

Les flux maritimes : le défi des seuils

Ou comment des accidents politiques, militaires
ou techniques remodelent la carte des nœuds
et des axes de communications navals.

« Il existe trois emporia qui servent de marchés dans cette zone et qui en constituent les clés. La première est Malacca, dans les détroits de l'Indonésie. La deuxième Aden, commandant la mer Rouge. La troisième Ormuz, porte du golfe Persique. Si le roi du Portugal détient ces trois clés, il pourra alors recevoir le titre de seigneur du monde, car celui qui possède ces trois verrous est le maître des portes de l'Océan. »

Amiral DE ALBURQUERQUE, Vice Roi des Indes (1453-1515)

Non licet omnibus adire Corinthum.

« Il n'est pas permis à tout le monde d'aller à Corinthe. »

Proverbe latin

LA CARTE DES ROUTES OCÉANIQUES est en mutation rapide, non en raison du seul accroissement du trafic ou de ressources ou besoins nouveaux, mais surtout en raison de conditions extérieures ou « accidentelles » affectant les échanges mondiaux.

La planète offre des points de passage maritimes ou « seuils » nombreux et très largement utilisés. Mais les continents forment souvent des barrières qui ne sont franchissables qu'au prix d'un immense détour : ainsi furent tracées les routes classiques d'Europe vers l'extrême-Orient ou vers le Pacifique. Chaque passage obligé du trafic maritime est ainsi une « zone sensible », sujette à des tensions, des menaces, des protections et des conflits. Face à cette contrainte d'ordre physique, il restait à l'Homme à « oser » : oser forcer la Nature pour trancher dans le vif et créer de toutes pièces des passages maritimes qui ont bouleversé la carte du monde. C'est ainsi que le XIX^e siècle qui a vu un raccourcissement considérable des routes maritimes mondiales notamment à la suite du percement de Suez puis de Panama, a été suivi au XX^e siècle d'un rallongement des routes, essentiellement après 1967.

Pris entre évolutions techniques et accidents politiques, chaque passage maritime est à la fois acteur et victime d'une transformation des marines mondiales. La Révolution des Transports Maritimes (1967-2007) en est l'exemple le plus convaincant.

Seuils virtuels et seuils réels dans les routes de navigation du monde

Une carte du monde présente des passages maritimes évidents pour toute navigation (figure 7.1) : les grands caps, en extrémité de continent et au droit desquels les bâtiments virent de bord sont aisément discernables. Du latin *caput, itis*, la tête, le cap est bien la « tête » du continent¹⁹, son extrémité que les navires doivent contourner pour atteindre leur destination finale. Le Cap de Bonne Espérance, le Cap Spartel, le Cap Finisterre, le Cap Vert, le Cap Horn, le Cap Hatteras, ou le Cabo Saõ Roque au Nord-Est du Brésil sont parmi les plus connus et souvent parmi les plus empruntés car ils représentent le passage obligé d'un océan à un autre ou d'une portion d'océan à un autre et impliquent un changement de « cap », mot ici à double signification. Ces grands caps sont à compléter par des passages plus subtils mais dont l'importance est tout aussi grande : les détroits, les passages ou les « canaux » au sens naturel du terme, les innombrables passages ou détroits entre les îles, particulièrement nombreux dans le Pacifique occidental ou les Antilles.

À ces caps, que l'on pourrait qualifier de seuils réels, donc ayant une consistance physique, s'ajoutent des points de passage que l'on pourrait nommer « seuils virtuels », car ne correspondant à aucune particularité physique sur la carte : il s'agit seulement de croisements de routes, au centre des océans, vers où convergent des routes de navigation essentielles en raison des destinations finales des bâtiments entre les points portuaires les plus importants. Ainsi en est-il au centre de l'Atlantique, en un certain nombre de points où se croisent les itinéraires croisés Panama-Gibraltar d'une part, Megalopolis-Cap de Bonne Espérance d'autre part. Il s'agit donc de points « sensibles » à deux sens du terme : sensibles en raison du risque de collision, mais sensibles aussi en cas de conflit international, puisque ce sont les lieux où se concentreraient logiquement et à l'affût, les « loups de mer », les forces sous-marines.

Les grands caps

Le Cap de Bonne-Espérance

Sur la carte, rien de plus simple et commode : faire route au 150 jusqu'à Walker Bay, puis par une série de virements de bord au Cap des Aiguilles, puis devant Port Élisabeth, faire route au 025, les changements de cap se faisant en quelques heures pour un bâtiment se dirigeant de l'Atlantique vers l'océan

19. Terme qui se retrouve en de nombreuses langues; ainsi en arabe *Ras* (la tête): Ras Mohamed (Sinai), Ras Musandam (Oman), Ras Tanura (Arabie Saoudite). En espagnol ou en Portugais, Cabo: Cabo Saõ Vicente (Portugal), Cabo de la Nao (Espagne), Cabo Gracias a Dios (Nicaragua)...

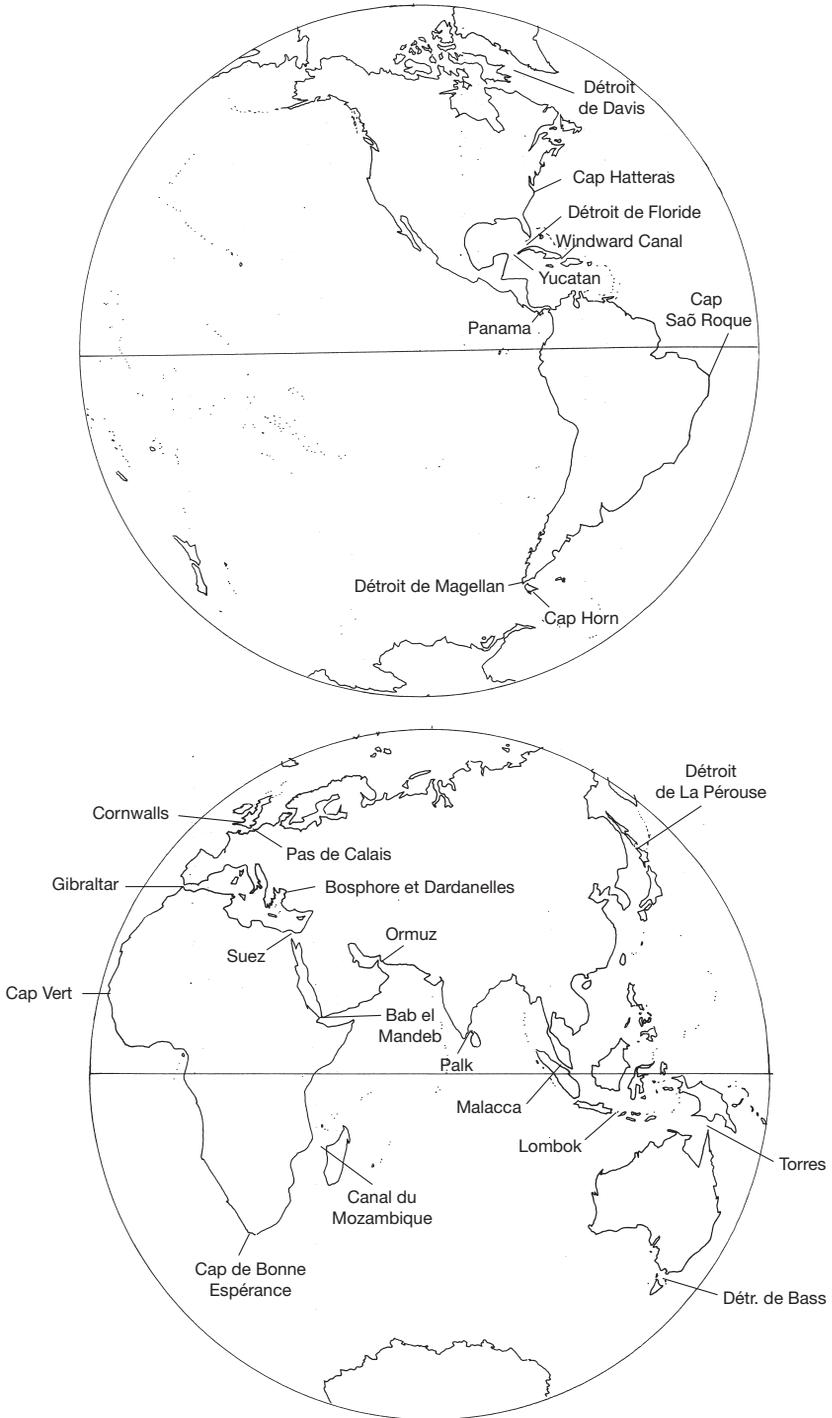


Figure 7.1 Les grands caps et passages stratégiques du monde.

Indien. Dans la réalité, les faits sont plus complexes : le passage des eaux de l'Atlantique à l'océan Indien ne se fait pas sans heurt. Le contact entre le Courant des Aiguilles et le courant de dérive Ouest y est brutal ; les « vagues scélérates » y sont nombreuses, les risques de collision et de naufrage y sont grands, notamment en hiver austral lorsque soufflent les « *roaring forties* ».

Ce Cap de Bonne-Espérance a, depuis les Grandes découvertes, joué un rôle essentiel dans les relations entre Occident et Orient. Si sa valeur s'est momentanément éclipsée avec la construction du Canal de Suez en 1869, il a pris, de façon inattendue, une place essentielle dans le trafic maritime mondial à la suite de la Guerre des Six-Jours : promu en un instant au rang de passage le plus stratégique du monde, il a influé grandement sur le destin politique de son État gardien, la République Sud-Africaine. On ne saurait voir sans doute d'exemple plus convaincant du fait que « de naissance, nous savons que la mer triomphe de la terre » (Winston S. Churchill).

Gibraltar (figure 7.2)

Avec 100 000 navires passant chaque année par le détroit (dont 25 millions d'EVP), le détroit de Gibraltar représente la route la moins coûteuse entre l'Atlantique et l'Asie. La profondeur du passage (450 m), la largeur confortable (40 km), les conditions météorologiques très favorables durant la plus grande partie de l'année en font un seuil de choix, apprécié pour ses qualités de navigation et de circulation. De la mer d'Alboran au golfe de Cadix, le resserrement des littoraux africain et européen est à l'origine de l'implantation à la fois commerciale et stratégique de plusieurs ports : Gibraltar, bastion britannique depuis 1704, possession officialisée par le traité d'Utrecht (1713) ; Tanger, ville

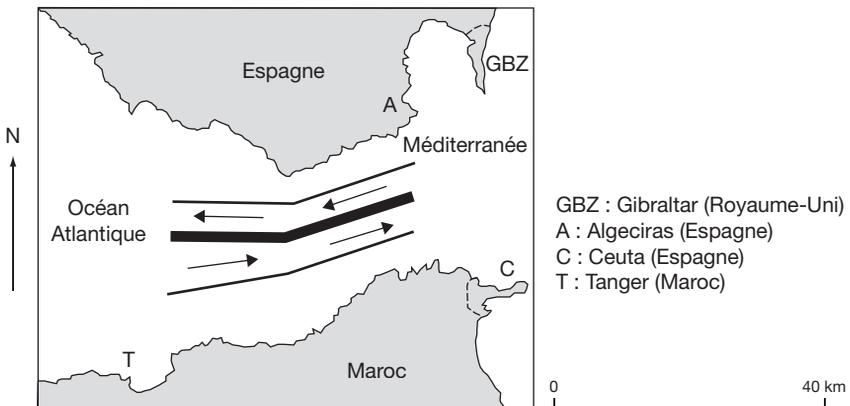


Figure 7.2 Gibraltar.

GBZ : Gibraltar. En noir : circulation interdite. Flèches : sens de circulation
 ! : zones de croisement de flux

Source : Atlas des mers et des Océans, 2001, modifié

internationale de 1912 à 1958 ; Algeciras, l'un des plus grands ports à containers de la Méditerranée ; Ceuta, « presidio » espagnol sur la côte africaine. Cette énumération suffit à saisir l'importance océanique du passage.

Le Pas de Calais (figure 7.3)

La conformité géomorphologique et structurale des deux rives du Pas de Calais est très révélatrice de l'unité fondamentale de ses rives : le Weald et le Boulonnais sont deux boutonnières symétriques, dues au bombement des assises sédimentaires des Bassins de Londres et de Paris. Les glaciations quaternaires, en abaissant le niveau de l'Océan, mirent à l'air libre le Pas de Calais. C'est à la remontée des eaux, aux alentours de – 12 000 BP que la morphologie actuelle commença à se dessiner : les collines de craie (*Downs*) furent découpées en petites îles rongées par les courants et réduites en bancs, les falaises crayeuses étant le témoignage de l'érosion marine.

Au point de vue stratégique, ce passage joua un rôle essentiel. Il est commun de dire que, jamais, depuis la conquête de l'Angleterre par Guillaume en 1066, une invasion venue du continent ne fut capable de franchir le Pas de Calais²⁰. D'où l'intérêt extrême porté à cette porte maritime exceptionnelle. Le Kent devient une sorte de bastion avancé avec la confédération des cinq ports (Hastings, Sandwich, Dover, Romney, Hythe), qui connut son apogée à la fin du XIII^e siècle.

La circulation dans l'ensemble Manche-Pas de Calais est complexe et dangereuse. Complexe, car les flux montant et descendant entre la Mer du Nord et la Manche y croisent les flux Nord-Sud reliant le Royaume-Uni au Continent. Dangereuse, car les conditions météorologiques y sont souvent défavorables.

Les trafics montant et descendant sont équilibrés : environ 125 navires par jour dans chaque sens (ce qui fait près de 100 000 par an, le seuil le plus chargé au monde : voir figure 7.3) :

Dans le sens Atlantique Mer du Nord les flux venant de Gibraltar ou Panama (60 navires/jour) se greffent sur les flux venus d'Amérique du Nord (40 navires) face à Cherbourg, flux auxquels s'ajoute un flux de cabotage le long des côtes britanniques (environ 17). Les diverticules allant vers Le Havre-Antifer ou en sortant sont faibles, et le trafic est maximal à l'endroit le plus étroit, entre le Cap Gris Nez et le Cap South Foreland, en direction de Rotterdam.

Dans le sens inverse, la route est quasiment symétrique, à l'exception de la sortie, entre Plymouth et Roscoff, où le rameau majeur (95 navires) se sépare en trois branches, la plus importante (71) vers le Sud-Ouest.

20. En réalité, bien que peu décisives, les invasions des Îles Britanniques depuis le continent furent avant cette date, et même après cette date, multiples et primordiales (les Français y menèrent notamment des incursions durant la Guerre de Cent ans). Faudrait-il voir dans l'invulnérabilité des Îles Britanniques un reflet de sa puissance maritime plutôt que celle de son insularité?

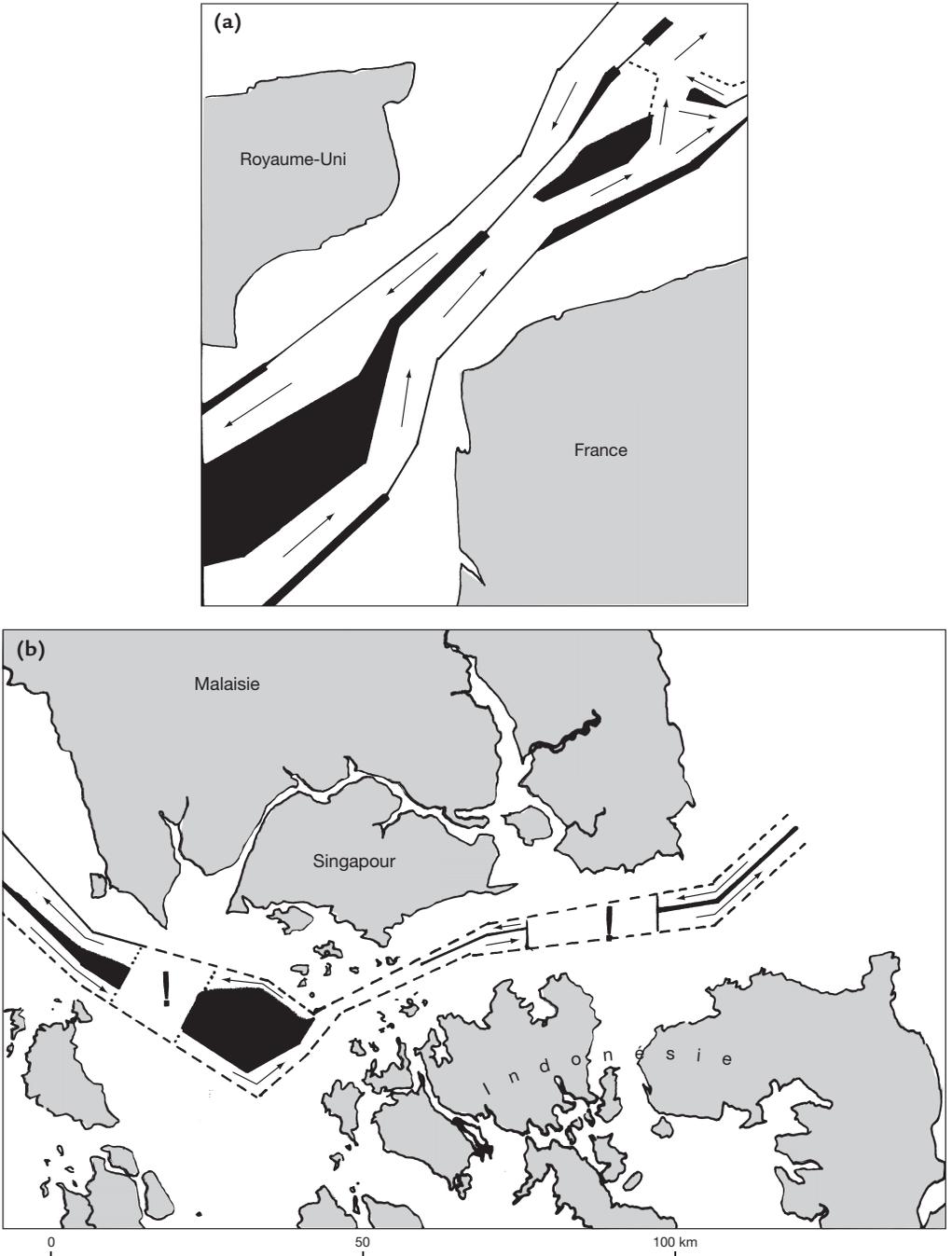


Figure 7.3 a) Pas de Calais. b) Malacca.

En noir : circulation interdite. Flèches : sens de circulation. ! : zones de croisement de flux
Source : Atlas des mers et des Océans, 2001, modifié

Croisant ces routes extrêmement chargées, les routes Nord-Sud, empruntées essentiellement par les car-ferries compliquent le canevas, la route Calais-Douvres demeurant le tronçon majeur (les routes vers Boulogne et Folkestone ont pratiquement disparu) auxquelles s'ajoutent les routes provenant d'Anvers et d'Ostende.

À cette circulation intense s'ajoutent les flottilles de pêche, dispersées dans l'ensemble de la zone. On comprend dès lors les difficultés de navigation.

Cap Horn, canal de Beagle et détroit de Magellan

Face aux Falklands, le détroit de Magellan est un lacis complexe de chenaux : s'ouvrant au Sud de Rio Gallegos sur l'Atlantique, le détroit se referme progressivement en obliquant vers le sud le long de la côte fuégienne pour s'élargir en golfes séparés par des chenaux étroits. Après un coude à angle droit, il s'allonge vers le Nord-Ouest entre la presqu'île Brunswick et l'Île Santa Inés. Le canal de Beagle, beaucoup plus austral, permet d'éviter les fureurs climatiques du Horn. On trouvera dans l'étude 16 sur le Pacifique les détails concernant les problèmes géographiques et politiques de ces deux passages.

Le Cap Horn est bien plus délicat à franchir que le détroit de Magellan, notamment en raison de la latitude élevée (56° lat Sud), des vents d'Ouest violents et des courants associés. Mais il évite bien des détours.

Cette double voie de passage fut essentielle avant 1869, date de l'achèvement du premier transcontinental nord-américain ; avant cette date, nombre d'immigrants préféraient emprunter la route maritime australe pour gagner le Far West plutôt que de tenter les risques d'une traversée terrestre, toujours périlleuse. Cette route garda encore une grande importance après cette date et ce jusqu'à l'ouverture du canal de Panama (1914) qui sonna le glas de la route du Cap Horn-Détroit de Magellan. Rio Gallegos en perdit de ce fait toute valeur en tant que port d'escale.

Malacca

La situation stratégique du détroit de Malacca (figure 7.3) est exceptionnelle : à l'entrée du détroit, entre la péninsule malaise et Sumatra, les îles Andaman et Nicobar ferment « l'entonnoir » de la mer d'Andaman. Leur position stratégique est cruciale, et l'on comprend l'installation britannique de Port Blair à mi-chemin entre le Great Channel au Sud et le Preparis Channel au Nord (voir document 2). Le corridor de circulation se rétrécit de plus en plus vers le Sud-Est jusqu'à ne plus représenter qu'un double rail très étroit entre Singapour et les îles de Batam et de Bintan. L'étroitesse du passage, les faibles profondeurs, la complexité politique de la région au contact entre Singapour, la Malaisie et l'Indonésie, sans compter sur les puissances plus lointaines mais pesant de tout leur poids sur le devenir politique de la région, et l'intensité du trafic y rendent la situation maritime fort sensible.