



Panorama actuel des canaux et détroits maritimes

L'évènement de l'Ever Given obstruant quelques jours le canal de Suez a été autant une forte contrariété pour l'industrie maritime qu'une occasion de focaliser l'attention médiatique mondiale sur le rôle des océans dans la globalisation. Les navires s'accumulant et les retards dans la chaîne logistique renvoient chacun, notamment en Europe, à la dépendance des industries et des consommateurs à des productions désormais à l'échelle planétaire. Une question qui avait déjà été posée lors du confinement chinois du début 2020. Quant au transport maritime, il est bien le miroir du développement de notre monde et de l'incroyable intensité de ses échanges. L'évènement de Suez n'a été que l'occasion de découvrir collectivement la sensibilité des passages stratégiques, car les médias se sont naturellement interrogés sur les alternatives et les autres voies maritimes. Des voies qui posent aussi des questions de formatage des navires et renvoient vers celle du gigantisme. Une occasion donc de faire un état des lieux des routes maritimes de notre monde global.

- **Le canal de Suez**

La mise en travers à quelques kilomètres au Nord de Suez le 24 mars 2021, d'un super porte-conteneurs de 20 000 evp aura suffi à mettre une partie du transport maritime mondial dans une situation de légère angoisse avec l'incertitude d'une simple contrariété de retard ou d'une véritable contrainte opérationnelle et commerciale lourde. L'accident a posé aussi le rôle du canal dans les échanges maritimes internationaux. Les statistiques de l'autorité du canal indiquent un transit de 18 800 navires en 2019 pour 1,1 Mds tonnes. Si on accepte cette évaluation alors cela correspond à 10% du transport maritime international de marchandises. Cependant, le canal est surtout utile à l'Europe dans ses échanges avec l'Est du Vieux monde (océan Indien, océan Pacifique).

En termes d'énergies, les chiffres de BP indiquent que 40% du pétrole (920 Mt) et 20% des produits raffinés (230 Mt) proviennent du Moyen-Orient ainsi que 26% pour le GNL (85 Mt) presque entièrement du Qatar. Les statistiques du Canal en 2019 indiquent 48 Mt du Sud vers le Nord, car une partie du pétrole fait le tour par le Cap de Bonne

Espérance et une autre utilise les capacités du pipeline SUMED (autour de 75 Mt). Dans le sens Nord – Sud, les autorités du canal avancent 49 Mt. Il en va de même avec les produits raffinés, autour de 65 Mt dans chaque sens. Le GNL est naturellement plus orienté vers le Nord (23 Mt), mais 8 Mt sont dirigés vers le Sud. Le canal, c'est seulement 8% du marché mondial, mais le contexte des échanges est de plus en plus mondialisé et le GNL "atlantique" va être de plus en plus dirigé vers l'Est.

Le canal de Suez voit passer toutes les sortes de marchandises en vrac et conventionnelles, mais ce n'est pas véritablement une voie des minerais industriels. Le volume des céréales est conséquent, car il faut fournir les pays du golfe Persique et le Pakistan notamment. La comptabilité des conteneurs est conséquente avec, selon l'autorité du canal, 250 Mt par sens. Ce chiffre pose problème, car ce serait autour de 50 M d'evp pleins. Or, en 2015, Containers Trade Statistiques, qui compile les chiffres des armateurs, a quantifié des chiffres différents : 9,3 M d'evp pleins de l'Europe vers l'Asie et l'Océanie, 14 M d'evp dans l'autre sens. Depuis le trafic a encore cru de 3 à 4 M d'evp.

Le canal de Suez est fondamental pour l'Europe, pour ses approvisionnements en énergie et son commerce avec l'Asie. L'évènement de l'Ever Given a mis en avant la dépendance du commerce et de l'industrie aux productions manufacturées asiatiques et notamment chinoises¹. C'est oublier que l'Europe exporte aussi beaucoup vers l'Asie avec des produits industriels et alimentaires.

Le spectre d'un canal fermé même quelques semaines a fait réagir une partie du monde à la sensibilité pour ce passage restreint. Pour l'Égypte, cela va accélérer la nécessité de procéder, comme en 2016,² à un doublement de sections encore en mono voie. Le pays n'entend pas être qu'un lieu de passage, outre les projets portuaires en Méditerranée, l'Égypte a relancé la promotion de la zone économique spéciale du canal.

L'accident a été l'occasion d'envisager une fermeture prolongée. Le canal en a déjà connu deux, une courte en 1956 et une longue entre 1967 et 1975. Les navires ont alors contourné l'Afrique par le Cap de Bonne Espérance en accélérant le gigantisme pétrolier déjà en route et en

¹ La piraterie somalienne avait déjà démontré la sensibilité de l'axe Est – Ouest pour tous les partenaires commerciaux du Vieux monde.

² Le Canal de 191 km est maintenant franchi en 14 h depuis 2016 grâce à 7 Mds \$ (88% payés par l'Égypte) pour améliorer la circulation dont 35 km de double.

faisant naître les premiers grands porte-conteneurs alors de 3 000 evp. Une fois ouvert, le canal est agrandi à plusieurs reprises pour avoir son format actuel accessible aux navires d'un maximum de 20 m de tirant d'eau ce qui permet le transit de tous les porte-conteneurs (16 m), mais exclut les grands pétroliers et vraquiers de plus de 160 000 tpl. Le tirant d'air est lui de 68 m en raison d'un pont sur le canal.

Le contournement de l'Afrique est donc une solution qui ne pose que des questions économiques. De Singapour à Rotterdam, le passage par le Cap de Bonne Espérance représente 6 500 km de plus soit de sept à dix jours de navigation. La consommation de carburant pour un porte-conteneurs géant basé sur 150 t par jour à 500 \$/t représente 0,5 M\$ soit grossièrement les frais du canal (que l'Égypte peut toujours adapter à cette concurrence). Il y aurait des coûts d'exploitation renchérissés avec plus de temps de mer et il faudrait ajouter des navires aux lignes régulières. Le contournement est une solution alternative qui aurait donc des effets sur l'économie maritime (taux de fret, utilisation des flottes).

La route du Cap est la plus ancienne route interocéanique. Ouverte par les Portugais, elle a été la clé de l'Asie durant quatre siècles. Le canal de Suez l'a rendue périphérique même si elle représente une voie alternative en cas de fermeture. Naturellement, il ne s'agit pas d'un passage restreint puisqu'en pleine mer. Le contexte géopolitique ne comporte pas de risque. Du point de vue économique c'est une route importante pour l'Asie avec le fer et le soja du Brésil, la bauxite, le pétrole et le gaz ouest-africain.

Les détroits d'Ormuz et Bab-el-Mandeb

L'irruption de l'islamisme politique chiite en l'Iran en 1979 a changé le contexte du golfe persique et son accès qu'est le détroit d'Ormuz. Le conflit avec l'Irak (1980-1988) a affecté directement les activités maritimes puis régulièrement les crispations entre l'Iran et les États-Unis provoquent des incidents avec des navires dans la zone d'Ormuz (2008, 2012, 2018, 2019). La menace sur le trafic maritime est une carte de Téhéran, avec un effet de très grande ampleur pour les flux énergétiques. Avec la production massive de pétrole et de gaz dans les déserts et les fonds sous-marins du golfe persique, la sortie par le détroit d'Ormuz est forcément stratégique avec, selon les chiffres de BP en 2019, 900 Mt de pétrole brut (40% du marché mondial), 233 Mt de produits raffinés (20%) et 83 Mt de GNL (23%).

La valeur stratégique de Bab el Mandeb est quasiment la même que celle du canal de Suez avec aujourd'hui essentiellement un risque politique lié à la rébellion Houthis du Yémen, qui représente un terrain annexe des rivalités de l'Iran avec l'Arabie Saoudite et l'Israël. Le risque des

attaques de navires est moindre sur l'économie maritime qu'un accident environnemental en Mer rouge.

Djibouti est un micro état issu d'une position stratégique de la France sur le détroit à l'époque où la Grande-Bretagne le faisait au Yémen. Le port de commerce est passé en partie sous contrôle chinois via le conglomérat China Merchants. Les nouvelles Routes de la Soie trouvent là une des facettes connues en ajoutant la modernisation du train éthiopien d'Addis-Abeba. La base navale chinoise de Djibouti ajoute une touche géopolitique nouvelle dans la situation régionale.

Le détroit de Malacca

À l'autre extrémité de l'océan Indien, il y a un point de convergence de plusieurs routes avec le canal de Suez, le détroit d'Ormuz et le Cap de Bonne Espérance. En fait, le détroit de Malacca est un long passage maritime entre la péninsule malaisienne et l'île indonésienne de Sumatra. Le passage le plus restreint est le détroit de Philips sur cent kilomètres entre le territoire de Singapour et les îles Riau (Indonésie). La profondeur y est de 25 m créant un format malaccamax de 20 m de tirant d'eau.

C'est donc autour de 2 Mds de tonnes de marchandises qui transitent par Malacca soit 20% du trafic maritime mondial, dont 800 Mt de pétrole. C'est donc le point le plus aigu de la globalisation. La piraterie locale n'est qu'un petit phénomène et les troubles géopolitiques se trouvent plus au Nord en mer de Chine Orientale. Le risque le plus élevé relève peut-être de la sécurité maritime avec autour de 85 000 navires par an (56 000 en 2000), soit chaque heure dix navires en transit dans les deux sens. Au-delà, la menace locale serait ici une thrombose du passage évaluée à 100 000 navires par an.

La sensibilité de la Chine au détroit a été traduite par l'expression du dirigeant chinois Hu Jintao en 2003 de "Dilemme de Malacca". En effet, pétrole (80%), gaz (22%), bauxite (50%), fer (21%) et soja (68%) à l'import et conteneurs à l'export de l'économie chinoise transitent par le détroit. Néanmoins, la Chine en développant les nouvelles routes de la Soie a maintenant une approche plus basée sur les partenariats de développement.

La lecture géopolitique de Malacca ne relève pas de la perturbation par un état proche ou du terrorisme, mais des relations compliquées de la Chine avec ses très nombreux voisins et au-delà avec les États-Unis et le Japon. Cela dépasse la lecture géo économique du transport maritime pour être de la géostratégie politico-militaire de l'Asie orientale.

Peut-on faire sans Malacca ? La seule option admissible pour la navigation commerciale moderne est le détroit de Lombok puis le détroit de Makassar (entre Bornéo et Sulawesi). C'est déjà le lieu de passage des grands

minéraliers du Nord-Ouest australien vers l'Extrême-Orient. On ne peut en revanche utiliser le détroit de la Sonde entre Sumatra et Java qui est réputé difficile par les courants, les bancs de sable et les plates-formes pétrolières.

Couper la fine bande de terre du Sud de la Thaïlande en construisant un canal est une ambition qui ne trouve pas de réalité. Le canal de l'isthme de Kra serait un grand raccourci entre l'océan Indien et le golfe de Thaïlande de 1 200 km et 3 jours de mer. Le projet d'une cinquantaine de kilomètres de voie d'eau a peu de chance de voir le jour et n'est en tous cas pas inscrit dans la diplomatie des infrastructures que sont les Nouvelles Routes de la Soie. Une solution ferroviaire a été avancée, mais il faudra construire des ports aux deux extrémités. Dans la région, Pékin joue plus sur les possibilités de la Birmanie vers le Sud de la Chine.

Le Détroit de Malacca



Photo ISEMAR

Alternatives russes

L'évènement de Suez a permis à la Russie de rappeler l'opportunité que représente la route du Nord-Est. Le réchauffement climatique favorise une navigation arctique durant des périodes de plus en plus longues et Moscou a décidé de faire du long contournement de la Sibérie une voie commerciale entre l'Europe et l'Asie. La route est effectivement la plus courte entre le Nord de l'Extrême-Orient et l'Europe de l'Ouest.

Depuis dix ans, l'utilisation de cet axe est largement débattue. La pertinence économique de la route de l'océan Indien ne peut être contestée avec ses porte-conteneurs géants et ses grands ports de transbordement. La ligne régulière n'a pas besoin, pour l'instant, d'une liaison rapide par le Nord d'autant plus que les conditions restent difficiles. Les navires devront rester "classe glace" et disposer d'équipages formés. Les assureurs veilleront à des risques raisonnables.

En outre, la route du Nord va ressembler à un long corridor sous surveillance russe avec des moyens de gestion d'éventuels accidents bien loin du reste du monde. Enfin, les armateurs, sensibles à l'image médiatique de l'ours

blanc arctique mal en point, peuvent s'éloigner sans frais de la route du Nord en jouant sur leur responsabilité environnementale. La route du Nord reste pour autant une opportunité pour des voyages plus rapides à l'exemple de colis lourds alors que la Russie peut expédier vers l'Est ses ressources (pétrole, gaz, minerais).

Néanmoins, la Russie a un autre atout dans les échanges eurasiens, son chemin de fer. Il représente une alternative à l'axe maritime. Certes non pas en volume (40 conteneurs par train) et en prix (trois fois plus cher), mais en temps. Avec seulement une dizaine de jours, les conteneurs peuvent connecter l'intérieur de la Chine comme toutes les régions européennes. Le train permet de répondre à des impératifs de voyages rapides comme pour les pièces automobiles, l'électronique ou les collections de textile.

En 2019, au travers du Kazakhstan, de la Russie et de la Biélorussie avec 6 000 convois, 400 000 evp ont fait le chemin depuis la Chine vers l'Europe et 170 000 evp en sens inverse. Les grandes sociétés logistiques, mais aussi les armateurs (Maersk, MSC, CMA CGM) se positionnent stratégiquement sur cette offre de niche. Les plates-formes européennes de la logistique ferroviaire (Liège, Duisbourg, Dourges, Milan...) ont maintenant toutes une offre chinoise.

Avec l'axe ferroviaire, la Nouvelle Route de la Soie reprend un peu sa véritable histoire. La présence d'un terminal de Cosco au Kazakhstan est symbolique alors que les pays d'Europe orientale développent leur interface pour être des maillons stratégiques. Néanmoins, l'effort principal devra être russe avec une modernisation de ses réseaux ferroviaires avec la Chine (via la Sibérie ou le Kazakhstan).

Les passages méditerranéens

Depuis 1869, la mer Méditerranée n'est plus une mer fermée avec le canal de Suez. Ainsi, outre les ports des deux rives, le bassin est un corridor de transit entre l'Asie et l'Europe. L'entrée occidentale du détroit de Gibraltar a perdu son acuité politique après presque deux millénaires d'histoire militaire. Si les situations territoriales du Maroc, de l'Espagne et de la Grande-Bretagne sont compliquées, aucun ne risque de voir une perturbation du passage.

Économiquement, à Tanger Med, le Maroc a fait du détroit l'autre complexe portuaire majeur du transbordement en complément d'Algésiras. A proximité, dans le sud du Portugal, le port énergétique de Sines est devenu aussi un hub pour MSC. L'autorité portuaire souhaite engager un nouveau développement avec un autre terminal baptisé Vasco de Gama. L'appel à manifestation d'intérêt international a provoqué une prise de position de Washington préoccupée par une présence chinoise dans un port énergétique européen et proche de Gibraltar.

La Méditerranée comporte un troisième accès avec les détroits turcs des Dardanelles et du Bosphore. C'est le lien avec la mer Noire et donc un ensemble économique conséquent (autour de 520 Mt). La voie de sortie des céréales roumaines, russes et ukrainiennes et d'une partie du pétrole russe et kazakh via Novorossisk et quelques petits ports voisins. À cela s'ajoutent aussi des carburants produits par les raffineries russes soit au total 140 Mt d'hydrocarbures. Dans l'autre sens, ce sont surtout les conteneurs. L'autre partie de la production de brut et raffinés (130 Mt) passe par les détroits danois.

Le détroit du Bosphore voit une circulation intense avec les navires de haute mer (41 000 en 2019) et tous les transits d'une rive à l'autre. Le risque d'accident est réel (700 durant la dernière décennie) avec l'étrécissement de la voie des passages difficiles. Les autorités turques ont lancé officiellement en avril 2021 le projet d'un canal de contournement dans la partie européenne. Il s'agit pour 11 Mds € de réaliser 50 km de voie maritime pour un format extra large de 300 000 tpl.

L'intérêt de la sécurité n'est pas à négliger, mais il reste des questions d'opportunité économique. Les pays de la mer Noire ne le demandent pas. Le canal permettait des formats plus grands pour les porte-conteneurs, les vraquiers et les pétroliers néanmoins les navires actuels sont ajustés aux marchés (pétrole et céréales intra méditerranéens) et le marché conteneurs est mineur. On peut encore se demander si les compagnies voudront payer pour un canal alors qu'il existe une voie maritime de libre passage (Convention de Montreux de 1936).

Le canal de Panama

Le franchissement de l'isthme en 1914 a d'abord été une grande avancée pour les trafics américains. Les Pacifiques Nord et Sud-américains étaient enfin reliés à la Côte Est comme à l'Europe. Si le format panamax a guidé pendant des décennies un gabarit maximum cela a disparu dans les années quatre-vingt. L'intérêt du canal pour l'économie mondiale se réduisait avec son glissement vers l'Asie. Ce phénomène a tout de même eu une résonance à Panama. La zone est devenue un des lieux de transbordement pour les conteneurs dans un ensemble plus large des Caraïbes occidentales, comme point de convergences d'océans et de continents.

Le canal ne comporte pas de risque géopolitique on se souvient juste des inquiétudes de Washington en 1999 sur l'engagement du manutentionnaire de Hong Kong Hutchinson – Wampoa et donc d'une (fantasmée) présence chinoise à Panama. On était bien avant les

Nouvelles Routes de la Soie et depuis, Hutchinson est devenu le n°2 mondial de la manutention sans poser où que ce soit une question sur les stratégies chinoises.

Depuis, le Panama a mis en œuvre l'agrandissement du format de son canal avec deux nouvelles grandes écluses en 2016 au prix de 9 Mds \$ de travaux. Sur l'année fiscale 2019-2020, le canal a vu le passage de 12 245 navires et 252 Mt de marchandises. Cela représente une toute petite partie des échanges mondiaux, car Panama est un passage mineur de la globalisation maritime (2% du trafic mondial)³. Le Panama a besoin économiquement du canal (3,365 Mds \$ en 2019) et l'objectif était d'offrir une voie directe reformée entre l'Asie et la Côte Est américaine pour les conteneurs et dans l'autre sens des grains, du gaz et du pétrole du golfe du Mexique avec des plus grands navires maintenant.

Dans les faits, le résultat n'est pas probant, les armateurs préfèrent le système des ports de la Côte Ouest associé au *landbridge* ferroviaire. Quant aux exportations, elles sont contrariées par la guerre commerciale sino-américaine. Le nouveau format n'a donc pas boosté la fréquentation et un nouveau problème surgit pour le Panama avec le manque d'eau (3 Mds M³ pour 5,2 Mds M³ nécessaires). Le réchauffement climatique perturbe la pluviométrie et le niveau du lac Gatun, la gestion de l'eau du canal est un enjeu économique en renchérissant le transit (370 M \$ par an selon les armateurs).

Récapitulatif des transits

Panama	250 Mt	12 300 navires
Gibraltar	nd	70 000 navires
Bosphore	520 Mt	41 000 navires
Suez	1,1 Mds	19 000 navires
Malacca	2 Mds	85 000 navires

Sources ; autorités de Suez et Panama, VTS locaux

La géographie et l'œuvre humaine ont fait d'une poignée de territoires des lieux sensibles de la circulation maritime mondiale. Portée par la globalisation économique, l'échelle de la circulation des routes maritimes est devenue colossale et chaque canal et détroit est un passage contraint et sensible. De la simple question de sécurité maritime (organisée par des rails de circulation) à des problématiques politiques plus ou moins aiguës, canaux et détroits sont bien des enjeux contemporains à forte teneur économique et géopolitique.

Paul TOURET

³ Il ne va pas sans dire que le monde n'a pas besoin d'un autre canal au Nicaragua un projet sans consistance économique.