km – respectivement en 1959 pour l'Iran et en 1972 pour Oman. Un système de séparation de trafic (TSF) avec deux voies séparées par un seuil de 3 km de large sécurise la navigation. Document 23. Le détroit d'Ormuz. D'après un document original CNES Géoimage, adapté pour Géoconfluences. Document 24. Les flux d'hydrocarbures en transit dans le détroit d'Ormuz. Lecture : en 2011, les 17 millions de barils transitant chaque jour par Ormuz représentaient 30,6 % du total mondial. En 2022, 20,8 millions de barils par jour en transit ne représentaient plus que 27,7 % des flux mondiaux, car le trafic total, à l'échelle mondiale, a augmenté entre les deux dates. Cet espace d'importance géostratégique est sous forte tension géopolitique. À l'entrée dans le golfe Persique, l'essentiel de la navigation file vers l'ouest, en dehors des navires desservant les Émirats vers le sud, et passe donc autour des îles iraniennes fortifiées (puissante artillerie côtière, champs de mines, commandos…) de la Grande Tomb, d'Abou Moussa, de Forour et Sirri, occupés par l'Iran du Shah en 1971, juste avant l'indépendance des Émirats arabes unis. Si les liens entre les deux rives sont ancestraux et toujours actifs (contrebande…), les équilibres géopolitiques régionaux sont surdéterminés par des affrontements d'échelle continentale entre l'Iran d'une part et d'autre part Israël et les pays occidentaux, en premier lieux les États-Unis. Si, en 1979, la doctrine Carter définissait le Golfe comme une région vitale pour les intérêts américains, aujourd'hui Washington considère le Moyen-Orient, en particulier le Golfe, comme une zone de concurrence géostratégique avec Pékin et refuse donc de s'en désengager alors que Pékin est proche de Téhéran. Depuis les années 1980, la région a connu trois conflits majeurs : la guerre Iran-Irak (1980-1988), en particulier l'épisode dit « guerres des pétroliers » durant laquelle plus de 600 navires sont attaqués par les deux belligérants dans le Golfe, la première guerre du Golfe (1990-1991) et la seconde guerre du Golfe (2003). De nos jours, l'Iran joue la puissance opportuniste. Si elle ne peut mettre en œuvre une stratégie frontale de déni d'accès dans le détroit d'Ormuz qui ouvrirait la voie à des affrontements directs majeurs, elle entretient un climat permanent de tension à partir de ses bases navales de Bandar Abbas et Bandar Lengeh sur le détroit, de Jask et Chahbahar à son entrée sur le Golfe d'Oman et de ses îles dans le Golfe même. L'Iran multiplie par exemple les arraisonnements et saisies de navires (pétroliers, porte-conteneurs, cargos) qui sont contraints de traverser ses eaux territoriales mais qui bénéficient normalement, en droit maritime international, d'un libre passage : en mai 2022, il capture ainsi deux pétroliers sous pavillon grec en représailles de la saisie en Méditerranée d'une cargaison de pétrole iranien transporté sous pavillon russe. En réponse, le golfe Persique est une région fortement militarisée avec de nombreuses bases états-uniennes (Bahreïn avec le siège de la Ve Flotte, Koweït, Qatar, EAU), française (EAU), britannique (EAU, Oman). Il s'agit de l'un des points chauds du système maritime mondial. Conclusion Si les mers et les océans couvrent 73 % de la surface de la terre, le système maritime mondial est organisé par de grandes routes maritimes. Elles drainent de manière privilégiée les liaisons entre les principaux pôles littoraux organisant la mondialisation, en cherchant à minimiser les distances, les temps de transit et les coûts de transport entre appareils portuaires. Loin d'être ubiquiste, ce système logistique réticulaire est extrêmement polarisé du fait de nombreuses entraves à la navigation : terres, caps, archipels, hauts fonds… Les itinéraires des grandes routes maritimes sont donc contraints par des points de passage obligé que sont les grands caps, détroits et canaux. Ceux-ci constituent donc potentiellement autant de points d'étranglement du trafic maritime, ce que traduit bien le terme anglais « choke point » ; ils représentent donc des enjeux géopolitiques, géoéconomiques et géostratégiques essentiels. Si 150 à 180 détroits maritimes et passages internationaux méritent l'attention, le système mondial compte une trentaine de sites majeurs, dont seulement 12 points de passage obligé de rang mondial. Les « courts-circuits » permettent de réduire considérablement les trajets « tour du monde » Est/Ouest (Panama, Gibraltar, Pas-de-Calais, Suez, Bab-el-Mandeb, Ormuz, Malacca…) alors que les « grands détours » offrent des voies de substitution au premiers (cap de Bonne-Espérance, détroit de Magellan, Béring). Cependant, l'explosion des flux maritimes d'un côté, l'augmentation spectaculaire de la taille des navires de l'autre se traduisent par la redécouverte des fortes contraintes naturelles et techniques alors qu'on assiste conjointement à une forte montée des tensions géopolitiques et géostratégiques. Ainsi, la crise hydrique qui limite le transit du canal de Panama, la saturation du détroit de Malacca ou les crises géopolitiques qui affectent les détroits de Bab-el-Mandeb, Ormuz ou Taïwan mettent le système mondial sous fortes tensions. Bibliographie Références citées Amelot Laurent (2010), « Le dilemme de Malacca », Outre-Terre, n° 25-26, 2010/2-3. Carroué Laurent (2020), Atlas de la mondialisation. Une seule terre, des mondes, Coll Atlas, Autrement, Paris. Carroué Laurent (2022), « La révolution du gaz et du pétrole de schiste aux États-Unis : enjeux technologiques, territoriaux et géostratégiques », Géoconfluences, juin 2022. Charlier Jacques (2023), « Nouvelles écluses et second souffle pour le canal de Panama », BAGF, n°100-3/2023. Doccul Marie-Christine et Tabarly Sylviane (2018), « Le canal de Suez, les nouvelles dimensions d'une voie de passage stratégique », Géoconfluences, mars 2018. Lasserre Frédéric (2004) : « Les détroits. Réflexion sur des enjeux stratégiques majeurs », Cahiers géographiques du Québec, vol. 48, n° 135, déc. 2004. Lasserre Frédéric (2019), « La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire », Géoconfluences, septembre 2019. Louchet André (2014), La planète océane. Précis de géographie maritime ; coll. U, Armand Colin, Paris. Marcadon Jacques (1999), « Enjeux économiques et stratégiques des pertuis maritimes (détroits et canaux interocéaniques) », Bulletin de l'Association des géographes français, n° 3, p. 292-302. Marcadon Jacques (2004), « Géoéconomie des détroits danois », Cahiers de Géographie du Québec, vol. 48, n° 135, déc. 2004. Miossec Jean-Marie (2022), Le risque passage maritime resserré, détroits et canaux. Ad augusta per angusta. L'Harmattan, Paris, 174 p. Fau Nathalie (2003), Le nord de Sumatra : une périphérie indonésienne sur le détroit de Malacca : un espace partagé entre intégration nationale et reconfigurations transnationales, thèse de doctorat en géographie, Paris 10 Nanterre, 2003 Ortoland Didier et Pirat Jean-Pierre (2010) : Atlas géopolitique des espaces maritimes, Éditions Technip, Paris. Pic Pauline (2020), « Naviguer en arctique », Géoconfluences, février 2020. Pour aller plus loin De Tréglodé Benoît (2023) : « L'Asie du Sud-Est au défi de l'Indo-Pacifique », Hérodote, 2023/2 (N° 189), pages 55 à 69, Fau Nathalie et de Tréglodé Benoît. (dir.) (2018) : Mers d'Asie du Sud-Est. Coopération, intégration et sécurité, Paris, CNRS Éditions, coll. « Réseau Asie », 395 p. Fau Nathalie (2020), « Les « États transits maritimes » du détroit de Malacca : vers la création d'un hub énergétique transfrontalier ? », revue Hérodote, 2020/1 (n° 176) Giblin Béatrice et al. : « Mers et océans », Revue Hérodote, n° 163, 2016/4. Giblin Béatrice et al. : « Regards géopolitiques sur l'Indo-Pacifique », Revue Hérodote, n°189, 2023/2. Louchet André (2015), Atlas des mers et des océans, Coll Atlas, Autrement, Paris. Vigarié, André, (1995), La mer et la géostratégie des nations, Paris, France, Economica / Institut de stratégie comparée, Paris. Herbert Vincent : « Le détroit, un espace convoité », Atlas Transmanche – Espace Manche, atlas numérique en ligne, Université Caen - Normandie, Lasserre Frédéric et Comtois Claude (dir.) (2003) : « Les détroits maritimes : des enjeux géostratégiques majeurs », Études internationales, vol. 34, n°2, juin 2003. Michoudet Cécile et Pelletier Philippe (2004) : « Des mers de Chine à la mer du Japon : un détroit sous influences nippo-coréennes », Cahiers de géographie du Québec, volume 48, numéro 135, décembre 2004. Morel Camille : « Menaces sous les mers : les vulnérabilités du système câblier mondial », Hérodote, n°163, 4/2016. Postec Yves (dir.) (2021) : « Les détroits de l'océan Indien », Études marines, CESMA - Centre d'Études Stratégiques de la Marine, n° 19 - mai 2021, Paris. Samaan Jean-Loup (2016) : « Les rivalités navales dans le Golfe : acteurs et ressources », Hérodote, n°163, 4/2016. Touret Paul (2021) : « Panorama actuel des canaux et détroits maritimes », Note de Synthèse ISEMAR, n° 231, mai 2021 Pour compléter avec Géoconfluences Catherine Biaggi et Laurent Carroué, « Affirmer sa puissance : forces sous-marines et dissuasion nucléaire, enjeux géographiques et géostratégiques », Géoconfluences, septembre 2023. Sylvain Domergue, « Notion en débat. Sécurité maritime », Géoconfluences, mars 2024, Marie Dougnac, « L'élection présidentielle à Taïwan ravive les tensions avec la Chine », Géoconfluences, février 2024. Vaimiti Goïn, « L'espace indopacifique, un concept géopolitique à géométrie variable face aux rivalités de puissance », Géoconfluences, octobre 2021. Clara Loizzo, « La crise en mer Rouge, révélatrice de la vulnérabilité des grandes routes maritimes mondiales », Géoconfluences, janvier 2024. Please wait while your request is being verified…