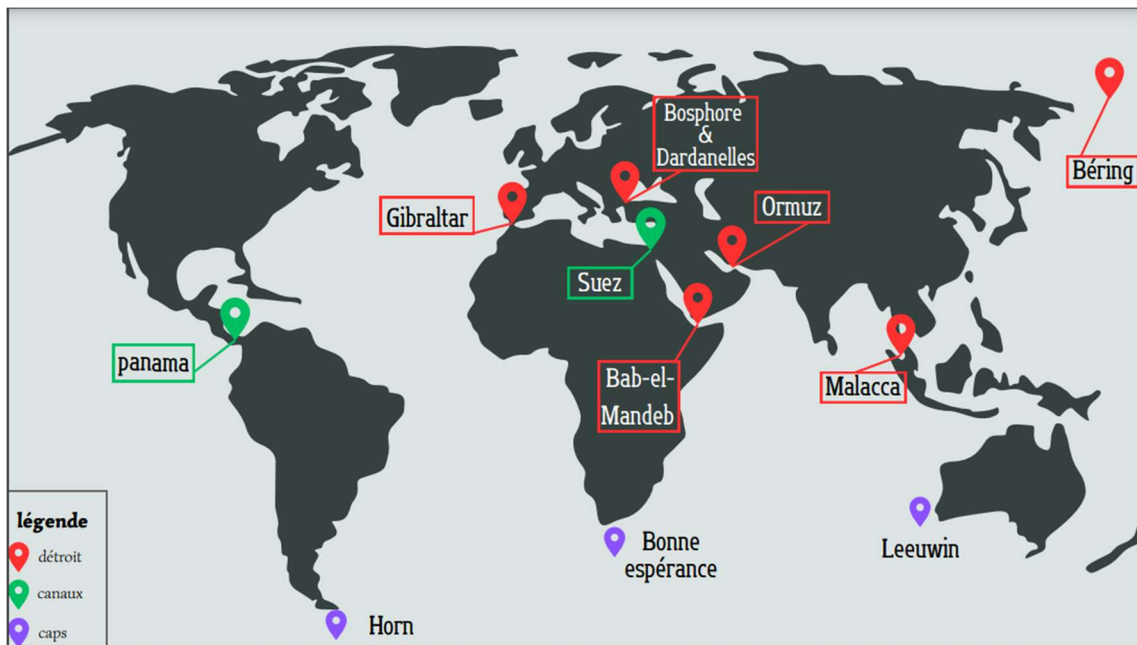


CHOKE POINT MARITIME : ENTRE GRANDS ENJEUX ET RISQUES MAJEURS



Mémoire pour l'obtention du master 2 droit et management des activités maritimes

PAR

Andréa URQUIZAR

SOUS LA DIRECTION DE

M. le professeur Cyril BLOCH

Directeur du centre de droit maritime et des transports

ANNÉE UNIVERSITAIRE 2022-2023

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS
CENTRE DE DROIT MARITIME ET TERRESTRE (CDMT)

CHOKE POINT MARITIME : ENTRE GRANDS ENJEUX ET RISQUES MAJEURS

Mémoire pour l'obtention du master 2 droit et management des activités maritimes

PAR
Andréa URQUIZAR

SOUS LA DIRECTION DE
M. le professeur Cyril BLOCH
Directeur du centre de droit maritime et des transports

ANNÉE UNIVERSITAIRE 2022-2023

REMERCIEMENTS

Je tiens en premier lieu à remercier l'ensemble des professeurs et intervenants pour la qualité de leurs enseignements et le temps précieux qu'ils nous ont consacré. Je remercie particulièrement Monsieur Cyril BLOCH grâce à qui j'ai découvert le monde maritime avant d'avoir la chance d'intégrer le master 2 droit et management des activités maritimes sous sa direction.

Je remercie également Martico France qui m'a fait confiance en m'accueillant pour cette année en alternance. Ma reconnaissance se porte vers mes collègues et plus particulièrement vers madame Nathalie Saveff pour sa disponibilité et sa bienveillance, ainsi que vers madame Sandra Mordenti pour son soutien et sa patience.

Enfin, je souhaite remercier ma famille et mes proches pour leur soutien infailible depuis toujours et à qui je dois d'innombrables relectures, ainsi que de précieux conseils.

Un grand merci à toutes ces personnes sans qui la rédaction de ce mémoire n'aurait pas pu être possible, je vous adresse toute ma gratitude et reconnaissance.

SOMMAIRE

| | |
|--|-------------|
| INTRODUCTION | p5 |
| PARTIE 1 : LES ENJEUX DES CHOKE-POINTS | p14 |
| TITRE 1 : LES ENJEUX ECONOMIQUES | p14 |
| CHAPITRE 1 : PASSAGES INDISPENSABLES DU COMMERCIALE MONDIALE | p14 |
| CHAPITRE 2 : ENJEUX FINANCIERS | p19 |
| CHAPITRE 3 : ENJEUX D'ATTRACTIVITE | p38 |
| TITRE 2 : ENJEUX GEOPOLITIQUES ET DIPLOMATIQUES..... | p53 |
| CHAPITRE 1 : CONTROLE STRATEGIQUE ET IMPLANTATION MILITAIRE | p53 |
| CHAPITRE 2 : LEVIER DIPLOMATIQUE | p65 |
| PARTIE 2 : RISQUES LIES AUX CHOKE POINTS | P68 |
| TITRE 1 : RISQUES D'INSECURITE | p69 |
| CHAPITRE 1 : TRAFICS ILLEGAUX | p70 |
| CHAPITRE 2 : RISQUES IMPACTANT LA SECURITE | p79 |
| TITRE 2 : RISQUES DE NAVIGATION | p86 |
| CHAPITRE 1 : RISQUES CLIMATIQUE | p86 |
| CHAPITRE 2 : RISQUES GEOGRAPHIQUES INTENSIFIE PAR LA DENSITE DU TRAFIC | p88 |
| CHAPITRE 3 : SECURISATIONS DES VOIES DE NAVIGATION | p92 |
| TITRE 3 : RISQUES ÉCONOMIQUES | p98 |
| CHAPITRE 1 : CAUSE D'INTERRUPTIONS DE TRAFIC | p98 |
| CHAPITRE 2 : CONSEQUENCES ECONOMIQUES DES INTERRUPTIONS DE TRAFIC | p103 |
| PARTIE 3 : IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX | p111 |
| TITRE 1: IMPACTS DE LA CREATION DES CANAUX SUR LES ECOSYSTEMES | p111 |
| CHAPITRE 1 : LA SEPARATION D'UN ÉCOSYSTÈME EN DEUX | p111 |
| CHAPITRE 2 : LE RAPPROCHEMENT DE DEUX ÉCOSYSTÈMES | p113 |
| TITRE 2 : IMPACT DES ACTIVITES HUMAINES ET DE SES RISQUES SUR LES ECOSYSTEMES | p116 |
| CHAPITRE 1 : POLLUTION DES ESPACES ENTOURANT LES GRANDS HUBS MARITIMES. | p116 |
| CHAPITRE 2 : COLLISIONS | p121 |
| CONCLUSION | P123 |

INTRODUCTION

Définition - Les Choke-points maritimes, aussi appelés goulots d'étranglements, sont des passages clé du transport maritime. Caractérisés par une faible largeur et un emplacement stratégique, ils permettent de relier rapidement deux zones maritimes entre elles. En raison de l'importance des flux maritimes passant par ces voies et de leurs caractéristiques, ces passages sont souvent saturés, motivant les pays à chercher de nouvelles routes alternatives.

Des passages vitaux mais méconnus - Les choke-points maritimes sont des passages vitaux du commerce mondial empruntés chaque jour par un nombre impressionnant de navires. Bien que ces passages soient les piliers de nos routes maritimes, ils sont pourtant largement méconnus du grand public, mais aussi des acteurs du monde maritime. Ancré dans la mondialisation, beaucoup ne les résume qu'à de simples lieux de passages, or ils sont des artères économiques aux multiples facettes, générateur de grands enjeux, mais aussi de risques importants.

Étude de Neuf des nombreux passages mondiaux existants - Dans ce mémoire nous nous concentrerons sur neuf d'entre eux, mais il en existe beaucoup d'autres, comme le détroit de Taïwan, celui du Pas de Calais, ou encore le canal de Corinthe. Les développements qui vont suivre, s'axeront sur les canaux de Panama et de Suez, ainsi que sur les détroits de Malacca, de Bab el Mandeb, d'Ormuz, de Béring de Gibraltar et les détroits Turcs. Ces différents passages présentent d'extrêmes différences, mais reposent tous sur de grands enjeux et risques.

Avant d'approfondir le sujet des choke-points nous allons voir rapidement l'évolution des routes maritimes mondiale à travers l'histoire, de l'utilisation des Caps au développement de nouveaux itinéraires.

TITRE 1 : LES PASSAGES STRATÉGIQUES MONDIAUX

La voie maritime est depuis longtemps le mode de transport privilégié pour le déplacement de marchandises à travers différents pays. Si à l'origine les navires n'avaient d'autre choix que d'emprunter la route des Caps pour rallier les continents (chapitre 1), aujourd'hui les choses sont bien différentes grâce aux Choke-points maritimes (chapitre 2).

CHAPITRE 1 : LE PASSAGE PAR LES CAP, LA ROUTE HISTORIQUE

Trois caps fondateurs du commerce maritime - Au cours de l'histoire, les caps maritimes, qui sont des bouts de terre s'avancant dans l'océan, ont joué un rôle

essentiel dans le développement des échanges commerciaux, de l'exploration et des migrations humaines. Il existe trois Caps majeurs constituant la route des Caps, celui de Bonne-Espérance à la pointe de l'Afrique, le cap Horn au large de l'Amérique du Sud, et le cap Leeuwin à l'ouest de l'Australie.

Navigation difficile et périlleuse - Ces caps ont formés durant des années les points de passages clés des routes maritimes de l'époque, influençant les expéditions commerciales comme coloniales. Point de repère des navigateurs, ils n'étaient cependant pas aisés à franchir en raison des conditions climatiques extrêmes tels que des courants et des vents violents. Au cours des siècles nombreux sont les navires qui se sont échoués le long des côtes, ou qui ont disparu en mer. Ces accidents ont contribué à fonder la légende des Caps et des navires qui y sont passés, comme le navire fantôme, mais ils ont aussi été source de grosses pertes pour les explorateurs et commerçants.

Nécessité de rapidité et de sécurité - La multiplication des accidents et l'expansion du commerce mondial ont conduit au besoin de nouvelles routes plus rapides et sûres. C'est ainsi que les Caps ont été délaissés au profit des Choke-points maritime raccourcissant de façon spectaculaire les temps de transit, et permettant ainsi des économies de carburants et d'attentes.

Passages encore utilisés - Toutefois les caps ne sont pas totalement vides de toute navigation puisque certains navires dépassant les dimensions admises dans les Choke-points et notamment dans ceux de Panama et de Suez, les empruntent toujours. Ces navires sont rejoints par d'autres selon la conjoncture économique mondiale et le prix du pétrole. Ainsi lorsque le prix du baril est bas, la route des caps retrouve de son intérêt et voit son trafic considérablement augmenter, comme ce fut le cas en 2020.

En conclusion les Caps ont été des éléments centraux du commerce maritime, permettant son développement et contribuant à la mondialisation. Cependant les besoins des populations et le recours aux circuits longs, ont contraint les Caps à laisser leur place de pilier de la mondialisation au profit d'autres passages plus rapides.

CHAPITRE 2 : NÉCESSITÉ DE PASSAGES PLUS RAPIDES, LE DÉVELOPPEMENT DES CHOKE-POINTS

Développement des Choke-points - Depuis le XIXe siècle, avec l'avènement de la révolution industrielle et la croissance exponentielle du commerce maritime, ces passages étroits et stratégiques sont devenus des points de convergence majeurs des routes commerciales mondiales, façonnant les dynamiques économiques et politiques entre les différents pays du globe.

Le développement des points d'étranglement maritimes a joué un rôle crucial dans la mondialisation et la facilitation du commerce. Parmi ces passages qui jouent tous un rôle fondamental dans l'économie mondiale, nous pouvons citer le canal de Suez, le Canal de Panama ou encore le détroit de Malacca.

Le canal de Suez, passage principal et descendant du canal des pharaons -

Inauguré en 1869, le canal de Suez a radicalement modifié le paysage maritime et commercial entre l'Europe et l'Asie. Reliant la mer Méditerranée et la mer Rouge, le canal a permis aux navires de contourner le long et périlleux voyage par le cap de Bonne-espérance. Réduisant considérablement la durée du trajet entre l'Europe, le moyen orient et l'Asie, le canal de Suez est devenu l'un des goulots d'étranglement maritimes les plus importants et les plus fréquentés, faisant du contrôle de cette voie navigable un enjeu géopolitique majeur.

Cependant peu de gens savent qu'en réalité le canal de Suez existait depuis bien plus longtemps sous un autre nom, celui du Canal des Pharaons. Ce projet datant de l'Antiquité, présentait un grand intérêt pour le commerce égyptien, mais aussi pour les pays commerçant avec l'Orient, et a toujours entraîné des conflits politiques quant à sa gestion et son utilisation.

Au fil du temps ce canal a connu de grandes périodes d'utilisations mais autant d'abandons. Son emplacement privilégié et son utilité n'ont pas réussi à faire oublier son entretien difficile et coûteux, ainsi que ses risques de navigation. Peu profond et perpétuellement ensablé, il a finalement connu une fin prévisible après deux millénaires d'utilisation. Cependant ce canal est resté dans les mémoires et il faudra attendre 2 500 ans pour que son tracé soit repris, cette fois dans une optique de durabilité.

Développement logique du détroit de Bab el Mandeb - Le développement du canal de Suez a remis sur le devant de la scène un détroit marginalisé en raison de son instabilité et de la piraterie qui y faisait rage ; le détroit de Bab el Mandeb. Ce détroit, qui doit son poids stratégique au canal de Suez, et inversement, est placé dans une zone aux multiples tensions. Toutefois le développement du commerce a conduit les autorités à agir et à prendre des mesures de lutte notamment contre la piraterie et le trafic d'armes. Ces mesures de coopération ont contribué à rendre le détroit plus sûr et par extension la navigation.

Le Canal de Panama, la prouesse humaine en danger - Un autre passage illustrant ses bienfaits sur la rapidité du commerce, est le canal de Panama. Ce passage à écluse, achevé en 1914, a connecté l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, raccourcissant les trajets entre les côtes est et ouest des Amériques et facilitant les échanges avec l'Asie de l'Est. Ce canal est aujourd'hui l'un des principaux de la planète,

où transite chaque année environ 6% du commerce mondial. Cependant ce canal est menacé, non pas par l'insécurité ou les conflits armés, mais par le climat et les ambitions démesurées des armateurs. Ces derniers souhaitent dans un souci d'économie et de facilité affréter des navires toujours plus gros, or le canal de Panama, fait avec ces navires, face à deux problèmes. Le premier est la taille des écluses que le pays ne peut agrandir perpétuellement, même s'il a inauguré en 2016 deux nouvelles écluses pouvant accueillir les Néo-panamax. Le second problème et sûrement le plus préoccupant, est la quantité d'eau nécessaire au transit des navires. Plus les navires sont importants plus les besoins en eau augmentent, et cela en raison de la taille des écluses, mais aussi car il n'est plus possible de faire passer plusieurs navires à la fois.

Le détroit de Malacca, ou le détroit de la saturation – Enfin, même si ne sont ici que des exemples non exhaustifs, il n'est pas possible de ne pas parler du détroit de Malacca. Ce détroit est l'un des passages les plus étroits du monde, mais aussi l'un des plus fréquentés. Même si aucun chiffre précis n'est connu sur le volume exacte du trafic, on estime que 50% des échanges passent par cette voie maritime. Ce détroit, entre la Malaisie et l'Indonésie, est un carrefour maritime d'importance au cœur des échanges asiatiques, ce qui explique l'intensité du trafic. Le développement spectaculaire des économies asiatiques et notamment chinoise ont fait bondir les importations et exportations passant toutes par ce petit passage qu'est le détroit de Malacca. Cette forte densité constante en fait l'un des endroits les plus critiques et saturés de la planète.

Ces quatre exemples qui n'en sont que quelques-uns parmi tant d'autres, comme le détroit d'Ormuz pour les hydrocarbures ou les détroits turc pour l'accès à la mer Noire. Ces passages uniques présentent tous des spécificités et des enjeux importants. En conclusion, il apparaît que le développement maritime entamé depuis plus d'un siècle est au cœur des économies mondiales, mais aussi des tensions et des enjeux géopolitiques et financiers mondiaux. Plus le commerce augmente, plus les rivalités se font sentir, et plus le contrôle de ces passages stratégiques devient un enjeu majeur. Dans un monde interconnecté et où ces zones surchargées peuvent s'enflammer à la moindre étincelle, il devient nécessaire pour les pays de développer de nouvelles routes alternatives, qu'elles soient terrestres ou maritimes.

Dans la recherche d'alternatives, beaucoup de pays tentent de développer leur propre projet de canal, comme celui de Kar en Thaïlande ou encore d'Istanbul en Turquie. Cependant ces initiatives sont pour le moment de simples projets incertains et ne constituent pas des alternatives viables, contrairement aux deux nouvelles routes, celle de la soie, et celle du nord.

TITRE 2 : LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVEAUX CHEMINS D'APPROVISIONNEMENT

L'augmentation constante du trafic et les besoins grandissant des populations, mène à une saturation des lieux de passages et à un encombrement des routes. Pour pallier ce problème d'engorgement et assurer leurs intérêts économiques, les pays cherchent à développer de nouveaux chemins d'approvisionnements terrestres, mais aussi maritimes. Les routes actuelles sont définies et utilisées depuis de nombreuses années, cependant les modifications climatiques et les ambitions politiques font émerger de nouvelles voies telles que la route du nord (chapitre 2) ou les nouvelles routes de la soie (chapitre 1).

CHAPITRE 1 : LE PROJET TITANESQUE DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

La diversification des itinéraires commerciaux est une stratégie cruciale pour sécuriser ces intérêts économiques, et réduire sa vulnérabilité et sa dépendance à certains points de passage. Cette stratégie peut passer par la mise en place de nouvelles routes maritimes, et/ou le développement d'infrastructures terrestres, permettant la création de corridors de transport multimodaux. C'est exactement cette stratégie que veut instaurer la République populaire de Chine avec son projet de nouvelles routes de la soie.

Ce programme, initié en 2013 par le gouvernement chinois, vise à créer un réseau d'infrastructures terrestre et maritime, permettant de relier la Chine à l'Europe et l'Asie centrale à l'Afrique. Ce projet, officiellement nommé « Belt and Road Initiative », traduit une double dimension, terrestre avec le terme « Belt » (I), et maritime avec le terme « road » (II).

I- NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : LE DEFI TERRESTRE

Déploiement d'un réseau reliant des parties reculées à de grande ville mondiale -

La partie terrestre des Nouvelles Routes de la Soie constitué de voies ferrées, de pipelines et d'immenses autoroutes, crée une véritable toile d'araignée au départ de la chine et à destination de l'Europe en passant par la Russie et l'Asie centrale.

Cet immense réseau est une occasion pour la chine de développer ses relations commerciales avec des pays jusqu'à présent enclavé et reculer de la mondialisation comme l'Ouzbékistan ou la Mongolie, mais présente également un intérêt interne. En effet, le développement de ces routes représente une opportunité pour l'intérieure du pays, en rattachant les parties plus reculées et pauvres du pays le gouvernement espère redynamiser l'économie et permettre une meilleure circulation des richesses nationales.

Défi de coopération pour ces nouvelles routes terrestre – Le développement de ces routes qui permettent par exemple de relier Pékin à Londres en 18 jours, représentent une avancée majeure pour le transport de marchandises et fournissent des alternatives économiques et rapides au transport maritime. Cependant la volonté de faciliter le commerce ne peut se faire sans une harmonie des législations, notamment douanières, et des procédures de sécurités, ce qui peut être compliqué dans des pays parfois instables et/ou manquant de moyens.

En parallèle de ce volet terrestre des routes de la soie, se trouve un volet maritime provoquant lui aussi des opportunités et des inquiétudes.

II- NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : LE DEFI MARITIME

Risque de sur-congestion des choke-points – Le second volet des nouvelles routes de la soie, est le développement d'une nouvelle route maritime impliquant des ports jusqu'à lors en marge du trafic maritime, tel que le port de Lamu au Kenya ou celui de Kerachi au Pakistan. Cette route bien que reliant de nouveaux pays présente aussi le risque d'un sur-embouteillage dans les principaux passages stratégiques du monde, tel que le canal de Suez et le détroit de Malacca, au cœur de la nouvelle route de la soie. Cette route maritime à l'initiative chinoise, regroupe plusieurs buts du gouvernement, certain parfaitement assumé, d'autre plus officieux.

Double objectif pour la Chine – Cette route est l'occasion pour la Chine de développer ses partenariats commerciaux et de sécuriser ses exportations et importations, mais elle est aussi un bon moyen d'étendre son influence sur le monde. Cette influence passe, d'une part par l'implantation de multiples bases portuaires, pouvant devenir au besoin des bases militaires, et d'autre part par le financement de nombreuses infrastructures dans le monde, à l'aide de prêts parfois pervers. La Chine a investi 843 milliards de dollars depuis 2013 pour le développement de la route maritime, mais elle est aujourd'hui accusée de profiter de la faiblesse économique des pays à faible capacité de remboursement, afin d'obtenir le contrôle de leur port, comme au Sri Lanka. Le pays, dont la dette extérieure avoisine les 51 milliards de dollars, avec 20% détenus par la Chine, se retrouve en incapacité de paiement d'une grande partie des échéances de ces prêts, y compris celui pour le développement de la route de la soie. En 2017, accablé par des dettes qu'il ne peut honorer, le gouvernement sri Lankais n'a eu d'autre choix que de céder son port à la Chine pour une durée de 99 ans, en échange d'un effacement d'une partie de sa dette.

Réactions internationales à doubles tranchant quant au projet des nouvelles routes de la soie – Cette méthode de prise de contrôle des ports dans des pays

étrangers et servant les intérêts de la Chine sont décriés par un certain nombre de pays et les confortent dans leur méfiance à l'égard de ce projet.

Sur le plan international, deux groupes se font face quant au développement de ce projet. Les partisans du projet y trouvant des intérêts économiques, tels que la Russie, le Kenya ou encore Djibouti, et les opposants, comme les Etats-Unis, le Japon ou l'Inde qui voient en ce projet un développement de la domination chinoise sur le reste du monde. Cette dualité entre les pays n'est pas sans risque puisqu'elle provoque des différences de politique au sein de groupe devant être uni, comme dans l'Union Européenne où l'Est et l'Ouest défendent des positions opposées sur l'adhésion aux nouvelles routes de la soie.

En conclusion, le développement des nouvelles routes de la soie représente une opportunité pour de nombreux pays de s'intégrer à la mondialisation et de développer des partenariats commerciaux forts. Mais elle est aussi une source de méfiance pour certains pays qui y voient une volonté de la Chine d'imposer son modèle sur un ensemble de pays fragiles et de remettre en cause les modèles existants.

En parallèle de ce projet de nouvelle route, se développe également celui de la route du Nord, où la Chine entend bien là aussi développer son commerce.

CHAPITRE 2 : L'OUVERTURE PROGRESSIVE DE LA ROUTE DU NORD

La route du nord est une route en devenir, passant par l'Arctique. Si elle est, pour le moment, fermée plus de la moitié de l'année, le réchauffement climatique entraînant la fonte des glaces devrait permettre un accès beaucoup plus long à la route du Nord. Malgré tous les dangers qu'une telle exploitation génère, les besoins du commerce sont tels que cette ouverture est une opportunité que les acteurs du monde maritime ne peuvent laisser passer.

Une exploitation non rentable à l'heure actuelle - Actuellement, l'exploitation de la route du Nord n'est pas rentable pour les compagnies maritimes, car elles seraient obligées de construire des navires à coque renforcée pour supporter la glace, et ne pourrait y circuler qu'un temps limité dans l'année. De plus, la route du Nord, étant principalement sous juridiction russe, les dispositifs qu'elle met en place, comme le recours à un pilote et un brise-glace russe, sont extrêmement cher et freinent les compagnies à recourir à cette route.

Un développement futur au détriment de certains passages - Cependant, si les glaces fondent comme les experts climatiques le prévoient, la route pourrait regagner un intérêt certain et faire revoir leurs positions aux compagnies maritimes. Également, avec les énormes réserves de pétrole et de gaz naturel se trouvant en Antarctique, la

route pourrait devenir dans le temps, un des axes majeurs pour le transport des hydrocarbures.

Si cette route venait à se développer réellement, elle le ferait au détriment d'autres Check-points et deviendrait l'itinéraire le plus rapide entre l'Europe et l'Asie. En réduisant de 25% la distance entre Rotterdam et Shangai et en n'imposant aucune limitation de tirant d'eau et de largeur, la route devrait devenir l'itinéraire de base pour tous les navires à destination de ces pays, au détriment du canal de Suez, ou encore du détroit de Malacca, et même du cap de Bonne espérance. Cette nouvelle route pourrait permettre de désaturer ses passages mais au risque de voir son détroit (celui de Béring), lui-même accablé par l'intensité du trafic.

Route au fort potentiel commercial mais lieu de nouvelles tensions - La route du nord présente des enjeux énormes, notamment pour la Russie, qui lance depuis plusieurs années d'importants projets de développement et de construction le long de cette route.

Toutefois, elle est également la frontière entre deux puissances fondamentalement rivales est pourrait avec le temps devenir un lieu de conflit ouvert. Également, la fonte des glaces et l'accès à cet espace autrefois totalement inaccessible, fait émerger de nouvelles problématiques comme la protection de cet environnement si particulier, de sécurité mais aussi juridique. En effet, cet itinéraire traverse des eaux internationales et des zones économiques exclusives de plusieurs États côtiers, comme le Canada, les États-Unis ou encore la Norvège, et fait apparaître des questions entourant la navigation telles que le droit de passage libre, ou encore l'exercice de la souveraineté de chaque pays, ces derniers étant extrêmement proche.

L'ultra-militarisation de la zone, combinée aux intérêts et opportunités grandissants font ressurgir ou émerger de nouveaux conflits, et font de cette route en devenir un lieu de vives tensions à la conclusion incertaine.

Le développement de ces deux routes montre que le commerce maritime ne compte pas diminuer, mais aussi qu'il est vital pour les pays de trouver des alternatives aux routes actuelles qui arrivent au maximum de leurs capacités en termes de trafic et de développement.

Annnonce de plan - Cette rapide introduction met en lumière la place capitale des choke-point maritime dans le commerce mondial, mais laisse également entrevoir les défis auxquels ils doivent faire face. Les goulots d'étranglement en tant que passage clé de la quasi-totalité du trafic maritime sont des zones vulnérables où se confrontent de nombreux intérêts parfois opposés.

Pour prendre la mesure des défis que représente ces lieux de passage, nous verrons dans ce mémoire, les enjeux qui leurs sont liés (Partie 1), mais aussi les risques que prennent les navires empruntant ces voies de navigation (Partie 2), et enfin leurs impacts sur l'environnement et les multiples espèces vivantes (Partie 3).

PARTIE 1 : LES ENJEUX DES CHOKE-POINTS

1- Les choke-points, aussi appelés goulots d'étranglement ou passages stratégiques, sont des points de passage majeurs du commerce mondial, et fréquentés quotidiennement par des milliers de navires de commerce, de pêche, de plaisance ou encore de guerre. L'importance de ces passages au niveau international explique qu'ils sont des lieux aux forts enjeux économiques (titre 1), mais aussi diplomatiques et géopolitiques (Titre 2).

TITRE 1 : LES ENJEUX ECONOMIQUES

2- Les choke-points maritimes sont des lieux de passage capitaux du commerce mondial (chapitre 1) aux enjeux financiers importants (chapitre 2), tant pour les pays gestionnaires que pour les utilisateurs. Cette place centrale dans l'économie internationale entraîne une compétition des ports au niveau planétaire, qui se doivent d'être toujours plus attractif et compétitif (chapitre 3) afin de ne pas perdre leurs trafics.

CHAPITRE 1 : PASSAGES INDISPENSABLES DU COMMERCE MONDIALE

3- En permettant le transport rapide de marchandises entre les différentes régions du monde, les choke-points maritimes sont devenus, au fil du temps, des lieux de passage clé pour le commerce international.

Véritable épine dorsale des routes maritimes, les détroits et canaux sont devenus incontournables dans la circulation des marchandises, principalement conteneurisées (chapitre 1), et dans celle des hydrocarbures (chapitre 2).

SECTION 1 : LES FLUX DE MARCHANDISES CONTENEURISEES

4- Révolution à son apparition (I) nécessitant une réglementation spécifique et nouvelle (II), le conteneur a su s'imposer comme un outil central du commerce mondial (III). Toutefois, la conjoncture économique et sanitaire a fait ralentir la croissance annuelle du transport conteneurisé (IV).

I- APPARITION REVOLUTIONNAIRE DU CONTENEUR

5- **Invention** - Créé en 1956, le conteneur devient rapidement l'une des inventions les plus importantes du monde contemporain, renforcée par la mise en service du premier porte conteneur jamais construit dès 1968¹. Simple caisse en métal aux dimensions standardisées², cette innovation évitant les ruptures de charge et

¹ Verlinden, P., & Verlinden, P. (2022). Porte-Conteneurs : histoire, navires et puissances | Provence 7. Provence 7 | a Vivre, a Voir, a Visiter, à Connaître. <https://www.provence7.com/portails/economie/porte-conteneurs-histoire-navires-et-puissances/>

² Larousse, É. (n.d.). *Définitions: conteneur, container* - Dictionnaire de français Larousse. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/conteneur/18565>

permettant une meilleure efficacité de chargement et de déchargement, s'impose comme le nouveau mode de transport par excellence.

En s'imposant dans le paysage commercial comme un outil prospère, la nécessité de lui fournir un cadre juridique a rapidement fait son apparition.

II- REGLEMENTATION INDISPENSABLE

6- La CSC - L'utilisation de conteneurs pour le transport de marchandises par mer ayant pris de l'ampleur, l'OMI a soulevé, sans tarder, la nécessité d'établir une nouvelle réglementation internationale. Ainsi, dès 1967, des discussions pour la mise en place d'une convention portant sur la sécurité des conteneurs s'engagent, à la suite de quoi aboutit la convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC). Entrée en vigueur en 1977, cette convention dont l'objectif est de fournir des normes de sécurité internationale garantissant la protection de la vie humaine et le bon déroulé des opérations de manutention, sera adoptée par une centaine de pays³ dont la France⁴.

III- LE CONTENEUR, L'INDISPENSABLE DU COMMERCE MONDIAL

7- Conteneurisation et passages stratégiques - Représentant un peu plus de 80% du trafic de marchandises⁵ le conteneur s'est imposé comme un incontournable du transport maritime, faisant du porte-conteneur l'indispensable de la mondialisation et de l'économie internationale.

Avec un trafic mondial d'environ 700 millions d'EVP⁶ la rapidité et la disponibilité sont les fondements de ce mode de transport. Fort de leurs positions géographiques stratégiques aux quatre coins du globe, les choke-points maritimes répondent à ces problématiques, renforçant de surcroît leur importance économique internationale.

8- Exemple du détroit de Malacca - Situé entre l'Indonésie et la Malaisie, le détroit de Malacca est l'un des passages les plus importants au monde. Bien qu'il n'existe aucune donnée précise du trafic dans le détroit, les chercheurs estiment que plus de 50% du commerce mondial passe par Malacca ce qui représente environ 70 000 navires à l'année (soit un toutes les huit minutes). Le détroit revêt une importance toute particulière pour le commerce Asiatique puisqu'il est un carrefour maritime majeur au centre de deux routes maritimes reliant l'Asie à l'Europe par le canal de Suez et au Moyen-Orient par le détroit d'Ormuz. On estime que passent par ce détroit les deux

³ *Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (Convention CSC)*. (n.d.). [https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-\(CSC\).aspx](https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-Safe-Containers-(CSC).aspx)

⁴ Idit. (n.d.). *IDIT*. IDIT. <https://www.idit.fr/https://www.idit.fr/legislation/documents/CSC1972.pdf>

⁵ *OMC | Transport maritime*. (n.d.). https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_maritime_f.htm

⁶ *Qualitair&Sea*. (2023). *Transport de Fret: Pourquoi choisir le fret maritime pour vos marchandises? QUALITAIR&Sea*. <https://www.qualitairsea.com/newsroom/guide-du-transport-international/articles/transport-de-fret-pourquoi-choisir-le-fret-maritime-pour-vos-marchandises>

tiers des produits manufacturés du monde, dont une grande majorité en provenance d'Asie.

De même, le canal de Panama et le canal de Suez sont deux autres passages maritimes d'une importance capitale pour le commerce unitarisé.

9- Exemple du Canal de Panama - Le canal de Panama relie l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, permettant aux navires d'économiser des milliers de kilomètres en contournant l'Amérique du Sud. Coupant en deux le continent Américain, il permet de réduire de 8300 km la distance entre New-York et San-Francisco. Véritable prouesse technique, ce canal à écluses, agrandi en 2016, afin d'accueillir 95% de la flotte mondiale, représente 5% du trafic mondial de conteneurs. Les cargaisons conteneurisées représentent la plus grande part du trafic dans le canal de Panama, Panamax et Néopanamax confondus⁷.

10- Exemple du Canal de Suez - Le canal de Suez, quant à lui, relie la mer Méditerranée à la mer Rouge et raccourcit considérablement le temps de transit pour les navires reliant l'Europe et l'Asie, ou le Moyen-Orient, en leur évitant de passer par l'Afrique. Cet itinéraire représente 22% du trafic de conteneur mondial, ce qui en explique l'importance et les dégâts en cas de fermeture, comme nous le verrons plus tard.

Malgré une croissance continue depuis près de 50 ans le commerce de marchandise conteneurisé connaît aujourd'hui une diminution, à cause de divers facteurs.

IV- UNE RECESSION AUX MULTIPLES CAUSES

11- Ralentissement de la croissance - Le trafic de marchandises conteneurisées se développe fortement depuis les années 1970 avec une croissance moyenne de 3,3% par an. Toutefois, selon la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) la croissance devrait ralentir et atteindre une moyenne de 2,1% par an sur la période 2023-2027⁸.

12- Trois facteurs en cause - Cette décélération est due en partie à la crise sanitaire mondiale de 2019, mais pas seulement. Elle s'explique également par un ralentissement de la croissance économique chinoise et la montée de l'inflation réduisant le pouvoir d'achat des consommateurs⁹.

⁷ *Le Canal de Panama révisé ses tarifs. . . à la hausse.* (n.d.).<https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/le-canal-de-panama-revise-ses-tarifs-a-la-hausse-746016.php>

⁸ *Solutions logistiques industrielles adaptées aux spécificités de vos marchandises.* (n.d.). [Video]. QUALITAIR&SEA. <https://www.qualitairsea.com/>.https://www.qualitairsea.com/api-website-feature/files/download/22856/cnudec_resume_de_l_etude_sur_les_transports_maritimes_2022.pdf page 6

⁹ Idem

A côté du transport de marchandises conteneurisées il existe un secteur en pleine expansion, celui du transport de vrac liquide, et pour lequel les passages stratégiques mondiaux occupent là aussi, une place majeure.

SECTION 2 : LES FLUX DE VRACS LIQUIDES

13- On entend par vracs liquides les hydrocarbures tels que le pétrole et ses dérivés (I), les gaz, comme le GNL (II) et les produits chimiques. Entre également dans cette catégorie les huiles alimentaires mais nous ne nous en préoccupons pas dans cette partie. Comme pour le transport conteneurisé, les choke-points maritimes jouent un rôle crucial dans le transport d'hydrocarbures (III).

I- COMMERCE DU PETROLE

14- Dépendance mondiale - Environ 60% du pétrole mondial est transporté par voie maritime¹⁰, principalement au départ du Moyen-Orient. Cependant, certains pays en sont plus dépendants que d'autres, par exemple le transport maritime permet d'acheminer 50% des besoins en hydrocarbures de l'Europe contre 90% pour le Japon¹¹. En se plaçant au niveau mondial, on peut s'apercevoir que tous les pays dépendent de ce commerce à plus ou moins forte échelle. Ainsi, en cas diminution des productions comme en 1973¹² ou de restriction d'approvisionnement comme en 2022¹³, c'est toute l'économie internationale qui souffre.

Parallèlement au transport de pétrole, les choke-points jouent également un rôle important dans le transport de gaz liquéfié.

II- COMMERCE DE GAZ NATUREL LIQUEFIE

15- Secteur d'avenir - On estime qu'environ 30% du trafic mondial de gaz passe par la voie maritime, et que la flotte de méthaniers¹⁴ est celle qui a connue la plus rapide évolution en termes de tonnage. De plus, compte tenu des objectifs internationaux en matière de qualité de l'air, de rejet de gaz à effet de serre ainsi que de transition vers un transport maritime propre, il semble probable que l'importance de ce secteur augmente davantage.

¹⁰ *Armateurs de France I.* (n.d.). <https://www.armateursdefrance.org/>

¹¹ *Transports et routes maritimes - Maxicours.* (n.d.). MAXICOURS. <https://www.maxicours.com/se/cours/transports-et-routes-maritimes/>

¹² *Les chocs pétroliers.* (n.d.). economie.gouv.fr. <https://www.economie.gouv.fr/facileco/chocs-petroliers>

¹³ Reuters. (2022, December 27). Une pénurie d'essence en France et en Europe de février jusqu'en juillet 2023 ? Poutine interdit les exportati. *lindependant.fr.* <https://www.lindependant.fr/2022/12/27/une-penurie-dessence-en-france-et-en-europe-de-fevrier-jusquen-juillet-2023-poutine-interdit-les-exportations-de-petrole-russe-vers-les-pays-ayant-plafonne-ses-prix-10891839.php>

¹⁴ Navires transportant du GNL

16- Un secteur encore limité - Cependant, cela est vrai sous réserve d'une diminution de son prix¹⁵ et d'une augmentation des infrastructures. Actuellement il est plus avantageux pour les pays de continuer à naviguer au fuel lourd que de recourir au GNL, dont les prix flambent. De plus, les difficultés de soutage et le manque de navires soudeurs entraînent une réticence des armateurs à recourir à ce carburant, dont les bienfaits écologiques font débat¹⁶.

Afin d'approvisionner tous les pays, les hydrocarbures doivent quasi-systématiquement passer par certains détroits, points culminant de l'économie mondiale.

III- L'IMPORTANCE FONDAMENTALE DE DEUX DETROITS DANS LE COMMERCE D'HYDROCARBURE

17- Les choke-points maritimes, et principalement les détroits de Bab el Mandeb et d'Ormuz, offrent des voies de transit privilégiées pour les exportations de pétrole et de GNL.

18- Détroit d'Ormuz - Le détroit d'Ormuz, situé entre l'Iran et Oman, est un passage étroit mais vital pour le commerce mondial des hydrocarbures. Surnommé le détroit du pétrole, il est l'unique moyen d'accès au golfe persique, où se concentrent les cinq pays producteurs de plus de 50% du pétrole mondial. Il y transite chaque année plus de 40% de la production mondiale de pétrole (environ 16,8 millions de barils) et environ un tiers de la production mondiale de GNL¹⁷ (124 millions de tonnes).

19- Détroit Bab el-Mandeb - Un autre exemple important : le détroit de Bab el-Mandeb. Situé entre Djibouti et le Yémen, il relie la mer Rouge à l'océan Indien par le golfe d'Aden et constitue une voie de transit essentielle pour le commerce du pétrole et du GNL en provenance du Moyen-Orient. Il permet le transport des vracs liquides entre l'Arabie Saoudite et l'Europe ou les Etats-Unis, grâce au canal de Suez. On estime que c'est environ 4,8 millions de barils qui transitent chaque année par le détroit¹⁸.

Les points d'étranglement maritime sont les clés du transport maritime tel que nous le connaissons actuellement, c'est grâce à eux que peuvent transiter des millions de tonnes de marchandises dans des délais et des coûts réduits. En plus de présenter

¹⁵ Avec les prix élevés du GNL, les navires reviennent au fuel. (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/avec-les-prix-eleves-du-gnl-les-navires-reviennent-au-fuel-749011.php>

¹⁶ Info, F. . (2022, April 13). Environnement : les navires propulsés au GNL seraient bien plus polluants qu'il n'y paraît. *Franceinfo* https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/crise-climatique/empreinte-carbone/transports/environnement-les-navires-propulses-au-gnl-seraient-bien-plus-polluants-qu-il-n-y-parait_5080054.html

¹⁷ Septembre 2021: Le détroit d'Ormuz. (2022, April 4). Centre D'études Stratégiques De La Marine (CESM). <https://www.defense.gouv.fr/cesm/nos-publications/carto-du-mois/septembre-2021-detroit-dormuz>

¹⁸ Gaudiaut, T. (2023, July 21). Les détroits maritimes stratégiques pour l'économie mondiale. Statista Daily Data. <https://fr.statista.com/infographie/18367/trafic-petrolier-maritime-transitant-par-les-detroit-strategiques/>

une importance majeure pour le commerce mondial, ces passages sont sources de revenus pour les pays gestionnaires.

CHAPITRE 2 : LES ENJEUX FINANCIERS

20- Les détroits et canaux sont des sources de revenus pour les pays propriétaires et riverains. Ils permettent de générer des avantages économiques directs (section 1) comme indirects (section 2).

SECTION 1 : LES AVANTAGES ECONOMIQUES DIRECTS

21- Les principaux avantages financiers directs dont bénéficient les États gestionnaires de choke-points maritimes sont, les frais de passages qu'ils imposent aux navires empruntant leurs voies d'eau (I), ainsi que les revenus liés aux services portuaires (II).

I- LES REVENUS EN LIEN AVEC LES DROITS DE PASSAGE

22- Frais de passage et convention de Montego Bay - La mise en place de frais de passage pour les navires de commerce n'est pas quelque chose d'automatique. En effet cette possibilité est exclue pour les détroits internationaux dans la mesure où la convention de Montego Bay de 1982 impose dans son article 38¹⁹ un droit de passage inoffensif et sans entrave. Ainsi seul les choke-points n'étant pas soumis à cette convention peuvent le mettre en place, nous prendrons ici les exemples du canal de Panama et du canal de Suez.

23- Les droits de passage représentent une source de revenus extrêmement importante pour les pays propriétaires (B), mais également une grande contrainte pour les compagnies maritimes et les armateurs empruntant ces passages (A).

A- Contrainte économique importante

24- Double impact - Le montant des droits de passage a un double impact, dans un premier temps direct auprès des utilisateurs du canal (1), puis dans un second temps indirect auprès des consommateurs finaux (2).

1- Contrainte pour les armateurs et compagnies maritimes

25- Coûts importants impactant la rentabilité des lignes - Ces droits de passage présentent un coût non négligeable pour les armateurs et les compagnies maritimes qui doivent les inclure dans leurs stratégies commerciales et leur calcul de

¹⁹ EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language. (n.d.). [https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623(01))

rentabilité. Prenons par l'exemple du porte-conteneurs Dimitri C propriété de CMA CGM, un passage dans le canal de Suez lui coutera 254 333²⁰ dollars (environ 233 603 euros), et un passage par le canal de Panama 447 262,26 dollars²¹ soit près du double (environ 410 464 euros).

Il est important de noter que le Dimitri C est un « petit » navire de « seulement » 3430 EVP²² et que dans le cadre de plus gros navires comme l'APL Vanda (17292 EVP)²³ ou encore le CMA CGM Tenere (14812 EVP)²⁴ les sommes peuvent atteindre le million.²⁵

Également le montant de ces droits de passage représente une contrainte pour tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, impactant donc nécessairement les consommateurs finaux.

2- Conséquences pour les Consommateurs finaux

26- Effets en chaîne - Les variations de ces droits de passage ont un impact sur la rentabilité des voyages, mais aussi une incidence beaucoup plus large, puisqu'au niveau mondial ces changements entraînent une réaction en chaîne faisant augmenter les prix.

En effet, l'augmentation de ces droits de passage se répercute sur le taux de fret obligeant chaque intermédiaire à augmenter lui aussi ses tarifs afin de compenser cette hausse. A terme cela se traduit par une hausse des prix finaux vendus aux consommateurs.

27- En conclusion ces frais de passage sont des contraintes économiques importantes que tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement doivent prendre en compte. Toutefois, ils représentent en opposition le revenu principal de certain pays et donc une source d'argent non négligeables pour les Etats propriétaires.

B- Importance économique capitale pour les pays propriétaires

28- Les frais de passage sont définis par les autorités responsables de ces passages stratégiques et sont fixés selon différents facteurs comme le tonnage des navires, la jauge brute ou la jauge nette Suez, leurs cargaisons, mais aussi l'environnement économique mondial comme nous le verrons dans le chapitre 3. Les

²⁰ *Suez Canal toll Calculator / Leth.* (2023, July 5). <https://lethagencies.com/suez-calculator?Port=SUEZTREG&CTBreakdown=True&PortName=Suez+Canal+Transit&ETA=2023-07-05&CB2=07&TariffYear=23&SCNT=33816&GRT=37113&SCGRT=&Draft=11.53&SDR=&Beam=&LadenBallast=true&NBorSB=false&GasFree=>

²¹ *Trausty Calculator.* (n.d.). <https://calc.trausty.com/login>

²² *Flotte de navires.* (n.d.). <https://www.cmacgm-group.com/fr/groupe/notre-groupe/flotte/bateaux>

²³ Idem

²⁴ Idem

²⁵ Environs 967 757 euros pour l'APL Vanda dans le canal de Suez et 1 455 321 euros pour le Tenere dans le canal de Panama.

revenus annuels qu'ils génèrent sont colossaux et permettent de financer l'entretien et l'expansion de ces lieux (2). De plus ils sont indispensables pour les Etats dans la mesure où ils permettent en grande partie de maintenir l'économie du pays (1).

1- Maintien de l'économie nationale

29- Qualifié de « *poumon de l'économie égyptienne* »²⁶ ou encore de « *pilier de l'économie panaméenne* »²⁷, les gains des canaux de Suez et de Panama représentent une part importante du revenu global de ces deux Etats.

a) Suez

30- Revenus records pour le canal de Suez - Les revenus générés par le canal de Suez représentent « *un tiers des recettes en devises du pays* »²⁸ et le deuxième ou le troisième pôle économique du pays selon les sources. En effet certain présente le canal comme « *la troisième source du revenu national égyptien après les transferts de fonds des travailleurs à l'étranger et le tourisme* »²⁹ quand il est pour d'autres « *son second pôle économique après le tourisme* »³⁰. Quoi qu'il en soit on voit clairement que les revenus liés au canal ont une place majeure dans l'économie locale, d'autant plus que les risques terroristes dans le pays ont fait chuter le tourisme depuis près de 25 ans³¹.

Sur l'exercice 2021/2022 le canal a généré 7 milliards³² de dollars de revenus, un record absolu depuis sa création, et cela ne semble pas près de s'arrêter puisque l'autorité du canal a publié en juin 2023 les relevés financiers de l'exercice 2022/2023³³ qui s'élèvent à 9,4 milliards de dollars³⁴ (soit 8,6 milliards d'euros).

²⁶ Brigand, M. (2015). Le canal de Suez, «poumon» de l'économie égyptienne. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2015/08/06/20002-20150806ARTFIG00006-le-canal-de-suez-poumon-de-l-economie-egyptienne.php>

²⁷ Le canal, pilier de l'économie du Panama. (2019, December 31). La Presse. <https://www.lapresse.ca/affaires/2019-12-31/le-canal-pilier-de-l-economie-du-panama>

²⁸ Deveaux, J. (2021, March 25). Egypte : le canal de Suez, une voie commerciale essentielle au passé tumultueux. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/economie-africaine/egypte-le-canal-de-suez-une-voie-commerciale-essentielle-au-passe-tumultueux_4346847.html

²⁹ Monfleur, L. (n.d.). Le Canal de Suez (1/2) : le projet du président égyptien al-Sissi. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Le-Canal-de-Suez-1-2-le-projet-du-president-egyptien-al-Sissi.html>

³⁰ Cf .28

³¹ De Lavarene, E. (2017, November 26). En Egypte, vingt ans de terrorisme aveugle. *Libération*. https://www.liberation.fr/planete/2017/11/26/en-egypte-vingt-ans-de-terrorisme-aveugle_1612691/

³² <https://nouveau-europresse-com.lama.univ-amu.fr/Search/ResultMobile/0>

³³ L'exercice fiscal allant de juillet à juin Oc. (2023, June 21). Le Canal de Suez n'a jamais généré autant de revenus. *BFM BUSINESS*. https://www.bfmtv.com/economie/international/le-canal-de-suez-n-a-jamais-genere-autant-de-revenus_AD-202306210579.html

³⁴ Ecofin, A. (n.d.). Egypte : les autorités tablent sur une hausse des revenus du canal de Suez en 2023, à 8,7 milliards \$. Agence Ecofin. <https://www.agenceecofin.com/actualites/1001-104296-egypte-les-autorites-tablent-sur-une-hausse-des-revenus-du-canal-de-suez-en-2023-a-8-7-milliards>

b) Panama

31- 6% du PIB attribué au canal de Panama - En 2022 le canal de Panama a pour sa part généré un revenu global de 4,32 milliards de dollars³⁵, soit un total de 6% du PIB du pays³⁶. Le Panama dispose de la plus solide économie d'Amérique latine et cela en grande partie grâce à son canal et aux investissements et activités annexes qu'il génère comme la logistique³⁷.

Ces deux exemples montrent à quel point la présence des canaux est indispensable et centrale dans l'économie de ces Etats. Avec ces revenus ils peuvent ainsi investir dans les infrastructures et développer davantage leurs voies maritimes.

2- Source de financement pour l'expansion des voies maritimes

32- Ces revenus permettent aux canaux de s'agrandir et de s'améliorer, s'adaptant ainsi à l'évolution du marché maritime et de la demande. Ces améliorations permettent à l'Egypte et au Panama d'augmenter le montant des péages, parfois plusieurs fois dans l'année³⁸.

a) Suez

33- 8 milliards de dollars de travaux - Le canal de Suez n'a cessé d'évoluer depuis son achèvement, comme en 1980 ou encore en 2001³⁹. Les derniers travaux en date lancés en 2014, initialement prévu sur 3 ans, se sont terminés en 2015 soit un an seulement après leur lancement⁴⁰.

Ce projet financé par l'Etat à hauteur de 8 milliards de dollars⁴¹ a permis de dédoubler le trafic sur une portion de 35 km de long et 317 mètres de large grâce à la création du « nouveau canal ». De plus le canal préexistant a également été modifié par un élargissement et un approfondissement de 37 km chacun et cela sur 72 km⁴².

³⁵ Canal de Panamá. (2023, August 23). Inicio - Autoridad del Canal de Panamá. Autoridad Del Canal De Panamá. <https://pancanal.com/https://pancanal.com/wp-content/uploads/2023/02/Informe-2022-Eng.pdf> page 43

³⁶ Vous êtes sur le site Fella Trade - Fella Trade. (n.d.). <https://www.fella-trade.com/fr/export/carte-atlas/panama/economie%20PIB%20de%2071,96> . PIB de 71,96 milliards de dollars en 2022

³⁷ Du Trésor, D. G. (2023, January 3). Contexte et situation économique et financière - PANAMA | Direction générale du Trésor. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/PA/contexte-et-situation-economique-et-financiere>

³⁸ Le canal de panama à augmenter ses prix de 6% en janvier 2022 et de 10% en mars 2022 Le canal de Suez relève à nouveau ses tarifs. (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/le-canal-de-suez-releve-a-nouveau-ses-tarifs-748938.php> puis une nouvelle fois en janvier 2023

³⁹ Annexe 2

⁴⁰ cf .29

⁴¹ Monde, L. (2015, July 26). Un deuxième canal de Suez mis en service cent quarante-huit ans après le premier. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2015/07/25/un-deuxieme-canal-de-suez-mis-en-service-148-ans-apres-le-premier_4698484_3212.html

⁴² Brigand, M. (2015). Les chiffres clés des travaux du nouveau canal de Suez. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/dessous-chiffres/2015/08/06/29006-20150806ARTFIG00004-les-chiffres-cles-des-travaux-du-nouveau-canal-de-suez.php>

34- Des objectifs à portée de main - Ces travaux permettent désormais le passage de navires plus imposants et ce dans les deux sens de circulation, là où avant se trouvait une voie à sens unique⁴³. Cette nouvelle configuration a conduit à une séparation du trafic dans les deux parties du canal, « *l'ancien canal à l'ouest est dédié au trafic nord-sud, le nouveau canal à l'est au trafic sud-nord* »⁴⁴, réduisant les temps d'attente mais surtout accélérant les temps de traversées, passant de 18 heures à 11 heures⁴⁵.

En concrétisant ces travaux le gouvernement espérait augmenter les gains liés aux droits de passage à hauteur de 13 milliards de dollars en 2023⁴⁶. Comme nous l'avons vu plus haut, cet objectif n'a pas été atteint, mais ne semble pas irréalizable dans les prochaines années. Et cela d'autant plus que les records de revenus générés par le canal s'inscrivent dans une dynamique économique ralentie par la crise sanitaire.

b) Panama

35- Un canal devenu trop petit - Pour rappel le canal de Panama est un canal à écluses. Jusqu'en 2016 il était composé de 6 écluses réparties en deux groupes de trois de part et d'autre du canal, mesurant 304,8 mètres de long pour 33,5 mètres de large et 12,5 mètres de profondeur⁴⁷. Ces dimensions ont contraint la taille des navires pouvant transiter par le canal, et les navires respectant ces dimensions maximums sont depuis nommés « Panamax ». Cependant avec la course au gigantisme engagée par les armateurs et l'apparition de navires toujours plus grands, le canal était devenu trop petit pour une grande partie de la flotte mondiale empruntant par conséquent d'autres routes, et causant un manque à gagner pour l'Etat.

36- Vers un accueil de 95% de la flotte mondiale - C'est face à ce constat que le Panama engage en 2006 un immense chantier d'agrandissement du canal aboutissant, 10 ans plus tard, à la mise en service de deux nouvelles écluses à chaque extrémité du canal. Ces nouvelles écluses longues de 427 m, larges de 55 m et profondes de 18,3 m, nommé Aqua Clara et Cocolí, permettent au canal d'accueillir de nouveaux navires appelés « post Panamax »⁴⁸. Avec ces travaux le canal peut alors

⁴³ Voir 39

⁴⁴ École normale supérieure de Lyon. (n.d.). *Canal de Suez : travaux de 2015 – Géoconfluences*. 2002 Géoconfluences ENS De Lyon. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/images/corpus/img-doceul-et-tabarly/nasa-nouveau-canal.png/vie>

⁴⁵ Idem

⁴⁶ Voir 34

⁴⁷ Garcia, S. (2023, April 26). Ecluses, barrages et lacs artificiels : comment fonctionne le canal de Panamá aujourd'hui menacé par la sécheresse ? Libération. https://www.liberation.fr/economie/transports/ecluses-barrages-et-lacs-artificiels-comment-fonctionne-le-canal-de-panama-aujourd'hui-menace-par-la-secheresse-20230426_RK3X2TETERDZ7DBPEVLQ36GSJI/

⁴⁸ Idem

« accueillir 95 % de la flotte mondiale, avec de nouvelles cargaisons nécessitant de gros volumes comme le gaz naturel liquéfié »⁴⁹.

Ce chantier faramineux d'une valeur de 5,2 milliards de dollars⁵⁰ et a été financé pour les trois quarts par l'Autorité du Canal de Panama, à partir des revenus des péages et de leurs augmentations⁵¹.

37- Un canal de nouveau trop petit ? – A peine les nouvelles écluses mises en service que des critiques se sont fait entendre jugeant le canal de déjà trop petit⁵². Ces critiques peuvent se comprendre dans la mesure où se construisent aujourd'hui des mégas porte-conteneurs pouvant transporter 24000 EVP et dépassant la largeur maximale des nouvelles écluses, 61,4 mètres de large pour les Mégamax contre 55 mètres pour les plus grandes écluses⁵³.

38- La Sécheresse – De plus la taille imposée par les écluses n'est pas le seul obstacle à l'accueil des mégas navires. En effet plus les navires sont importants plus les écluses doivent l'être, augmentant de fait plus le besoin en eau. C'est exactement là que se situ le problème, car le pays est frappé par de fortes sécheresses depuis plusieurs années réduisant l'eau disponible pour le passage des navires. En 2019 on constatait un déficit de 2,2 milliards m³ d'eau par rapport au volume normalement requis pour le fonctionnement du canal.

La sécheresse de l'année 2023 n'a pas arrangé les choses, accentuant le déficit à tel point qu'une partie du trafic a dû être suspendue. Ainsi en avril 2023 les navires Post-Panamax se sont vu interdire l'accès au canal⁵⁴. Cette problématique n'est pas à prendre à la légère puisqu'elle peut à long terme conduire à la fermeture définitive du canal.

Comme nous venons de le voir, les revenus liés aux frais de passages représentent des gains non négligeables pour le pays détenteurs leur permettant divers travaux. Toutefois ces revenus directs ne sont pas les seuls et sont complétés par ceux portuaires.

⁴⁹Rédacteur. (2021, December 19). Canal de Panama : retour sur la folle histoire de sa construction. Sciences Et Avenir. https://www.sciencesetavenir.fr/fondamental/materiaux/franchir-l-infranchissable-dix-heures-pour-traverser-l-amerique_134947 citation de Andrew Efthimiadis

⁵⁰Le canal de Panama élargit son passage vers le 21ème siècle. (n.d.). WSPglobal. <https://www.wsp.com/fr-fr/projets/le-canal-de-panama-elargit-son-passage-vers-le-21ieme-siecle>

⁵¹ Collin-Delavaud, A. (n.d.). *La région centrale du Panama, un nouvel espace mondial ?* Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2011-2-page-25.htm>

⁵²Mahuzier, M. (2016, June 23). Le canal de Panama passe à la taille XL. *Ouest-France.fr*. <https://www.ouest-france.fr/monde/panama/le-canal-de-panama-passe-la-taille-xl-4317400>

⁵³ *Quand le premier Megamax-24 pointe sa proue.* (2019, November 7). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/archives/quand-le-premier-megamax-24-pointe-sa-proue-746781.php>

⁵⁴Garcia, S. (2023, April 26). Ecluses, barrages et lacs artificiels : comment fonctionne le canal de Panamá aujourd'hui menacé par la sécheresse ? *Libération*. https://www.liberation.fr/economie/transports/ecluses-barrages-et-lacs-artificiels-comment-fonctionne-le-canal-de-panama-aujourd'hui-menace-par-la-secheresse-20230426_RK3X2TETERDZDBPEVLQ36GSJI/

II- REVENUS PORTUAIRES

39- Avantages pour tous les pays proches des Choke-points - Le second avantage direct découlant de la présence d'un choke-point maritime, qui ne concerne cette fois pas seulement les propriétaires des lieux, est le revenu portuaire. En effet de nombreux navires en transit doivent faire escales dans les ports aux alentours générant ainsi des frais de stationnement, de manutention⁵⁵ ou encore des taxes portuaires. Ces frais dépendent des ports, des terminaux, des provenances, mais aussi des compagnies maritimes, ses dernières ayant des accords différents avec les ports et les terminaux.

40- L'exemple du détroit de Malacca, source de développement portuaire - Prenons l'exemple du détroit de Malacca, au cœur duquel se trouve le port de Singapour, 2^{ème} port mondial⁵⁶ avec 37,29 millions d'EVP pour l'année 2022. Ce port a pu se développer grâce à sa situation géographique centrale dans le détroit de Malacca et ainsi devenir le « *premier port de transbordement au monde* » accueillant 1000 navires par jour⁵⁷.

De plus, le nombre important de marchandises transitant par le détroit de Malacca et la saturation de Singapour ont ouvert la voie au développement de nouveaux ports qui n'auraient jamais vu le jour sans ce détroit. Parmi ces nouveaux venus dans le monde portuaire on peut citer le Port Klang ou encore Tanjung Pelepas, tous deux situés en Malaisie et tous deux présents dans le classement des 20 plus grands ports au monde⁵⁸.

41- Marché florissant et compétitif - Le développement de ces ports dans la région montre que le trafic généré par le détroit de Malacca est suffisamment important pour que plusieurs grands ports mondiaux se côtoient à seulement quelques kilomètres les uns des autres. L'accroissement de la concurrence dans le détroit et la guerre des prix qui s'y pratique⁵⁹, montre que les pays ont conscience du marché florissant qu'est le transport maritime et de l'opportunité que cela représente pour leurs économies, à titre d'exemple le trafic maritime représente 7% du PIB de Singapour⁶⁰.

Au travers de ces différents exemples, que sont le canal de Panama, celui de Suez et le détroit de Malacca, nous avons vu que les choke-points maritimes

⁵⁵ Frais de manutention = terminal handling charges

⁵⁶ Cerl, T. (2023, April 11). *Classement 2023 des plus grands ports à conteneurs du monde*. CERL. <https://www.cerl.fr/classement-des-ports-mondiaux-les-leaders-du-traffic-de-conteneurs>

⁵⁷ Falletti, S. (2022). Les ambitions pharaoniques du port de Singapour. *LEFIGARO*. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/les-ambitions-pharaoniques-du-port-de-singapour-20221009>

⁵⁸ Respectivement 14^{ème} et 16^{ème} mondial. cf.56

⁵⁹ Le port de Tanjung Pelepas pratiquant des tarifs 30 à 40% inférieur à ceux de Singapour. Miguet, F. (2022, September 1). Singapour, baromètre du commerce mondial. *Le Point*. https://www.lepoint.fr/politique/singapour-barometre-du-commerce-mondial-01-09-2022-2488063_20.php

⁶⁰ Voir 50

permettent de générer des revenus directs importants pour les pays souverains, mais aussi pour les pays avoisinants. À côté de ces revenus produits par le simple passage de navires, il existe des revenus indirects liés aux goulots d'étranglement.

SECTION 2 : AVANTAGES ECONOMIQUES INDIRECTS

42- La présence d'un choke-point maritime dans une région engendre divers bénéfices pour les pays environnants. Ils permettent de stimuler l'économie de la région (section 1) mais aussi de faciliter la coopération régionale (section 2).

I- STIMULUS ECONOMIQUE DE LA REGION

43- Les régions situées à proximité des choke-points maritimes bénéficient souvent d'un développement économique accru. La proximité avec un détroit ou un canal permet aux pays avoisinants de développer leur économie régionale principalement sur deux points, les infrastructures (A) et le tourisme (B), tous deux créateurs d'emplois.

A- Développement des Infrastructures

44- La création d'une zone portuaire entraîne une modification de l'environnement préexistant. Ce sont ces zones qui génèrent de l'emploi (1) dès leur construction puis tout au long de leur exploitation au travers de divers secteurs d'activité tels que l'opérationnel, la logistique, la manutention ou encore la maintenance (2). Également la présence de telles zones permet d'attirer des investisseurs et ainsi développer davantage les activités existantes ou d'en implanter de nouvelles.

45- Exemple de Singapour - Par exemple, la proximité avec le détroit de Malacca a stimulé le développement économique de Singapour, qui est devenu un centre maritime et logistique majeur. La ville-État a investi massivement dans les infrastructures portuaires, les zones franches et les services connexes, créant ainsi des milliers d'emplois dans les secteurs du transport maritime, de la logistique et de la finance.

1- Activités portuaires et emplois

46- La Zone industrialo-portuaire, créatrice d'emplois - La présence d'une zone industrialo-portuaire, que nous détaillerons dans le chapitre suivant, permet de répondre à une large gamme d'exigences des clients, créant de fait une demande de compétences très variées, conduisant à la création d'emplois divers.

47- Emplois liés aux activités portuaires - Parmi eux on trouve logiquement les activités portuaires générées par l'activité portuaire elle-même. Cela comprend des postes tels que des dockers, des grutiers, des ouvriers de maintenance portuaire, des

agents de sécurité portuaire, ... Ces emplois sont indispensables au bon fonctionnement de la zone portuaire et cela dans n'importe quel port du monde. Ils permettent d'assurer la gestion et la coordination des opérations mais aussi le bon déroulement des opérations de chargement et de déchargement des navires. En d'autres termes, ils contribuent à l'efficacité des opérations portuaires et à la fluidité du commerce régional.

48- Diversification des activités nécessaires, créant un cercle vertueux -

Quand un port se développe, les exigences des utilisateurs et les besoins généraux évoluent, conduisant à une nécessité de diversification des activités. Ainsi de nouveaux terminaux spécialisés peuvent voir le jour comme à Fos-sur-Mer où 3 terminaux sont dédiés spécialement aux vracs solides⁶¹. Egalement de nouvelles activités peuvent s'implanter aux abords de la zone portuaire, telles que des services de transit ou de logistique.

Ce développement entraîne un dynamisme régional, en augmentant le pouvoir d'achat de la population, en attirant de nouveaux investisseurs, et surtout en créant de nombreux emplois. Se crée alors un cercle vertueux alimentant et alimenté par le développement de nouvelles infrastructures en périphérie de la zone portuaire.

2- Activités annexes et emplois

49- Installation de nouvelles entreprises et activités - L'apparition d'une zone portuaire surtout quand elle génère un trafic important attire dans ses alentours des entreprises et des industries connexes.

Au sein de ces zones industrielles, ou aux alentours, peuvent par exemple s'implanter des entreprises spécialisées dans la réparation et la construction navale, le plus souvent dans un souci de simplicité, de rapidité et de réduction des coûts. Ces entreprises fournissent des services larges tels que la construction, la transformation de navire, l'entretien ou encore la remise en état. On trouve également des entreprises de fournitures portuaires, qui dans la même logique choisissent des environnements proches des ports pour implanter leurs activités. Ces sociétés fournissent des équipements portuaires essentiels tels que des grues, des portiques, ou des engins de manutention, et en assurent la maintenance et la réparation.

50- Un besoin de main d'œuvre variée -

Dans les deux cas, ces entreprises sont bénéfiques pour l'économie régionale. La prospérité de ces activités résidant en grande partie sur la main-d'œuvre, elles deviennent alors créatrices d'emplois cherchant des profils et des compétences extrêmement variées.

⁶¹ *Les bassins*. (n.d.). <https://www.marseille-port.fr/les-bassins>

Grâce à la mutation des ports en zones industrialo-portuaires parfaitement intégrées dans la mondialisation, le développement des villes et des pays entraîne avec lui une hausse du tourisme.

Grâce à la mutation des ports en zones industrialo-portuaires parfaitement intégrées dans la mondialisation, le développement des villes et des pays entraîne avec lui une hausse du tourisme.

B- Développement du Tourisme

51- L'industrie du tourisme est un moteur économique pour de nombreux pays et une source d'emplois dans la région entraînant la multiplication des infrastructures liées à l'accueil, à la restauration et aux divertissements des voyageurs.

1- Tourisme mondial

52- Les goulots d'étranglements sont le plus souvent situés sur les grandes routes maritimes, piliers de la mondialisation. Stratégiquement placés ces lieux ont pu développer leurs ports et leur économie grâce aux flux importants générés par ces routes.

a) Evolution

53- L'augmentation quasi-constante des Flux touristiques - Depuis 1940 les flux touristiques ont augmentés mondialement d'année en année, passant de 674 millions de touristes en 2000⁶² à « 1,5 milliards d'arrivées de touristes internationaux en 2019 »⁶³, et cela ne semble pas près de s'arrêter puisque L'Organisation Mondiale du Tourisme prévoit 1,8 milliards d'arrivées en 2030⁶⁴. Bien que cette dernière prévision date de 2011, elle n'a visiblement pas été entachée par la chute vertigineuse des flux touristiques causée par la crise sanitaire de 2020. Ces derniers ayant en 2022 déjà réatteint 63% des niveaux d'avant pandémie et « pourraient atteindre de 80 % à 95 % de leurs niveaux d'avant la pandémie cette année »⁶⁵.

54- Reprise fulgurante après la crise sanitaire - Avant la pandémie la part du tourisme dans le PIB mondial était de 10,3% soit un peu plus de 9,6 milliards de dollars, mais elle n'était plus que de 6,3% en 2021⁶⁶. La chute brutale du tourisme

⁶² Martinelli, P. (2023, May 18). Tourisme International 2019 : Chiffres Clés, tendances et statistiques. *Globe-Trotting*. <https://www.globe-trotting.com/post/tourisme-international-2020>

⁶³ Le tourisme mondial consolide sa croissance en 2019. (n.d.). *UNWTO*. <https://www.unwto.org/fr/le-tourisme-mondial-consolide-sa-croissance-en-2019>

⁶⁴ On s'attend à 1,8 milliard de touristes internationaux en 2030. (2011, October 12). *UNWTO*. <https://www.unwto.org/fr/archive/press-release/2011-10-12/s-attend-18-milliard-de-touristes-internationaux-en-2030>

⁶⁵ <https://www.unwto.org/fr/news/le-tourisme-en-bonne-voie-pour-retrouver-en-2023-ses-niveaux-d-avant-la-pandemie-dans-certaines-regions>

⁶⁶ Vignon, E., & Vignon, E. (2022, September 13). Covid, reprise, perspectives : 10 chiffres du tourisme mondial à retenir. *L'Echo Touristique*. <https://www.lechotouristique.com/article/covid-reprise-perspectives-10-chiffres-du-tourisme-mondial-a-retenir>

mondial en 2020 montre que cette industrie est fragile et sujette aux variations économique, sociale ou politique dans le monde. Cependant la reprise du tourisme montre que c'est aussi un secteur en constante réadaptation, preuve en est le développement du tourisme de proximité⁶⁷, mais également un secteur inarrêtable au vu de sa remontée fulgurante seulement 3 ans après la pandémie.

b) Importance des Choke-points

55- Les choke-points, moteurs touristique - Le tourisme permet de dynamiser les économies nationales et d'augmenter les investissements régionaux. Dans le cas des choke-points maritimes, connus avant tout comme plaque tournante du commerce mondiale, le tourisme est un secteur à ne pas négliger et ça les pays l'ont compris depuis de longues années⁶⁸. Placée sous la souveraineté de pays le plus souvent pauvres ou instables, la présence d'un choke-point permet de leur donner de la visibilité. Ces passages stratégiques peuvent même devenir à eux seuls des attractions touristiques comme le canal de Panama, de Suez ou le détroit de Corinthe.

Le tourisme aux abords des choke-points est principalement lié aux croisières, mais dépend aussi de navires plus petits comme les ferries.

- **CROISIERES internationales**

56- Ports adaptés aux géants paquebots de croisière - Les croisières privilégient ces passages d'une part pour la taille de leurs ports, mais aussi pour se ravitailler. En effet, en tant que pilier du commerce mondial les ports des goulots d'étranglement sont capables d'accueillir des navires immenses avec un tirant d'eau de plusieurs dizaines de mètres, idéale pour les navires de croisière dont la taille ne fait qu'augmenter⁶⁹. De plus, ils disposent des infrastructures annexes permettant d'acheminer les ressources nécessaires aux navires qu'elles soient alimentaires ou énergétiques, réduisant de fait les coûts et la longueur nécessaire des escales.

57- Une présence touristique bénéfique pour les pays - Ces navires devenus de véritables villes flottantes transportent des millions de passagers qui envahissent les villes à chaque arrêt que ce soit pour quelques heures ou plusieurs jours. Ainsi permettre à ces géants des mers de faire escale dans leurs ports garantit aux pays des rentrées d'argent importantes que cela vienne des compagnies (frais de passage, de stationnement, ...) ou des vacanciers (restaurations, transports, souvenirs, ...).

⁶⁷ *La COVID-19 et le tourisme 2020: rétrospective de l'année.* (n.d.). <https://www.unwto.org/fr/la-covid-19-et-le-tourisme-2020-retrospective-de-l-annee>

⁶⁸ <https://www.erudit.org/fr/revues/ei/2003-v34-n2-ei775/009174ar/> paragraphe 19 Panama

⁶⁹ <https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2022-10-25/a-quoi-ressemblera-le-plus-grand-paquebot-du-monde-qui-sera-lance-en-2024-02aae9bd-1ce2-4365-ac0f-f44eb0e9705f>

A côté des croisières internationales, à l'image de la MSC World Cruise de 2023 sur le Poésia passant par six des choke-points les plus connus⁷⁰, il existe des flux touristiques plus modestes mais qui font des goulots d'étranglement leur passage quotidien.

- **FERRY et liaisons nationales**

58- Liaisons quotidiennes - Les choke-points peuvent être le théâtre de flux touristiques plus modestes, mais beaucoup plus réguliers. C'est le cas par exemple du canal de Panama devenu le passage unique des croisières américaines reliant les caraïbes à l'Alaska⁷¹, ou encore du détroit de Gibraltar qui assure la liaison entre l'Espagne et le Maroc (on compte sur la seule ligne Algésiras - Tanger environ 66 traversées par jour⁷²).

On constate que ces passages stratégiques ont su prendre le virage du tourisme et se sont imposés comme des lieux de passage indispensables pour les croisières et les ferries. Grâce à cette nouvelle activité les pays diversifient leur économie et génèrent des emplois supplémentaires.

2- Tourisme et emplois

59- Les choke-point maritime principalement placés sur des routes commerciales stratégiques et dominantes, bénéficient des flux commerciaux pour développer leurs économies et avec elle leurs ports. Ainsi plus un pays se développe plus le tourisme grandit et les emplois avec.

60- Emplois générés par le secteur du tourisme - La création d'une zone portuaire et son développement, notamment avec un terminal à passagers, permettent d'attirer les armateurs garantissant ainsi le passage de navires de croisière et leurs escales. Cette activité permet de stimuler le secteur du tourisme local et créer de nouveaux emplois dans l'hôtellerie, la restauration, les agences de voyage, les guides touristiques, les services de transport ou encore les activités culturelles et touristiques.

61- Rayonnement à tout le pays - De plus, ces croisières permettent de faire découvrir l'arrière-pays le temps d'une journée et ainsi élargir l'impact économique que rapporte le tourisme. Plus ce dernier est développé, plus la demande augmente et avec elle les investissements et l'emploi au niveau national et plus seulement portuaire.

⁷⁰ <https://www.croisiland.com/blog/2020/11/msc-croisieres-presente-son-tour-du-monde-2023-1056.html> + annexe 4

⁷¹ Slack, B., & McCalla, R. J. (2004). Le canal de Panama à un carrefour. *Études Internationales*, 34(2), 253-262. <https://doi.org/10.7202/009174ar> 19

⁷² Réservez votre billet de bateau d'Algésiras à Tanger Med | Direct Ferries. (n.d.). https://www.directferries.fr/algesiras_tanger_med_ferry.htm

La présence d'un goulot d'étranglement permet un développement plus rapide des zones portuaires. Créatrice d'emplois ces zones permettent de relancer le pouvoir d'achat et de sortir certains pays d'un lourd chômage⁷³. De plus, en attirant entreprises et investisseurs, elles génèrent de nouveaux impôts dans des économies parfois à bout de souffle, et permettent une diversification des sources de revenus du pays.

En conclusion, il apparaît que les choke-points maritimes, sans en être eux-mêmes la source, permettent aux états d'augmenter leurs revenus, notamment en stimulant la région et son tourisme ; Mais pas seulement puisque la position privilégiée de ces pays leur permet également de s'associer pour bénéficier de facilité d'accès aux marchés régionaux et mondiaux.

II- ACCES FACILITE AUX MARCHES REGIONAUX ET INTERNATIONAUX

62- Comme on vient de le voir avec le tourisme il existe, en plus des flux mondiaux, des flux plus localisés au niveau des goulots d'étranglement. En tant que lieux de passage mondiaux, les choke-points provoquent visibilité et trafics, entraînant un dynamisme économique de la région. Les pays peuvent alors se réunir afin d'en tirer parti et de bénéficier d'un accès plus simple aux marchés que se soit régionalement (A) ou internationalement (B). Dans cette partie nous prendrons, pour appuyer le développement, l'exemple de l'ASEAN.

A- Marchés régionaux

63- Réduction des barrières commerciales – Les goulots d'étranglements contribuent à la réduction des barrières commerciales entre les pays, favorisant un environnement économique plus ouvert et facile d'accès. Cela permet une expansion des échanges régionaux, notamment grâce à un élargissement de la clientèle, à la diversification des marchés et à des opportunités commerciales plus grandes.

64- ASEAN – La présence d'un passage maritime stratégique génère un trafic important faisant d'une petite zone un espace majeur du commerce. Les pays de ces régions doivent alors trouver des moyens de développer leur économie nationale tout en veillant à conserver une attractivité mondiale. Le moyen le plus simple pour y parvenir est de se réunir pour devenir une union de pays, et c'est ce qu'on choisit de faire les pays d'Asie du sud-est. Ainsi les Etats de la région du détroit de Malacca⁷⁴ se sont réunis pour devenir l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN).

⁷³ Comme l'Egypte qui avait atteint un taux de chômage de 13,4 % en 2014 avant que celui-ci baisse au fil du temps Statista. (2023, May 17). *Taux de chômage en Égypte 2012-2022*. <https://fr.statista.com/statistiques/7194449/taux-de-chomage-egypte/>

⁷⁴ Voir annexe 5

Aujourd'hui 5^{ème} bloc économique mondial⁷⁵, cette association fondée en 1967 à Bangkok dans le but de stimuler le développement économique de la région⁷⁶, à connue un tournant en 1992.

1- Avant 1992

65- Lutte contre le communisme chinois - A l'origine la création de l'ASEAN née de la volonté de cinq pays de lutter contre le développement du communisme et du commerce Chinois. Elle est dans un premier temps une organisation dont le but est de favoriser la « *croissance économique, le progrès social et le développement culturel* », mais dont la principale préoccupation reste l'ordre public, la paix et la sécurité régionale⁷⁷, l'économie passant au second plan.

66- L'échec du premier accord tarifaire - Il faudra attendre 10 ans pour qu'apparaisse la première initiative de coopération économique au travers d'un accord tarifaire préférentiel (PTA) signé en 1977. Cet accord, malgré l'avancée significative qu'il représente, reste un échec ne représentant que 1% des échanges⁷⁸. Cela s'explique principalement par la mauvaise volonté des Etats, qui ont inscrit sur la liste des produits soumis à tarifs préférentiels uniquement des produits non importés comme des chasse-neiges ou des réacteurs de fusée⁷⁹.

67- Le tournant de 1992 - Cet échec reflète une réalité, celle d'une association dont l'objectif était plus d'assurer la compétitivité mondiale des pays que de développer un marché interrégional. Ce n'est qu'en 1992 que les pays de l'ASEAN commencent à envisager une coopération régionale et mettent en place certains procédés pour y parvenir, comme la zone de libre-échange (AFTA).

2- Après 1992

68- Lancement de l'AFTA - La volonté d'une intégration économique entre pays membre de l'ASEAN commence à s'affirmer en 1992 avec le lancement de l'AFTA⁸⁰ dont l'objectif est de mettre en place, grâce à un régime tarifaire préférentiel effectif

⁷⁵ Parmentier, A. (2023, January 5). ASEAN: qu'est ce que l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est? *Geo.fr*. <https://www.geo.fr/geopolitique/asean-quest-ce-que-lassociation-des-nations-de-lasie-du-sud-est-213047>

Derrière l'Union européenne, les États-Unis, la Chine et le Japon.

⁷⁶ École normale supérieure de Lyon. (n.d.). *Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) — Géoconfluences*. 2002 Géoconfluences ENS De Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/association-des-nations-asie-du-sud-est-asean>

⁷⁷ Cesgeo. (2018). La Communauté économique de l'ASEAN: un modèle d'intégration original. *GeoStrategia - L'agora Stratégique* 2.0. <https://www.geostrategia.fr/la-communaute-economique-de-lasean-un-modele-dintegration-original/>

⁷⁸ *Idem*

⁷⁹ Chaponnière, J. (n.d.). *L'intégration économique régionale en Asie du Sud-Est: une dynamique impulsée de l'extérieur*. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2016-3-page-113.htm> paragraphe 8

⁸⁰ ASEAN free trade area

commun⁸¹ et au plus tard en 2008, une zone de libre-échange où les taxes et droits de douane des produits manufacturés ne pourront être supérieurs à 5%⁸².

69- Impact de la crise asiatique - Cette initiative considérée comme le point de départ d'une réelle coopération régionale est en réalité dans les premières années une continuité du PTA et de son objectif de résistance à la concurrence extérieure⁸³. Ce n'est qu'en 1997 avec la crise économique asiatique⁸⁴ que les Etats des différents pays d'Asie vont prendre conscience du besoin d'une économie régionale solide et solidaire et que les perspectives existantes vont être modifiées.

Cette crise débutée en Thaïlande a conduit à une accélération de la chute des barrières douanières au sein de l'ASEAN. Initialement prévue pour 2010 (pour les 6 pays les plus développés), leurs éliminations étaient déjà totales pour 60% des produits manufacturés en 2005 et 99% de ceux restants étaient sous la barre des 5%⁸⁵.

70- Volonté d'aller plus loin dans la coopération - Bien que l'AFTA soit globalement un succès, les pays membres ont rapidement décidé d'aller encore plus loin et ont parlé dès 2003 de la création d'une communauté économique dans une optique de mise en place d'un marché unique. Le projet s'est précisé avec divers accords pris en trois temps.

a) L'initiative pour la compétitivité régionale de l'ASEAN

71- Objectif d'un développement équilibré - Dans un premier temps les pays ont lancé en 2007 une Initiative pour la compétitivité régionale de l'ASEAN, abrégée RCI, dont le but est de favoriser un développement équilibré et inclusif dans la zone. En effet la création d'une unité économique régionale ne peut se faire qu'en présence d'une égalité minimum de développement entre les pays qu'elle soit économique ou sociale.

72- Disparité économique dans la zone - Toutefois au sein de l'ASEAN il existe d'importantes disparités économiques, de grands écarts de développement et des divergences politiques⁸⁶ rendant l'harmonisation régionale difficile. C'est pourquoi les pays tentent d'unifier leurs capacités nationales afin de permettre à tous de

⁸¹ Le CEPT permet d'unifier les tarifs effectifs communs entre les pays dans l'AFTA, et de laisser les tarifs avec les pays non-membres de l'ASEAN d'être déterminé individuellement.

⁸² Sur une liste de produit pour laquelle chaque pays a pu préciser des exclusions temporaires ou définitives de ces tarifs douanier avantageux

⁸³ cf 76 paragraphe 12

⁸⁴Robinot, C. (2023). La crise asiatique de 1997. *Lumni / Enseignement*. <https://enseignants.lumni.fr/fiche-media/00000001327/la-crise-asiatique-de-1997.html>

⁸⁵ Cesgeo. (2018). La Communauté économique de l'ASEAN : un modèle d'intégration original. *GeoStrategia - L'agora Stratégique 2.0*. <https://www.geostrategia.fr/la-communaute-economique-de-lasean-un-modele-dintegration-original/>

⁸⁶Leblanc, C. (2021, December 21). Il était une fois la Communauté économique de l'Asean - l'Opinion. *L'Opinion*. <https://www.lopinion.fr/international/il-etait-une-fois-la-communaute-economique-de-lasean>

le Vietnam et les Philippines restent hostile à la Chine, la où Singapour est plus conciliant du fait de ces intérêts économiques propres.

participer activement au processus de développement régional et de bénéficier d'un environnement économique compétitif.

73- Programmes d'aide aux pays les plus en difficultés - Axée sur l'intégration économique, la RCI vise à créer un environnement favorable aux échanges commerciaux, aux investissements et à l'innovation, le tout en mettant l'accent sur l'aide aux pays les moins développés de la région. Pour soutenir ces pays divers programmes sont prévus visant à améliorer leurs infrastructures, leurs capacités institutionnelles et leur accès aux marchés.

La RCI joue un rôle essentiel dans le positionnement de l'ASEAN comme une force économique mondiale en favorisant l'intégration et la cohésion régionale et en renforçant la connectivité entre les économies des pays membres. Cette initiative s'inscrit dans une continuité de projets pris pour l'aide aux pays les moins développés qu'ils soient antérieurs comme l'ATAP (Programme d'assistance technique de l'ASEAN) en 1981 ou postérieurs comme avec l'APRIF (Le Fonds pour la réduction de la pauvreté et l'inégalité de l'ASEAN) en 2011.

b) Accord « ATIGA »

74- Dans un second temps les pays ont procédé en 2009 à la signature de l'accord sur le commerce des marchandises de l'ASEAN⁸⁷, dont l'objectif est l'établissement d'un cadre juridique et réglementaire pour faciliter le commerce des marchandises entre les pays membres.

75- Vers une élimination des barrières douanières - Cet accord abrégé ATIGA, pour l'ASEAN Trade in Goods Agreement, est le premier accord intégral de l'ASEAN⁸⁸. Il est un accord commercial majeur qui vise à promouvoir la transparence et l'intégration économique régionale en éliminant progressivement les droits de douane. Il permet également de mettre en place des procédures douanières simplifiées et des règles d'origines empêchant les Etats non-membres de bénéficier des avantages tarifaires de l'ASEAN.

Cet accord contribue à renforcer les liens économiques et à créer un marché unique pour le commerce intrarégional, favorisant ainsi la croissance économique et le développement de la région.

c) La Communauté Economique

76- L'aboutissement du projet d'intégration économique - Enfin le projet s'est vu concrétiser avec dans un troisième et dernier temps, la mise en place d'une

⁸⁷ ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA)

⁸⁸ Pour favoriser les échanges commerciaux au sein de l'ASEAN. (n.d.). lecourrier.vn. <https://lecourrier.vn/pour-favoriser-les-echanges-commerciaux-au-sein-de-lasean/1060635.html>

communauté économique. Constituant un des trois piliers de l'ASEAN, cette communauté officialisée le 31 décembre 2015, a pour objectif « *de créer un marché unique et ouvert basé, avec la levée de l'ensemble des barrières tarifaires et non tarifaires, sur la libre circulation des biens, des capitaux, des investissements et de la main-d'œuvre qualifiée* »⁸⁹. Cette communauté représente une avancée majeure pour les pays, et le développement de leurs économies nationales. C'est cette organisation économique qui permet aux pays membres de voir leur cohésion régionale se développer, ainsi que leur implication dans le marché mondial s'accroître.

La présence du détroit de Malacca est l'élément-clé de l'association de plusieurs pays de la région bénéficiant de leur propres accords nationaux, régionaux mais aussi mondiaux avec des accords entre l'ASEAN et des pays tiers.

B- Accès aux marchés Mondiaux

77- L'accès au marché mondial est difficile et nécessite des pays économiquement solides et concurrentiels. Nous verrons toujours au travers de l'exemple de l'ASEAN que la présence d'un choke-point et l'association de plusieurs pays peut être une solution pour développer cet accès et le faciliter.

78- **La présence d'un Choke-points comme facilité d'accès aux marchés mondiaux** - Posséder un goulot d'étranglement dans la région confère un avantage concurrentiel en termes d'accès aux marchés mondiaux et le facilite grandement. Dans ces conditions il est normal que les pays entourant ces goulots cherchent eux aussi à en tirer parti et développer une économie accès sur le commerce mondial. Cependant pour pouvoir égaler des grandes puissances telles que la Chine ou les États-Unis, des plus petits pays doivent s'entraider et se réunir en association afin de pouvoir négocier des accords de libre-échange avantageux, comme l'ont fait les pays d'Asie du Sud-Est avec l'ASEAN.

1- Le développement des Accords bilatéraux

79- **Vers une union douanière ?** - En 2015 l'ASEAN à vu son projet de coopération inter-régionale se concrétiser avec l'officialisation de sa communauté économique (CEA). Si à l'origine cette communauté devait simplement être une zone de libre-échange à la poursuite d'une région intégrée mondialement, et en aucun cas une union douanière, elle tend depuis le début à devenir plus que cela. En effet depuis sa création, en parallèle des accords de libre-échange pris individuellement par chaque pays (comme la Malaisie ou Singapour), l'ASEAN a elle

⁸⁹ L'ASEAN, un modèle réussi de coopération régionale. (n.d.). lecourrier.vn. <https://lecourrier.vn/lasean-un-modele-reussi-de-cooperation-regionale/833696.html>

aussi négocié des accords préférentiels au nom de tous les pays membres. On peut notamment citer l'accord de libre-échange avec l'Inde⁹⁰, l'Union européenne⁹¹ ou encore l'accord dit « ASEAN + 3 ».

80- Accords dit « ASEAN +3 » et son développement - Cet accord fait suite à la crise de 1997 où les pays n'ont pas simplement voulu une coopération régionale au sein de l'ASEAN mais se sont également tournés vers des pays plus établis dans la mondialisation afin de renforcer le commerce, l'économie et les échanges. Ainsi les pays de l'ASEAN et trois grandes puissances asiatiques, que sont la Chine, le Japon et la Corée du Sud, ont signé en 1997 un accord dit « ASEAN+3 »⁹² basé sur une coopération commerciale et financière avec en plus un objectif de prévention et de résistance aux crises financières mondiales. Cet accord s'est par la suite développé et agrandi avec l'entrée en 2006 de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'Inde, devenant ainsi l'accord « L'ASEAN+6 ».

Ces accords traduisent la volonté des Etats d'Asie du Pacifique de s'unir afin d'assurer le commerce dans leur région et ne plus dépendre de celui avec d'autres pays tels que les Etats-Unis ou l'Union Européenne. Cette volonté s'est encore plus intensifiée en 2012 avec le projet d'accord de partenariat économique régional global (RCEP).

2- La RCEP, un projet pour l'avenir

81- Création de la plus grande zone de libre échange au monde - Signé en novembre 2020 le RCEP regroupe les 15 pays de l'accord ASEAN+6 à l'exclusion de l'Inde qui s'est retirée du projet en 2019, et devient depuis son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2022 la plus grande zone de libre-échange du monde⁹³.

Ce partenariat économique régional global, bien que regroupant des pays à des stades de développements différents représente « environ 30 % du PIB mondial »⁹⁴ et « couvre plus de la moitié des exportations de la planète »⁹⁵. Cet accord présenté comme le « nouveau centre de gravité » par la CNUCED devrait, toujours selon elle, augmenter les échanges dans la zone de 2% ce qui représente environ 37 milliards d'euros⁹⁶.

⁹⁰ <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=u:/WT/COMTD/RTA8-2.doc&Open=True>

⁹¹ *L'ASEAN en Bref - SINGAPOUR* | Direction générale du Trésor: <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/SG/l-asean-en-bre>

⁹² EENI École d'Affaires Business School. (n.d.). *ASEAN Plus Trois. Accords de libre-échange*. EENI École D'Affaires Business School. <http://fr.reingex.com/ASEAN-External-Relations.shtml>

⁹³ France. (2022, January 2). RCEP : la nouvelle zone de libre-échange Asie-Pacifique entre en vigueur. *France 24*. <https://www.france24.com/fr/asi-pacifique/20220102-rcep-la-nouvelle-zone-de-libre-%C3%A9change-d-asi-pacifique-entre-en-vigueur>

⁹⁴ *A new centre of gravity: The regional comprehensive economic partnership and its trade effects*. (2021, December 15). UNCTAD. <https://unctad.org/publication/new-centre-gravity-regional-comprehensive-economic-partnership-and-its-trade-effects>

⁹⁵ *Asie du Sud-Est* | Fiches thématiques sur l'Union européenne | Parlement européen. (n.d.). <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/183/asi-du-sud-est>

⁹⁶ Cf. 96

82- Bouleversement à l'échelle mondiale - Cet accord est un bouleversement pour l'économie d'Asie du Sud-est mais aussi pour celle du monde entier, certains économistes avançant une chute de 1% à 2% des exportations des Etats-Unis vers cette zone et jusqu'à 12% pour certains pays d'Asie de l'Ouest comme le Bangladesh⁹⁷.

En conclusion, la présence d'un choke-point facilite l'accès aux marchés régionaux, favorise l'expansion des échanges commerciaux, réduit les barrières commerciales, et permet la diversification des marchés. Ces avantages contribuent à la croissance économique régionale et à une meilleure intégration économique. Il permet également à de petits pays de bénéficier de l'appui d'autres pays plus importants et plus intégrés dans le commerce mondial.

Cette inclusion reflète une volonté d'unité et de développement économique de la région. C'est cette volonté qui permet aux pays, d'année en année, de poursuivre leurs négociations vers un marché unique, une communauté économique, et divers accords leur garantissant une place de choix dans le commerce mondial. Ainsi ces pays captant déjà une partie des flux générés par les goulots d'étranglements peuvent augmenter leurs capacités et améliorer leurs infrastructures gagnant de fait plus de trafic. Cependant même si différents pays s'unissent en association et que leur emplacement géographique leur permet un accès facilité au commerce mondial, il ne faut pas oublier que la concurrence entre les ports et les pays est importante et qu'ils doivent veiller à conserver une attractivité et une compétitivité permanente.

⁹⁷Bouissou, J. (2021, December 31). En Asie, naissance de la plus vaste zone de libre-échange du monde. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/12/31/en-asie-naissance-de-la-plus-vaste-zone-de-libre-echange-du-monde_6107811_3234.html

CHAPITRE 3 : ENJEUX D'ATTRACTIVITE

83- Comme nous le voyons jusqu'à présent, la présence d'un choke point maritime dans une région est une source de revenus importante pour tous les pays alentour et même au-delà en cas d'accords multilatéraux.

Cependant, la concurrence portuaire est rude et les attentes des utilisateurs de plus en plus élevées. En conséquence, les ports doivent constamment être attractifs financièrement, mais aussi garantir rapidité, efficacité et stabilité, au risque de voir leurs ports désertés aux profits d'autres routes.

Dans un contexte de mondialisation et de pressions économiques constantes, les goulots d'étranglement doivent en permanence s'adapter, au marché et à ces évolutions, afin de maintenir leur attractivité. Les pays peuvent jouer sur deux points pour y parvenir, les prix (section 1), et les infrastructures (section 2).

SECTION 1 : ADAPTATION TARIFAIRE AU TRAVERS DES DROITS DE PASSAGE

84- Le choix d'une route plutôt qu'une autre n'est jamais quelque chose d'anodin pour les armateurs, et repose le plus souvent sur des considérations tarifaires. Dans le cas du Canal de Suez et de celui du Panama, l'entièreté de leurs attractivités⁹⁸ et de leurs compétitivités⁹⁹ repose sur le montant de leurs droits de passage.

Constituants l'un des critères de choix pour les armateurs et les compagnies maritimes, le montant des droits est un sujet délicat et complexe, qui dépend de plusieurs facteurs comme le prix du pétrole (II), des primes d'assurance¹⁰⁰ ou encore de l'environnement mondial (II).

I- PRIX DU PETROLE

85- Le prix du pétrole, qu'il fluctue à la hausse (A) ou à la baisse (B), est l'un des facteurs influençant le plus les droits de passage dans le canal de Suez et de Panama, et cela car il impact directement le commerce mondial.

A- Hausse du prix

86- Attractivité des canaux lors de la hausse du prix - Lorsque le prix du pétrole augmente de manière significative, les coûts de transports suivent, entraînant une baisse de la demande mondiale. Si cette baisse de la demande de transports

⁹⁸ Capacité à attirer *L'astuce du champion: les noms se terminant par le son [te]*. (n.d.). [Video]. <https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/attractivite/>

⁹⁹ Capacité à maintenir ses flux malgré la concurrence, à garder sa position dominante *Définition: Compétitivité*. (n.d.). <https://www.toupie.org/Dictionnaire/Competitivite.htm>

¹⁰⁰ *Prime d'assurance: principe, calcul et composition*. (2022, March 30). Capital.fr. <https://www.capital.fr/votre-argent/prime-dassurance-principe-calcul-et-composition-1429123>

maritime aurait pu impacter le canal de Suez ou de Panama, il n'en est rien, leur laissant même la possibilité d'augmenter leur prix. En effet, la hausse du prix du baril ne permet pas aux routes alternatives, qu'elle soit maritime ou terrestre, de surpasser l'attractivité des canaux.

87- Exemple avec le cap de Bonne-Espérance - Par exemple, en étant deux fois moins cher que le passage du cap de Bonne-Espérance, même avec les droits de passage, le canal de Suez est assuré de rester l'itinéraire de prédilection¹⁰¹, et cela sans modification de ses tarifs. Toutefois, l'Autorité du Canal de Suez a décidé d'aller plus loin et de s'indexer sur le prix du pétrole, ainsi en cas de hausse de ce dernier, les prix de passage augmentent eux aussi¹⁰².

Si en cas de hausse du prix du pétrole l'attractivité des canaux n'est pas remise en question, l'inverse se produit en cas de baisse, contraignant les pays à quelques ajustements tarifaires.

B- Baisse du prix

88- Attractivité remise en cause - En cas de forte baisse du prix du baril, les canaux doivent baisser leurs droits de passage pour rester compétitif au risque de voir les navires emprunter d'autres routes comme celles des caps¹⁰³.

89- Contournement - En effet, lorsque le prix du pétrole est faible, il est plus avantageux pour les armateurs d'emprunter des routes plus longues que de payer les droits de passage des canaux. En 2020, Paul Tourret¹⁰⁴ expliqua de façon synthétique que « *à plus de 70 \$ le baril, le passage par Suez est toujours l'option la moins chère* », mais que lorsque ce dernier baisse, la donne change et l'option de contournement devient plus avantageuse¹⁰⁵.

90- Consentir à des réductions importantes - En cas de baisse du prix du baril, les pays propriétaires des canaux doivent alors baisser leurs droits de passage ou proposer des réductions importantes afin de rester compétitifs, comme l'a fait le

¹⁰¹ Paul Tourret Giangréco, T. (2022). Le canal de Suez affiche un chiffre d'affaires record. *LEFIGARO*. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/le-canal-de-suez-affiche-un-chiffre-d-affaires-record-20220506>

¹⁰² Idem

¹⁰³ Atlantico. (2020, November 6). Le prix du pétrole a tellement baissé que les tankers préfèrent faire le tour de. *Atlantico*. <https://atlantico.fr/article/pepite/le-prix-du-petrole-a-tellement-baisse-que-les-tankers-preferent-faire-le-tour-de-l-afrique-plutot-que-payer-le-peage-du-canal-de-suez>

¹⁰⁴ expert des industries maritimes, navales et portuaires et directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime AIVP. (2022, August 26). *Paul TOURRET - AIVP*. <https://www.aivp.org/experts/paul-tourret/>

¹⁰⁵ *Le passage par le cap de Bonne-Espérance: mauvais signal?* (2020, May 4). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/le-passage-par-le-cap-de-bonne-esperance-mauvais-signal-747838.php>

canal de Suez en 2020 avec des réductions allant jusqu'à 48% pour les VLCC dans le sens Europe-Asie¹⁰⁶.

Le prix du pétrole est la cause principale des fluctuations tarifaires dans les canaux, mais elle n'est pas la seule. En plus de cette contrainte, les pays doivent également être vigilants aux coûts des assurances et aux événements mondiaux impactant le commerce.

II- AUTRES ÉLÉMENTS

91- Parmi les autres facteurs impactant les frais de passages et par extension l'attractivité et la compétitivité des choke-points maritimes, on trouve le prix des assurances (1) et bien entendu l'économie mondiale (2).

A- Le coût des assurances

92- Élément essentiel du choix des routes - Le coût des assurances est un aspect du commerce maritime auquel on ne pense pas forcément quand on aborde le sujet de la compétitivité des choke-points, or c'est un élément-clé du choix des routes maritimes empruntées par les navires. En effet, ces coûts varient en fonction des navires, de leurs âges, de leurs cargaisons, mais surtout en fonction des passages qu'ils empruntent. Pour mieux comprendre l'impact des primes assurantielles, nous prendrons l'exemple de navires transitant par le canal de Panama, et de navires traversant le détroit de Bab-el-Mandeb pour rejoindre Suez.

1- Détroit de Bab-el-Mandeb et canal de Suez

93- Primes d'assurance différents selon les routes - Comme indiqué plus haut, divers facteurs jouent sur le prix final des primes d'assurance maritime. De fait, l'assurance pour un pétrolier passant régulièrement dans le détroit de Bab-el-Mandeb ne sera pas la même qu'un porte-conteneur ne passant que dans le détroit de Gibraltar. Pour exemple, en 2002, à la suite d'un attentat¹⁰⁷ dans la région du Yémen, les primes d'assurance avaient été triplées pour les pétroliers passant par le long des côtes¹⁰⁸.

94- Répercussions sur le canal de Suez - Sur les lignes Europe-Asie ou Europe-Moyen-Orient les navires doivent dans un premier temps emprunter le détroit avant de pouvoir s'engouffrer dans le canal de Suez. Cette configuration explique que

¹⁰⁶ *Le canal de Suez brade à nouveau ses tarifs.* (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/filinfo/le-canal-de-suez-brade-a-nouveau-ses-tarifs-747289.php>

¹⁰⁷ contre le pétrolier Limburg *La France et la lutte contre le terrorisme.* (2022, May 7). Représentation Permanente De La France auprès Des Organisations Internationales Et Des Nations Unies À Vienne. <https://onu-vienne.delegfrance.org/La-France-et-la-lutte-contre-le-terrorisme>

¹⁰⁸ *Crise au Yémen : les enjeux du détroit de Bab-el-Mandeb.* (n.d.). IRIS. <https://www.iris-france.org/57023-crise-au-yemen-les-enjeux-du-detroit-de-bab-el-mandeb/>

l'instabilité de la zone se répercute sur le Canal de Suez, victime de la hausse des coûts des assurances et des risques pris par les armateurs faisant passer leurs navires par le détroit de Bab-el-Mandeb. Ces hausses de tarifs assurantiels rendent moins compétitive la route du canal et redonnent à la route du cap de Bonne-Espérance l'avantage. Pour éviter la fuite des navires, et plus spécifiquement des pétroliers, l'autorité du Canal de Suez doit revoir ces tarifs à la baisse et proposer aux navires les plus touchés des réductions sur les droits de passage.

Toutefois l'instabilité régionale n'est pas le seul motif d'augmentation des assurances et d'autres canaux comme celui de Panama sont confrontés à des problématiques toutes autres.

2- Canal de Panama

95- Hausse des assurances du au trafic et à sa densité - Le canal de Panama à la différence du canal de Suez ne dépend d'aucun autre passage stratégique mais est soumis à des problèmes différents, à savoir la densité du trafic et la taille des navires qu'il accueille. En effet, les navires sont de plus en plus importants, et même si le canal tente de s'adapter, les marges de manœuvre dans les écluses sont, pour les plus gros navires, de l'ordre de quelques millimètres.

Les travaux entrepris pour la construction de nouvelles écluses combinées à la course au gigantisme ont conduit les compagnies d'assurance à revoir à la hausse leurs tarifs. Selon eux, il y a désormais dans la zone, un cumul des risques liés aux marchandises transportées, mais aussi aux risques de pertes de cargaison, de collision ou d'accident de conduite¹⁰⁹.

96- Ajustement nécessaire des prix - Ainsi, le Canal de Panama est, comme le canal de Suez, impacté par les fluctuations des coûts de l'assurance, et il doit lui aussi procéder à des ajustements de ses droits de passage afin de rester concurrentiel et attractif. A côté du prix des assurances et du pétrole, il existe un autre facteur capital pour le maintien de la compétitivité des chokes points mondiaux et qui implique lui aussi l'adaptation des tarifs, il s'agit de l'environnement économique mondial.

B- L'économie mondiale

97- Dépendant des évènements mondiaux - Depuis toujours le commerce est influencé par les événements mondiaux tels que les chocs pétroliers ou les crises financières. Il en est de même pour le commerce maritime qui voit l'offre et la demande

¹⁰⁹ Baume, T. (2014, December 2). Canal de Panama : les mastodontes bousculent les risques. *L'Argus De L'Assurance*. <https://www.argusdelassurance.com/risk-management/canal-de-panama-les-mastodontes-bousculent-les-risques.86686>

fluctuer au rythme de ces incidents mettant en péril l'attractivité de certains passages. Dans cette partie nous verrons l'évènement majeur de ces cinq dernières années : la crise sanitaire de 2019.

98- Chute des revenus de passage - La crise de la Covid a fait chuter brutalement le commerce maritime mondial, que ce soit au niveau des pétroliers, des vraquiers ou des portes conteneurs¹¹⁰. Ainsi les propriétaires de canaux comme l'Égypte¹¹¹ ont vu leur revenu s'effondrer. De plus, cette crise s'est accompagnée d'une chute vertigineuse du prix du pétrole poussant davantage de navires à emprunter la route des caps¹¹².

99- Ajustement des prix pour limiter la désertion - Pour lutter contre cette désertion, l'Autorité du canal de Suez a procédé à une première réduction de 6% de ses droits de passage en mars 2020 avant de procéder, en avril à de plus importantes réductions allant jusqu'à 75% pour certains types de navires¹¹³. Le canal de Panama, lui plus épargné par la fuite des navires, n'a pas consenti de réduction de ses droits de passage mais simplement un assouplissement des paiements anticipés¹¹⁴.

Ces ajustements opérés par l'Égypte, et plus modérément le Panama, montrent que les pays tentent par tous les moyens de s'adapter aux évènements mondiaux et de conserver une certaine compétitivité par rapport à d'autres routes. Ces adaptations tarifaires courantes prouvent que les droits de passage sont la clé du maintien de l'attractivité et de la compétitivité des canaux mondiaux.

Attention, il est important de préciser que si les pays revoient leurs tarifs à la baisse en cas de ralentissement de l'économie ou d'opportunité commerciale, ils le font également à la hausse lorsque l'économie repart. Les droits de passage du Canal de Suez, ont par exemple, augmentés de 6% en février 2022¹¹⁵ puis une nouvelle fois de 15% en janvier 2023¹¹⁶ permettant aux pays de rattraper une partie de son manque à gagner lié à la crise de la Covid et au blocage de l'Ever Given.

¹¹⁰ *La Covid-19 sape le commerce maritime mondial et transforme ce secteur (ONU)*. (2023, March 6). ONU Info. <https://news.un.org/fr/story/2020/11/1082082>

¹¹¹ Le panama n'a pas financièrement était trop impacté par la chute du commerce Coronavirus : Baisse de 20 % de la fréquentation du canal de Panama entre mai et juillet. (2020, October 6). *www.20minutes.fr*. <https://www.20minutes.fr/economie/2878279-20201006-coronavirus-baisse-20-frequentation-canal-panama-entre-mai-juillet>

¹¹² *La route du cap de Bonne-Espérance retrouve de l'intérêt*. (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/la-route-du-cap-de-bonne-esperance-retrouve-de-linteret-749118.php>

¹¹³ *Suez et Panama consentent des gestes commerciaux pour limiter la fuite des navires*. (2020, March 5). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/suez-et-panama-consentent-des-gestes-commerciaux-pour-limiter-la-fuite-des-navires-747852.php>

¹¹⁴ Idem

¹¹⁵ *Augmentation de tarifs pour le canal de Suez ~ Actualités*. (n.d.). ContainerZ. <https://www.containerz.com/fr/actualites/augmentation-de-tarifs-pour-le-canal-de-suez>

¹¹⁶ *Canal de Suez : augmentation des droits de transit au 1er janvier 2023 - ACTE International*. (n.d.). https://www.acte-international.com/web/aw_51352/fr/canal-de-suez-augmentation-des-droits-de-transit-au-1er-janvier-2023

En conclusion, les frais de passage doivent être compétitifs afin d'encourager les armateurs à choisir ces itinéraires plutôt que des alternatives terrestres ou maritimes plus longues. Les pays gestionnaires de canal maritime sont tributaires de différents événements affectant directement leurs compétitivités tel que le prix du pétrole ou les crises mondiales. Jouer sur l'ajustement des droits de passage est un élément crucial, mais loin d'être suffisant pour garantir attractivité et compétitivité. Les pays doivent également veiller s'adapter aux demandes mondiales, et évoluer lorsque cela est nécessaire.

SECTION 2 : LA NECESSITE POUR LES PORTS DE S'ADAPTES AU MARCHÉ

100- Les pays qui souhaitent conserver leur compétitivité et accroître leur attractivité doivent veiller à être constamment adaptés au marché mondial et à ces évolutions. Ainsi, il est primordial qu'ils améliorent leurs infrastructures portuaires et zone annexe (I), leurs outils de gestion (II) et leurs réseaux de transport (III).

I- ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES

101- Le marché mondial montrant une tendance au gigantisme des navires, les ports de tous les pays, et plus encore ceux situés à proximité des goulots d'étranglement, doivent être capables de s'adapter à l'évolution du commerce maritime, aux exigences croissantes des navires modernes, et à la nécessité de rapidité et d'efficacité de manutention. Répondre à ces besoins implique d'importants investissements pour la modernisation des infrastructures portuaires (A) comme des zones adjacentes (B), tout en prenant en compte les nouvelles préoccupations internationales telles que la protection de l'environnement et du climat (C).

A- Infrastructure portuaire

102- Evolutions pour s'adapter aux demandes - Rapidité et efficacité sont les maîtres mots du commerce, y compris maritime, et constituent les clés de l'attractivité des ports. Rester attractif implique des changements et des améliorations constantes, c'est pourquoi les ports mettent en place des programmes de modernisation d'envergure. Au sein de la zone portuaire deux adaptations se révèlent prioritaires pour répondre aux évolutions du marché : l'extension des quais et le dragage des chenaux de navigation (A), ainsi que l'amélioration des équipements de manutention (B).

1- Quais et dragage

103- L'amélioration des ports nécessite avant tout une amélioration des quais (a) afin d'accueillir plus de navires mais surtout des navires plus gros. Cependant, cette

opération ne peut se suffire à elle-même et doit être accompagnée d'un dragage des chenaux de navigation (b).

a) Quais

104- Création ou amélioration - En matière de modernisation des quais, les ports ont deux options pour répondre à la demande mondiale, améliorer les terminaux demeurants ou en créer de nouveaux, répondant à un besoin existant.

- Création

105- Récupération de trafics supplémentaires - Lorsque l'on parle d'adaptations des infrastructures portuaires, on pense d'abord à celles existantes, cependant la compétition entre les ports peut en pousser certains à créer de nouveaux terminaux afin de récupérer des trafics supplémentaires. C'est par exemple ce qu'a fait le port de Shahid Rajaei en Iran en lançant, en 2020, la construction du plus grand terminal minéralier du pays¹¹⁷ permettant de faciliter les importation et exportation sidérurgique du pays.

Si cette option existe elle reste plus rare que l'extension des quais déjà existants et qui représentent la principale étape de la modernisation des infrastructures.

- Extension

106- Double objectif - Créer de nouvelles places à quai ou étendre les quais et les terminaux portuaires déjà existants présente un double objectif ; permettre d'augmenter la capacité d'accueil du port, mais aussi de réduire les temps d'attente pour les navires entrants.

Les goulots d'étranglements ne sont pas étrangers à la pratique qui se retrouve dans nombre de leurs plans d'aménagements et de développements portuaires. C'est par exemple le cas de Port-Saïd¹¹⁸ dans le canal de Suez, qui va voir la longueur du quai de son terminal à conteneur passer de 2,4km à 3,3km d'ici 2025¹¹⁹, mais aussi du port de Shahid Rajaei¹²⁰ dans le détroit d'Ormuz dont les deux premières phases du plan de développement des terminaux à conteneurs, ont permis de créer de nouveaux postes d'amarrages capables d'accueillir les plus gros porte-conteneurs existants¹²¹.

¹¹⁷Maritimegateway. (2020, August 25). Construction of Iran's biggest mineral port terminal to begin soon - Maritime Gateway. *Maritime Gateway - South Asia's Premier Shipping and Logistics News Portal*. <https://www.maritimegateway.com/construction-irans-biggest-mineral-port-terminal-begin-soon/>

¹¹⁸ Port principal du canal de Suez en Egypte

¹¹⁹ Deiss, H. (2022). L'extension du Suez Canal Container Terminal a été signée. *Ports Et Corridors*. <https://portsetcorridors.com/2022/l'extension-du-suez-canal-container-terminal-a-ete-signee/>

¹²⁰ Principal port d'Iran, bénéficiant d'une place de choix dans le détroit d'Ormuz

¹²¹ Appeler les MGX-24 (Mégamax à 24 rangées), transportant entre 21000 et 24000 EVP (septième génération)

Ces opérations d'agrandissement, comme de créations, doivent nécessairement s'accompagner d'un dragage des voies navigables garantissant sécurité et accès.

b) Dragage

107- Définitions - Les opérations de dragage peuvent se définir comme des opérations consistantes « à retirer les sédiments accumulés au fond des ports et de leurs chenaux d'accès, indispensables pour maintenir les profondeurs nécessaires à l'évolution des navires »¹²², mais aussi, comme des opérations « d'extractions des matières sur le fond d'un plan d'eau dans le but d'en augmenter la profondeur »¹²³. Avec ces définitions, on comprend pourquoi cette opération accompagne toutes améliorations des terminaux. En effet, l'augmentation de la longueur des quais, ainsi que la multiplication des postes d'amarrage, sont effectués dans le but d'accueillir des navires plus imposants impliquant un tirant d'eau plus grands¹²⁴, qui sans le dragage des chenaux et l'augmentation de la profondeur, ne pourrait pas passer.

108- Essentiel pour la sécurité et l'accès aux ports - Ces opérations répondent donc à une logique économique mais également sécuritaire, puisqu'elles permettent de garantir aux navires empruntant les voies navigables que rien n'entravera leur route et ne causera un échouement.

L'extension des quais représente la première étape d'amélioration des infrastructures portuaires, complétée par le dragage des chenaux de navigation permettant l'accès des navires aux ports. Toutefois, cet accès ne suffit pas à garantir l'attractivité des ports, encore faut-il qu'ils puissent assurer une manutention rapide et efficace. Pour cela, les exploitants de terminaux n'ont d'autre choix que d'investir régulièrement dans des équipements de manutention plus performants.

2- Amélioration des équipements de manutention

109- Installations indispensables pour l'efficacité et la rapidité - Qu'ils suivent un agrandissement de quai ou non, l'installation d'équipements de manutention récents et efficaces est un élément-clé de la modernisation portuaire. Ces équipements englobent divers outils nécessaires au chargement et au déchargement des marchandises ainsi qu'à leur déplacement, on peut par exemple citer les portiques, les grues, les cavaliers ou encore les chariots¹²⁵.

¹²² *Dragages maritimes et gestion des sédiments - dragage - Activités portuaires - Mer, littoral et sécurité maritime - Actions de l'État - Les services de l'État en Morbihan.* (n.d.). <https://www.morbihan.gouv.fr/Actions-de-L-Etat/Mer-littoral-et-securite-maritime/Activites-portuaires/dragage/Dragages-maritimes-et-gestion-des-sediments%20>

¹²³ Jura Natura Services. (n.d.). *Le dragage : activité, formes et matériels.* <https://www.juranaturaservices.fr/dragage/>

¹²⁴ *Un investissement de 60 millions de dollars pour le conteneur à Port-Saïd.* (n.d.). <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/40686-port-said-60-millions-de-dollars-pour-le-conteneur>

¹²⁵ Voir annexe 6

Ce sont ces équipements qui permettent une manutention rapide réduisant de ce fait les coûts d'escale, de manutention mais aussi d'attente pour les navires, et contribuant grandement à l'attractivité et à la compétitivité portuaire¹²⁶.

110- Exemple de Port-Said - Pour reprendre notre exemple de Port-Said, en plus de son extension de quai, des millions de dollars ont été investis dans l'outillage permettant entre autres de rehausser les 6 portiques existants leur permettant de manutentionner les plus gros porte-conteneurs¹²⁷ dans un temps réduit.

Plus les navires accostant dans les ports sont gros, plus les volumes manutentionnés sont importants, il est alors dans l'intérêt des ports de développer, parallèlement à leurs infrastructures portuaires, leurs zones annexes.

B- Développement des zones adjacentes

111- Le changement de type de flux, passant de poussés à tendus, a conduit au développement de l'importance des chaînes logistiques et à la création des zones logistiques adjacentes aux ports (1). Ces zones ont ensuite accueilli des entreprises industrielles et manufacturières devenant ainsi des zones industrielles¹²⁸ (2), puis ont, pour certaines d'entre elles, appliqué des régimes fiscaux dérogatoires les propulsant au rang de zones économiques spéciales (3).

1- Zones logistiques

112- Définition - Élément clé pour améliorer l'efficacité et la compétitivité des ports, le développement de zone logistique adjacente est rapidement apparu crucial et vital pour les ports. Une zone logistique adjacente fait référence à une zone située à proximité d'un port ou d'un terminal maritime, spécialement conçu pour accueillir des activités logistiques¹²⁹ liées au commerce maritime, telles que le stockage, la distribution, ou encore le traitement des marchandises en lien avec les opérations portuaires¹³⁰.

113- Optimisation des coûts et du temps - En plaçant ces zones à proximité des ports, les pays permettent, d'optimiser les temps et coûts de transit grâce à la consolidation des marchandises¹³¹, une meilleure gestion des stocks ainsi qu'une

¹²⁶ *Équipement portuaire.* (n.d.). <https://www.liebherr.com/fr/produits/grues-maritimes/equipement-portuaire/equipement-portuaire.html>

¹²⁷ cf 126

¹²⁸ Mecalux. (n.d.). *Le centre logistique : la pièce maîtresse de la chaîne logistique.* <https://www.mecalux.fr/blog/centre-logistique>

¹²⁹ Idem

¹³⁰ Dépotage, rechargement, visite douanes en entrepôts, ..

¹³¹ La consolidation, aussi appelé groupage de marchandises, fait référence au processus de réorganisation et de regroupement des produits. Dans le domaine du transport, le groupage se caractérise par le regroupement des marchandises de plusieurs clients dans un camion ou conteneur. Dans le domaine de la logistique elle consiste en une simplification de la gestion des stocks et de leur rangement. <https://www.rollrapides.com/quest-ce-que-la-consolidation-de-marchandises-en-logistique/>

production à valeur ajoutée¹³². D'importantes surfaces sont allouées à ces zones primordiales pour l'économie portuaire, à l'image du port de Shahid Rajee où 10% de la surface totale du port est consacrée à l'entreposage et au stockage soit une surface d'environ 16 5000 m²¹³³.

Cependant, l'évolution du marché mondial n'a pas épargné ces zones qui ont dû évoluer et accueillir de nouvelles activités plus diversifiées. Cette évolution s'est traduite par une l'implantation d'entreprises industrielles, créant des zones non plus logistiques mais *plutôt* industrialo-portuaires.

2- Zones industrielles

114- Définition - A la différence des zones logistiques, uniquement tournées vers la gestion des flux de marchandises, les zones industrielles adjacentes incluent, en plus de cette gestion, une dimension de fabrication. En effet, ces zones permettent d'accueillir des entreprises ou usines produisant des marchandises industrielles.

115- Facilitation des approvisionnements et exportations - La transformation d'une zone logistique en une zone industrielle peut se produire pour plusieurs raisons telles que : la Diversification économique avec la recherche de nouveaux secteurs d'activités, le développement d'une synergie économique, ou encore la facilitation des flux.

Grâce à leur emplacement géographique privilégié, les zones industrialo-portuaires offrent un avantage logistique majeur en réduisant les coûts de transit, de livraison et plus largement de production, mais aussi en facilitant l'approvisionnement en matières premières et l'exportation des produits finis. De plus, ces zones créent un environnement favorable à l'implantation d'entreprises industrielles grâce à des infrastructures adaptées et à une proximité avec les terminaux portuaires. Enfin, elles permettent à des pays enclavés ou sans accès direct, à l'océan ou à la mer, d'accéder aux marchés internationaux grâce à leurs implantations dans la zone.

116- Intérêt grandissant pour ces zones - Ces zones mêlant industrie et logistique sont aujourd'hui devenues indispensables au développement des ports et de leurs attractivités. Rencontrant une demande grandissante d'entreprise souhaitant s'y installer, les pays doivent les agrandir et/ou en créer de nouvelles afin de répondre à la demande, quitte parfois à s'éloigner des abords immédiats des ports.

¹³² Une production à valeur ajoutée est une approche systématisée qui vise à réduire le gaspillage sous toutes ses formes dont le temps perdu, les produits jetés, la bureaucratie inutile, l'espace d'entrepôt inutilisé et qui met l'accent sur la réduction des activités sans valeur ajoutée dans une entreprise Production à valeur ajoutée. (2022, November 16). BDC.ca. <https://www.bdc.ca/fr/articles-outils/boite-outils-entrepreneur/gabarits-documents-guides-affaires/glossaire/production-a-valeur-ajoutee>

¹³³ Eurisles. (2023, February 25). 6 ports majeurs en Iran. *Eurisles*. <https://www.eurisles.org/6-ports-majeurs-en-iran>

117- Exemple du port de Tanger Med - Le port de Tanger-Med a bien compris la nécessité de ces zones et a entrepris depuis plusieurs années d'importants travaux d'amélioration. Il dispose aujourd'hui de six zones logistiques et industrielles¹³⁴ entrées en service entre 1999 et 2015¹³⁵ mais dont les places viennent déjà à manquer. Pour pallier ce problème, le pays entreprend des agrandissements, comme en 2020 où un projet de 22 000 m² d'entrepôt au nord de la zone de « Tanger Automotive City » à vu le jour. Ceux-ci comptent également investir massivement¹³⁶ dans la création de nouvelles zones sur les terrains encore vides autour du port.

Toutefois, certaines entreprises ne veulent pas attendre ces créations et décident de s'installer plus loin en misant sur la connectivité et les moyens de transport entre leur usine et le port. C'est par exemple ce qu'a choisi de faire l'entreprise PSA en installant son usine de voitures à plus de 250 km du port de Tanger Med, dans la ville de Kénitra¹³⁷.

118- Volonté d'attirer des industries étrangères - Ces zones industrielles et logistiques au succès florissant, sont généralement créées dans le but d'attirer des entreprises et des investisseurs étrangers, comme à Tanger Med où de multiples nationalités se côtoient avec une prédominance asiatique¹³⁸. Pour parvenir à capter ces établissements et les capitaux, les pays ont dû adapter leurs politiques fiscales et créer des zones franches, aussi appelées zones économiques spéciales.

3- Zones économiques spéciales

119- Définition de ces zones aux nombreux avantages - Les zones économiques spéciales, abrégées ZES, sont des zones franches à l'échelle d'un port, qui se définissent donc comme des zones aux politiques fiscales et douanières dérogatoires par rapport au reste du pays¹³⁹.

En plus de permettre aux entreprises de bénéficier d'infrastructures modernes et d'une proximité avec divers terminaux portuaire, les zones franches offrent des avantages administratifs et fiscaux attractifs tels que la réduction des impôts, la libre circulation des capitaux ou la simplification des procédures douanières. Dans cette partie, nous prendrons l'exemple d'une des zones franches des Emirats Arabes Unis, la Jebel Ali

¹³⁴ Voir annexe 7

¹³⁵ <https://market-insights.upply.com/fr/zones-logistiques-et-industrielles-tanger-med>

¹³⁶ Idem . Un budget de 831M€ a été débloquer en 2020

¹³⁷ Afp, L. M. A. (2019, June 21). PSA inaugure au Maroc sa nouvelle usine automobile en présence de Mohammed VI. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2019/06/21/psa-inaugure-au-maroc-sa-nouvelle-usine-automobile-en-presence-de-mohammed-vi_5479607_3212.html

¹³⁸ <https://market-insights.upply.com/fr/zones-logistiques-et-industrielles-tanger-med> paragraphe 3

¹³⁹ École normale supérieure de Lyon. (n.d.). *Zone franche* — *Géococonfluences*. 2002 Géococonfluences ENS De Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/zone-franche>

Free Zone¹⁴⁰, mais d'autres pays proposent des avantages équivalents dans leur ZES telle que la zone franche de Colon au Panama, ou celle de de Port Klang en Malaisie.

120- Imposition - L'exonération sur l'impôt est l'un des avantages fiscaux les plus recherchés par les entreprises et l'un des principaux facteurs les poussant à s'implanter dans une région. Les entreprises opérant dans les ZES portuaires peuvent, par exemple, bénéficier de réduction ou d'exemption totale sur l'impôt sur sociétés ou sur le revenu, mais aussi être exonérées des droits et taxes sur les importations et les exportations. Ces deux avantages se retrouvent dans la zone de Jebel Ali aux Emirats Arabes Unis¹⁴¹ où les entreprises peuvent en être exonérées sur une période allant jusqu'à 50 ans¹⁴².

Ces avantages fiscaux permettent aux entreprises de voir leurs charges fiscales réduites leurs permettant ainsi d'augmenter leurs profits. Cet avantage fiscal s'accompagne bien souvent d'une simplification des procédures douanières.

121- Simplification des procédures douanières - L'exonération de droits et taxes, ainsi que des impôts sur le revenu et les bénéfices, traduisent une volonté des autorités portuaires de développer leur économie et d'attirer plus d'entreprises. Cependant, cela ne peut marcher que si les pays mettent tout en œuvre pour faciliter le commerce dans sa globalité, notamment en simplifiant leurs procédures douanières que ce soit à l'import ou à l'export.

La simplification des procédures douanières peut passer par une simplification des documents à fournir, l'accélération du traitement des dossiers, ou encore la possibilité d'entreposer les marchandises sous douanes. Dans tous les cas, la simplification des procédures douanières permet aux entreprises de dédouaner leurs marchandises plus rapidement, réduisant les coûts qui y sont liés et facilitant les échanges commerciaux.

122- Autres mesures - en parallèle de ces avantages, que sont l'exonération fiscale et la simplification des procédures douanières, les zones franches apportent d'autres atouts tels qu'une absence de restrictions monétaires ou une possibilité de rapatriement des bénéfices¹⁴³. Ces caractéristiques offrent aux entreprises et aux investisseurs la possibilité de transférer facilement des fonds et d'effectuer des transactions financières internationales sans entraves ni restrictions.

¹⁴⁰ Créé en 1999 elle est la plus importante du pays École normale supérieure de Lyon. (n.d.). *Les zones franches de Dubaï — Géoconfluences*. 2002 Géoconfluences ENS De Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/breves/2005/popup/Dubai2.htm>

¹⁴¹ Park, G. N. (2023, May 11). Jebel Ali Free Zone: LA zone franche industrielle de Dubaï - Créer Société Dubaï. *Créer Société Dubaï*. <https://www.creer-societe-dubai.fr/jebel-ali-free-zone/>

¹⁴² Chapman, M. (n.d.). *Les avantages des zones économiques spéciales pour l'ouverture d'une société à Dubaï - Protection Enfants*. Protection Enfants. <https://protection-enfants.ch/les-avantages-des-zones-economiques-speciales-pour-louverture-dune-societe-a-dubai/>

¹⁴³ Voir 37

Ces zones annexes, à l'image de celles de Tanger Med et de Jebel Ali, sont devenues des points centraux dans la stratégie de développement, d'attractivité et de compétitivité des ports en offrant des avantages fiscaux et en renforçant la rapidité et la recherche d'économie des coûts déjà fortement présents dans le commerce mondial.

Le développement des zones adjacentes aux ports qu'elles soient logistiques, industrielles, ou franches, montre que les attentes et les besoins changent, nécessitant une adaptation permanente des ports surtout lorsque ces derniers sont situés dans des goulots d'étranglements. Mêlant divers secteurs d'activités complémentaires, ces Zones attirent d'importants investisseurs et entreprises, engendrant des revenus pour le pays qui sont ensuite réinjectés, soit dans les infrastructures et leurs modernisations afin d'augmenter la capacité portuaire en termes de manutention, de stockage et d'accueil des navires ; soit dans le pays afin de développer des régions plus pauvres.

La modernisation des infrastructures portuaires n'est pas suffisante, les pays doivent également développer leurs outils de gestion, ainsi que leurs réseaux de transport.

II- ADAPTATION DES OUTILS DE GESTION

123- La modernisation des infrastructures portuaires va de pair avec l'adoption de système de gestion portuaire avancé, tel que des PCS¹⁴⁴ (A) ou des systèmes de suivi des navires (B). Ces systèmes informatisés permettent une meilleure coordination des activités portuaires, une planification plus efficace des opérations, une communication plus simple entre tous les acteurs de la chaîne logistique et une sécurité plus grande.

A- PCS

124- Base de données en temps réel - Véritable bases de données en temps réel capables de gérer d'important flux d'informations, les PCS se sont rapidement imposés comme des « *facteurs clés de la compétitivité des ports au niveau mondial* »¹⁴⁵. Utilisé dans une logique de simplification des opérations maritimes, tous les ports se doivent de disposer d'un tel logiciel, à l'image de Portnet dans le port de Singapour classer parmi les 10 meilleurs PCS du monde¹⁴⁶.

¹⁴⁴ Système communautaire portuaire

¹⁴⁵ définition de PCS (Port Community Systems). (n.d.). Le Dico Du Commerce International. <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/pcs-port-community-systems.html>

¹⁴⁶ What are the 10 major Port Community System in the world? (2022, December 1). Sinay. <https://sinay.ai/en/10-major-port-community-system-in-the-world/>

125- Réaction rapide - Ces logiciels connectant tous les systèmes existants et utilisés par les différents acteurs de la chaîne logistique¹⁴⁷ permettent de collecter, d'analyser et de partager instantanément des données liées aux opérations portuaires. Cela donne la possibilité de réagir rapidement en cas de problèmes qu'il s'agisse d'une difficulté documentaire ou d'un oubli de conteneur à quai lors de transbordement. Ils permettent également une meilleure anticipation des opérations, et gestion des coûts, en informant les opérateurs de tout retard dans la navigation. Enfin, ils garantissent une sécurité renforcée en informant directement les différents services, tels que les douanes ou l'autorité portuaire, de toutes anomalies ou éléments qu'ils doivent porter à leur connaissance¹⁴⁸.

Les PCS peuvent être appuyés par d'autres logiciels assurant des fonctions complémentaires tel que des systèmes de suivi des navires.

B- Système de suivi des navires

126- Contrôle des navires et de la navigation - Les systèmes de suivi des navires, basés sur la technologie de l'AIS (Système d'Identification Automatique)¹⁴⁹, permettent de suivre en temps réel les mouvements des navires dans diverses zones de navigation comme les ports. Cette technologie fournit des informations sur la localisation, la vitesse, la direction et les caractéristiques des navires, facilitant ainsi la gestion du trafic maritime et rendant les opérations portuaires plus efficaces.

La modernisation des outils de gestion vient compléter celle des infrastructures portuaires. Cependant, sans le développement parallèle des réseaux de transport, qu'ils soient terrestres ou fluviaux, leurs utilités s'en retrouvent limitées.

III- MODERNISATION ET DEVELOPPEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT TERRESTRES ET FLUVIAUX

127- Outre la modernisation des infrastructures portuaires et l'intégration de systèmes informatiques, le développement des réseaux de transports terrestres et fluviaux est une composante cruciale pour optimiser le fonctionnement des ports.

128- Nécessité d'un réseaux routier et ferroviaire entretenu - Le développement de réseau routier et ferroviaire efficace et bien entretenu est essentiel pour assurer une circulation fluide des marchandises en amont et en aval des ports. Des liaisons routières modernes permettent le transport rapide des marchandises vers ou depuis les zones de production, les entrepôts et les centres de distribution, tandis

¹⁴⁷ Voir annexe 8

¹⁴⁸ Provenances, marchandises, moment du déchargement, ...

¹⁴⁹ AIS description et fonctionnement / ICOM France. (n.d.). <https://www.icom-france.com/fr/catalogue/comprendre-l-ais.php>

que des connexions ferroviaires permettent une alternative écologique et économique pour le transport de marchandises sur de longues distances. Egalement, certains ports bénéficient d'une connexion avec des voies navigables intérieures, ceux qui leur permettent de transporter des marchandises vers l'intérieur des terres facilement, c'est par exemple le cas de Singapour ou de Port Kelang. L'utilisation de ces voies fluviales peut réduire les coûts logistiques et désengorger les routes terrestres, mais des infrastructures spécifiques doivent être développées.

129- Développement aujourd'hui trop faible - Pourtant un atout majeur pour garantir la connexion entre les ports et l'arrière-pays, le faible développement des réseaux de transport est aujourd'hui une des faiblesses principales des ports, y compris ceux français¹⁵⁰. Avec l'agrandissement des zones annexes et leur éloignement dans certains cas de l'épicentre portuaire, la problématique de la connectivité est au cœur des préoccupations portuaires de ces dernières années.

Qu'elle soit terrestre, ou fluviale, le développement d'axes connectant les zones portuaires et l'arrière-pays reste capital pour le bon fonctionnement des ports et pour leurs attractivités. Ainsi, ce développement apparaît essentiel pour répondre aux défis croissants du commerce international et de la logistique mondiale.

Permettant le transit des millions de tonnes de marchandises chaque jour, les choke-points occupent une place centrale dans le commerce mondial et se trouvent au cœur de toutes les grandes routes maritimes. Jouant un rôle de moteur de l'économie nationale comme régionale, ils génèrent des revenus directs liés aux passages des navires, mais aussi des revenus indirects résultant de leur simple présence dans une région. Point culminant de l'économie planétaire, ces lieux de passage, où se croisent quotidiennement plusieurs centaines de navires, doivent perpétuellement s'adapter à l'environnement mondial. Ainsi, les pays gestionnaires de choke-point doivent veiller à conserver leur compétitivité et accroître leur attractivité afin de garder leur titre de plaque tournante du commerce. Cette place unique engendre d'importants enjeux, qu'ils soient financiers, comme nous venons de le voir, ou diplomatique, en permettant au pays d'imposer des centaines de leurs règles sur la scène mondiale.

¹⁵⁰Les ports mettent le cap sur l'environnement. (2021, November 26). *France Culture*. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/entendez-vous-l-eco/les-ports-mettent-le-cap-sur-l-environnement-9852735>

TITRE 2 : ENJEUX GEOPOLITIQUES ET DIPLOMATIQUES

130- La gestion d'un choke-point maritime permet aux Etats d'asseoir une certaine puissance et d'exercer une influence géostratégique¹⁵¹ à l'échelle mondiale. En contrôlant ces passages (chapitre 1), les pays peuvent influencer sur le mouvement des navires, de guerre comme de commerce, et imposer leur volonté quant aux passages. Cela confère aux pays gestionnaires un avantage géopolitique¹⁵² fort et renforce leurs positions sur la scène internationale, leur permettant d'utiliser la gestion du lieu comme un levier diplomatique (chapitre 2).

131- Dans cette partie, nous excluons les canaux, qui ne sont pas soumis aux mêmes règles de navigation que les détroits. En effet, ils sont la propriété d'un seul Etat qui fixe les tarifs, et les conditions de navigation unilatéralement sans qu'aucune obligation de passage ne pèse sur lui. Les détroits internationaux, eux, ne sont la propriété de personne, mais simplement sous la gestion partagée de plusieurs états riverains et soumis dans une grande majorité des cas à une obligation de droit de passage inoffensif et sans entrave.

CHAPITRE 1 : CONTROLE STRATEGIQUE ET IMPLANTATION MILITAIRE

132- Face à l'importance de ces passages stratégiques dans le commerce mondial, les pays riverains tentent de garder une part de contrôle et de surveillance sur les navires et les cargaisons traversant les détroits, ces derniers étant le plus souvent à seulement quelques kilomètres de leurs côtes (section 1). De la même façon, c'est parce qu'ils sont capitaux dans les économies d'un grand nombre de pays que ces détroits se retrouvent militarisés. En effet, leur place stratégique est souvent la source de conflits diplomatiques entre les États, les poussant à implanter des bases militaires le long des côtes des principaux détroits internationaux (section 2).

SECTION 1 : ENTRE PROTECTION NATIONALE ET DROIT DE PASSAGE

133- La proximité entre les pays, et le nombre de navires transitant par les détroits internationaux peuvent conduire à des inquiétudes et des dangers multiples, c'est pourquoi les pays riverains imposent certaines formalités (I). Cependant, ils ne sont pas libres de tout faire et doivent veiller à respecter le principe de liberté de passage (II).

¹⁵¹ Qui concerne la guerre ou la politique de défense. Dictionnaire Larousse.

¹⁵² Étude des rapports entre les données de la géographie et la politique. Dictionnaire LeRobert

I- CONTROLE DU PASSAGE (FORMALITE, HORAIRE, ...)

134- Mise en place de formalités de contrôle - Dans les passages stratégiques, la gestion des flux maritimes revêt une importance cruciale pour la sécurité, le commerce et la politique mondiale. Les États gestionnaires de ces passages mettent donc en place diverses mesures de contrôle permettant d'assurer une gestion efficace et sécurisée du trafic. Les rédacteurs des conventions maritimes, régissant entre autres le droit de passage, ont été conscients de la nécessité pour les États riverains d'imposer certaines formalités lors du passage des navires, c'est pourquoi des dispositions existent dans ces conventions. Toutefois, ces dispositions ne sont pas les seules et peuvent être complétées par des dispositions nationales prises indépendamment par chaque état.

Les formalités que peuvent prendre les États riverains prennent différentes formes telles que des notifications préalables ou le recours systématique à l'utilisation de systèmes de suivi en temps réel.

135- Notifications préalables - Les notifications préalables sont des éléments essentiels du contrôle mis en place par les États riverains. Elles consistent en l'obligation pour les navires, avant leur entrée dans le détroit, de fournir aux autorités des informations détaillées sur leur itinéraire¹⁵³, de leur cargaison¹⁵⁴ et d'autres aspects pertinents, tels que l'identité du navire, son pavillon, ou le nom de la compagnie maritime.

Le respect des demandes préalables de navigation est plus exigeant envers certains types de navires, principalement pour des considérations de sécurité, d'environnement ou de politique. Ainsi, les navires transportant des cargaisons dangereuses, telles que des matières chimiques, radioactives, ou des cargaisons inflammables, sont soumis à des exigences plus strictes. Il en va de même pour les bâtiments de guerre, hautement surveillés lors de leurs traversées.

136- Autorisations spéciales de passage - En plus des notifications préalables demandées par la plupart des Etats riverains, à l'image de l'Indonésie, de la Turquie, ou encore de l'Arabie Saoudite, certains États exigent que les navires obtiennent une autorisation spéciale pour passer le détroit. Ces autorisations sont délivrées après une étude minutieuse des éléments inscrits dans la notification préalable ainsi que des renseignements sur l'équipage et les propriétaires du navire.

¹⁵³ Dont les horaires de passage

¹⁵⁴ Type, poids, quantité, dangerosité, ...

Si certains pays, comme Singapour, n'imposent ces formalités strictes que lors de transport de matières dangereuses, d'autres pays, à l'image de la Russie, conditionnent la traversée de tous les navires à l'obtention de cette autorisation¹⁵⁵.

137- Autres mesures – Enfin, en parallèle de ces formalités administratives strictes, les pays peuvent imposer d'autres obligations et restrictions pour la traversée des détroits. Par exemple, certains pays imposent le recours systématique à l'utilisation de systèmes de suivi des navires, d'autres posent l'interdiction de recourir au pilote automatique dans certaines zones et pour finir, certains fixent des horaires précisés à la traverser des navires, comme c'est le cas dans les détroits Turcs où les tankers de plus de 200 mètres ne peuvent naviguer la nuit¹⁵⁶.

Ces formalités répondent à des objectifs de sécurité maritime, en permettant la détection rapide de toute activité suspecte, de prévention des accidents, en favorisant la mise en place de mesures appropriées, de gestion des flux, en donnant la possibilité aux autorités d'anticiper le trafic, et de contrôle de la conformité réglementaire, en s'assurant que les navires répondent aux exigences internationales¹⁵⁷. Cependant, il est légitime de se demander si les restrictions pratiquées dans ces lieux hautement stratégiques pour le transport mondial, se conforme à l'exigence de droit de passage inoffensif posé notamment par la convention de Montego Bay et celle de Montreux.

II- RESPECT D'UN DROIT DE PASSAGE LEGAL

138- Le droit de passage dans les détroits est un principe dérivé de la liberté de navigation. Il peut se définir comme le « *Droit pour un navire étranger de traverser la mer territoriale d'un État, sans autorisation préalable, ni paiement de taxes, mais dans le respect des réglementations de l'État riverain* »¹⁵⁸. D'origine coutumière, le droit de passage a finalement été intégré au droit international écrit dans différentes conventions (A), mais pas de façon absolue puisqu'il peut connaître certaines restrictions (B).

A- Principe du Droit de passage

139- Le droit de passage inoffensif dans les détroits internationaux est un principe ancien¹⁵⁹, aujourd'hui consacré dans différents textes. Dans cette partie, nous

¹⁵⁵ Pargamin, D. (2020, July 2). La route maritime du Nord, ouverte de plus en plus tôt, aiguise tous les appétits | Slate.fr. <https://www.slate.fr/story/192057/arctique-route-maritime-du-nord-ouverte-de-plus-en-plus-tot-navires-commerciaux-raccourci-eaux-territoriales-russes>

¹⁵⁶ <https://lepetitjournal.com/istanbul/actualites/transport-la-circulation-sur-le-bosphore-est-regit-par-un-accord-international-datant-de-1936-11443>

¹⁵⁷ De sécurité, environnement ou de commerce

¹⁵⁸ *droit de passage inoffensif*. (1980). GDT. <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/8893781/droit-de-passage-inoffensif>

¹⁵⁹ Issue de l'arrêt du détroit de Corfou de 1949 et codifier mot pour mot dans la convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de Genève de 1958 Temps, L. (2006, August 31). Détroits L'avis de l'expert. Le statut juridique des détroits, de l'affaire de Corfou à la Convention de Montego Bay. *Le Temps*. <https://www.letemps.ch/opinions/detroits-lavis-lexpert-statut-juridique-detroits-laffaire-corfou-convention-montego-bay>

allons nous intéresser aux détroits régis par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (1), mais également à des détroits dépendant d'une autre convention, celle de Montreux (2).

1- Détroits sous le régime de la Convention de Montego Bay

140- La CNUDM - La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), aussi appelée Convention de Montego bay, a été adoptée en 1982 en Jamaïque, et représente le pilier fondamental du droit international maritime. Elle « définit un régime de droit global pour les océans et les mers de la planète (...). Rassemble en un seul instrument les règles traditionnelles relatives aux utilisations des océans et, dans le même temps, introduit de nouveaux concepts et régimes juridiques (...) »¹⁶⁰. Cette convention, ratifiée par une grande partie des Etats du monde¹⁶¹, vient remplacer les conventions antérieures relatives au droit de la mer¹⁶². Elle en reprend les grands principes, comme celui du droit de passage, en les clarifiant et leur donnant un cadre plus complet.

141- Champ d'application - Il existe en droit maritime deux types de détroits, les détroits intérieurs appartenant à un seul pays ou utiliser exclusivement dans la navigation nationale, et les détroits internationaux faisant communiquer une « partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive »¹⁶³. Ces détroits sont le plus souvent constitués des eaux territoriales des pays riverains et sont les seules à dépendre de la convention de Montego Bay. En effet, les articles 35 et 37 de la convention excluent de son champ d'application les détroits ne servant pas à la circulation internationale, ceux ayant un passage comparable par une autre route et ceux déjà régis par une autre convention.

a) Détroits sous gestion d'Etats signataires

142- Navigation en eaux territoriales - A l'exception du détroit de Béring qui fera l'objet d'une partie spécifique, les principaux détroits maritimes¹⁶⁴ soumis à la convention de Montego Bay se trouvent dans les eaux territoriales de pays l'ayant ratifié (ou au moins signé dans le cas de l'Iran et des Emirats Arabes Unis). De ce fait, deux parties de la convention leur sont applicables, la Partie 2 section 3 portant sur la navigation en Mer Territoriale et la Partie 3 portant sur la navigation dans les détroits

¹⁶⁰ *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.* (n.d.). <https://www.imo.org/fr/ourwork/legal/pages/unitednationsconventiononthelawofthesea.aspx>

¹⁶¹ En 2022 169 parties (ratifiée). Les non-signataires sont des pays enclavés, quelques États d'Amérique latine, ainsi que les États-Unis, Israël et la Turquie École normale supérieure de Lyon. (n.d.). *Convention de Montego Bay (CNUDM) et droit de la mer – Géoconfluences.* 2002 Géoconfluences ENS De Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/montego-bay>

¹⁶² Elle remplace les 4 conventions de Genève de 1958

¹⁶³ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf article 37

¹⁶⁴ Détroit de Malacca, Gibraltar, Ormuz et Bab el mandeb

internationaux. La principale différence, entre ces deux parties réside dans l'utilisation du terme « transit » pour les détroits internationaux, ce terme incluant en plus de la navigation maritime le droit de survole par tous appareils¹⁶⁵.

143- Droit de passage inoffensif et sans entrave - Le droit de transit inoffensif, consacré par la CNUDM, constitue un élément fondamental du droit maritime international, régissant la libre circulation des navires à travers les détroits internationaux. Ce droit de passage doit répondre à quatre caractéristiques : il doit être rapide, continu, inoffensif et sans entrave.

144- Rapide et continu - Le passage doit être interrompu, sauf en cas de force majeure ou d'accident, mais doit aussi être direct, c'est-à-dire que les navires doivent emprunter les routes les plus simples et sans détours ou ralentissements injustifiés.

145- Inoffensif - Le passage en transit doit être inoffensif, donc sans atteinte à l'ordre, à la sécurité et à la paix des pays riverains¹⁶⁶. Si cette disposition est issue des textes antérieurs, la convention est venue clarifier le principe en ajoutant une liste de cas reconnus comme ne relevant pas du passage inoffensif¹⁶⁷. Cet apport a mis fin aux conflits d'interprétation entre pays¹⁶⁸, mais suscite toujours un débat quant à son caractère exhaustif ou non.

146- Sans entrave - Enfin, le passage doit être sans entrave, sauf quelques exceptions prévues par la convention. Les pays riverains ne peuvent interdire ou restreindre l'accès aux navires transitant dans les détroits internationaux¹⁶⁹, et plus largement aux navires traversant leurs mers intérieures¹⁷⁰. Cette obligation porte également sur les navires de guerre qui disposent, eux aussi, d'un libre droit de passage tant qu'ils se conforment aux conditions régissant le passage inoffensif.

Grâce à ce droit de passage en transit, la convention instaure un compromis entre liberté de navigation et protection des pays riverains. S'ils sont tous régis par la convention de Montego Bay et sous la gestion de pays signataires et parties, pour l'immense majorité, il existe un détroit où l'application de cette convention a suscité quelques inquiétudes.

b) Cas particulier du détroit de Béring

147- Détroit à la complexité juridique forte - Le détroit de Béring situé en haute mer, entre la Russie et les États-Unis, est une voie maritime stratégique reliant

¹⁶⁵Rédaction. (2018, August 20). *Le droit et l'utilisation des mers*. Académie Des Sciences Morales Et Politiques. <https://academiesciencesmoralesetpolitiques.fr/2016/04/11/le-droit-et-lutilisation-des-mers/>

¹⁶⁶ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf article 39

¹⁶⁷ Article 19 paragraphe 2

¹⁶⁸ <https://www.oecd-nea.org/law/nlbf/nlb-78/005-020.pdf> page 7

¹⁶⁹ Article 44

¹⁷⁰ Article 24

la mer de Béring à l'océan Arctique. La complexité de ce détroit réside dans le fait qu'il est régi à la fois par les principes du droit international maritime, et par des accords bilatéraux entre la Russie et les États-Unis, portant sur divers sujets tels que la délimitation de leurs frontières maritimes.

Cette situation découle d'une combinaison de facteurs géographiques et, géopolitiques spécifiques. En effet, ce détroit grâce à son emplacement proche du cercle polaire arctique et par la proximité des mers de deux puissances nucléaires rivales rendent la circulation dans le détroit particulière.

148- Un détroit international, malgré le refus de signature des États-Unis - Si le détroit de Béring et aujourd'hui reconnu, conformément à la convention des nations unies sur le droit de la mer, comme un détroit international¹⁷¹, cela n'était pas une évidence. L'application de cette convention aurait pu poser un problème dans la mesure où, si la Russie en est partie¹⁷², les États-Unis ont, eux, toujours refusé d'en être signataires. Toutefois, même s'ils n'en sont pas parties, les États-Unis reconnaissent et adhèrent à un grand nombre de principes fondamentaux du droit international maritime présents dans la CNUDM¹⁷³, y compris le droit de passage inoffensif à travers les détroits internationaux. En conséquence, les navires de tous pavillons, y compris les navires de guerre, transitant par le détroit de Béring bénéficient du droit de passage inoffensif et sans entraves, tant que ce dernier est fait dans le respect des lois et réglementations des États côtiers.

Un grand nombre de détroits dépendent de la Convention de Montego Bay et c'est pourquoi elle est considérée comme la principale convention régissant le droit maritime mondial. Cependant, dans le cadre des détroits internationaux d'autres conventions existent, consacrant elles aussi un droit de passage, comme la convention de Montreux de 1936.

2- Détroits sous le régime de la Convention de Montreux

149- Les détroits Turcs soumis à la convention de Montreux - Les détroits turcs, comprenant le détroit du Bosphore et le détroit des Dardanelles, sont des voies de navigation stratégiques reliant la mer Noire à la mer Méditerranée. Du fait de leur position charnière entre l'Europe et l'Asie et entourant la mer de Marmara, ils constituent un objet géographique particulièrement complexe. En raison de leur importance géopolitique et maritime, il a rapidement fallu leur donner un cadre juridique, et c'est à la suite d'un long processus commencé en 1484 suivie de différents

¹⁷¹ Greco, L. (2021, March 15). L'arctique, entre négociation, tension et insuffisances juridiques. *Village De La Justice*. <https://www.village-justice.com/articles/arctique-entre-negociation-tension-insuffisances-juridiques.38473.html>

¹⁷² Signataire en 1982 puis ratification en 1997 *UNTC*. (n.d.). https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=fr

¹⁷³ Calmels, C. (n.d.). *Les États-Unis et l'Arctique: de l'hibernation à l'engagement*. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-politique-etrangere-2018-2-page-145.htm> paragraphe 8

accords et traités¹⁷⁴ que la convention de Montreux a finalement été signée en 1936. Toujours en vigueur, elle octroie à la Turquie le contrôle des détroits du Bosphore et des Dardanelles et définit ses droits et responsabilités en ce qui concerne le passage des navires de guerre et des navires marchands.

Si la convention reconnaît dans son article 1 le « *principe de la liberté de passage et de navigation par mer dans les Détroits* »¹⁷⁵, il connaît quelques variations que l'on soit en temps de paix, ou en temps de guerre.

a) Temps de paix

150- Si la convention de Montreux prévoit une liberté de passage pour tous les navires, de guerre comme de commerce, elle ne le fait pas dans des conditions identiques.

151- Navires marchands - En temps de paix, la convention accorde aux navires de commerce, une « *complète liberté de passage et de navigation (...), de jour et de nuit, quels que soient le pavillon et le chargement, sans aucune formalité (...)* »¹⁷⁶. Ainsi, il ressort des articles 2 et 3 de la convention que si les autorités turques peuvent procéder à des contrôles pour des raisons sanitaires ou sécuritaires, elles n'ont pas le droit d'interdire le passage du détroit¹⁷⁷. Pour les navires de guerre les choses sont légèrement différentes, la Turquie imposant une limitation de tonnage et des formalités spécifiques.

152- Bâtiments de guerre - Si la convention n'interdit pas le passage des navires de guerre dans les détroits relevant de sa compétence, elle pose des conditions plus restrictives que pour les navires de commerce.

Ainsi, elle permet un passage libre tant que ce dernier est fait de jour¹⁷⁸ et dans le respect du préavis imposé par l'article 13. Préavis devant être donné au gouvernement turc, tant pour les pays riverains de la mer Noire que ceux extérieurs, dans un délai maximum de huit jours avant le passage.

Toutefois, si la convention accorde un droit de passage libre, elle ne le fait pas pour tous les navires, puisque l'article 14 pose des limitations de nombre et de tonnage des bâtiments empruntant les détroits. La seule exception qui existe concerne les flottes des Etats riverain, qui eux peuvent faire transiter des navires dépassant le tonnage

¹⁷⁴Ministère des Armées. (n.d.). Ministère Des Armées. <https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/cesm/BM%20265%20-%20Les%20d%C3%A9troits%20Turcs.pdf>

¹⁷⁵ Ministère des Affaires étrangères de la République de Türkiye. (n.d.). RÉPUBLIQUE DE TÜRKİYE MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES. https://www.mfa.gov.tr/default.fr/mfahttps://www.mfa.gov.tr/site_media/html/montro-bogazlar-raporu-2014.pdf

¹⁷⁶cf 179 article 2

¹⁷⁷*Détroit Des Dardanelles*. (n.d.). Dictionnaires Et Encyclopédies Sur "Academic." <https://fr-academic.com/dic.nsf/frwiki/554583>

¹⁷⁸ Article 10 convention de Montreux

maximum à « *la condition que [les] bâtiments ne franchissent les Détroits qu'un à un* »¹⁷⁹.

Dans tous les autres cas, la Turquie est en droit d'interdire le franchissement des détroits du Bosphore et des Dardanelles aux navires. Ces dispositions permettent à la Turquie de maintenir un certain contrôle sur le passage des navires militaires étrangers, tout en assurant que les détroits demeurent ouverts à la navigation internationale.

Si en temps de paix le principe prédominant reste la liberté de passage, cela peut changer en temps de guerre.

b) Temps de guerre

153- Suspension du droit de passage - Contrairement à la convention des Nations Unies sur le droit de la mer où le passage inoffensif ne peut être suspendu, la convention de Montreux prévoit, elle, des dispositions spécifiques en cas de menace ou de guerre. Toutefois, une distinction doit être opérée selon que la Turquie *soit/est* belligérante ou non.

154- Non Belligérante - En temps de guerre, et pour laquelle la Turquie n'est pas impliquée, les dispositions du droit de passage dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles restent extrêmement simples. Les navires de commerce¹⁸⁰ et les navires de guerre d'États non belligérants¹⁸¹ remplissant les exigences prévues en temps de paix conservent leur droit de passage. En d'autres termes, les seuls navires à perdre le bénéfice du droit de passage sont ceux des États en guerre.

155- Turquie belligérante - Dans le cas où la Turquie est partie à un conflit, il faut, pour connaître les modalités du droit de passage des navires, se référer aux articles 5 et 20 de la convention. Ces articles, portant respectivement sur les navires de commerce et les navires de guerre, apportent des solutions opposées en cas de conflit impliquant la Turquie.

Pour les navires de commerce, le principe est l'octroi d'une liberté de passage à l'exclusion des navires battant pavillon d'un État en guerre avec la Turquie. Pour les navires de guerre, c'est l'inverse, le principe est à la fermeture totale des détroits, sauf autorisation spécifique du gouvernement Turc, ou pour les navires rejoignant leurs ports d'attache. Cette disposition sur les navires de guerre à un champ d'application plus large que pour ceux de commerce puisqu'elle peut être appliquée en cas de simple menace de guerre comme le prévoit l'article 21.

¹⁷⁹ Article 11 convention de Montreux

¹⁸⁰ Article 4 convention de Montreux

¹⁸¹ Article 19 convention de Montreux

156- Illustration de la fermeture des détroits aux bâtiments de guerre - C'est sur la base de ces dispositions, et plus spécifiquement sur l'article 21 de la convention de Montreux, que la Turquie a décidé, le 27 février dernier, dans le cadre du conflit Russo-Ukrainien, de fermer ses détroits à tous les navires de guerre quelque soit leurs pavillons. La Turquie n'étant pas belligérante, seul l'article 19 aurait dû s'appliquer, cependant le gouvernement a décidé d'interdire l'accès à tous les bâtiments de guerre sous entendant que la Turquie « *s'appuie également sur [l'article] 21 de la convention* »¹⁸².

Cet exemple illustre la complexité des relations internationales et la position privilégiée de la Turquie dans la navigation en mer noire. Condamnant la Russie pour son invasion mais étant un partenaire commercial important, la Turquie reste pour le moment neutre avec la fermeture de son détroit à tous les pays, empêchant de fait la Russie d'augmenter sa flotte navale, mais également aux alliés de l'Ukraine de lui apporter des soutiens maritimes¹⁸³.

En résumé, les détroits turcs sont régis par des règles spécifiques énoncées dans la Convention de Montreux. Cette convention vise à équilibrer les intérêts de la Turquie en matière de sécurité nationale avec le droit de passage inoffensif des navires étrangers.

Dans tous les cas, qu'il s'agisse de la convention de Montreux ou de la convention de Montego Bay, les navires bénéficient dans la plupart des cas d'un droit de passage libre. Cependant, il faut rappeler que si ce principe est garanti internationalement, il n'est pas absolu, laissons aux pays riverains une marge de manœuvre quant à la protection de leurs intérêts.

B- Justification des « entraves » / restrictions justifiables

157- Un droit non absolu - Les différentes conventions internationales garantissent toutes, au moins en temps de paix, un droit de passage inoffensif et sans entraves pour les navires étrangers. Selon ce principe, les Etats riverains ne seraient pas en droit d'imposer des restrictions au passage des navires, ce qui impacterait leurs souverainetés dans les eaux territoriales ou à proximité. Pour pallier ce problème, qui créerait d'importants conflits, les conventions doivent faire la balance entre les intérêts des Etats riverains et la liberté de navigation. Ainsi, il est prévu que les Etats souverains

¹⁸² Lagneau, L. (2022). La Turquie bloque les détroits du Bosphore et des Dardanelles pour presque tous les navires militaires. *Zone Militaire*. <https://www.opex360.com/2022/03/01/la-turquie-bloque-les-detroits-du-bosphore-et-des-dardanelles-pour-presque-tous-les-navires-militaires/>

¹⁸³ Jégo, M. (2022, March 3). Guerre en Ukraine : la Turquie verrouille les détroits du Bosphore et des Dardanelles aux navires russes. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/international/article/2022/03/03/guerre-en-ukraine-la-turquie-verrouille-ses-detroits-aux-navires-russes_6115976_3210.html

disposent de la possibilité de prendre des mesures restrictives sur les passages des navires dans certains cas particuliers.

Si nous l'avons vu pour la convention de Montreux et les blocages possibles en tant de guerre, il existe également dans la convention de Montego Bay des dispositions pouvant justifier de telles entraves, sans que la fermeture totale ne soit jamais envisagée.

158- Exemples de dispositifs pouvant être imposés par les États - La convention permet, par exemple, aux États côtiers de choisir l'itinéraire que devront emprunter les navires lors de la traversée de la mer territoriale¹⁸⁴, ou encore d'imposer l'assistance d'un brise-glace national si les conditions climatiques le rendent nécessaire¹⁸⁵. Plus largement, la convention de Montego Bay permet aux États côtiers de prendre toutes les mesures qu'ils jugent raisonnables dans un but de sécurité, de régulation du trafic et de protection de l'environnement¹⁸⁶, même si cela doit légèrement impacter la liberté de passage en transit.

C'est dans cette logique que les pays appliquent des restrictions comme l'obligation préalable de notification, qui n'entre finalement pas en conflit avec le droit de passage inoffensif, et se justifie comme une mesure visant à réguler le trafic. Il en est de même pour les autorisations spéciales que les pays justifient par l'importance de la protection de l'environnement maritime.

159- Concordance entre formalités et droit de passage en transit - En résumé, bien que les restrictions et formalités imposées par les pays soulèvent des questions par rapport au droit de passage inoffensif, les dispositions de la Convention de Montego Bay permettent aux États côtiers de les mettre en place, dans la mesure où elles sont justifiées par des préoccupations légitimes prévues dans la convention ou dans leurs droits nationaux.

160- Principes de non-discrimination et de non-fermeture - Si les justifications fournies par la convention semblent laisser aux pays riverains une grande latitude dans les restrictions applicables, il n'est pas dans leur intérêt d'en abuser. De plus, la convention rappelle que si les pays sont autorisés à prendre des mesures spécifiques pour la navigation, elles ne doivent en aucun cas être discriminatoire et empêcher le transit des navires. Dans l'ensemble, ces possibilités de contrôle, même si elles font débats, sont essentielles pour assurer une bonne entente internationale.

¹⁸⁴ Article 22 CMB

¹⁸⁵ Article 234 CMB sur la navigation en mer de glace

¹⁸⁶ Article 42 CMB

Les choke-points internationaux sont des lieux de passage essentiel du commerce, et c'est cette place centrale qui en font des lieux stratégiques. Les intérêts de tous les pays du monde se croisent dans ces espaces étroits, et les tensions attisent les inquiétudes de possible prise de contrôle. C'est face à ces inquiétudes que chaque pays tente d'assurer la continuité du trafic dans ces zones, notamment en y implantant des bases militaires.

SECTION 2 : IMPLANTATION MILITAIRE

161- L'implantation militaire dans les détroits internationaux représente un sujet complexe aux enjeux géopolitiques importants. Ces étroits passages maritimes, reliant différents océans et mers, revêtent une importance stratégique considérable, tant d'un point de vue économique que sécuritaire. L'implantation de bases militaires à proximité de ces lieux permet aux pays ayant des intérêts dans la zone, qu'ils soient riverains ou non, d'assurer une certaine forme de contrôle. Cependant, si cette militarisation des détroits permet de prévenir de potentielles menaces, elle peut aussi être source de conflits armés entre des pays rivaux ou aux antécédents conflictuels. Pour illustrer cette dualité et la fragilité des relations internationales, nous prendrons les exemples du détroit d'Ormuz et du détroit de Béring.

I- DETROIT D'ORMUZ

162- Le détroit le plus militarisé du monde - Le détroit d'Ormuz, situé entre l'Iran et Oman, joue un rôle crucial dans l'exportation d'hydrocarbures, il y passe chaque année environ 21% de la consommation mondiale de pétrole¹⁸⁷. Ce passage stratégique pour les pays exportateurs comme importateurs est le lieu de tensions internationales, principalement entre les Etats-Unis et l'Iran¹⁸⁸. Ce sont ces tensions, et les risques de fermetures, qui ont conduit les pays à implanter leurs bases navales sur les rives du détroit, faisant du lieu le détroit international le plus militarisé du monde¹⁸⁹.

163- USA – Iran, des bases militaires qui se font faces - Cette grande militarisation vise à assurer la libre circulation des navires et à prévenir tout acte de piraterie, de sabotage, ou de terrorisme qui pourrait perturber l'approvisionnement énergétique mondial. Parmi les pays ayant des bases militaires significatives dans la région, on trouve bien entendu les pays riverains tels que l'Iran¹⁹⁰, Oman ou encore les Emirats Arabes Unis, mais également des pays extérieurs, comme les Etats-Unis

¹⁸⁷ Ministère des Armées. (n.d.). Ministère Des Armées. <https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/dems/Biblioveille%20detroit%20d%27Ormuz.pdf>

¹⁸⁸ Les relations se sont dégradées avec la révolution iranienne et les multiples conflits et embargos

¹⁸⁹ vie-publique.fr. (2020). Le détroit d'Ormuz, verrou stratégique du golfe Persique. *vie-publique.fr*. <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/277081-le-detroit-dormuz-verrou-strategique-du-golfe-persique>

¹⁹⁰ Eurisles. (2023, February 25). 6 ports majeurs en Iran. *Eurisles*. <https://www.eurisles.org/6-ports-majeurs-en-iran>

disposant de plusieurs bases navales dans les pays face à l'Iran comme à Oman ou encore au Bahreïn¹⁹¹ accueillant depuis 2017 la Cinquième Flotte de l'US Navy¹⁹².

164- Justification de la présence américaine - Si à l'origine la présence américaine dans le détroit s'expliquait par leur dépendance à l'importation de pétrole, elle n'est aujourd'hui plus que de 7%, contre 76% pour le marché asiatique¹⁹³. De fait, leur présence s'explique aujourd'hui par la nécessité de surveillance de cette voie cruciale pour le commerce mondial, mais également par un besoin de proximité avec l'Iran et un appui aux alliés présents dans la région. Faisant partie de leur stratégie politique mondiale, la présence de différentes bases navales dans le détroit est une représentation de force pour les États-Unis, qui sont ainsi capables d'agir rapidement à la moindre crise ou au moindre signe de tension.

Le surarmement de la zone du détroit d'Ormuz n'est pas quelque chose de rare et se retrouve dans d'autres détroits internationaux comme celui de Béring où la présence Américaine fait cette fois face à la puissance Russe.

II- DETROIT DE BERING

165- La course pour la conquête de l'Antarctique - Le détroit de Béring constitue la frontière entre la Russie et les États-Unis, deux puissances mondiales au passé marqué par la guerre froide, lors de laquelle il avait pris le nom de rideau de glace. Si les deux pays tentent de régler différents conflits à l'aide de traités et d'accords bilatéraux, les tensions n'en sont pas pour autant apaisées¹⁹⁴. La preuve en est avec le projet de reconquête de l'Arctique¹⁹⁵ entraînant différents exercices militaires de part et d'autre, et contribuant au surarmement de la zone. C'est dans cette perspective que les États-Unis ont investi en 2021 plusieurs millions de dollars en Alaska, déjà la zone la plus militarisée du pays, et que la Russie agrandit ses bases militaires en arctique et y installe son système de missiles antinavires¹⁹⁶.

166- Un détroit à l'importance grandissante - Si à l'origine le détroit de Béring était un espace isolé et peu convoité, il est, avec le réchauffement climatique et la fonte des glaces, revenu sur le devant de la scène comme un point de passage stratégique et essentiel dans la conquête de l'Arctique et de ses ressources. Cela entraîne une

¹⁹¹ Voir annexe 9

¹⁹² Gantz sur la base de la 5e flotte de la marine américaine à Bahreïn. (n.d.). The Times of Israël. <https://fr.timesofisrael.com/gantz-sur-la-base-de-la-5e-flotte-de-la-marine-americaine-a-bahrein/>

¹⁹³ Voir 190

¹⁹⁴ Ministère des Armées. (n.d.). Ministère Des Armées.

<https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/cesm/cargo2012-5detroit-bering.pdf>

¹⁹⁵ Banzet. (2022, April 29). *Entre les Etats-Unis et la Russie, une nouvelle guerre froide autour de l'Arctique? - Recherches Arctiques*. Recherches Arctiques. <https://recherchespolaires.inist.fr/entre-les-etats-unis-et-la-russie-une-nouvelle-guerre-froide-autour-de-larctique/>

¹⁹⁶ Histoire & Collections. (2022, March 22). *RUSSIE : militarisation du détroit de Béring - Magazine Raids*. Magazine Raids. <https://raids.fr/premium/russie-militarisation-du-detroit-de-bering/>

multiplication des acteurs ayant un intérêt dans la zone, à l'image du Canada, du Japon, mais aussi et surtout de la Chine¹⁹⁷ qui entend bien devenir un acteur majeur de la route du nord et développer avec la Russie des accords commerciaux importants.

Le contrôle des détroits, qu'il passe par l'instauration de formalités contraignantes ou l'implantation de bases navales, est crucial pour tous les Etats. Voies stratégiques par excellence, ils sont les témoins de nombreux conflits et tensions. Cependant, ces détroits permettent également aux pays gestionnaires de bénéficier d'un argument non négligeable dans les négociations internationales, se servant des détroits comme des leviers diplomatiques.

CHAPITRE 2 : LEVIER DIPLOMATIQUE

167- Les goulots d'étranglement maritimes sont des passages stratégiques qui peuvent être utilisés comme des leviers géopolitiques. Les pays qui les contrôlent, exercent une influence significative sur le commerce international, et donc sur les autres pays.

En contrôlant, restreignant, interdisant ou menaçant de fermer ces routes majeures, les pays influencent les relations internationales et renforcent leur position politique au niveau mondiale (section 1). Toutefois, cette prise de position n'est pas sans risque et peut entraîner des conflits et tensions entre les États (section 2).

SECTION 1 : INFLUENCE SUR LE COMMERCE MONDIALE

168- Les pays propriétaires ou gestionnaires des grands passages mondiaux influencent au gré des événements et de leurs affinités les relations internationales. Les pays peuvent utiliser leur contrôle sur les goulots d'étranglement pour faire pression sur d'autres États afin d'obtenir des concessions diplomatiques, politiques ou économiques.

169- Menace de fermeture, l'arme de l'Iran - L'exemple illustrant le mieux cette dynamique à la croisée des enjeux économiques et politiques est le détroit d'Ormuz. Depuis la révolution iranienne de 1979, point de départ des tensions avec l'Irak et les Etats-Unis, l'Iran a à de nombreuses reprises menacé les passages dans le détroit. S'il n'a jamais été fermé, même lors de la guerre des tankers, le gouvernement iranien avance cette menace dès qu'il estime que les intérêts nationaux, en particulier ceux liés au pétrole, sont en danger¹⁹⁸. La dernière menace en date remonte à 2018 ou

¹⁹⁷ Teuscher, D. (n.d.). *Carte. Le détroit de Béring: un point de rencontre oublié entre les «Deux Grands»*. <https://www.diploweb.com/Carte-Le-detroit-de-Bering-un-point-de-rencontre-oublie-entre-les-Deux-Grands.html>

¹⁹⁸ vie-publique.fr. (2020). Le détroit d'Ormuz, verrou stratégique du golfe Persique. *vie-publique.fr*. <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/277081-le-detroit-dormuz-verrou-strategique-du-golfe-persique>

les sanctions américaines se sont intensifiées¹⁹⁹ entraînant un nouveau bras de fer entre l'Iran et les Etats-Unis et ses alliés.

Même si la menace n'a jamais été exécutée, et ne le sera sûrement jamais, la simple faculté pour un pays de pouvoir interrompre le trafic dans une des zones les plus importantes du commerce d'hydrocarbures démontre la capacité considérable qu'on ces pays d'influencer le dynamisme international et de se faire entendre sur la scène mondiale. Cependant, cette stratégie n'est pas sans risques. Les actions unilatérales visant à entraver le passage des navires peuvent rapidement dégénérer en crises majeures, affectant le commerce mondial et la sécurité régionale

SECTION 2 : TENSIONS ET RIVALITES

170- Réactions en chaîne attisant les tensions – L'utilisation des points d'étranglement comme levier diplomatique peut augmenter les risques de tensions et de conflits. Les actions visant à perturber le passage des navires peuvent être perçues comme des provocations par d'autres pays, et entraîner des réactions en chaîne.

171- Illustration avec la guerre des tankers – En reprenant l'exemple d'Ormuz, nous pouvons voir que si la menace de fermeture iranienne est une réponse aux attaques ou aux sanctions économiques visant le pays, tous les Etats se retrouvent en réalité impliqués. Par exemple, lors de la guerre des tankers opposant l'Iran et l'Irak dans les années 1980, des centaines de pétroliers de toutes nationalités ont été détruits. Cette forte perturbation a entraîné l'intervention des flottes occidentales²⁰⁰ notamment françaises et britanniques ainsi que le renforcement de la présence américaine dans le détroit. La lourde présence militaire s'explique par une nécessité de sécurisation du commerce international de pétrole et un appui aux autres pays du Golfe alliés de ces nations.

172- Illustration avec l'arraisonnement d'un pétrolier Britannique – De la même façon, lors des sanctions économiques de 2018, si l'Iran n'a pas fermé le détroit, il en a fortement perturbé le trafic en détournant et en arraisonnant plusieurs navires marchands et pétroliers²⁰¹, dont un Britannique²⁰². Cet arraisonnement Britannique à conduit le gouvernement à prendre différentes mesures, dont des sanctions contre l'Iran et un renforcement de sa présence militaire dans le détroit. S'il fait lui-même

¹⁹⁹ Nodé-Langlois, F. (2018). Les nouvelles sanctions américaines contre l'Iran entrent en vigueur. *LEFIGARO*. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2018/11/04/20002-20181104ARTFIG00132-l-embargo-contre-l-iran-met-le-marche-petrolier-sous-tension.php>

²⁰⁰ *Entre 1984 et 1988, la "guerre des pétroliers" dans le golfe persique* / INA. (n.d.). ina.fr. <https://www.ina.fr/ina-eclairage-actu/entre-1984-et-1988-la-guerre-des-petroliers-dans-le-golfe-persique>

²⁰¹ Afp, L. F. A. (2023). Iran : saisie d'un pétrolier dans le détroit d'Ormuz par les gardiens de la révolution. *LEFIGARO*. <https://www.lefigaro.fr/international/iran-saisie-d-un-petrolier-dans-le-detroit-d-ormuz-20230503>

²⁰² Rfi. (2019, July 20). Détroit d'Ormuz: l'Iran s'empare d'un pétrolier britannique, Londres réagit. *RFI*. <https://www.rfi.fr/fr/moyen-orient/20190719-iran-petrolier-britannique-royaume-uni-detroit-ormuz-golfe-persique-tensions>

suite à l'interception d'un pétrolier iranien dans le détroit de Gibraltar, il montre l'extrême tension qui règne dans le détroit d'Ormuz et la montée en puissance des conflits et des incidents²⁰³. Au travers de cet exemple on peut voir que les tensions entre Téhéran et Washington créent un climat complexe entraînant d'autres pays dans leurs sillages.

En conclusion, l'utilisation des points d'étranglement maritimes comme levier diplomatique est une stratégie à double tranchant. Elle permet à court terme d'influencer les négociations et de bénéficier d'un poids diplomatique plus important, mais elle entraîne à long terme des conflits perturbant le commerce mondial et mettent en péril la stabilité de certaines régions. Ces deux aspects doivent être pris en compte par les États avant d'utiliser les points d'étranglement comme instruments diplomatiques.

Nous avons vu au travers de la première partie de ce mémoire les enjeux économiques et diplomatiques des choke-points maritime. Nous allons maintenant nous intéresser aux nombreux risques liés à ces passages stratégiques

²⁰³ *Idem*

PARTIE 2 : RISQUES LIES AUX CHOKE POINTS

173- Les Choke-points, en raison de leurs forts trafics et d'importantes cargaisons qui transitent par leurs eaux, sont devenus des lieux propices aux trafics et attaques en tous genres (Titre 1). Toutefois ce risque d'insécurité n'est pas le seul pesant sur les navires, puisque les configurations des lieux souvent compliquées posent des risques de navigation importants (Titre 2). Enfin ces deux dangers, car ils peuvent être à l'origine d'interruption de trafic, font peser sur ces passages un risque financier (Titre 3).

TITRE 1 : RISQUES D'INSECURITE

174- Les goulots d'étranglements sont les piliers du transport maritime mondial. Ces places centrales de l'économie voient passer chaque jour des centaines de navires, dont les cargaisons représentent d'importantes sommes d'argent. En parallèle, ils sont également le théâtre d'importantes tensions entre pays pouvant découler sur des conflits armés ou diplomatiques. Ces deux facteurs combinés favorisent le développement des trafics illégaux, entraînant des flux horizontaux (chapitre 1), mais également des atteintes à la sécurité (chapitre 2), causant d'importants risques.

CHAPITRE 1 : TRAFICS ILLEGAUX

175- Les goulots d'étranglement maritimes, en raison de leurs importances géopolitiques et économiques, sont plus vulnérables aux activités illégales. S'ils sont des artères vitales pour le transport de marchandises licites, les choke-points et leur place centrale sur les routes maritimes, suscitent la convoitise des trafiquants. Se développe alors dans ces passages, en parallèle des flux de marchandise licites, des flux illégaux tels que le trafic de drogue (section 1), le trafic d'armes (section 2), ou le trafic d'êtres humains (section 3). Ces flux illicites contribuent grandement à l'instabilité et l'insécurité de ces passages stratégiques et en renforcent les dangers.

SECTION 1 : TRAFIC DE DROGUES

176- Trafics à haut revenus - L'Office des Nations Unis contre la Drogue et le Crime a estimé que le trafic de drogue génère chaque année un revenu d'environ 243 milliards d'euros²⁰⁴. Ce revenu confortable, plus élevé que le PIB de

²⁰⁴ Les Echos. (2022, February 23). Le trafic de drogue en cinq chiffres stupéfiants. *Les Echos*. <https://www.lesechos.fr/weekend/business-story/en-france-le-traffic-de-droque-en-cinq-chiffres-stupefiants-1389079>

certain pays tel que la Grèce ou le Panama²⁰⁵, est le reflet d'une industrie florissante qui ne connaît pas la crise.

177- Recours au transport maritime - Moins médiatisé que le transport par voie aérienne, le transport par la mer est pourtant quelque chose de courant²⁰⁶, en témoignent les saisies records réalisées chaque année par les douanes du monde entier²⁰⁷.

178- Techniques d'exportation par voie maritime - Les organisations criminelles ont recours à différentes techniques afin d'acheminer la drogue dans les pays importateurs. Elles peuvent recourir à des petites embarcations rapides, effectuant la navette entre deux rives proches, comme c'est le cas entre l'Espagne et le Maroc. Elles peuvent également recourir à des embarcations plus importantes naviguant illégalement dans les océans, que l'on appelle « navigation sans pavillon ». Enfin, sur des destinations éloignées et traversées par des routes maritimes majeures, ces organisations peuvent recourir à des caches et placer la drogue sur des navires ou à l'intérieur de cargaisons parfaitement licites²⁰⁸, parfois avec la complicité des équipages, parfois à leur insu.

Misant sur l'impossibilité des états à surveiller tous les navires traversant les océans, les narcotrafiquants comptent sur l'importance du trafic pour passer inaperçu, et ainsi exporter de grandes quantités en une seule fois.

Au niveau mondial, les passages stratégiques les plus touchés par le commerce illicite de drogue sont le détroit de Malacca en Asie du Sud-Est (I) et le détroit de Gibraltar, porte d'entrée de la Méditerranée (II). Ces voies maritimes vitales pour le commerce licite deviennent également des couloirs privilégiés pour le transport illicite de stupéfiants.

I- DETROIT DE MALACCA

179- Asie du Sud-Est la plaque tournante des drogues de synthèse - Malgré la dureté des peines encourues pour trafic et possession de drogue en Asie du Sud-Est²⁰⁹, la région est connue pour être une plaque tournante majeure du commerce illicite de drogue, notamment d'Héroïne et de drogues synthétiques.

²⁰⁵ *Classement des pays par produit intérieur brut (PIB) dans le monde.* (n.d.). Le Planificateur De Voyages. https://planificateur.a-contresens.net/classement_par_pays/pib.html

²⁰⁶ Pognonec, A. (n.d.). *Stratégie maritime – Criminalité en mer : le jeu de lois.* Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-4-page-119.htm> paragraphe 5

²⁰⁷ Rossi, P. (2023, August 16). *Corse : 100 kg de résine de cannabis et 3 kg de cocaïne saisis à l'arrivée d'un bateau. Ici, Par France Bleu Et France 3.* <https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/corse-100-kg-de-resine-de-cannabis-et-3-kg-de-cocaine-saisis-a-l-arrivee-d-un-bateau-4032304>

²⁰⁸ Griffiths, H. (2020, November 5). *Trafics d'armes et de drogues: les ports occidentaux sont de vraies passoires. Atlantico.* <https://atlantico.fr/article/decryptage/trafic-armes-drogues-ports-occidentaux-passoires-sipri-hugh-griffiths>

²⁰⁹ Michaela. (2021). *Les drogues en Asie du Sud-Est : attention aux peines sévères. Blog Voyage.* <https://www.bouger-voyager.com/drogues-asie-du-sud-est/>

180- Une géographie propice aux trafics – Le détroit de Malacca est, en raison de sa configuration et de sa position géographique, un passage clé du trafic de drogue. En effet, la présence de l'Indonésie accentue les trafics de stupéfiants, rendant, par sa composition de milliers d'îles, plus compliqué le contrôle et les arrestations de navires impliqués dans le trafic. Également, la proximité du détroit avec le « triangle d'or »²¹⁰, situé à la frontière la Birmanie, la Thaïlande et le Laos, renforce son caractère privilégié pour l'acheminement de drogue. Ces pays fabricants de drogues de synthèse comme la méthamphétamine, se servent de leur proximité avec le détroit pour approvisionner différentes parties du monde.

181- Anti-drogue coûte que coûte – Le trafic de stupéfiants est dans le détroit de Malacca un fléau que de nombreux pays riverains tentent de stopper par tous moyens. Ces pays ont fait de la lutte anti-drogue une priorité, et applique une sévérité à toute épreuve envers les personnes accusées de trafic de drogue ; À l'image de Singapour qui applique la peine de mort par pendaison²¹¹, ou encore de l'Indonésie qui mène, depuis une décennie, une véritable « guerre de la drogue »²¹².

182- Détournement du droit international comme protection des trafics – Cependant, la lutte anti-drogue est complexifiée par certaines dispositions du droit international que les organisations criminelles gèrent à la perfection. Ainsi, l'autorité du pavillon en haute mer et le principe de non-ingérence d'un pays étranger dans les eaux souveraines d'un autre État²¹³, sont deux principes exploités par les narcotrafiquants afin de sécuriser leurs trafics. Ces derniers veillent à choisir des pavillons moins regardants et moins enclins à répondre favorablement aux demandes des États d'inspection ou d'arraisonnement des navires. Ils veillent également à changer régulièrement d'eau territoriale, empêchant une poursuite de leurs navires par les autorités côtières.

183- La coopération internationale comme seule solution – La seule solution pour les États d'endiguer le trafic de drogue réside dans une coopération poussée et internationale. Cette dernière peut provenir de la conclusion d'accords bilatéraux permettant des actions conjointes et l'interception de navire dans les eaux de pays riverains si cela est nécessaire.

²¹⁰ Afp, L. F. A. (2023). Asie : les drogues transitent de plus en plus par la mer, record de saisies de kétamine en 2022. *LEFIGARO*. <https://www.lefigaro.fr/international/asie-les-drogues-transitent-de-plus-en-plus-par-la-mer-record-de-saisies-de-ketamine-en-2022-20230602>

²¹¹ Mittet-Magnan, C. (2023, July 28). Singapour : l'échafaud comme vitrine de la lutte contre la drogue. *La Croix*. <https://www.la-croix.com/Monde/Singapour-lechafaud-comme-vitrine-lutte-contre-drogue-2023-07-28-1201277106>

²¹² *Philippines: un massacre de masse au nom de la « guerre à la drogue »* / *vih.org*. (2017, September 27). *vih.org*. <https://vih.org/20170927/philippines-un-massacre-de-masse-au-nom-de-la-guerre-a-la-drogue/>

²¹³ Pognonec, A. (n.d.). *Stratégie maritime – Criminalité en mer : le jeu de lois*. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-4-page-119.htm> paragraphe 9 et 10

A côté du détroit de Malacca, il existe un autre détroit particulièrement touché par le trafic de drogue, celui de Gibraltar.

II- DETROIT DE GIBRALTAR

184- Autoroute de la drogue à la géographie adaptée – Le détroit de Gibraltar, est devenu une zone de préoccupation majeure en ce qui concerne le trafic de stupéfiant. Sa position géographique stratégique en fait un point de convergence idéale pour le trafic illicite de drogues entre l'Europe et l'Afrique du Nord.

Sa relative étroitesse (14 kilomètres à son point le plus étroit) et la densité du trafic maritime légitime, créent des opportunités pour les organisations criminelles. Pour acheminer rapidement la drogue entre les deux rives, elles ont recours à de petites embarcations rapides, mais également aux navires à passager, puisque les ferries sont de plus en plus impliqués dans le commerce de stupéfiants, avec des saisies records comme en début d'année²¹⁴.

185- Cannabis et Cocaine en provenance du Maroc – En termes de trafic de drogue, le détroit de Gibraltar est particulièrement touché par le trafic de cannabis et de cocaïne en provenance directe du Maroc. Le pays s'est imposé comme une plaque tournante du trafic de drogue, il est l'un des premiers producteurs et exportateurs de cannabis au monde²¹⁵, et le lieu de transit pour la Cocaïne en provenance d'Amérique du Sud et à destination de l'Europe, par l'Espagne et son détroit²¹⁶.

186- Économie vitale pour 2% de la population du pays – Le détroit de Gibraltar est depuis les années 1970 une « autoroute de la drogue » par laquelle passe, chaque mois, 280 tonnes de *marchandises/stupéfiants*²¹⁷. Ce trafic représente pour le pays une source de revenus essentielle et la base de l'économie de la région montagneuse du Rif.

187- Nécessaire coopération internationale – Comme pour le détroit de Malacca, la lutte contre le trafic de drogue dans le détroit de Gibraltar, est un défi complexe nécessitant une coopération internationale entre les autorités espagnoles et marocaines. Ces deux pays ont intensifié leurs efforts de surveillance et de contrôle

²¹⁴ A, S. (2023, July 22). Un Espagnol arrêté à Tanger avec 200 kilos de drogue. *Bladinet*. <https://www.bladi.net/espagnol-arrete-tanger-200-kilos-drogue.103209.html> = saisie de 200 kg de drogues dans une voiture.

²¹⁵ Mounia, B. (2023, June 12). Cinq personnes impliquées dans le trafic de drogue en provenance du Maroc arrêtées en Espagne et au Danemark. *Algérie Presse Service*. <https://www.aps.dz/monde/156904-cinq-personnes-impliquees-dans-le-traffic-de-drogue-en-provenance-du-maroc-arretees-en-espagne-et-au-danemark>

²¹⁶ ENACTAfrica.org. (2023, January 27). *La Mocco Maffia marocaine menace l'Europe et l'Afrique du Nord* – ENACT Africa. <https://enactafrica.org/enact-observer/la-mocco-maffia-marocaine-menace-leurope-et-lafrique-du-nord>

²¹⁷ Ouazzani, L. (2023). Cannabis : le kif du Rif, or vert du Maroc. *Geo.fr*. <https://www.geo.fr/geopolitique/cannabis-le-kif-du-rif-or-vert-du-maroc-206019>

dans la région, en lançant des projets de sécurité²¹⁸ et déployant d'importants moyens, notamment aériens. Ces efforts coordonnés ont conduit à une augmentation des arrestations, comme celle des frères Châtaigne, présentés comme les plus importants trafiquants de la région²¹⁹.

188- Adaptabilité des narcotrafiquants – Cependant, les réseaux criminels sont agiles et s'adaptent rapidement, utilisant des moyens de transports toujours plus innovants, comme des drones sous-marins²²⁰. Cette capacité oblige les autorités à rester sur le qui-vive et à mener une lutte constante pour endiguer ce fléau.

En somme, le détroit de Gibraltar comme celui de Malacca, sont des lieux stratégiques où convergent les intérêts des trafiquants de drogue cherchant à exploiter les opportunités géographiques et les vulnérabilités du trafic maritime. Les mesures de prévention, de répression et de coopération internationale sont cruciales pour faire face à cette menace et pour garantir la sécurité et la stabilité des régions.

Le trafic de drogue, en plus de perturber les chaînes d'approvisionnement classiques, présente un double danger puisque ces revenus sont souvent réinjectés dans d'autres activités criminelles et terroristes encore plus mortelles, telles que le trafic d'armes.

SECTION 2 : TRAFIC D'ARMES

189- Si les goulots d'étranglement maritimes occupent une place centrale dans le trafic de drogue, leur importance ne diminue pas quand il est question de trafic d'armes et de munitions. Les trafiquants cherchent à profiter de ces passages pour acheminer des armes vers des zones en conflit, comme c'est le cas dans le détroit de Bab el Mandeb (III). De la même façon que pour les autres flux illégaux, les trafiquants se sont adaptés à la mondialisation, notamment en ayant recours au pavillon de libre immatriculation (I), et à la conteneurisation (II).

I- PAVILLONS DE « COMPLAISANCES »

190- Le recours à un pavillon de libre immatriculation permet d'être soumis aux lois d'un état moins regardant sur les contrôles de ces navires et sur les

²¹⁸ Guerard, A., & Masdeu, R. P. (2020, July 24). Reporters - Le détroit de Gibraltar, boulevard des trafics. *France 24*. <https://www.france24.com/fr/20200724-gibraltar-boulevard-des-trafics>

²¹⁹ Info, F. . (2022, April 22). En Espagne, le procès des barons de la drogue de la région du détroit de Gibraltar s'est ouvert. *Franceinfo*. https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/en-direct-du-monde/en-espagne-le-proces-des-barons-de-la-drogue-de-la-region-du-detroit-de-gibraltar-s-est-ouvert_5069302.html

²²⁰ Rfi. (2022, July 6). Espagne: des trafiquants de drogue utilisaient des drones sous-marins dans le détroit de Gibraltar. *RFI*. <https://www.rfi.fr/europe/20220706-espagne-des-trafiquants-de-drogue-utilisaient-des-drones-sous-marins-dans-le-d%C3%A9troit-de-gibraltar>

marchandises transportées. Cet élément, s'il facilite le trafic d'armes, n'est pas la réelle solution de son acheminement discret et à grande échelle.

II- LE CONTENEUR COMME TECHNIQUE DE DISSIMULATION

191- Le conteneurs ou l'outil du commerce mondial – Avec la mondialisation et l'intensification des échanges commerciaux entre pays, le conteneur est apparu comme l'outil le plus adapté au commerce. Si ce constat est vrai pour le transport de marchandise licite, il l'est aussi pour le transport illicite²²¹.

Alors que pour le trafic de stupéfiants comme d'êtres humains, les organisations criminelles ont le plus souvent recours à de petites embarcations rapides ou à des caches à l'intérieur des navires, pour le trafic d'armes, les choses sont bien différentes puisque la majorité d'entre elles transitent dans des conteneurs entiers et scellés.

192- L'opacité du transport par conteneur – Le conteneur dans un souci de réduction des ruptures de charges et de protection contre les vols a créé indirectement une « *opacité des pratiques du transport maritime* »²²².

Cette opacité passe par l'uniformisation des conteneurs à l'échelle mondiale, rendant l'identification d'une boîte spécifique et susceptible de servir aux trafics extrêmement compliqués, voire impossible sur les plus gros navires²²³. De plus, elle est renforcée par le fait que les transporteurs, et la plupart des ports, ne connaissent pas le contenu des conteneurs. Seules les parties au transport, tel que les transitaires, peuvent, au travers des documents qui leur sont fournis par les clients, avoir une idée du contenu. Cependant, la plupart des conteneurs chargés à bord des navires ne sont jamais ouverts ni contrôlés, et il n'est ainsi pas possible de vérifier/confirmer la véracité des informations sur ces documents faisant foi quant à la cargaison.

193- Insuffisance des contrôles – Le contrôle des conteneurs et plus largement des navires est une préoccupation centrale dans la lutte contre les trafics illicites et la préservation de la sécurité internationale. Cependant, il est, au vu du nombre de plus en plus grand d'EVP transportés, largement insuffisant. Ces contrôles ne représentaient en 2012 que 2% des conteneurs se déplaçant par voie maritime²²⁴, et

²²¹Griffiths, H. (2020, November 5). Trafics d'armes et de drogues : les ports occidentaux sont de vraies passoires. *Atlantico*. <https://atlantico.fr/article/decryptage/trafics-armes-drogues-ports-occidentaux-passoires-sipri-hugh-griffiths>

²²² Grip. (2023, May 4). Home - Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité. Groupe De Recherche Et D'information Sur La Paix Et La Sécurité. https://www.grip.org/https://www.grip.org/wp-content/uploads/2012/06/na_2012-06-26_fr_j-seniora_-changements.pdf

²²³ Idem

²²⁴ *Le Conseil de sécurité demande un rapport complet sur les efforts en vue d'aider les États à lutter contre les mouvements transfrontaliers illicites* / UN Press. (n.d.). <https://press.un.org/fr/2012/cs10624.doc.htm>. citation Ban ki-moon Secrétaire général des Nation unis jusqu'en 2016

faisaient, pour la plupart, suite à de fort soupçons²²⁵ antérieurs. De plus, certains ports de transbordement sont connus pour être plus laxiste sur le contrôle des conteneurs²²⁶. Cette insuffisance de contrôle permet aux trafiquants d'exporter leurs cargaisons dans la plus grande discrétion, au milieu des marchandises légales.

194- Techniques de dissimulation - Afin de dissimuler leurs cargaisons et d'exporter en grand nombre des armes, les trafiquants disposent de plusieurs techniques relativement simples mais reposant toutes sur la faiblesse des contrôles. Ils peuvent, par exemple, falsifier les documents relatant la nature de la marchandise contenue dans le conteneur. Cette technique simple, consiste à spécifier sur les documents de transport une toute autre marchandise que celle réellement chargée. Dans la même idée, sans aller jusqu'à falsifier les documents, ils peuvent également inscrire une appellation extrêmement large ou ambiguë afin de ne pas révéler la véritable nature de la cargaison.

Ils peuvent aussi dissimuler des armes illégales à l'intérieur de cargaisons parfaitement licites et déclarées. Pour ce faire, il suffit d'enlever du poids de la marchandise réelle et de la remplacer par un poids identique d'armes ou de munitions. Enfin, ils peuvent décharger leur cargaison en mer avant l'arrivée au port, à l'aide de petites embarcations discrètes et maniables. Cette technique demande une plus grande préparation, mais elle permet aux organisations criminelles de ne pas risquer de se faire contrôler dans des ports plus regardants que ceux au départ.

Si ces techniques fonctionnent, les trafiquants sont constamment à la recherche de nouvelles méthodes facilitant leurs trafics, et font preuve d'innovation. Ils essayent de devancer les autorités et ont pour ça recours aux nouvelles technologies comme le piratage informatique des terminaux à conteneurs²²⁷.

Ces activités illégales ne se limitent pas aux points d'étranglement maritimes mais sont, en raison de l'importance stratégique de ces passages, plus susceptibles de se produire dans ces zones. Parmi les détroits internationaux, le plus touché par le trafic d'armes est le détroit de Bab-el-Mandeb.

III- L'EXEMPLE DU DETROIT DE BAB EL MANDEB

195- Une région instable - Le détroit de Bab el Mandeb relie la mer Rouge au golfe d'Aden, et plus largement à l'océan Indien. Ce détroit, considéré comme l'un des passages les plus stratégiques au monde, est fortement lié au canal de Suez, l'un

²²⁵Pognonec, A. (n.d.). *Stratégie maritime – Criminalité en mer : le jeu de lois*. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-4-page-119.htm> paragraphe 6

²²⁶ Voir 19

²²⁷ Pognonec, A. (n.d.). *Stratégie maritime – Criminalité en mer : le jeu de lois*. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-4-page-119.htm> paragraphe 7

renforçant la position stratégique de l'autre. Séparant la corne de l'Afrique et la péninsule Yéménite, le détroit est en proie à de nombreux et d'importants conflits, rendant la région vulnérable au développement de divers trafics, dont celui des armes et des munitions.

196- Guerre civile sans fin au Yémen - Qu'il s'agisse de conflit interétatique ou de guerre civile, la région est marquée par près de 50 ans de conflits armés, parmi lesquels, la guerre au Yémen, considéré comme le conflit le plus meurtrier du XXI^e siècle²²⁸.

Cette guerre, qui a débuté en 2004²²⁹, a entraîné des répercussions profondes sur la sécurité du détroit. Les affrontements entre les forces gouvernementales yéménites, soutenues par une coalition de neuf pays dirigés par l'Arabie saoudite, et les rebelles houthistes soutenus par l'Iran, sont à l'origine des tensions²³⁰. Ces affrontements ont non seulement perturbé le trafic maritime, mais ont également permis la prolifération du trafic d'armes illicites, alimentant ainsi les conflits locaux et régionaux.

197- Embargo raté en Somalie - En parallèle, si le Yémen n'en finit pas d'être en guerre, la Somalie connaît, elle aussi, des difficultés contribuant à l'instabilité régionale et à la montée en puissance du trafic d'armes.

Pour le pays, tout commence en 1992 lorsqu'il est victime d'un embargo sur les armes décrété par les Nations-Unies. À l'origine de cet embargo, une révolte dans le pays, entraînant une instabilité interne et une montée en puissance des groupes terroristes et insurrectionnels. Cette guerre civile connaît son apogée en 1991 avec la chute de l'état, conduisant aux « *pillages des stocks gouvernementaux d'armes* » et à leur revente au marché noir²³¹.

Si à l'époque l'objectif principal de cet embargo était de prévenir l'escalade des hostilités et de réduire le flux d'armes vers des groupes non étatiques. Il faut aujourd'hui constater que cet embargo « le plus long de l'histoire », est un échec, n'ayant pas réussi à endiguer les flux illicites d'armes²³².

198- Armement en provenance d'Iran et de Chine - Parallèlement aux difficultés de ces pays riverains, le détroit de Bab el Mandeb est le lieu de rencontre des intérêts de différents pays, contribuant, eux aussi, au trafic d'armes dans la région.

²²⁸Courrier International. (n.d.). *Guerre au Yémen* / *Courrier international*. <https://www.courrierinternational.com/sujet/guerre-au-yemen>

²²⁹ cf 234

²³⁰Joly, V. (2023, April 14). Yémen : huit années d'une guerre oubliée. *La Croix*. <https://www.la-croix.com/Monde/Yemen-huit-annees-dune-guerre-oubliee-2023-04-14-1201263395>

²³¹Sottas, P. (2022). Somalie : trente ans de processus de désarmement contrarié. *Groupe De Recherche Et D'information Sur La Paix Et La Sécurité*. https://www.grip.org/somalie-trente-ans-de-processus-de-desarmement-contrarie/#_edn5

²³² Idem

Parmi les Etats impliqués, on trouve l'Iran soutenant les groupes houthistes au Yémen. Il est connu pour exporter des armes illégales vers ce pays, comme en témoignent les nombreuses saisies effectuées dans le golf d'Oman²³³. De plus, ces armes à destination du Yémen sont, pour une partie, réexportées vers des pays d'Afrique comme la Somalie. La Chine est, elle aussi, depuis quelques années, un acteur majeur du trafic d'armes. Le rapport « The secret Chinese arms trade in the Horn of Africa » d'EXX Africa²³⁴ met en avant que si les flux entre la Chine et le port de Djibouti sont pour leurs parts licites, ils sont en réalité illégalement destinés au Soudan et de la Somalie. Ces flux participent à l'armement des groupes non étatiques et à l'entretien de l'instabilité dans la région.

En somme, le trafic d'armes illicites dans le détroit de Bab el Mandeb découle d'une combinaison complexe de conflits locaux et régionaux, d'instabilité politique et d'interventions étrangères. Pour préserver la stabilité de la région, il est impératif de poursuivre les efforts de coopération internationale²³⁵.

Les trafics illicites sont souvent liés et trouvent le plus souvent leurs points de départ dans l'instabilité des régions. Ce constat est vrai pour le trafic d'armes, mais plus encore pour les trafics d'êtres humains. L'immigration illégale, comme la traite d'être humains sont des fléaux touchants de nombreux pays instables et aux multiples crises et guerre.

SECTION 3 : TRAITE ET TRAFIC D'ETRE HUMAIN

199- En parallèle de trafic purement financier, il existe un trafic se basant sur la pauvreté et la détresse humaine. Les populations sont les premières victimes des conflits armés et de l'instabilité de certaines régions, elles tentent alors par tout moyen, de fuir la pauvreté et la guerre. Ces personnes pauvres, affaiblies, désespérées, sont souvent prêtes à tout pour que leurs familles bénéficient d'un meilleur avenir. C'est sur cette réalité que les trafiquants se sont basés pour développer leurs trafics humains, qu'il s'agisse de la traite d'être humains (II) ou de trafic de migrants illégaux (I). Ces trafics n'épargnant aucune région du monde, les pays doivent coopérer (III).

²³³ Afp, L. F. A. (2023). La marine américaine saisit une cargaison d'armes en route de l'Iran vers le Yémen. *LEFIGARO*. <https://www.lefigaro.fr/flash-actu/la-marine-americaine-saisit-une-cargaison-d-armes-en-route-de-l-iran-vers-le-yemen-20230110>

²³⁴ <file:///C:/Users/andre/Downloads/EXX%20AFRICA%20REPORT%20-%20THE%20SECRET%20CHINESE%20ARMS%20TRADE%20IN%20THE%20HORN%20OF%20AFRICA.pdf>

²³⁵ Zerrouky, M. (2023, April 14). L'Arabie saoudite sort de la guerre au Yémen. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/international/article/2023/04/14/l-arabie-saoudite-sort-de-la-guerre-au-yemen_6169469_3210.html

I- TRAFIC D'ETRE HUMAIN

200- Passage contre rémunération – Selon le protocole de l'ONU contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, ce trafic peut être défini comme le fait d'assurer l'entrée illégale d'une personne dans un pays dont il n'est ni ressortissants ni résidents, en contrepartie d'un avantage financier ou matériel²³⁶.

L'immigration clandestine prospère car les personnes n'ont pas les moyens de voyager légalement, et ne veulent pas ou ne peuvent pas passer par les voies légales de demandes d'asile. Dans ces conditions, le recours à des passeurs est la seule solution qu'il leur reste, ces derniers exploitant de la misère humaine en faisant payer la traversée des milliers de dollars²³⁷, dans des conditions et des embarcations plus que dangereuses.

201- Détournement du droit international – Les traversées des migrants se font dans des conditions extrêmement dures et dangereuses, causant un grand nombre de morts. En ayant recours à des navires vétustes et délabrés, les trafiquants, en plus de faire des économies, tirent avantage du principe d'obligation de sauvetage établi par les conventions internationales. Ce principe impose aux navires de venir en aide et de porter assistance à toutes personnes en détresse²³⁸. Le critère de détresse peut être établie au travers de différents indices tels que la présence d'enfants, les ressources à disposition, le nombre de personnes à l'intérieur de l'embarcation, ou encore son état de navigabilité²³⁹.

La gratuité de cette assistance, combinée à la faible considération des vies humaines qu'ils transportent, poussent les réseaux de passeurs à un calcul simple. En ayant recours à des embarcations de fortune, ils font des économies, se protègent du risque d'arrestation, et force la main des autorités²⁴⁰. Ainsi il est courant que les passeurs abandonnent les navires une fois en mer ou proche des côtes laissant les migrants à leurs sorts, qui ont de petites chances d'être secouru mais de grandes chances de périr²⁴¹.

²³⁶ EUR-Lex - I33271 - EN - EUR-Lex. (n.d.). <https://eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/summary/smuggling-of-migrants-by-land-sea-and-air-un-protocol.html>

²³⁷ Poulain, K. (2021, November 30). *La route de la méditerranée : La recherche d'une vie meilleure, un rêve détruit par le trafic humain* - Humanium. Humanium. <https://www.humanium.org/fr/la-route-de-la-mediteranee-la-recherche-dune-vie-meilleure-un-reve-detruit-par-le-trafic-humain/>

²³⁸ Accueil. (n.d.). Secrétariat D'État Chargé De La Mer. https://www.mer.gouv.fr/https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/Sauvetage_remorquage_assistance_4p_DEF_Web.pdf

²³⁹ Alliance Europa. (n.d.). Alliance Europa. https://alliance-europa.eu/fr/https://alliance-europa.eu/wordpress/wp-content/uploads/2018/09/SecoursEnMer2020_compressed.pdf

²⁴⁰ Pognonec, A. (n.d.). *Stratégie maritime – Criminalité en mer : le jeu de lois*. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-4-page-119.htm>

²⁴¹ Maneval, T. (2015, January 2). Migrants abandonnés en Méditerranée : la nouvelle stratégie des passeurs. *France Culture*. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/migrants-abandonnes-en-mediteranee-la-nouvelle-strategie-des-passeurs-5685072>

Le trafic de migrants, n'est pas le seul trafic en mer, mais cohabite avec des trafics tout aussi mortels et cruels tels que la traite d'être humain.

II- TRAITE D'ETRES HUMAINS

202- Une volonté d'exploitation lucrative - La traite d'être humains, à l'inverse du trafic des migrants, ne repose pas sur une compensation financière, mais bien une volonté de tirer parti de la personne elle-même. Ce trafic est souvent qualifié d'esclavagisme moderne et peut se définir comme « *le processus par lequel des personnes sont placées ou maintenues en situation d'exploitation à des fins économiques* »²⁴². Le plus souvent, les personnes sont victimes d'exploitation sexuelle, de criminalité forcée, de travail forcé, ou encore de trafic d'organes²⁴³.

203- Absence de consentement - Le trafic d'être humain reposant sur une absence de consentement, il est la plupart du temps réalisé par la ruse ou la menace. Ainsi, des migrants acceptant au départ de recourir à un passeur ne sont pas à l'abri de finalement être détournés et devenir des victimes de la traite des personnes²⁴⁴.

Le trafic d'être humain comme la traite des personnes tirent partie de la pauvreté, de la misère et des conflits pour trouver leurs cibles. De plus, ils touchent toutes les régions du monde nécessitant une entente et une coopération internationale.

III- COOPERATION INTERNATIONALE

204- L'utilisation des choke-points - La traite et le trafic d'être humains sont des commerces particulièrement lucratifs et prospères. Le développement de la mondialisation et le recours au transport maritime n'ont pas épargné les trafics illicites. Exploitant leurs étroitesse, leurs importances pour le commerce mondial, ainsi que la difficulté inhérente à la surveillance de vastes zones d'eau, les choke-points maritimes sont aujourd'hui en première ligne, et aucun de ces passages n'est épargné.

A titre d'exemple, le détroit de Gibraltar, le canal de Suez, le détroit de Bab el Mandeb ou encore celui d'Ormuz sont les théâtres quotidiens de flux humains illicites entraînant un nombre important de morts.

205- Une cohésion internationale indispensable - Comme pour les autres trafics, seule une association internationale et le renforcement des contrôles et de la surveillance maritime pourront, si ce n'est pas mettre un terme, atténuer ces flux et leurs dégâts. Cette nécessité a été comprise par les Etats, qui en plus d'adopter des

²⁴² OHCHR. (n.d.). *Le HCDH, les droits de l'homme et la traite des êtres humains*. <https://www.ohchr.org/fr/trafficking-in-persons>

²⁴³ *Traite d'êtres humains et trafic de migrants*. (n.d.). <https://www.interpol.int/fr/Infractions/Traite-d-êtres-humains-et-traffic-de-migrants>

²⁴⁴ cf 249

conventions internationales protégeant la vie humaines²⁴⁵, allient leurs efforts autour d'importants projets de démantèlement, comme l'opération Liberterra mené par Interpol²⁴⁶. Cette opération dont les forces de 47 pays coopérateurs ont été réunies, est l'une des plus grosses actions globales menée dans la lutte de ces trafics.

A travers l'exemple de ces trois trafics, qui ne sont bien sûr pas les seuls, il apparaît que les détroits et les canaux sont des zones sujettes à d'importants conflits et tensions qui impactent nécessairement la stabilité des régions et contribue au développement de flux illicites. De la même façon que les trafics illicites se développe en raison de l'importance géopolitique et économique des checkpoints, ces derniers sont également sujets à des risques impactant la sécurité régionale.

CHAPITRE 2 : RISQUES IMPACTANT LA SECURITE

206- Les goulots d'étranglements étant des lieux centralisant les intérêts d'un grand nombre de pays, ils se retrouvent confrontés à des risques pouvant impacter la sécurité nationale et régionale, et perturber grandement le trafic. Ainsi, les choke points maritimes sont souvent confrontés à des défis en matière de piraterie (I), de sabotage (II) et de terrorisme (III).

SECTION 1 : ACTES DE PIRATERIE

I- DEFINITION

207- Définition internationale - Contrairement au sabotage ou au terrorisme, la piraterie bénéficie d'une définition internationale posée par l'article 101 de la convention des Nations Unies pour le droit de la mer²⁴⁷. Ainsi, on entend par piraterie « *tout acte illicite de violence ou de détention (...) commis par l'équipage ou des passagers d'un navire (...) [et] agissant à des fins privées, contre un autre navire (...) en haute mer* ».

208- Brigandage et piraterie - Ce terme est très proche de celui de brigandage, qui consiste à la même chose que la piraterie mais dans des eaux territoriales²⁴⁸. Toutefois, dans un souci de recensement et pour n'exclure aucune zone

²⁴⁵ Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants + Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer

²⁴⁶ L'Express. (2021, July 26). Trafic d'êtres humains : ce que l'on sait sur le coup de filet international. *L'Express*. https://www.lexpress.fr/monde/trafic-d-etres-humains-ce-que-l-on-sait-sur-le-coup-de-filet-international_2155619.html

²⁴⁷ EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language. (n.d.). [https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623(01))

²⁴⁸ Jacob, E. (2020). Chaque jour dans le monde, un bateau est victime d'un acte de piraterie ou de brigandage. *LEFIGARO*. <https://www.lefigaro.fr/actualite-france/chaque-jour-dans-le-monde-un-bateau-est-victime-d-un-acte-de-piraterie-ou-de-brigandage-20200106>

maritime, les deux termes sont réunis sous la seule appellation de piraterie par les autorités et le bureau maritime internationale²⁴⁹.

209- Distinct du sabotage et du terrorisme - Il ressort de cette définition que la piraterie se distingue du terrorisme dans le fait qu'elle sert des intérêts privés, et du sabotage dans son recours systématique à la violence.

210- Vulnérabilité des choke-point - La piraterie est un risque majeur qui touche les navires, et qui n'épargne aucune partie de la planète²⁵⁰. Dans les zones maritimes, en particulier dans les choke-points, elle reste un problème de sécurité persistant et complexe. Les groupes criminels armés attaquent des navires dans le but de voler des marchandises, prendre des otages, exiger des rançons ou des actes spécifiques comme la libération de prisonniers.

II- DEPLACEMENT ET DIMINUTION DE LA PIRATERIE

A- Diminution

211- Diminution mais pas disparition - La piraterie connaît, depuis quelques années, une tendance mondiale à la baisse. Si elle a diminué au cours de la dernière décennie, c'est principalement grâce à une combinaison d'efforts de la part des pays riverains, de la coopération internationale et des mesures de sécurité renforcées.

En 2010, la piraterie avait atteint son niveau le plus haut jamais recensé, à savoir 445 attaques²⁵¹. Si aujourd'hui les attaques ont diminué pour atteindre leurs points le plus bas jamais enregistré²⁵², elle représente encore 288 attaques en 2022²⁵³. Cela montre que la piraterie n'est pas éradiquée et qu'elle reste une préoccupation majeure²⁵⁴ pour de nombreux pays.

B- Déplacement de La Piraterie

212- Si la zone maritime la plus dangereuse en termes de piraterie est aujourd'hui le golfe de Guinée, cela n'a pas toujours été le cas, comme en témoignent les multiples attaques en Asie du Sud-Est et dans la péninsule arabique.

²⁴⁹ C'est cette logique que nous suivrons dans ce mémoire. Iremos. (n.d.). *La piraterie dans le monde : état des lieux*. <https://www.iremos.fr/blog/piraterie-maritime-etat-lieux-mondial>

²⁵⁰ cf 255

²⁵¹ Afp, L. M. A. (2011, January 18). 2010, année record pour la piraterie maritime. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2011/01/18/2010-annee-record-pour-la-piraterie-maritime_1467008_3212.html

²⁵² Tallès, O. (2023, January 28). La piraterie en mer recule dans le monde. *La Croix*. <https://www.la-croix.com/Monde/piraterie-mer-recule-monde-2023-01-28-1201252741>

²⁵³ *SÛRETÉ MARITIME EN 2022 : BILAN DES MENACES AVEC LE MICA CENTER ET LES ARMATEURS FRANÇAIS / Armateurs de France*. (n.d.). <https://www.armateursdefrance.org/actualite/surete-maritime-2022-bilan-menaces-mica-center-armateurs-francais>

²⁵⁴ Du détroit de Malacca au Golfe de Guinée : éradiquer la piraterie. (2017, January 11). *France Culture*. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/culturesmonde/du-detroit-de-malacca-au-golfe-de-guinee-eradiquer-la-piraterie-7086225>

213- Détroit de Malacca – Au début des années 2010, le détroit de Malacca était l'une des zones maritimes les plus impactées par la piraterie, avec un nombre significatif d'attaques. En 2015, 83% des attaques du monde (soit 202 attaques)²⁵⁵ été réalisées dans cette zone, avec une prédominance dans l'archipel indonésien et dans le canal de Malacca, aux abords de Singapour²⁵⁶. Cependant, grâce aux efforts des pays riverains ce nombre est descendu à 90 en 2022²⁵⁷ et même jusqu'à 86 en 2021.

214- Détroit de Bab-el-Mandeb – Il est impossible d'aborder les dangers de la piraterie en mer sans parler de la Somalie, longtemps considérée comme la zone maritime la plus dangereuse de la planète²⁵⁸. Le golf d'Aden, à l'entrée du détroit, a été le théâtre de nombreuses attaques de pirates, dont certaines grandement médiatisées comme celle du MV Maersk Alabama qui connaîtra une adaptation en film²⁵⁹. Profitant de l'instabilité du pays et de la guerre civile qui faisait rage, de nombreux pirates ont investi le détroit dont les côtes étaient largement sous-contrôlées.

En 2011, au plus haut piques des attaques dans le détroit, 237 navires ont été victimes de piraterie²⁶⁰, ce qui représentait presque la moitié des attaques²⁶¹ mondiale. Les interventions militaires, ayant pour but la sécurisation du détroit et des intérêts économiques mondiaux, ont permis un recul de la piraterie, dont les attaques dénombrées en 2021 n'étaient plus que de 30²⁶².

215- Golf de Guinée – Si la piraterie est en baisse dans de nombreuses régions du monde en raison des actions de luttes, il faut constater qu'elle ne disparaît pas ~~autant~~ mais plutôt qu'elle se déplace. Ainsi, le golf de guinée est aujourd'hui le passage maritime le plus dangereux du monde. S'il concentre à lui seul un tiers des attaques de pirates en 2020²⁶³, la réelle menace réside dans le recours quasi systématique²⁶⁴ à l'enlèvement des équipages à des fins de rançon²⁶⁵.

En conclusion, la piraterie dans les choke-points maritimes représente une menace persistante pour la sécurité maritime et le commerce mondial. Les exemples

²⁵⁵ Soit 202 sur les 246 annuelles

²⁵⁶Gandil, A. (2017). L'Asie, royaume de la piraterie. *Asialyst*. <https://asialyst.com/fr/2016/05/31/l-asie-royaume-de-la-piraterie/>

²⁵⁷ LE RAPPORT ANNUEL DU MICA Center 2022 est publié ! – MICA Center – Maritime Information Cooperation & Awareness Center: (n.d.). <https://www.mica-center.org/le-rapport-annuel-du-mica-center-2022-est-publie/> page 10

²⁵⁸Afp, L. M. A. (2011, January 18). 2010, année record pour la piraterie maritime. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2011/01/18/2010-annee-record-pour-la-piraterie-maritime_1467008_3212.html

²⁵⁹ Capitaine phillips avec Ton Hanks

²⁶⁰ Gracieux, C. (2023). La piraterie dans le golfe d'Aden. *Lumni / Enseignement*. <https://enseignants.lumni.fr/fiche-media/00000001379/la-piraterie-dans-le-golfe-d-aden.html>

²⁶¹ 544 en 2011 https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/180_Annual2011.pdf

²⁶² Voir Ireemos. (n.d.). *La piraterie dans le monde : état des lieux*. <https://www.ireemos.fr/blog/piraterie-maritime-etat-lieux-mondial>

²⁶³ 115 attaques sur les 375 mondiales cf 268

²⁶⁴ 95% des enlèvements se produisent dans cette zone

²⁶⁵ Fattori, F., Pravettoni, R., & Dedier, E. (2021, December 12). Le golfe de Guinée, mer de tous les dangers et royaume de la piraterie mondiale. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2021/12/12/le-golfe-de-guinee-mer-de-tous-les-dangers-et-royaume-de-la-piraterie-mondiale_6105768_3212.html

d'actes de piraterie dans ces zones mettent en évidence la complexité du problème et la nécessité d'une coopération internationale continue afin garantir la sûreté des navires et de leurs équipages. Les eaux resserrées et les voies de navigation densément fréquentées peuvent faciliter les actes de piraterie, mais aussi ceux de sabotage.

SECTION 2 : ACTES DE SABOTAGE

216- Le sabotage peut se définir comme le fait de « *détériorer quelque chose de manière volontaire et généralement avec une intention précise* »²⁶⁶. Les goulots d'étranglements étant des points névralgiques du commerce mondial, ils peuvent être vulnérables à ces actes constituant un point de pression et une perturbation efficace du trafic maritime. Même si peu d'actes de sabotage ont été recensés, et sont souvent incertains sur leurs caractères, il existe tout de même deux exemples marquants, l'un dans le canal de Suez, l'autre dans le détroit d'Ormuz.

I- CANAL DE SUEZ

217- Opération mousquetaire - En 1956, l'Égypte décide de nationaliser le canal de Suez. Cependant, considérant que cette décision entraîne trop d'enjeux, la France, la Grande-Bretagne et Israël décident de mener une opération militaire dans le canal. Cette opération militaire appelée « opération mousquetaire » a un double but, elle est pour la France et la Grande-Bretagne un moyen d'obtenir la restitution de leurs actions, perdu par la nationalisation, et elle est pour Israël un moyen de lutter contre les actions militaires égyptiennes à Gaza²⁶⁷. Cette opération entreprise sans en informer l'ONU et dans un contexte de guerre froide se soldera finalement par un échec avec le retrait des troupes étrangères.

218- Sabotage du canal par l'Égypte - Même si cette opération n'a finalement duré que deux mois²⁶⁸, dès les premières heures du conflit, l'Égypte a décidé de saboter elle-même son canal, en coulant pas moins de 42 navires, empêchant ainsi tout passage dans la zone. Au départ des troupes étrangères, c'est l'ONU qui se charge de débayer le canal qui pourra rouvrir en avril 1957²⁶⁹.

Cette illustration n'est pas la seule, puisque le détroit d'Ormuz à lui aussi était victime de sabotage sur fonds de tensions internationales.

²⁶⁶ *Sabotage*. (2021, April 1). [Video]. <https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/sabotage/>

²⁶⁷ Chaigne-Oudin, A. (n.d.). *Crise de Suez de 1956*. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Crise-de-Suez-de-1956.html>

²⁶⁸ du 29 octobre à décembre Aggiornamento. (2016, November 16). *1956, la nationalisation du canal de Suez (Capes-Agreg)*. Aggiornamento Hist-geo. <https://aggiornamento.hypotheses.org/3585>

²⁶⁹ Universalis, E. (n.d.). *CANAL DE SUEZ, Nationalisation et fermeture du canal* - *Encyclopædia Universalis*. Universalis. <https://www.universalis.fr/encyclopedie/canal-de-suez/5-nationalisation-et-fermeture-du-canal/>

II- DETROIT D'ORMUZ

219- Le détroit d'Ormuz est peut-être le lieu illustrant le mieux les défis liés aux actes de sabotage, puisqu'il est régulièrement le théâtre d'incidents, dont le plus marquant reste la pose de mines en 1984, lors de la « guerre des tankers ».

220- Déploiement de mines sous-marines au détroit d'Ormuz - En 1984, alors que la guerre entre l'Iran et l'Irak s'enlise, ces deux pays abandonnent les champs de bataille terrestres pour s'affronter dans le détroit par mines interposées. Ces deux pays ont posé un nombre impressionnant de mines sous-marines dans le même but, perturber le trafic dans la zone et affaiblir économiquement son adversaire en empêchant ses exportations de pétrole. Cet affrontement qui dura jusqu'en 1987, a causé la destruction de nombreux pétroliers. On estime que sur toute la période du conflit, 546 navires de commerce ont été victimes d'attaques ou de mines, et qu'environ 10% d'entre eux ont été coulés²⁷⁰.

221- Rebond des attaques en 2019 - Cette guerre a perturbé le trafic, mais sans affecter la stabilité du commerce dans le temps. Après ces épisodes, le détroit a retrouvé son importance dans le commerce de pétrole, mais est encore la cible d'attaques de pétroliers, comme en 2019. Cette année-là connaît un rebond des attaques de tanker sur fond de tension entre les États-Unis et l'Iran. Ainsi, lorsque six navires sont attaqués en mai 2019, Les États-Unis accusent l'Iran de sabotage, dans le but de perturber le trafic, ce que dernier dément.

Les exemples ci-dessus montrent que les passages maritimes stratégiques sont souvent le théâtre de tensions et d'incidents, certains étant potentiellement liés au sabotage. En plus de ce risque, les navires peuvent également être victimes de terrorisme. La séparation entre sabotage et terrorisme est parfois mince mais réside principalement dans le fait que le sabotage est un moyen d'entrave à la circulation, là où le terrorisme est un recours systématique à la peur et à la violence dans le but d'infliger des pertes humaines et d'instaurer un climat de terreur²⁷¹.

SECTION 3 : ACTES DE TERRORISME

222- L'instauration de la peur et de la violence - Le terrorisme maritime est l'un des dangers les plus importants en mer. Contrairement à la piraterie, il est effectué par des groupes armés dans un but politique et souvent religieux²⁷². Le terrorisme maritime répond à un double objectif, il permet des attaques dirigées impactant

²⁷⁰ vie-publique.fr. (2020). Le détroit d'Ormuz, verrou stratégique du golfe Persique. *vie-publique.fr*. <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/277081-le-detroit-dormuz-verrou-strategique-du-golfe-persique>

²⁷¹ <https://www.msamlin.com/content/dam/ms-amlin/consumer/Markets/Belgium/Wordings/French/003092-Fir007F-20190101-Assurance%20Terrorisme%20et%20Sabotage.pdf.downloadasset.pdf>

²⁷² Eudeline, H. (2009). Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui. *EchoGéo*, 10. <https://doi.org/10.4000/echogeo.11405>

directement certains acteurs dans leurs activités, mais il permet également d'instaurer à long terme un climat de peur et d'insécurité. Cette double perspective est qualifiée, par certain auteur, de terrorisme stratégique et de terrorisme tactique²⁷³.

223- Point de départ incertain - Le terrorisme maritime, bien que méconnu, est une pratique ancienne, mais dont le point de départ fait débat. Si pour certains la première attaque remonte à 1961 avec le détournement du navire portugais Santa Maria²⁷⁴, pour d'autres, c'est en 1985 que les choses deviennent concrètes. Certains auteurs affirment que le terrorisme maritime trouve sa base dans le détournement de l'Achille Lauro par le Front de libération de la Palestine (FLP)²⁷⁵.

224- Absence de définition internationale - Si la date de la première attaque ne trouve pas de consensus, c'est en raison de l'absence de définition uniforme du terrorisme, laissant chacun libre d'interpréter ces attaques comme relevant de la piraterie, et servant des intérêts personnels, ou relevant du terrorisme, et servant des intérêts de peur et de revendication plus internationaux.

Quoi qu'il en soit, la liste des attaques terroristes, que l'on parte de 1961 ou 1985, est extrêmement longue, reflétant la difficulté d'endiguer le phénomène et la multiplication du recours à cette pratique.

225- Les détroits, des lieux non épargnés par le terrorisme - Majoritairement présent en Asie, en Amérique central, en Afrique, et au Moyen-Orient²⁷⁶, ces attaques terroristes sont principalement réalisées par les branches de grands groupes terroristes mondialement connus, tel que Al Qaïda, les Farc ou encore le Hezbollah. Touchant les navires dans toutes les eaux du globe, les choke-points maritime sont encore une fois impactés par ces risques et doivent prendre des mesures renforçant la sécurité. C'est le cas dans le détroit de Malacca où le risque terroriste est particulièrement élevé, mais aussi le détroit de Bab el Mandeb où plusieurs navires ont été attaqués dans le golfe d'Aden²⁷⁷, ou encore de détroit d'Ormuz, lui aussi victime d'attaque suicide²⁷⁸.

Au travers de ces risques, il apparaît que les océans ne sont pas des zones sans dangers et par extension les passages stratégiques non plus. Les navires transitant

²⁷³Eudeline, H. (n.d.). *Le terrorisme maritime contemporain*. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-strategique-2012-2-page-269.htm> paragraphe 61 et 73

²⁷⁴ Idem paragraphe 93

²⁷⁵ Bouffet, J. (2021). Le terrorisme maritime : menace ou fantasme? *Conflits: Revue De Géopolitique*. <https://www.revueconflits.com/terrorisme-maritime-attentats-jean-yves-bouffet/>

²⁷⁶ *img-1.png (579x332)*. (n.d.). <https://journals.openedition.org/echogeo/docannexe/image/11405/img-1.png>

²⁷⁷ Plusieurs attaques d'Al-Qaïda ont eu lieu dans les années 2000 (destroyer américain U.S.S. Cole, pétrolier français Limburg, ...).

²⁷⁸ pétrolier géant (VLCC) japonais M. Star + bâtiments américains USS Port Royal, Hopper, Ingraham

par ces zones sont soumis à des risques majeurs pour eux, mais aussi pour les équipages ou les passagers qu'ils transportent.

Cependant, ces risques d'insécurité et de contrebande ne sont pas les seuls qui pèsent sur les navires, ces derniers étant vulnérables à la configuration dangereuse et aux accidents de navigation.

TITRE 2 : RISQUES DE NAVIGATIONS

226- Les goulots d'étranglement maritime sont des lieux à hauts risques pour la navigation, dont les principaux dangers sont les accidents et les collisions entre navires. Ils centralisent des risques liés aux climats (chapitre 1) mais aussi ceux liés à la géographie et aux passages des navires (chapitre 2). Cette concentration de dangers oblige les autorités à mettre en place des mesures de circulations précises dans ces passages sur-fréquentés (chapitre 3).

CHAPITRE 1 : RISQUES CLIMATIQUES

227- Les risques climatiques représentent un danger majeur dans la navigation maritime. Parfois extrême, ils peuvent compromettre la sécurité des navires lors de la traversée des points d'étranglement et provoquer de graves accidents. Ces risques propres à chaque passage stratégique doivent être pris en compte et parfaitement maîtrisés par les capitaines et pilotes afin d'assurer une traversée sûre des navires. Les risques climatiques doivent être surveillés avec attention et peuvent être la cause de changement d'itinéraires ou de retards. Ils sont extrêmement variés et peuvent changer d'une région à l'autre, d'un moment à l'autre et peuvent même se cumuler. Certains de ces risques sont plutôt communs et partagés par plusieurs espaces (section 1) alors que d'autres sont plus spécifiques à certaines zones (section 2).

SECTION 1 : LES RISQUES COMMUNS

228- Parmi les risques habituels et communs se trouvent les courants marins, le brouillard, ou encore des vents violents. Ces risques altèrent et réduisent la visibilité ce qui peut entraîner différents accidents maritimes.

229- Courants marins intenses - Certains choke-points connaissent des courants marins forts et changeants qui peuvent impacter la navigation. C'est le cas par exemple du détroit de Gibraltar et de celui du Bosphore.

Le détroit de Gibraltar est impacté par la différence de salinité entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, mais aussi par les marées. Ces deux facteurs combinés créent, durant une partie de la journée²⁷⁹, des courants contraires le long des côtes.

De la même façon, le détroit du Bosphore connaît lui des courants violents et contraires en raison de la différence de salinité entre la mer Méditerranée, la mer Marmara et la mer noire, et des transferts d'eau entre elles²⁸⁰. Ces courants superposés et opposés,

²⁷⁹ *Le détroit de Gibraltar*. (n.d.). <https://www.hisse-et-oh.com/articles/le-detroit-de-gibraltar>

²⁸⁰ Bazin, M., & Pérouse, J. (2005). Dardanelles et Bosphore. *Cahiers De Géographie Du Québec*, 48(135), 311-334. <https://doi.org/10.7202/011795ar> paragraphe 5

combinés à une configuration du détroit complexe, rendent la manœuvre des navires dangereuse. Certains appellent ces courants, dont les vitesses peuvent atteindre 9 km, les « courants du diable »²⁸¹.

230- Brouillard - Le brouillard est un risque fréquent dans de nombreux points d'étranglement. Il est la cause d'une visibilité réduite, augmentant le risque de collisions et d'accidents entre navires. Il peut parfois nécessiter, pour la sécurité de tous, un arrêt total de la navigation, comme ce fut le cas en novembre 2021 dans les détroits turcs²⁸².

231- Vents violents - Enfin, les vents violents sont également une source de dangers fréquents dans les choke-points. Ces lieux étroits forment des couloirs favorisant le passage du vent, à l'image du détroit de Gibraltar où la circulation est parfois suspendue pour cette raison²⁸³. Également, les vents accentuent l'intensité des courants et la présence de brouillard, contribuant à la difficulté de la traversée.

En plus de ces risques courants, certains goulets d'étranglement font face à des dangers qui leur sont propres, à l'image du détroit de Béring ou celui de Malacca.

SECTION 2 : LES RISQUES SPECIFIQUES

232- Cyclone - Certaines régions sont soumises à des risques cycloniques forts, comme l'Indonésie ou le golfe persique. Le détroit de Malacca et celui d'Ormuz étant situés dans des zones à risque, une vigilance supplémentaire doit être apportée par tout navire transitant par ces voies. De plus, même si un cyclone est présent dans la région, il n'affecte pas le trafic, comme en 2007 avec le cyclone Gonu²⁸⁴, tous les navires doivent être informés des conditions, et rester vigilants pour réagir aux moindres problèmes que peuvent entraîner les cyclones, tels que des vents violents, des vagues importantes, et des précipitations abondantes.

233- Navigation en Arctique - Les points d'étranglement situés dans des régions froides, comme le détroit de Béring, sont soumis à un climat particulier créant de fait des risques particuliers et propres au lieu.

Lorsqu'il est question d'Arctique, le premier risque qui vient à l'esprit est la présence d'iceberg. Ce risque est accentué par la fonte des glaces, qui crée également des

²⁸¹ *Le courant du Diable - Bosphore / EHNE*. (n.d.). <https://ehne.fr/fr/node/20783>

²⁸² Online. (2021, November 2). Les Autorités Turques Ont Suspendu La Circulation Dans Le Bosphore En Raison Du Brouillard - 237online.com. <https://www.237online.com/les-autorites-turques-ont-suspendu-la-circulation-dans-le-bosphore-en-raison-du-brouillard/>

²⁸³ Yabiladi.com. (n.d.). *La traversée du détroit de Gibraltar perturbée par des rafales de vent* - Archive. <https://www.yabiladi.com/article-societe-2319.html>

²⁸⁴ Info, P. R. (2007, June 6). Le cyclone Gonu frappe Oman, le trafic se poursuit dans le détroit d'Ormuz. *RTL Info*. <https://www.rtl.be/art/info/monde/international/le-cyclone-gonu-frappe-oman-le-traffic-se-poursuit-dans-le-detroit-d-ormuz-4339.aspx>

growlers²⁸⁵. De plus, le climat spécifique de l'Arctique entraîne d'autres complications de navigation non négligeables, telles que, la nuit polaire²⁸⁶, obligeant la navigation de nuit pendant une partie de l'année, le froid intense, mettant les navires à rude épreuve, ou encore la brume Arctique²⁸⁷, qui est un brouillard brunâtre pouvant durer des semaines, et empêchant la visibilité à plus de quelques mètres.

234- Nécessité d'anticipation des risques - Ces risques rendent la navigation dangereuse et imprévisible. Il est donc impératif que les navigateurs prennent en compte ces risques climatiques lors de la planification de leurs traversées dans les choke-points maritimes. Des mesures d'anticipation, telles que la surveillance météorologique en temps réel, des itinéraires alternatifs, et l'étude du lieu, sont essentielles pour éviter les accidents liés à ces risques. Cependant, ces mesures d'anticipations ne font pas tout, et des événements extérieurs peuvent venir s'ajouter aux risques présents, comme des incendies²⁸⁸ causant du brouillard, ou des accidents récents aggravant le danger.

En plus de ces risques, les navigateurs doivent également composer avec ceux inhérents aux lieux et tout aussi dangereux.

CHAPITRE 2 : RISQUES GEOGRAPHIQUE INTENSIFIE PAR LA DENSITE DU TRAFIC

235- Les passages stratégiques maritimes sont des lieux étroits où se croise l'entièreté du commerce mondial. Ces flux constants de navires (section 2) couplés des spécificités géographiques de chaque passage (section 1) génèrent d'importants risques d'accidents de navigation tels que des collisions ou des échouements.

SECTION 1 : RISQUES GEOGRAPHIQUES

236- Les choke-points maritimes sont, le plus souvent, des lieux exigus à la configuration complexe rendant la navigation délicate. Ils doivent faire face à une multitude de dangers liés à la configuration des lieux (I) et à la nature (II).

I- RISQUE TOPOGRAPHIQUE

237- Étroitesse des zones de navigation – Le principal risque dans les goulots d'étranglement est l'étroitesse des espaces ouverts à la navigation. En effet, la

²⁸⁵ Morceaux de glace plus petit que les icebergs

²⁸⁶ *Le détroit de Béring : fenêtre, frontière et interface géostratégiques entre Océans glacial arctique et Océan pacifique, entre Russie et États-Unis.* (n.d.). <https://geoimage.cnes.fr/fr/geoimage/le-detroit-de-bering-fenetre-frontiere-et-interface-geostrategiques-entre-oceans-glacial>

²⁸⁷ K.Man. (2019, July 4). Brumes arctiques. *Polarpedia*. <https://polarpedia.eu/fr/brumes-arctiques/>

²⁸⁸ Mission d'animation des agrobiosciences. (2017, September 11). Pollution à Singapour et en Malaisie : brouillard sur les vrais responsables - Mission d'animation des agrobiosciences. *Mission D'animation Des Agrobiosciences*. <https://www.agrobiosciences.org/archives-114/agriculture-monde-rural-et-societe/nos-selections/lu-vu-entendu/article/pollution-a-singapour-et-en-malaisie-brouillard-sur-les-vrais-responsables>

proximité entre les rives, ainsi que la nécessité de disposer d'une profondeur importante, réduisent les espaces de navigations utilisables. Au vu de la faible largeur où la navigation est possible, les navires empruntant ces voies, doivent se croiser à des distances extrêmement proches, parfois seulement à quelques centaines de mètres.

238- Exemple du détroit d'Ormuz - À titre d'exemple, dans le détroit d'Ormuz, les navires ne disposent que de 9 km de voie navigable à haute profondeur, la seule permettant d'accueillir les tankers les plus importants. Il a donc été décidé, que pour la sécurité du trafic, deux chenaux seront délimités. Ainsi, il y a dans le détroit un chemin d'entrée et un chemin de sortie, tous deux d'une largeur variant de 3,7 à 5,5 km et séparés par une zone tampon de 3,2 km²⁸⁹. Ces couloirs, lorsqu'ils sont respectés, permettent aux navires de se croiser en toute sécurité, et ainsi éviter les accidents.

239- Exemple du détroit de Malacca - Autre exemple, le détroit de Malacca, où les choses sont encore pires, puisque le détroit connaît une largeur minimale de 3 km aux alentours de Singapour²⁹⁰, l'un des ports les plus importants du détroit, et du monde. Ainsi, les navires au départ et à l'arrivée ne disposent que de cet espace pour naviguer et se croiser. Cette proximité est source de dangers et entraîne souvent des collisions spectaculaires et mortelles.

Toutefois, ce risque important n'est pas le seul, puisque le nombre de détroit connaissent des obstacles naturels entachant la sécurité et rendant la navigation plus compliquée.

II- RISQUES NATURELS

A- Obstacles naturels

240- Différents obstacles naturels - Les obstacles naturels peuvent être nombreux et variés. Ils peuvent par exemple consister en la présence de virages particulièrement sinueux, comme dans le détroit du Bosphore²⁹¹ où deux virages serrés et dans des sens opposés se succèdent.

Ils peuvent également consister en la présence de reliefs sous-marins générés par les courants et le passage des navires, ou la présence de récif coralliens, ou encore en la présence d'îles. Ces dernières sont présentes dans de nombreux détroits, comme celui

²⁸⁹ Bouvier, E. (n.d.). *Le détroit d'Ormuz, un carcan géographique pour l'économie mondiale*. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Le-detroit-d-Ormuz-un-carcant-geographique-pour-l-economie-mondiale.htm>

²⁹⁰ Ext, I. (2020). Focus: L'Indonésie et le détroit de Malacca. *Les Yeux Du Monde*. <https://les-yeux-du-monde.fr/actualites-analyses/asie-oceanie/22562-focus-lindonesie-le-detroit-de>

²⁹¹ *Transport maritime et goulets d'étranglement Partie 2, les goulets naturels* ~ Blog. (n.d.). ContainerZ. <https://www.container-z.com/fr/blog-1/transport-maritime-et-goulets-d-etranglement-partie-2-les-goulets-naturels>

de Ormuz ou de Béring, mais surtout dans le détroit de Malacca qui, en étant parsemé de milliers petits îlots, est celui qui illustre le mieux ce risque.

241- Maitrise parfaite de ces dangers - Ces dangers sont une menace pour la navigation, les navigateurs devant parfaitement connaître les lieux afin de les éviter et d'anticiper leurs passages. Cela est particulièrement vrai en cas de mauvais temps ou de conditions climatiques dégradées.

B- Obstacles biologiques

242- Présence d'animaux aquatiques - En plus de ces risques topographiques, il existe un autre risque, biologique cette fois. Les détroits et les canaux, avant d'être des plaques tournantes du commerce mondial, sont des écosystèmes dans lesquels vivent de nombreuses espèces aquatiques et terrestres. La présence de ces animaux, bien que naturelle, est une source de dangers pour les navires.

243- Nombre important de collision avec des mammifères marins - Partout où le trafic maritime est dense, les risques de collision sont importants, que cela soit entre navires ou entre un navire et un mammifère marin. Ces espèces, comme les baleines, les dauphins, ou les tortues, peuvent se trouver dans les trajectoires de navigation des navires, augmentant les risques de collisions, et causant des dommages aux animaux, comme aux navires. C'est par exemple le cas dans le détroit de Gibraltar où des orques percutent, depuis 2020, différentes embarcations, causant des dommages importants²⁹², notamment au système de direction.

Il apparaît que depuis ces dernières années, le nombre de collisions augmentes²⁹³. Pour les seules baleines, l'organisation « Friends of the Sea », estime à plus de 20 000 les individus décédés à la suite de collisions avec des navires²⁹⁴. Ces collisions posent un problème pour la sauvegarde des espèces, comme nous le verrons dans la partie trois, mais également pour la sécurité des navires, ces derniers pouvant subir, en raison de ces collisions, des avaries importantes.

En plus de ces risques géographique et biologique, les détroits et les canaux peuvent être les lieux d'accident de navigation en raison du grand nombre de passages dans leurs voies maritimes et où se croisent flux horizontaux et verticaux.

²⁹² 20minutes. (n.d.). *Maltraitance animale : Actualités, vidéos, images et infos en direct - 20 Minutes*. www.20minutes.fr. <https://www.20minutes.fr/planete/maltraitance-animale/>

²⁹³ *Collisions - PELAGIS*. (n.d.). <https://www.observatoire-pelagis.cnrs.fr/echouages/les-causes/collision/>

²⁹⁴ Grisenti, C. (2021). Collisions with Vessels, a Deadly Threat For Whales. *Friend of the Sea*. <https://friendofthesea.org/fr/collisions-with-vessels-the-deadliest-threat-for-whales/>

SECTION 2 : INTENSITÉ DU TRAFIC CROISÉ

244- Développement de flux horizontaux et verticaux - L'étroitesse des lieux de passages est une source de dangers, car il permet le développement de flux horizontaux comme verticaux, ce qui intensifie les risques de collisions. Les flux horizontaux sont les passages Est/Ouest par le détroit, alors que les flux verticaux représentent eux les passages du Nord au Sud entre les deux rives opposées des détroits. Ces flux, sont particulièrement présents dans le détroit du Bosphore et celui de Gibraltar²⁹⁵, où les petites et moyennes embarcations croisent la route de géant des mers.

245- Evolution perpendiculaires des voies maritimes - Pour comprendre l'importance du risque, il faut observer le trafic maritime en temps réel²⁹⁶. Ainsi, en se plaçant dans le détroit de Gibraltar, il apparaît qu'au milieu des porte-conteneurs, pétroliers et vraquiers, évoluent perpendiculairement des navires de pêches, des ferries, des voiliers ou encore des plaisanciers.

De plus, le détroit étant un haut lieu du trafic de drogue et de l'immigration clandestine, il est le théâtre des traversées illégales de ces embarcations chargées d'acheminer les marchandises et les personnes, d'une part et d'autre. Ces flux, même illicites, sont considérées comme de la navigation verticale, qui plus est particulièrement dangereuses car ils ne respectent aucune des règles de base de la navigation.

246- Une existence indéniable même en l'absence de chiffres - Même si aucun chiffre n'existe sur le nombre de navires traversant les détroits de part en part, leur existence est indéniable. Dans le Bosphore, on estime que près de 2 millions de personnes (appelés pendulaires) empruntent différentes embarcations afin de traverser le détroit de rive en rive²⁹⁷. De la même façon, dans le détroit de Gibraltar plus de huit compagnies de ferries assurent la traversée plusieurs fois par jour, sur huit routes différentes²⁹⁸. Ces deux exemples s'ils ne révèlent aucun chiffre précis et ne concernent que les ferries, appui néanmoins l'importance de ces flux et leurs ampleurs.

Face à la montée en puissance des accidents liés aux dangers climatiques et géographiques de ces lieux, les Etats ont dû mettre en place différents systèmes garantissant la sécurité des navires et de leurs équipages lors des traversées.

²⁹⁵ Marej, N. (2012). Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. *EchoGéo*, 19. <https://doi.org/10.4000/echogeo.12919> paragraphe 4

²⁹⁶ Annexe 11

²⁹⁷ Temps, L. (2006, August 5). Les détroits où s'écrit l'histoire (5/5). Sur le Bosphore, l'Asie courtise l'Europe. *Le Temps*. <https://www.letemps.ch/opinions/detroits-secrit-lhistoire-55-bosphore-lasie-courtise-leurope>

²⁹⁸ Ferries entre l'Espagne et le Maroc. (n.d.). https://www.directferries.fr/ferries_de_espagne_a_maroc.htm#list

CHAPITRE 3 : SECURISATIONS DES VOIES DE NAVIGATION

247- Ces dangers climatiques et géographiques, ont été à l'origine de nombreux accidents (section 1) entraînant d'importants dégâts tant pour les navires que pour l'environnement. Cela a conduit les Etats à devoir prendre des mesures de sécurisation dans les voies de navigation de ces passages stratégiques (section 2).

SECTION 1 : LA DISPARITÉ DES LIEUX D'ACCIDENT

248- Bien que le facteur humain soit à l'origine de l'immense majorité des accidents, les erreurs et difficultés proviennent essentiellement des spécificités, et des dangers des passages stratégiques. Tous ces passages ont été, au cours de leurs histoires, les témoins d'accidents importants, cependant tous ne sont pas égaux quant à leurs fréquences et leurs gravités. En effet, certains choke-points sont moins touchés par les accidents maritimes (I) que d'autres (II), mais ces incidents restent tous préoccupants pour la sécurité des voies de navigation.

I- PASSAGES AUX ACCIDENTS PEU FREQUENT

249- Certains passages stratégiques, bien que dangereux, sont, pour diverses raisons, moins impactés par les accidents de navigations, à l'image du détroit d'Ormuz ou encore celui de Béring.

A- Détroit d'Ormuz

250- Faible taux d'incident pour les gros navires - Bien qu'il soit le lieu de passage de 21% du pétrole mondial, et que, en moyenne, 20 pétroliers²⁹⁹ s'y croisent chaque jour, le détroit d'Ormuz est en réalité bien moins touché par les accidents de navigation et les marées noires que d'autres. Les collisions dans le détroit, le plus souvent entre des bâtiments de guerre et des pétroliers, se révèlent finalement sans grande gravité, tant pour l'environnement que pour les équipages.

251- Immigration illégale, les victimes du détroit - Malheureusement, si le détroit connaît peu de chocs impliquant de gros navires, il est, comme tout lieu d'immigration clandestine, le témoin impuissant d'importants naufrages, entraînant la mort de plusieurs dizaines de migrants. Ces naufrages sont le résultat de petites embarcations surchargées et non adapté au climat changeant et dangereux du détroit, tels que des rafales de vent importantes, pouvant retourner ces bateaux³⁰⁰.

²⁹⁹Mercadier, T. (2019, July 30). INFOGRAPHIE - 8 chiffres sur le détroit d'Ormuz, passage clé du trafic pétrolier. *La Croix*. <https://www.la-croix.com/Monde/Moyen-Orient/INFOGRAPHIE-8-chiffres-detroit-dOrmuz-passage-cle-traffic-petrolier-2019-07-30-1201038357>

³⁰⁰Afp, J. (2012, January 22). Iran: 17 morts dans un naufrage dans le détroit d'Ormuz. *www.20minutes.fr*. <https://www.20minutes.fr/monde/864372-20120122-iran-17-morts-naufage-detroit-ormuz>

B- Détroit de Béring

252- Route encore peu fréquentée - Le détroit de Béring est une zone encore peu fréquentée par les navires de commerce, et reste pour le moment une zone de pêche. De fait, les accidents portent sur des chalutiers qui font naufrages dans des circonstances mystérieuses mais pour lesquels les conditions climatiques ne sont pas étrangères³⁰¹. Ces naufrages entraînent des bilans humains lourds avec de nombreux morts parmi les équipages³⁰².

253- Ouverture au commerce non sans dangers - Toutefois, avec la fonte des glaces, le détroit tend à devenir une route majeure du commerce, notamment pour le pétrole, dont une grande partie des réserves mondiales se trouvent en Arctique. Cependant, ce nouveau trafic à venir n'est pas sans dangers en raison des conditions extrêmes de la route du Nord, et où tout accident de navigation entraînant une pollution marine serait désastreux pour la zone.

Ces deux passages faiblement accidentés ne sont que des exemples parmi d'autres, comme le canal de Panama ou le détroit de Bab el Mandeb. Quoi qu'il en soit, ces passages relativement épargnés par les accidents maritimes ne sont pas représentatifs de l'ensemble des choke-point, certains d'entre eux étant nettement plus sujets aux accidents.

II- PASSAGES FORTEMENT ACCIDENTES

254- Chaque passage stratégique, ayant ses propres spécificités, ils ne sont pas tous égaux face aux risques que peuvent rencontrer les navires en empruntant leurs chenaux. Ainsi, les détroits de Malacca, de Gibraltar, ou encore les détroits Turc sont nettement plus marqués par les incidents maritimes, que ceux vus précédemment.

255- Détroit de Malacca - Le détroit de Malacca, est l'un des passages stratégiques le plus fréquenté du monde et a été, au fil des ans, le théâtre de nombreux incidents de navigation. La densité du trafic combiné aux conditions climatiques dangereuses et à la présence de multiples îles en font l'un des détroits les plus accidentés du monde.

Si certains incidents sont d'une particulière gravité, à l'image du pétrolier japonais Showa Maru qui, à la suite d'une tempête en 1975, s'est échoué dans le détroit, causant

³⁰¹Avec AFP, F. (2015, April 2). VIDEO. Au moins 56 morts dans le naufrage d'un navire-usine russe. *Franceinfo*. https://www.francetvinfo.fr/monde/asia/video-au-moins-56-morts-dans-le-naufage-d-un-navire-usine-russe-helitreuillage-de-rescapes_866609.html

³⁰²MARINE & OCÉANS. (2014). Naufrage d'un chalutier en mer de Béring : 27 corps retrouvés, 26 marins toujours manquants. *MARINE & OCÉANS*. <https://marine-oceans.com/actualites/naufage-dun-chalutier-en-mer-de-bering-27-corps-retrouves-26-marins-toujours-manquants/>

l'une des marées noires les plus importantes de l'époque³⁰³ ; d'autres incidents sont, eux, nettement moins grave, c'est par exemple le cas pour la collision entre le pétrolier Zephyr I et le porte-conteneurs GSL Grania³⁰⁴ ne causant que de faibles dégâts matériels.

256- Les détroits de Gibraltar et du Bosphore, par en reste - De la même façon que le détroit de Malacca, le détroit de Gibraltar, et celui du Bosphore connaissent, eux aussi, d'importants accidents. C'est le cas par exemple en 2000, où la collision entre un navire à passagers et un roulier cause de la mort de cinq personnes³⁰⁵, ou encore, en 1979, où la collision entre le pétrolier l'Indépendenta et un navire grec entraîne une marée noire et un incendie incontrôlable durant plus d'un mois et causant la mort de 43 personnes³⁰⁶.

Tous ces exemples montrent que certains détroits sont particulièrement propices aux accidents, et que ces derniers peuvent se révéler d'une gravité importante. Pour lutter contre ces incidents dramatiques, les pays ont, au fil du temps, mis en place différentes mesures de sécurisation des voies navigables.

SECTION 2 : MESURES DE SECURISATION DU TRAFIC

257- La principale mesure de sécurisation des voies de navigation est l'instauration de couloir de navigation. Cette possibilité posée par l'article 41 de la CNUDM a été renforcée par la convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972 (RIPAM), précisant les règles dans les dispositifs de séparation du trafic (I). Toutefois ces dispositifs ne sont pas les seuls à garantir la sécurité des navires, et ils peuvent être complétés par d'autres mesures prises individuellement par les Etats (II).

I- LES DISPOSITIFS DE SEPARATION DE TRAFIC

258- Lorsqu'il est question de sécurisation des voies de navigation, il est indispensable de parler de la CNUDM, mais également de la convention sur le

³⁰³ Andelman, D. A. (1975, August 28). Naval and Oil Shipping Plague Strait of Malacca. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/1975/08/28/archives/naval-and-oil-shipping-plague-strait-of-malacca.html>

³⁰⁴ Deux navires gravement endommagés après une collision en Malaisie. (n.d.). <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/deux-navires-gravement-endommages-apres-une-collision-en-malaisie-44805>

³⁰⁵ Pcm. (2000, July 17). Deux navires entrent en collision au large de Gibraltar. *TVA Nouvelles*. <https://www.tvanouvelles.ca/2000/07/16/deux-navires-entrent-en-collision-au-large-de-gibraltar>

³⁰⁶ Haber, R. (2020). Accident de pétrolier indépendant qui a brûlé pendant 27 jours dans le Bosphore. *RayHaber / RailyNews*. <https://fr.rayhaber.com/2020/10/bogazda-27-gun-yanarak-hafizalardan-cikmayan-independenta-tanker-kazasi/>

Règlement international pour prévenir les abordages en mer de 1972³⁰⁷, venant remplacer celle de 1960 sur l'abordage en navigation intérieure³⁰⁸.

A- Apport de la convention des nation unies sur le droit de la mer

259- Article 41 de la CNUDM – La convention de Montego Bay pose dans son article 41 la possibilité pour les Etats gestionnaires de détroits internationaux de mettre en place, lorsque la sécurité l'exige, des dispositifs de séparation du trafic et d'instaurer des couloirs de navigation. Elle permet également aux Etats de modifier les dispositifs actuels afin de les adapter au mieux aux besoins de sécurité de chaque passage.

260- Définition DST – Le dispositif de séparation du trafic (DST) est un « *Mode d'organisation réglementée du trafic maritime visant à séparer des flux opposés de navigation par la mise en place de voies de circulation* »³⁰⁹. Ces dispositifs, dont le premier est apparu en 1967 dans le détroit du Pas-de-Calais³¹⁰, permettent de créer des couloirs de navigation indépendants, sécurisant de fait les passages à fort trafic et aux conditions de navigations complexes.

Aujourd'hui, tous les grands passages maritimes sont dotés de dispositifs de séparation du trafic, à l'image du détroit de Gibraltar qui, depuis 1997, dispose de deux voies séparées, la zone nord du détroit accueille les flux sortant (est/ouest) et la zone sud les flux entrant (ouest/est)³¹¹.

261- Contrôle de l'OMI – Cependant, la convention impose, pour ce faire, que les Etats respectent les dispositions des conventions internationales, comme le droit de passage, mais aussi et surtout, que ces dispositifs soient acceptés et adoptés par l'Organisation Maritime Internationale.

Si la convention pose la possibilité pour les Etats d'instaurer ces dispositifs, elle n'apporte aucune autre précision quant à la navigation dans ces espaces, pour en connaître davantage, il faut donc se référer à la convention RIPAM.

³⁰⁷ *Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer.* (n.d.). Ecolex. <https://www.ecolex.org/fr/details/convention-on-the-international-regulations-for-preventing-collisions-at-sea-tre-000108/participants/> (COLREG en anglais)

³⁰⁸ Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure

³⁰⁹ *Dispositif de séparation du trafic* / FranceTerme / Culture. (n.d.). <https://www.culture.fr/franceterme/terme/EQUI609>

³¹⁰ Voir 13

³¹¹ *Le détroit de Gibraltar : une porte, un verrou et une interface stratégique entre Atlantique et Méditerranée, Europe et Afrique.* (n.d.). <https://geoimage.cnes.fr/fr/geoimage/le-detroit-de-gibraltar-une-porte-un-verrou-et-une-interface-strategique-entre-atlantique>

B- Apport de la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer

262- Le « Code de la route » maritime - Cette convention, adoptée par l'entière des pays, gestionnaire et propriétaire des choke-points, pose les règles de bases quant à la circulation de « *tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer* »³¹². Toutefois, ces règles ne sont que des règles planchers et les Etats disposent d'une marge de manœuvre pour renforcer ces dispositifs lorsque ces derniers estiment que des mesures plus contraignantes doivent être appliquées³¹³.

263- Détermination des obligations et interdictions dans les couloirs de navigation - La convention RIPAM joue un rôle crucial pour garantir la sécurité des navires et de l'environnement lors de la traversée de ces passages. Si elle prévoit des mesures relatives aux feux et à la signalisation, elle prévoit également la réglementation quant à la navigation en présence de dispositif de séparation de trafic. Ainsi elle pose, par exemple, l'obligation pour les navires de circuler à l'intérieur des couloirs en s'écartant le plus possible de la ligne de séparation, ou encore le fait de s'engager perpendiculairement au trafic pour rentrer dans une voie de navigation, mais elle pose également les interdictions, comme par exemple, mouillé à l'intérieur du dispositif ou encore l'interdiction de gêner la circulation à l'intérieur des voies.

Si l'ensemble des choke-points maritime sont dotés de dispositifs de séparation de trafic, certains d'entre eux bénéficient également de mesures supplémentaires prises par les autorités.

II- AJOUT DES ETATS RENFORÇANT LA SECURITE

264- Appréciation laissé aux Etats - Comme nous l'avons vu, la convention RIPAM permet aux États d'imposer des mesures plus strictes et restrictives lorsque la sécurité l'impose. Ces mesures peuvent, par exemple, porter sur la vitesse, car même si le règle 6 et 19 de la convention impose au navire de naviguer à « *une vitesse de sécurité adaptée aux circonstances* », elle ne fixe aucune limite, et laisse aux autorités le soin de le faire en fonctions des caractéristiques de leurs voies de passages.

265- Exemple du détroit du Bosphore - Parmi les états ayant choisi de renforcer ces mesures de sécurité, nous pouvons citer, le détroit du Bosphore qui a dû prendre, en raison de l'augmentation des accidents qui se succèdent depuis les années 1960, des mesures plus contraignantes que ce qui est prévu par la convention RIPAM. Ainsi, en 1982, la Turquie limite la vitesse de navigation à 10 nœuds

³¹² <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/texte-colreg.pdf> règle 1 a)

³¹³ Règle 1 c)

dans les couloirs de navigation. Puis en 1994, elle met en place de nouvelles règles spécifiques pour les navires transportant des matières dangereuses, règles qu'elle enrichira en 1998. Appeler « nouveau règlement des détroits », il prévoit que les tankers de plus de 200 m, ont l'interdiction de naviguer la nuit et l'obligation d'être assisté par un remorqueur³¹⁴. Depuis cette date, les autorités imposent continuellement de nouvelles mesures dans le but de renforcer la sécurité. Elles ont, par exemple, interdit le pilote automatique et réfléchit à rendre la présence d'un pilote obligatoire pour les plus gros navires, traversant le détroit³¹⁵. Cependant, si ces mesures renforcent la sécurité, ils rallongent fortement les délais d'attente à l'entrée du détroit.

266- Autres mesures possibles - Dans la même idée que les mesures prises par la Turquie, les pays sont libres de prendre celles nécessaires dans leur passage. Ils peuvent par exemple imposer des distances minimales entre les navires, ou encore interdire les dépassements dans une partie du couloir de circulation, comme c'est le cas dans le détroit de Bab el Mandeb³¹⁶.

Les risques de navigations représentent un danger important pour les navires, et nécessite des dispositifs visant à les réduire. Les risques de navigation ainsi que ceux d'instabilité peuvent provoquer des interruptions de trafics qui font peser un lourd risque financier sur les pays dépendants de ces passages.

³¹⁴ Bazin, M., & Pérouse, J. (2005). Dardanelles et Bosphore. *Cahiers De Géographie Du Québec*, 48(135), 311-334. <https://doi.org/10.7202/011795ar> paragraphe 23

³¹⁵ *Les pilotes maritimes sont-ils essentiels?* (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/les-pilotes-maritimes-sont-ils-essentiels-743778.php>

³¹⁶ du passage entre la cote Djiboutienne et Mayyun jusqu'au franchissement de Zuqar Island *MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence / AIS Marine Traffic.* (n.d.). MarineTraffic. <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:43.7/centery:13.3/zoom:8>

TITRE 3 : RISQUES ÉCONOMIQUES

267- Le principal risque économique pesant sur les check-points maritimes et l'interruption de trafic. Cette interruption du trafic dans les voies de navigation, et encore plus pour les passages stratégiques, peut entraîner des conséquences économiques significatives (chapitre 2). Plusieurs facteurs contribuent à ces interruptions (chapitre 1), allant des tensions géopolitiques aux catastrophes environnementales.

CHAPITRE 1 : CAUSE INTERRUPTIONS DE TRAFICS

268- Les interruptions du trafic maritime, qu'elles soient temporaires ou prolongées, découlent d'un éventail de causes complexes, comme les tensions géopolitiques (section 1), les intempéries (section 2), ou encore des facteurs environnementaux externes, comme la sécheresse (section 3).

SECTION 1 : CANAL DE SUEZ, ILLUSTRATION DE L'IMPACTE DES CONFLITS

ARMÉS

269- Deux fermetures marquantes - Parmi les multiples évènements illustrant l'impact des rivalités étatiques sur les chocs-points, nous pouvons prendre l'exemple du canal de Suez. Ce canal a connu plusieurs fermetures au cours de son histoire, dont deux marquantes et directement liés aux affrontements dans la région. La première en 1957 à la suite de la crise de Suez (I) et la seconde dix ans plus tard à la suite de la guerre de six jours (II).

I- CRISE DE SUEZ

270- Fermeture de six mois - La première fermeture du canal fait suite à la crise de Suez. Cette crise débute en 1957, lors de l'annonce du président Egyptien de la nationalisation du canal. La France et la Grande-Bretagne, alors actionnaires majoritaires, refusent cette décision et s'allient en secret à Israël afin de récupérer le canal. Malheureusement, cette opération est un échec important et face à la pression exercée par les Etats-Unis et la Russie, les troupes française et britannique, n'ont d'autre choix que de quitter la zone. Même si le conflit n'a duré que peu de temps, le canal, lieu des affrontements, devra rester fermé à la circulation pour quelques mois afin d'être remis en état de navigation.

Au terme de cette guerre le canal aura été fermé environ six mois³¹⁷, mais il existe des conflits à la fin desquel le canal est resté clos bien plus longtemps.

³¹⁷ Universalis, E. (n.d.). *CANAL DE SUEZ, Nationalisation et fermeture du canal - Encyclopædia Universalis*. Universalis. <https://www.universalis.fr/encyclopedie/canal-de-suez/5-nationalisation-et-fermeture-du-canal/>

II- LA GUERRE DE SIX JOURS

271- Fermeture de huit ans - La seconde fermeture du canal est nettement plus longue, puisqu'à la suite de la guerre de six jours, il restera totalement fermé durant huit ans.

272- Résultat de vives tensions entre Israël et l'Égypte - Cette guerre opposant Israël à la coalition réunissant l'Égypte, la Syrie, la Jordanie, débute en 1967, et fait suite à la montée en intensité des tensions entre Israël et l'Égypte. L'élément déclencheur sera l'interdiction par l'Égypte, en mai 1967, de l'accès au golf de Akaba pour les navires israéliens. Ainsi, le 5 juin, Israël attaque l'Égypte, déclenchant la guerre.

Au terme de six jours d'affrontement, Israël domine surtout les fronts, puisqu'elle a anéanti les armées de la coalition et annexé le Sinaï, la bande de Gaza, la Cisjordanie, Jérusalem Est et le Golan³¹⁸. C'est à la suite de cette dernière annexion que l'ONU prononce finalement un cessez-le-feu.

273- Guerre expresse aux lourdes conséquences - Cette guerre « expresse » « Déclenchée le 5 juin par un bombardement des aéroports égyptiens, [et terminée] le 10 juin sur les hauteurs du Golan syrien »³¹⁹, entraînera des conséquences mondiales importantes et durables, à commencer par la fermeture du canal de Suez.

Afin de ne pas montrer sa faiblesse et sa défaite, l'Égypte, qui partage maintenant une rive avec Israël, décide de maintenir le canal fermé. Cette fermeture durera huit ans et le canal ne sera débloqué qu'en 1975 à la suite de la guerre de Kippour, débouchant elle-même sur les accords « camp David » établissant une paix de façade entre les pays arabes³²⁰.

Ainsi, après des mois de déminage le canal est finalement rouvert à la circulation le 5 juin 1975, ce qui permet la libération des 14 navires bloqués dans le canal depuis le début du conflit³²¹. Toutefois, cette réouverture n'est que partielle en raison des importants dommages causés aux aides à la navigation³²², et il faudra encore attendre

³¹⁸ Chaigne-Oudin, A. (n.d.). *Guerre de juin 1967 ou guerre des six Jours*. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Guerre-de-juin-1967-ou-guerre-des-six-Jours.html>

³¹⁹ Magnan, P. (2017, June 6). 1967, guerre des Six-Jours: le jour où Nasser démissionna. *Franceinfo*. https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/egypte/1967-guerre-des-six-jours-le-jour-ou-nasser-demissionna_3057625.html

³²⁰ *Accords de Camp David*. (n.d.). Le Monde Diplomatique. <https://www.monde-diplomatique.fr/index/sujet/accordsdecampdavid>

³²¹ BBC News Afrique. (2021, March 30). Canal de Suez : conséquences de sa fermeture pendant huit ans après la guerre des Six Jours. *BBC News Afrique*. <https://www.bbc.com/afrique/region-56555272>

³²² Laroche-Signorile, V. (2015). Il y a 40 ans, le canal de Suez est rouvert à la navigation. *LEFIGARO*. <https://www.lefigaro.fr/histoire/archives/2015/06/04/26010-20150604ARTFIG00307-il-y-a-40-ans-le-canal-de-suez-est-reouvert-a-la-navigation.php>

quelque temps pour que le canal soit totalement opérationnel, est entièrement rouvert à la circulation.

Les conflits dans les régions proches des choke-points peuvent influencer sur le trafic, allant même jusqu'à causer son interruption totale. Toutefois, il existe d'autres causes de blocage indépendantes de l'Homme, comme les intempéries.

SECTION 2 : LES CONDITIONS CLIMATIQUE CAUSE DE SUSPENSION DU TRAFIC

274- Les intempéries constituent une autre source majeure d'interruption du trafic. Les vents violents, les tsunamis, les tempêtes tropicales ou encore les cyclones peuvent perturber les itinéraires maritimes et endommager les infrastructures portuaires, entravant ainsi le passage en toute sécurité des navires. Le détroit du Bosphore est, par exemple, souvent contraint d'interrompre la navigation en raison de la présence d'un épais brouillard.

Les intempéries sont une cause fréquente de fermeture temporaire des voies de navigation. Si elles ne durent jamais longtemps, permettant ainsi aux navires de reprendre rapidement la navigation, il existe des causes liées au climat bien plus préoccupantes et pouvant menacer certain passage de fermeture définitive, comme c'est pour la sécheresse.

SECTION 3 : LES INTERRUPTIONS DE TRAFIC EN RAISON DE CONDITIONS CLIMATIQUES EXTERIEURES

275- Conditions extrêmes, l'exemple des sécheresses panaméenne - Des facteurs environnementaux tels que le changement climatique peuvent également entraîner des interruptions de trafic. Les conditions météorologiques extrêmes, qu'elles soient froides ou chaudes, peuvent causer des altérations du trafic maritime et nuire à la sécurité de la navigation dans certaines zones. Dans cette section, nous prendrons l'exemple des sécheresses prolongées et graves qui touchent le Panama et qui peuvent devenir, à terme, une cause de fermeture du canal.

276- Le canal de Panama, victime du réchauffement climatique - Le canal de Panama est une artère centrale du commerce maritime, et le raccourci entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, évitant le contournement du continent américain par le cap Horn. La région du Panama est frappée d'importantes sécheresses depuis une dizaine d'années. Ces sécheresses à répétitions trouvent leur origine dans le réchauffement climatique et les différents phénomènes météorologiques comme « El

Niño»³²³, provoquant la hausse des températures des eaux du pacifique et une diminution des précipitations.

Pour comprendre l'impact catastrophique de ces conditions climatiques sur le canal de Panama, il faut en comprendre son fonctionnement.

277- Écluses et lac artificiel - À l'origine du projet, trois facteurs étaient primordiaux pour décider de l'emplacement du canal. Il fallait un isthme étroit, un lac à haut débit et des pluies abondantes³²⁴. La région de Panama répondait à deux de ses critères, et il a donc été décidé qu'un lac artificiel serait construit afin de répondre à la dernière obligation et d'approvisionner le canal en eau. C'est dans cette optique qu'a vu le jour le lac Gatùn, maintenu à niveau grâce à la rivière Chagres, elle-même approvisionnée par les importantes chutes de pluie de la région³²⁵.

Une fois le problème du lac résolu, il a fallu trouver un moyen d'élever et de descendre les navires d'environ 26 mètres, afin de compenser les différences de niveau des marées des deux océans³²⁶. La solution est venue de la pose d'écluses à chaque extrémité du canal. Initialement, le canal de Panama a été construit avec deux jeux d'écluses, Miraflores et Pedro Miguel côté Pacifique, Gatùn côté Atlantique. Cependant, les besoins du commerce mondial et l'augmentation de la taille des navires ont contraint le canal à s'agrandir et à agrandir la taille de ses écluses. Ainsi, en 2016 ont été inaugurés deux nouveaux jeux d'écluses, les écluses Cocoli côté Pacifique et les écluses Agua Clara côté Atlantique³²⁷.

278- Un canal à écluses nécessitant une grande quantité d'eau douce - Maintenant que nous avons vu la construction du canal, passons au fonctionnement des écluses en elles-mêmes.

L'acheminement des navires fonctionne grâce à un système d'escalier d'eau. Les navires arrivant dans le canal sont placés, grâce à des remorqueurs, dans les chambres des écluses, puis la première porte se referme derrière eux. Une fois cela fait, la porte avant s'ouvre, permettant un équilibrage des niveaux entre les chambres, et donc l'avancement du navire. Cette opération se répète autant de fois qu'il y a de

³²³Mm, N. P. a. P. C. E. (2023, July 6). Climat: qu'est-ce que le phénomène "El Nino", qui va entraîner une hausse des températures? *RMC*. https://rmc.bfmtv.com/actualites/sciences-nature/meteo/climat-qu-est-ce-que-le-phenomene-el-nino-qui-va-entraîner-une-hausse-des-temperatures_AN-202307060412.html

³²⁴ *Le canal de Panama, une histoire passionnante* - Terra Caribea "Panama." (n.d.). <https://www.panama-voyage.com/culture/canal-de-panama-merveille-du-monde.php> paragraphe 5

³²⁵ Lesics français. (2023, July 19). *La merveille d'ingénierie qu'est le canal de Panama!* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=pW-4JUcBTg> video 4 :47 minutes .

³²⁶ *Pourquoi a-t-on installé des écluses sur le canal de Panama alors que*. (2018, March 12). <https://www.espace-sciences.org/multimedia/audios/pourquoi-a-t-on-installe-des-ecluses-sur-le-canal-de-panama-alors-que-le-niveau-moyen-de-la-mer-est>

³²⁷ *Transport maritime et goulets d'étranglement Partie 1: le canal de Panama ~ Blog*. (n.d.). ContainerZ. <https://www.container-z.com/fr/blog-1/transport-maritime-et-goulets-d-etranglement-partie-1-le-canal-de-panama>

chambre dans les jeux écluses, et dans le sens inverse en cas de descentes des navires. Ces chambres sont remplies à l'aide de vannes souterraine directement alimenté par le lac Gatùn³²⁸.

Comme on le voit à chaque passage de navires, les écluses doivent obligatoirement rejeter une partie de l'eau douce du lac dans l'océan. On estime que la traversée d'un navire, impliquant l'utilisation des écluses de part et d'autre du canal, entraîne le relâchement de 200 000 m³ d'eau³²⁹. De plus, ce phénomène augmente proportionnellement avec la taille des écluses, ainsi les écluses de 2016 nécessitent, pour faire transiter les navires plus importants, plus d'eau que les écluses originelles. Ce phénomène de relâchement provoque la baisse du lac Gatùn. Si en temps normal, cette baisse est compensée par les pluies importantes qui s'abattent sur la région, en temps de sécheresse, cela se complique. En effet, lorsque les pluies viennent à manquer, le lac Gatùn n'est plus assez alimenté en eau, et l'Autorité du canal ne peut se permettre de relâcher 9 milliards de litres d'eau douce par jour³³⁰ dans les océans, sous peine de voir le canal inaccessible à la navigation, car trop bas.

279- Double utilité du canal - Cette sécheresse hydrique impose aux autorités du canal de prendre des mesures permettant le maintien de la navigation, au moins pour une partie des navires, mais également de maintenir un niveau d'eau suffisant. Le maintien d'un niveau d'eau douce est essentiel pour la navigation, mais aussi et surtout, car le lac est la principale source d'eau potable pour près de la moitié de la population panaméenne. L'intensité des sécheresses successives et cette double utilité du canal font craindre à certain chercheur et économiste une guerre de l'eau³³¹.

280- La limitation de passage comme seule solution de maintien de l'eau - En 2019, le lac faisait face à une importante sécheresse hydrique avec seulement 3 milliards de mètres cubes d'eau disponible, bien loin des 5 milliards nécessaires à son fonctionnement³³². Si en 2020 les choses avaient semblé s'arranger, la sécheresse de 2023 devrait conduire le lac à son niveau le plus bas jamais recensé³³³.

³²⁸ Lecumberry, M. (2023, July 28). Le Canal de Panama, comment ça marche? (2). *Sagapanama - Le Blog Du Voyage Au Panama*. <https://www.sagapanama.fr/article-le-canal-de-panama-comment-a-marche-2-69527141.html>

³²⁹ Batiactu. (2016, June 27). Le canal de Panama élargi est inauguré. *Batiactu*. <https://www.batiactu.com/edito/canal-panama-elargi-est-inaugure-45477.php>

³³⁰Michaels, N. (2023, June 15). Et si le phénomène El Niño et la sécheresse bloquaient le Canal de Panama? *Geo.fr*. <https://www.geo.fr/environnement/et-si-le-phenomene-el-nino-bloquait-le-canal-de-panama-secheresse-tirant-eau-navires-circulation-limites-215169>

³³¹Garcia, S. (2023, April 26). Ecluses, barrages et lacs artificiels : comment fonctionne le canal de Panamá aujourd'hui menacé par la sécheresse ? *Libération*. https://www.liberation.fr/economie/transports/ecluses-barrages-et-lacs-artificiels-comment-fonctionne-le-canal-de-panama-aujourd'hui-menace-par-la-secheresse-20230426_RK3X2TETERDZ7DBPEVLQ36GSJI/

³³²Deluzarche, C. (2021, July 20). Le canal de Panama va-t-il succomber à la sécheresse? *Korii*. <https://korii.slate.fr/tech/technologie-canal-panama-succomber-secheresse-penurie-eau-douce-pluie-ecluses-travaux>

³³³Michaels, N. (2023, June 15). Et si le phénomène El Niño et la sécheresse bloquaient le Canal de Panama? *Geo.fr*. <https://www.geo.fr/environnement/et-si-le-phenomene-el-nino-bloquait-le-canal-de-panama-secheresse-tirant-eau-navires-circulation-limites-215169>

Face à ce climat extrême, et menaçant la survie du canal, la seule réponse immédiate possible est de réduire le nombre de navires pouvant traverser le canal³³⁴, et d'interdire le transit de certains d'entre eux. Par exemple, en avril 2023, les navires Post-Panamax se sont vus interdire l'accès au canal³³⁵, et en août de la même année, les tirants d'eau acceptés dans le détroit ont été diminués, conduisant les navires à devoir décharger à l'entrée du canal³³⁶.

281- Vers une fermeture du canal ? - Ces restrictions causent d'importants embouteillages à l'entrée du canal et rallonge considérablement les délais de livraison, mais reste le seul moyen de préserver le canal, l'utilisation de l'eau de mer étant inenvisageable³³⁷. Les problématiques liées à la sécheresse ne sont pas à prendre à la légère et peuvent à terme conduire à la fermeture définitive du canal.

Les catastrophes climatiques peuvent avoir, au même titre que les intempéries et les conflits armés, des répercussions désastreuses sur les points de passages stratégiques maritimes, et peuvent être la source d'interruptions du trafic. Dans le prochain chapitre, nous examinerons de plus près ces conséquences économiques, découlant de ces interruptions, tant sur les économies nationales que sur l'économie mondiale.

CHAPITRE 2 : CONSEQUENCES ECONOMIQUES DES INTERRUPTIONS DE TRAFICS

282- Les interruptions de trafic dans les points d'étranglement maritimes engendrent des répercussions économiques importantes, au niveau national (I) mais aussi international (II).

SECTION 1 : IMPACT NATIONAL

283- L'interruption de trafic dans les choke-points ont des effets importants sur les pays concernés, tant du côté des gestionnaires et propriétaires (I) que des pays et des lieux de passages économiquement dépendants (II).

³³⁴2, F. (2023, August 8). Réchauffement climatique : le canal du Panama fait face à une forte sécheresse. *Franceinfo*. https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/rechauffement-climatique-le-canal-du-panama-fait-face-a-une-forte-secheresse_5996636.html

³³⁵Garcia, S. (2023, April 26). Ecluses, barrages et lacs artificiels : comment fonctionne le canal de Panamá aujourd'hui menacé par la sécheresse ? *Libération*. https://www.liberation.fr/economie/transports/ecluses-barrages-et-lacs-artificiels-comment-fonctionne-le-canal-de-panama-aujourd'hui-menace-par-la-secheresse-20230426_RK3X2TETERDZZDBPEVLQ36GSJI/

³³⁶AZOUZE, T. (2023, August 20). Canal de Panama : à cause de la sécheresse, des centaines de bateaux bloqués cet été. *TF1 INFO*. <https://www.tf1info.fr/international/canal-de-panama-a-cause-de-la-secheresse-des-centaines-de-bateaux-bloques-cet-ete-2267132.html>

³³⁷ Le canal de Panama craint de manquer d'eau pour ses écluses. (2023, August 5). *Le Télégramme*. <https://www.letelegramme.fr/monde/le-canal-de-panama-craint-de-manquer-deau-pour-ses-ecluses-6405936.php>

I- PAYS PROPRIÉTAIRES ET GESTIONNAIRES

284- Les pays propriétaires ou gestionnaires de voies de navigation cruciales, sont directement touchés par les suspensions de trafic. En cas d'interruption, ces nations peuvent subir des pertes économiques significatives, notamment sur les revenus liés aux droits de passage et aux services portuaires et logistiques.

285- Disparition des droits de passage, revenus essentiels - Concernant les droits de passage, ils sont, pour l'Égypte et le Panama, une source de revenus primordiales, contribuant à leur budget national de façon conséquente. Ces revenus capitaux qui diminuent ou disparaissent en cas d'interruption du trafic, plongent les pays dans de grandes difficultés.

A titre d'exemple, le canal de Panama avec les sécheresses successives est obligé de diminuer le nombre de navires transitant par le canal. Cette diminution nécessaire, même si elle n'est pour le moment qu'un ralentissement de la navigation, impacte déjà financièrement l'Autorité du canal qui perd les revenus des navires ne pouvant plus emprunter le canal.

Autre exemple avec le canal de Suez, qui à la suite du blocage de l'Ever Given a perdu, selon les estimations de l'Autorité du canal, entre 72 et 90 millions de dollars, sans compter les opérations de dégagement du navire³³⁸.

286- Revenus portuaires, capitaux pour les pays gestionnaires - Concernant les revenus liés aux services portuaires, ils diminuent également à mesure que le trafic ralentit, et ils disparaissent en même temps que lui. Ces revenus peuvent provenir des redevances portuaires, mais aussi de services d'assistance aux navires comme le recours à des pilotes ou à des remorqueurs, et ils sont capitaux dans les économies de nombreux pays principalement tournés vers la mer, comme Singapour ou Djibouti.

287- Hausse du chômage - Le secteur maritime et ses innombrables branches sont une source d'emploi importante faisant vivre un grand nombre de personnes. Cela est encore plus vrai pour les pays aux cœurs des routes maritimes majeures et qui sont le plus souvent des pays relativement pauvres. En cas d'interruption des trafics, tous les travailleurs liés de près ou de loin aux opérations maritimes se retrouvent aux chômages, et deviennent une charge financière pour des pays déjà en difficultés.

288- Ralentissement de l'activité du pays - De la même façon que l'existence d'une voie stratégique est un boost pour l'économie nationale, elle peut, en cas d'arrêt du trafic, provoquer un ralentissement intense de l'activité économique et une

³³⁸Info, L. R. T. (2022, September 1). Égypte : le canal de Suez temporairement bloqué à cause d'un pétrolier géant. *TF1 INFO*. <https://www.tf1info.fr/international/egypte-le-canal-de-suez-bloque-temporairement-a-cause-d-un-petrolier-geant-2230972.html>

diminution des impôts. Elle peut également être source de mauvaise réputation, les pays gestionnaires n'étant plus considérés comme capables d'assurer une navigation continue et sûre dans leur chemin de navigation.

Les entreprises internationales implantées dans les Zones franches adjacentes aux ports peuvent décider de quitter le pays, leurs activités n'étant plus réalisables ou à des coûts exorbitants. Si les interruptions touchent les entreprises étrangères, elles impactent également les entreprises locales. Ainsi, ces entreprises dépendantes des importations ou des exportations peuvent être lourdement touchées par un arrêt brutal du trafic maritime mondiale, et subir d'immenses pertes financières. Ces entreprises se retrouvent avec des stocks qu'elles ne peuvent pas expédier, parfois périssables, et/ou avec des entrepôts à l'arrêt, les matières premières ne pouvant leur être acheminées.

289- Chutes du pouvoir d'achat – Dans la même lignée, si les activités maritimes s'arrêtent, la hausse du chômage combinée à des importations lentes et coûteuses vont nécessairement diminuer le pouvoir d'achat de la population.

En conclusion, les pays propriétaires ou gestionnaires de passage stratégique sont extrêmement tributaires des fluctuations du trafic dans leurs voies maritimes. Cette dépendance peut être à l'origine de difficultés dans le pays, notamment économiques. En plus de ces Etats, ils existent d'autres pays ou lieux de passages dépendent également de la continuité du trafic dans les choke-points.

II- PAYS DEPENDANTS ECONOMIQUEMENT

290- La dépendance à un goulot d'étranglement peut toucher des pays (B) mais également d'autres lieux de passage pourtant, eux aussi, centraux dans la mondialisation (B).

A- Dépendance des pays

291- Les pays économiquement dépendants des principales voies de navigation, sont, comme les pays gestionnaires, particulièrement vulnérables aux interruptions de trafic. Les conséquences de ces interruptions peuvent s'avérer dramatiques pour ces nations, qui dépendent des échanges commerciaux et du transit maritime pour leur développement économique.

292- Pays importateurs et exportateurs – En cas d'interruption du trafic dans les principales voies de navigation, les premières victimes seraient nécessairement les pays les plus importateurs et exportateurs de marchandises à travers le monde. Ces deux groupes se composent en réalité des mêmes pays, ainsi en 2021 se trouvait dans

le top 5 des pays important³³⁹ et exportant³⁴⁰ le plus, les Etats-Unis, la Chine, l'Allemagne, le Japon et les Pays bas. Pour tous ces pays, et particulièrement le Japon Insulaire, la fermeture d'un des passages majeurs du commerce aurait des répercussions financières importantes.

293- L'exemple du Japon – En approfondissant le cas du Japon, on s'aperçoit que ce dernier connaît un déficit commercial depuis plusieurs mois, essentiellement à cause de sa nécessité d'importation d'hydrocarbures³⁴¹. Rien que pour le pétrole, l'archipel dépend à plus de 90% du Moyen-Orient³⁴². Cette ultra dépendance du pays peut être un grand risque en cas de perturbation dans un des détroits nécessaires à ses importations, tel que le détroit de Malacca ou celui de Ormuz. Une interruption de trafic prolongée dans ces détroits serait pour le pays une catastrophe nationale et aurait d'importantes retombées financières.

294- Le cas de la Chine et sa stratégie du collier de perle – De la même façon, la Chine est le 1^{er} pays exportateur et le deuxième plus gros importateur au monde. Une interruption du trafic dans l'un des choke-points maritimes serait une catastrophe pour ce pays axé sur le commerce extérieur maritime. La nécessité de protéger ses intérêts économiques mondiaux à très vite été assimilée par la Chine, qui essaye depuis des années de développer son influence sur le monde. C'est dans cette optique que la République de Chine lance dans les années 2000 une politique de sécurisation de ses approvisionnements énergétique, appeler par la suite « stratégie du collier de Perle »³⁴³. Cette stratégie consiste dans le rachat et l'implantation d'installations portuaires le long des axes majeurs du commerce chinois à savoir le détroit d'Ormuz et le détroit de Malacca.

En résumé, lorsque les pays sont dépendants de certains passages majeurs du commerce, ils s'exposent à de forts risques économiques en cas de perturbation dans ces derniers. Si nous venons de voir que certains pays sont extrêmement dépendants des choke-points maritimes et de toutes interruptions pouvant avoir lieux dans ces

³³⁹ Statista. (2023, May 17). *Principaux pays importateurs dans le monde 2021*. <https://fr.statista.com/statistiques/570494/principaux-pays-importateurs-dans-le-monde/>

³⁴⁰ Statista. (2023, April 19). *Principaux pays exportateurs dans le monde 2021/2022*. <https://fr.statista.com/statistiques/662278/exportateurs-plus-importants-monde/>

³⁴¹atribune.fr. (n.d.). *Déficit commercial: le Japon plombé par ses importations de charbon (+269%), GNL (+124%) et pétrole*. La Tribune. <https://www.latribune.fr/economie/international/deficit-commercial-le-japon-plombe-par-ses-importations-de-charbon-269-gnl-124-et-petrole-928149.html>

³⁴²*Le Japon importe du pétrole de Russie pour la première fois en huit mois*. (2023, March 2). SabaNet. <https://www.saba.ye/fr/news3226811.htm>

³⁴³Moreau, N., & Moreau, N. (2021). *La stratégie du collier de perles chinois*. Major-Prépa. <https://major-prepa.com/geopolitique/strategie-du-collier-de-perles-chinois/>

voies, il existe également des goulots d'étranglement eux même dépendant de la circulation dans d'autres passages stratégiques.

B- Dépendance des points de passage entre eux

295- Le détroit de Bab el Mandeb et canal de Suez – Lorsque l'on parle de passage dépendant d'un autre, il suffit de regarder une carte pour comprendre que l'on parle du détroit de Bab el Mandeb et du canal de Suez. Toutefois, entre ces deux passages, c'est en réalité une interdépendance qui s'est installée, l'un n'ayant plus tellement d'intérêt sans l'autre.

296- Interdépendance des voies de navigation – Le détroit de Bab el Mandeb est un élément essentiel de la route du commerce maritime vers et depuis le canal de Suez. Sans son existence, les navires n'auraient aucun intérêt à franchir le canal de Suez, qui deviendrait alors une simple voie d'eau sans issue. Une interruption du trafic dans le détroit se répercute sur le canal de Suez et affecte le commerce international et les économies des nations dépendantes du transit maritime³⁴⁴.

Réciproquement, l'interdépendance est également vraie, le canal de Suez joue un rôle déterminant pour les navires empruntant le détroit de Bab el Mandeb. Ainsi, toute interruption dans le canal impactera significativement le détroit, qui deviendrait alors une zone exclue du trafic mondiale. En effet, l'instabilité de la zone et les multiples risques, rendent, en cas de blocage du canal, le détroit de Bab el Mandeb moins attractif. C'est par exemple ce qui s'est passé lors de la guerre de six jours où l'impossibilité d'utiliser le canal de Suez a fait « perdre au détroit son poids stratégique »³⁴⁵.

En somme, l'interdépendance entre le détroit de Bab el Mandeb et le canal de Suez met en lumière la complexité des réseaux de commerce maritime et la manière dont les événements dans une région peuvent influencer les flux économiques mondiaux. L'interruption de trafic dans les points d'étranglement maritimes a des répercussions qui dépassent les frontières nationales, influençant l'économie mondiale dans son ensemble.

SECTION 2 : IMPACTE MONDIALE

297- Les perturbations dans une région, quelle qu'en soit la cause, ont à terme d'importantes répercussions sur l'économie mondiale. Dans cette partie, nous

³⁴⁴ Comme c'est le cas depuis décembre 2023 avec la multiplication des actes de piraterie dans le détroit de Bab el Mandeb, conduisant à un évitement de la zone et donc à un délaissement du canal de Suez au profit du cap de bonne-Espérance.

³⁴⁵ Fauret, S. (n.d.). *Géopolitique du détroit de Bab el-Mandeb*. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Geopolitique-du-detroit-de-Bab-el.html>

prendrons exemple sur deux évènements marquants de ces dernières années, à savoir les chocs pétroliers et le blocage du canal de Suez par l'Ever Given.

I- LES CHOCS PETROLIERS

298- Deux chocs pétroliers au cours de l'histoire - Un choc pétrolier peut être défini comme « *un phénomène de hausse brutale du prix du pétrole ayant une incidence négative sur la croissance économique mondiale* »³⁴⁶. Au cours de l'histoire, on estime que deux chocs pétroliers ont eu lieu, le premier en 1973 et le second en 1979. Si ces deux chocs sont des conséquences de tensions entre les pays arabes, ils n'ont pas réellement la même origine.

299- Choc pétrolier de 1973, conséquence indirecte de la guerre - Le premier, le choc de 1973, tire son origine de la guerre de Kippour à la suite de laquelle les pays producteurs décident de condamner le soutien des Etats-Unis à Israël et d'augmenter le prix du baril de pétrole³⁴⁷. Le prix du pétrole passe alors de 3 à 12\$, et impacte grandement les pays industrialisés très dépendants du pétrole.

300- Choc pétrolier de 1974, conséquence directe de la guerre Iran-Irak - Si le premier choc est une conséquence indirecte de la guerre et une volonté des pays de l'OPEP, le choc de 1979 est lui une conséquence directe des affrontements entre l'Iran et l'Irak. Lorsque la révolution iranienne éclate en 1978, le prix du baril de pétrole est d'environ 13\$³⁴⁸, et il atteindra jusqu'à 39\$ au début des années 1980. Cette hausse du pétrole s'explique par, une augmentation rapide de la demande des pays importateurs qui craignent un blocage de la région, une diminution de la production de l'Arabie Saoudite et surtout la déstabilisation de l'Irak et l'Iran tous deux producteurs de pétrole.

301- Conséquences similaires et désastreuses - Les deux chocs pétroliers ont à terme conduit à des conséquences identiques au niveau mondial, la principale répercussion étant financière. Ces chocs ont entraîné un ralentissement de la croissance mondiale, faisant augmenter le chômage, l'inflation et stagner les économies nationales. Ces conséquences ont plongé les pays dépendants du pétrole dans d'importantes phases de récession³⁴⁹.

Toutefois, tous les pays ne sont pas victimes des chocs pétroliers, les gagnants étant sans conteste les pays exportateurs, dont les revenus atteignent des sommets en cas

³⁴⁶ Énergies, C. D., & Énergies, C. D. (2011). Choc pétrolier. *Connaissance Des Énergies*. <https://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/choc-petrolier>

³⁴⁷ Tous, L. F. P. (2022, May 19). *Les chocs pétroliers (1973-1979) - La finance pour tous*. La Finance Pour Tous. <https://www.lafinancepourtous.com/juniors/lyceens/les-crisis/les-chocs-petroliers-1973-1979>

³⁴⁸ Idem

³⁴⁹ Énergies, C. D., & Énergies, C. D. (2011). Choc pétrolier. *Connaissance Des Énergies*. <https://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/choc-petrolier>

de crise. À titre d'exemple, en 1980, les revenus des pays de l'OPEP, atteignent 275 milliards de dollars³⁵⁰.

302- Développement de programmes alternatifs au pétrole - Les chocs pétroliers ont fait prendre conscience au monde de la trop grande dépendance énergétique de certains pays vis-à-vis des producteurs de pétrole. Cette prise de conscience a abouti au développement de divers programmes de réduction de la dépendance, comme le développement des énergies alternatives ou encore du nucléaire, comme en France.

Les conflits armés et les instabilités régionales entraînent de grandes répercussions au niveau mondial, mais ils ne sont pas les seuls, d'autres événements peuvent également perturber l'économie mondiale, comme ce fût le cas en mars 2021 dans le canal de Suez.

II- LE BLOCAGE DE L'EVER GIVEN

303- L'Ever Given est devenu en quelques minutes le navire le plus connu de la décennie, et cela, en paralysant une partie du commerce mondiale.

304- Circonstance du naufrage - Le 23 mars 2021, au petit matin, un convoi s'engage dans le canal de Suez en direction de la mer Méditerranée, parmi eux et en troisième position, l'un des plus grand porte conteneur du monde, l'Ever Given. Ce jour-là, le canal est frappé de vents violents venant du Sud-Ouest et qui rendent la navigation plus difficile et dangereuse. Ce navire chargé de 20 000 conteneurs est soumis à une grande prise au vent, pour compenser l'impact du vent, le navire décide d'accélérer et de naviguer à une vitesse deux fois supérieur à la norme³⁵¹. La taille du navire et sa vitesse, combinées aux conditions climatiques, ont conduit à la déstabilisation du navire qui est venu s'échouer en travers du canal, bloquant ainsi tout passage dans le canal.

Ce blocage du canal est d'autant plus important qu'il a lieu dans la partie à sens unique du canal, au sud du lac Amer, il bloque ainsi totalement la navigation dans les deux sens de circulation.

305- Une perte de 400 millions de dollars par heure - Les conséquences de ce blocage sont désastreuses pour l'économie mondiale. Même si les réelles pertes sont difficilement quantifiables, les assureurs estiment à 10 milliards de dollars le coût journalier du blocage pour le commerce mondial, soit environ une perte de 400 millions

³⁵⁰ Idem

³⁵¹ France Reportage & Aviation. (2023, January 24). *Porte-conteneurs XXL : sauvetage à haut risque* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=EuoZsUzL2Kw>

17 minutes

de dollars par heure³⁵². Cette estimation se base sur le nombre de navires transitant par le canal en temps normal, et la moyenne de leur cargaison.

L'échouement de l'Ever Given a entraîné le blocage de 369 navires de part et d'autre du canal³⁵³. Pour les navires les plus chanceux ne s'étant pas encore engagés dans le canal, certains armateurs, comme CMA-CGM ou Maersk, les ont déroutés vers le cap de Bonne-Espérance³⁵⁴. D'autres ont simplement attendu que le navire soit évacué, ce qui arrivera le 29 mars, soit six jours plus tard.

Ce blocage a eu d'importantes conséquences sur les armateurs, les clients dont beaucoup ont vu les délais de livraison exploser, mais aussi les exportateurs qui ont perdu une partie des cargaisons périssables et vivantes, et les assureurs. De façon plus large, il apparaît que les interruptions de trafics, si elles sont dramatiques pour les pays riverain et dépendant, touchent tous les pays et entraînent des difficultés dans les économies nationales.

Si tous les risques et enjeux que nous venons de voir sont importants pour l'économie mondiale et le transport maritime, il ne faut pas oublier que ces goulots d'étranglements ont un immense impact sur l'environnement et les espèces vivantes. Dans la dernière partie de ce mémoire nous nous intéresserons à l'impact environnemental de ces passages.

³⁵²Afp, L. M. A. (2021, July 29). Le navire « Ever-Given », qui avait bloqué le canal de Suez, est arrivé à Rotterdam. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/07/29/le-navire-ever-given-qui-avait-bloque-le-canal-de-suez-est-arrive-a-rotterdam_6089916_3234.html

³⁵³Afp, M. A. (2021, March 28). *Canal de Suez : sixième jour de blocage, des milliards de dollars de perte*. La Tribune. <https://www.latribune.fr/economie/international/canal-de-suez-sixieme-jour-de-blocage-des-milliards-de-dollars-de-perte-881069.html>

³⁵⁴ Idem

PARTIE 3 : IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

306- Les passages stratégiques ont un intérêt indéniable pour la rapidité du commerce, et ont à mesure du développement de l'économie maritime accueilli de plus en plus de navires. Toutefois, ces espaces où se concentre la quasi-totalité du transit maritime sont également des lieux de vie pour de nombreuses espèces vivantes. L'harmonie entre ces deux mondes est extrêmement compliquée et les choke-points, de par leur construction (titre 1), et l'importance du trafic (titre 2) impactent grandement les écosystèmes de ces régions.

TITRE 1 : REPERCUTIONS DE LA CREATION DES CANAUX SUR LES ECOSYSTEMES

307- Les canaux, sont, à l'inverse des détroits, des constructions humaines et ont modifié artificiellement des zones à l'origine sauvages. Ainsi, la création du canal de Panama et du canal de Suez ont conduit pour le premier à la séparation d'un écosystème en deux (chapitre 1), et pour le deuxième à leur rapprochement (chapitre 2). Dans les deux cas, cela a eu un impact important sur les espèces y vivant.

CHAPITRE 1 : LA SEPARATION D'UN ÉCOSYSTÈME EN DEUX

308- La construction du canal de Panama s'est traduite par une séparation artificielle du continent Américain dans toute sa largeur, et la connexion de deux océans jusqu'à lors séparés. Si cette réalisation est une prouesse technique incomparable, elle est du point de vue écologique un désastre.

309- Une réunion datant de plus de 13 millions d'années - L'isthme de Panama s'est formé il y a plus de 13 millions d'années³⁵⁵ permettant ainsi aux espèces animales et végétales des deux moitiés, de ce qui deviendra l'actuel continent Américain, de se réunir et de créer un nouvel écosystème. Les deux parties du continent qui ont réappris à vivre ensemble vont une nouvelle fois être séparées en 1914 avec l'ouverture du canal de Panama. Le canal a créé une séparation infranchissable pour de nombreuses espèces créant une fragmentation écologique et une modification des écosystèmes existants. La création du canal de Panama a engendré un certain nombre de problèmes écologiques, certains ayant été atténués avec le temps grâce à des efforts de conservation, tandis que d'autres continuent de constituer des défis.

310- La construction du lac Gatùn et l'inondation de 425 km² de terre - L'un des impacts les plus notables du canal de Panama a été la création d'une voie d'eau artificielle reliant les deux océans. La construction du canal a nécessité l'inondation de

³⁵⁵Sacco, L. (n.d.). *Isthme de Panama : une datation de sa fermeture secoue les géosciences*. Futura. <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/tectonique-plaques-isthme-panama-datation-fermeture-secoue-geosciences-57723/>

425km² de terre et de forêts tropicales³⁵⁶, au moment de sa construction, il était le plus grand lac artificiel du monde, il a aussi été le facteur d'un grand nombre d'habitats naturels dans la région. Ainsi, un grand nombre d'espèces d'oiseaux, de primates ou encore de mammifères, peuplant ces forêts, ont été contraints de se déplacer à la suite de cette inondation. De plus, certaines espèces ont vu une partie de leur population disparaître, victime de la destruction de leurs habitats.

311- Espèces envahissantes – Le deuxième problème écologique préoccupant est la circulation d'espèces invasives entre les deux côtés du canal et à l'intérieur du lac. Le remplissage et le vidage des écluses permettent à des espèces de passer d'un côté et de l'autre du canal, mais plus encore, ce sont les navires qui leur fournissent le meilleur système de voyages. Cela est vrai dans le canal de Panama, mais également dans d'autres eaux aux écosystèmes fragiles, tel que l'Antarctique³⁵⁷.

L'introduction de ces espèces envahissantes conduit à la décimation d'autres espèces natives. C'est par exemple ce qu'on subit les oursins diadème dont 98% de la population a été décimés par une épidémie commencée aux abords du canal de Panama³⁵⁸, mais cela n'est qu'un exemple parmi tant d'autres.

312- Biodiversité maritime– Si les écologistes et les chercheurs ont longtemps pensés que le canal aurait nécessairement des effets néfastes sur les poissons vivants à l'intérieur du lac mais aussi sur les poissons « voyageurs »³⁵⁹, différentes études vont dans le sens inverse. Ainsi, il apparaît au travers de ces études, que les poissons, loin de disparaître³⁶⁰, se sont même « *diversifiés et enrichies génétiquement* »³⁶¹, créant de nouvelles espèces dans le canal. Certains chercheurs expliquent cette réalité surprenante par le fait, qu'à l'origine l'Amérique était un continent coupé en deux et que les espèces ont évolués ensemble, ne créant ainsi pas de différences assez fortes pour que ces espèces périssent avec le canal.

313- Efforts de conservation – Si aujourd'hui la préservation de l'environnement est un élément important, à l'époque absolument pas, et c'est pour cela que le canal a été construit sans aucune mesure conservatoire ni compensatoire. Aujourd'hui, le Panama prend la mesure de la nécessité de protéger sa biodiversité et

³⁵⁶ Lesics français. (2023, July 19). *La merveille d'ingénierie qu'est le canal de Panama !* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=pW-4JUCTBtg> video 5 :32 minutes

³⁵⁷ Féraud, E. (2022, January 11). *Les navires, un vecteur qui accroît le risque d'espèces invasives en Antarctique*. Geo.fr. <https://www.geo.fr/environnement/les-navires-un-vecteur-qui-accroît-le-risque-despeces-invasives-en-antarctique-207848>

³⁵⁸ <https://www.ofb.gouv.fr/sites/default/files/Fichiers/Plaquettes%20et%20rapports%20instit/eee-enjeux-impacts.pdf>

³⁵⁹ Barneoud, L. (2004, September 1). *En passant par le canal de Panama, les poissons se diversifient*. Libération. https://www.liberation.fr/terre/2004/09/01/en-passant-par-le-canal-de-panama-les-poissons-se-diversifient_490883/

³⁶⁰ Idem

³⁶¹ cf 5

développe différent programme de sauvegarde, de réhabilitations et de reforestation³⁶², dans le but d'une coexistence plus durable entre le canal et l'environnement naturel qui l'entoure.

En conclusion, la construction du canal de Panama a apporté des avantages économiques considérables, mais il a également engendré des problèmes écologiques importants. Si cette réalité est vraie pour le canal de Panama, elle l'est également pour le canal de Suez dont les conséquences sur les espèces maritimes sont encore plus importantes.

CHAPITRE 2 : LE RAPPROCHEMENT DE DEUX ÉCOSYSTÈMES

314- Le canal de Suez, contrairement à celui de Panama, n'a pas séparé un continent, mais à relier deux mers qui n'auraient jamais dû cohabiter. Si pour le canal de Panama, les espèces aquatiques ont plutôt bien survécu au changement, pour le canal de Suez, les choses sont un peu plus compliquées. En effet, le mélange des eaux a profondément impacté les espèces maritimes de part et d'autre du canal, car elles, n'ont jamais évolués ensemble et auraient du resté séparé.

315- Deux préoccupations majeures - Dans le canal de Suez, il existe deux principaux problèmes environnementaux, l'absence de barrière migratoire et la prolifération des espèces envahissantes. Ces deux préoccupations se sont intensifiées avec les agrandissements successif du canal et les barrages de rétentions d'eau de pluies dans les pays en aval du canal comme la Turquie et la Grèce³⁶³.

316- Absence de barrière migratoire - Initialement, même avec le canal de Suez, les espèces de la mer Méditerranée et de la mer Rouge ne pouvaient cohabiter en raison de deux facteurs créant une barrière migratoire importante, l'hyper-salinité des lacs et la différence de température des mers.

L'hyper-salinité des lacs, notamment du Grand Lac Amer, empêchait les poissons de traverser et ainsi d'envahir la mer opposée. Malheureusement, cette barrière de protection a disparu à mesure que le canal s'est agrandie³⁶⁴, permettant à l'eau de s'engouffrer plus largement dans les chenaux, et ainsi aligner la salinité des lacs avec celle des mers. Si la mer Rouge et la mer Méditerranée disposent de taux de salinité différents, ils ne sont pas assez importants pour empêcher le passage des espèces d'une mer à l'autre et à terme leur survie.

³⁶² Panama – Aide à la préservation de la biodiversité. (n.d.). Business France. <https://www.businessfrance.fr/panama-aide-a-la-preservation-de-la-biodiversite>

³⁶³ De L'Agence Créative CulturElle, M. C. (2023, April 30). Canal de Suez : quel est son impact écologique? *leparisien.fr*. <https://www.leparisien.fr/environnement/canal-de-suez-quel-est-son-impact-ecologique-07-08-2015-4994147.php>

³⁶⁴ Ducos, L. (2021, January 6). *Élargissement du canal de Suez : le nombre de bateaux augmente, le nombre d'espèces invasives aussi* - BLOOM Association. BLOOM Association. https://bloomassociation.org/elargissement-du-canal-de-suez-le-nombre-de-bateaux-augmente-le-nombre-despeces-invasives-aussi/#_edn5

Avec la disparition de la barrière saline entre les deux extrémités du canal, seule subsiste la barrière thermique. Malheureusement, cette barrière à elle aussi disparue avec le réchauffement climatique³⁶⁵.

317- Prolifération des espèces envahissantes et néfastes en méditerranée -

La disparition des deux facteurs créant une barrière migratoire, ainsi que la plus grande richesse en nutriments de la mer Méditerranée, a poussé différentes espèces de poissons vivant en mer Rouge, à migrés vers le nord³⁶⁶.

Ces espèces exotiques qui ne sont pas les bienvenus en Méditerranée, font d'importants ravages et font craindre aux scientifiques une catastrophe naturelle imminente. En 2014, on estimait que plus de 400 espèces marines étaient issues de la mer Rouge, ces migrations sont extrêmement dangereuses pour les espèces natives, mais également pour le tourisme et les Hommes.

318- Conséquences sur les espèces natives -

Pour les espèces natives, ces nouveaux venus, parmi lesquels se trouve les poissons-lapin, les poissons-ballon ou encore, les poissons-lions, entraînent des conséquences extrêmement désastreuses puisqu'ils prennent peu à peu leur place. Cette espèce néfaste éradique les populations natives, mais détruisent également les algues et végétaux servant de base à l'alimentation d'autres espèces³⁶⁷.

319- Impact sur la pêche -

La prolifération de ces espèces présente également des dangers pour la pêche, puisqu'il devient extrêmement rare et compliqué de pêcher des poissons régionaux, les poissons invasifs ayant moins de valeur à la vente. Également, ces poissons rebattent les cartes de la chaîne alimentaire et privent les pêcheurs de certains poissons qui était jusqu'alors destiné à cela³⁶⁸.

320- Risques pour les Hommes -

L'invasion de certaines espèces peut être particulièrement dangereuse pour les personnes, à l'image des méduses urticante qui arrive en ombre en Méditerranée, à travers le canal de Suez³⁶⁹. Ces espèces, en plus d'être dangereuses, suscitent l'inquiétude et ralentissent le tourisme dans les zones touchées. Les conséquences de la construction du canal de Suez sont désastreuses

³⁶⁵ De L'Agence Créative CulturElle, M. C. (2023, April 30). Canal de Suez : quel est son impact écologique ? *leparisien.fr*. <https://www.leparisien.fr/environnement/canal-de-suez-quel-est-son-impact-ecologique-07-08-2015-4994147.php>

³⁶⁶ Bedry, R. (2021). Invasions lessepsiennes en mer Méditerranée. *Toxicologie Analytique Et Clinique*, 33(1), 25-26. <https://doi.org/10.1016/j.toxac.2020.10.056>

³⁶⁷ Ducos, L. (2021, January 6). *Élargissement du canal de Suez : le nombre de bateaux augmente, le nombre d'espèces invasives aussi* - BLOOM Association. BLOOM Association. https://bloomassociation.org/elargissement-du-canal-de-suez-le-nombre-de-bateaux-augmente-le-nombre-despeces-invasives-aussi/#_edn5

³⁶⁸ Cooke, K. (2017, March 20). L'invasion de méduses urticantes : comment le nouveau canal de Suez détruit la Méditerranée. *Middle East Eye Edition Française*. <https://www.middleeasteye.net/fr/opinion-fr/linvasion-de-meduses-urticantes-comment-le-nouveau-canal-de-suez-detruit-la-mediterranee>

³⁶⁹ Cooke, K. (2017, March 20). L'invasion de méduses urticantes : comment le nouveau canal de Suez détruit la Méditerranée. *Middle East Eye Edition Française*. <https://www.middleeasteye.net/fr/opinion-fr/linvasion-de-meduses-urticantes-comment-le-nouveau-canal-de-suez-detruit-la-mediterranee>

pour les espèces marines, mais il impacte également d'autres espèces comme les oiseaux migrateurs perdant la quiétude du lieu.

Au travers des exemples du canal de Suez et de celui du Panama, il apparaît qu'en modifiant les espaces naturels existants, les Hommes ont porté atteinte aux écosystèmes et à la survie de certaines espèces. Toutefois, même sans modifications des espaces maritimes, leurs activités suffisent à faire d'importants dégâts dans les milieux marins.

TITRE 2 : IMPACTS DES ACTIVITES HUMAINES ET DE SES RISQUES SUR LES ECOSYSTEMES

321- Les activités humaines impactent grandement les espaces marins et les populations qui y vivent, parfois bien plus que l'on ne pense. Les activités maritimes font principalement peser un risque de pollution (chapitre 1) et de collision (chapitre 2) sur les espèces maritimes.

CHAPITRE 1 : POLLUTIONS DES ESPACES ENTOURANT LES GRANDS HUBS MARITIMES

322- Les océans sont victimes de différents types de pollutions toutes aussi graves les unes que les autres et les écosystèmes marins en sont les premières victimes. Ils peuvent, par exemple, être victime d'écoulement d'hydrocarbures (section 1), de pollution sonore et lumineuse (section 2), ou encore de pollution atmosphérique et plastique (section 3).

SECTION 1 : DEVERSEMENT D'HYDROCARBURES

323- Les risques de déversement d'hydrocarbures ont augmenté concomitamment avec le recours au transport maritime, et sont apparus comme un risque inhérent aux activités humaines (I). Malheureusement ces marées noires, ont sur l'environnement et les écosystèmes, des conséquences dramatiques (II) et sont une cause de mortalité importante chez les animaux et organismes vivants.

I- UN DANGER INHERENT AUX ACTIVITES HUMAINES

324- Risques de Catastrophes liées aux activités en mer - Les activités humaines en mer peuvent comporter des risques de catastrophes majeures, comme les fuites de produits chimiques, ou les déversements d'hydrocarbures. Ces incidents peuvent causer des dommages environnementaux importants, avec des conséquences dévastatrices sur les écosystèmes marins et la santé humaine. Si celles-ci peuvent survenir partout en mer, dans les choke-points, ces passages maritimes stratégiques souvent encombrés, les risques sont proportionnellement plus élevés en raison de la densité du trafic et des conditions de navigation difficiles.

Les exemples de marée noire ne manquent pas, nous pouvons par exemple citer celle du Torrey Canyon en 1967, celle de l'Exxon Valdez en 2002, ou encore celle du Showa-Marun en 1975. Ces catastrophes se sont déroulées dans des lieux et à des époques différentes, mais elles ont toutes en commun la gravité de leurs conséquences.

325- Les choke-points des lieux sensible et difficile d'intervention - Lorsqu'un déversement de pétrole se produit dans choke-point, il est parfois extrêmement

compliqué d'intervenir, comme cela serait le cas si un tel événement se produisait dans le détroit de Béring. De plus, l'étroitesse des lieux et les faibles profondeurs sont également des facteurs compliquant les interventions et aggravant les conséquences sur les milieux marins. En effet, l'étroitesse du lieu permet au pétrole de se répandre sur de grandes distances, mais cause également des dommages plus importants aux côtes et aux espèces y vivant. Enfin la faible profondeur ne permet pas aux espèces de mettre assez de distance entre la flaque d'hydrocarbures et eux.

Enfin en cas de déversement un périmètre de sécurité est normalement appliqué durant un temps défini, mais des traces restent encore à son départ, c'est pourquoi la zone doit être évitée. Dans le cas des goulots d'étranglements, les zones ne peuvent être fermées à la circulation durant de trop longue période, ainsi même s'il reste des particules et résidus, le passage des navires vont les propager à d'autres zones et créer, dans une moindre mesure, de nouvelles perturbations.

Ces dangers de déversement dans des eaux envahies d'organismes vivants entraînent nécessairement de graves conséquences sur ces espèces qui peuplent les fonds marins.

II- CONSEQUENCES SUR LES ESPECES

326- Doubles conséquences - Effets des marées noires Les marées noires provoquent des effets à court terme, avec la mort de centaines d'individus, mais également à long terme, avec un écosystème perturbé qui ne reviendra à la normale qu'au bout de plusieurs années.

327- Oiseaux, mammifères et coraux, les premières victimes - Les espèces vivantes les plus touchées sont les oiseaux et les mammifères marins³⁷⁰, mais les marées noires ont un impact sur tout le monde aquatique et même au-delà puisqu'elles sont également dangereuses pour les Hommes. Les oiseaux se retrouvent impactés par les marées noires car ils perdent leur nourriture, mais se retrouvent surtout englués lorsqu'ils torchent les hydrocarbures, perdant leur capacité de voler ils finissent par mourir de faim et de fatigue.

Pour les mammifères, dont la survie dépend de leurs remontées fréquentes à la surface, les marées noires sont dangereuses puisqu'elles étouffent ces espèces.

Les récifs coralliens sont des espèces extrêmement fragiles pour lesquelles la moindre perturbation peut entraîner leur mort. Ces récifs sont des habitats pour un grand nombre d'espèces, leur disparition signe, bien souvent, la disparition de tout l'écosystème.

³⁷⁰ Impacts - l'impact - marée noire. (n.d.). <http://www.marees-noires.com/fr/impact/pollution-en-mer/impact.php>

328- Contamination étendue à toutes les espèces – Si certaines espèces sont menacées directement par la présence de flaques d'hydrocarbure, cette dernière impacte en réalité l'entièreté des écosystèmes. Les substances toxiques contaminent les chaînes alimentaires, provoquant des intoxications indirectes. Ainsi si la base de l'alimentation est contaminée chaque espèce suivante présente elle aussi un risque de dommages, et cela jusqu'à l'Homme par l'intermédiaire de la pêche.

Les déversements de pétrole provoquent une altération majeure et durable des écosystèmes marins et même s'il existe aujourd'hui des moyens de nettoyage et de restauration des zones touchées, leurs coûts sont énormes et leurs succès incertains.

Si les déversements provoquent des conflits entre les intérêts économiques du commerce et les intérêts écologiques, il est essentiel de garantir la protection de ces écosystèmes vulnérables face au développement des activités en mer. La pollution aux hydrocarbures est souvent le résultat d'accidents maritime, mais bien souvent nous négligeons les nuisances générées par le seul passage des navires en mer comme la pollution sonore et lumineuse.

SECTION 2 : NUISANCE SONORE ET LUMINEUSE

329- Les nuisances dont sont victimes les espèces proches de grandes routes maritimes et des ports qui les bordent sont principalement liées à la luminosité (II) et au bruit (I).

I- POLLUTION SONORE

330- Perturbation des écholocalisations par des bruits parasites – La pollution sonore est invisible, et pourtant bien présente. Contrairement à ce que l'on peut penser, l'océan n'est pas un lieu silencieux mais il est un lieu plein de vie rythmé par les ondes sonores. Ces ondes servent à la communication animale et peuvent se faire entendre à plusieurs kilomètres. L'écholocalisation, utilisée par un nombre important d'espèces sous-marines telles que les baleines et les dauphins. Cette technique permet par un renvoie aux animaux de se localiser dans l'espace mais aussi de retrouver leurs congénères, détecter des proies, et entendre les prédateurs³⁷¹.

Cependant les navires créent eux aussi des ondes mais à des niveaux sonores bien supérieurs à celle des animaux. Ces bruits parasitent les bruits naturels et causent d'importants dégâts dans les écosystèmes aquatiques.

331- Illustration des effets de la pollution sonore – Le bruit généré par le trafic maritime intense, tel qu'il l'est dans les choke-points peut perturber les

³⁷¹ Voir avec la voix : le pouvoir de l'écholocalisation. (n.d.). Muséum National D'Histoire Naturelle. <https://www.mnhn.fr/fr/voir-avec-la-voix-le-pouvoir-de-l-echolocalisation>

écosystèmes marins. Ces émissions sonores provenant des moteurs des navires, des hélices, des activités portuaires ou encore de la prospection sismique, ont différentes conséquences.

Ces perturbations peuvent affecter la communication entre les individus d'une même espèce, les rendant vulnérables et sans repères. Également en empêchant les individus de se retrouver cela impacte la reproduction, pouvant conduire à une diminution des populations. De la même façon, ces nuisances entraînent le plus souvent une fuite des espèces et donc des proies, perturbant toutes les chaînes alimentaires. Enfin ces bruits occasionnent des stress immenses pour ces animaux fragiles et vulnérables aux moindres changements³⁷².

332- Phénomène en constantes augmentation - Ces agressions constantes poussent les espèces à fuir les nuisances se retrouvant parfois dans des zones inadaptées ou dangereuses³⁷³. Ce phénomène en constante hausse depuis près d'un siècle³⁷⁴, devient de plus en plus préoccupant et pourrait déboucher sur une crise biologique majeure.

333- Absence de réglementation - Même si les préoccupations environnementales et la lutte contre la pollution sonore prennent de plus en plus d'importance, il n'existe toujours pas de réglementation internationale. Toutefois l'OMI et certains pays, comme la France et le Canada s'engagent pour la réduction des nuisances sonores, et différentes pistes sont envisagées tels que la modification de la forme des coques, ou encore une réduction des vibrations moteurs à l'aide d'isolants novateurs³⁷⁵.

La pollution sonore s'accompagne bien souvent d'une pollution lumineuse due aux éclairages artificiels des zones portuaires côtières.

II- POLLUTION LUMINEUSE

334- Existence en péril à cause des éclairages artificiels - Enfin, le dernier impact sur les écosystèmes du trafic maritime sur la pollution lumineuse. En temps normal et en pleine nuit seule la lumière de la lune parvient aux espèces maritimes et cela à de petites profondeurs. Cette faible luminosité est vitale à leur survie, cependant

³⁷² *Pollution sonore sous-marine : quels impacts ?* (n.d.). Secrétariat D'État Chargé De La Mer. <https://mer.gouv.fr/pollution-sonore-sous-marine-quels-impacts>

³⁷³ Burnouf, S. (2022, September 8). Pollution sonore dans les océans : une nuisance invisible mais dévastatrice. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/planete/article/2022/09/08/pollution-sonore-dans-les-occeans-une-nuisance-invisible-mais-devastatrice_6140694_3244.html

³⁷⁴ Sdiri, N. (2022, July 8). Pollution sonore des océans : les mammifères marins menacés par le bruit des activités minières. *Geo.fr*. <https://www.geo.fr/environnement/nulle-part-nest-exempt-de-bruit-menace-de-l'exploitation-miniere-en-eaux-profondes-pour-les-mammiferes-marins-210813>

³⁷⁵ *Pollution sonore sous-marine : quels impacts ?* (n.d.). Secrétariat D'État Chargé De La Mer. <https://mer.gouv.fr/pollution-sonore-sous-marine-quels-impacts>

avec le développement des activités humaines notamment le long des côtes les choses leur existence est menacée.

335- La luminosité, source de l'altération des cycles naturels - Les choke-points sont des lieux de passage stratégique du commerce, où le trafic ne s'arrête jamais, et cela entraîne la présence continue de lumière dans les ports côtiers. Cet intense éclairage artificiel représente un problème environnemental croissant, aux répercussions significatives sur les écosystèmes marins sensibles. Bien plus puissant que la lumière naturelle de la lune³⁷⁶, cette clarté perturbe les cycles naturels de lumière et d'obscurité, affectant les comportements animaux³⁷⁷ basés sur les variations de luminosité.

336- Illustration d'effets désastreux en raison de la pollution lumineuse - Les effets de la pollution lumineuse sur les écosystèmes marins sont multiples et tous problématiques.

Par exemple, les tortues marines s'orientent grâce à la lune pour pondre leurs œufs, et retrouver le chemin de l'océan. La présence d'éclairage artificiel les désoriente, empêchant ainsi les bébés tortues à l'eau, mais pire encore les attire dans les villes où leurs chances de survie sont nulles. De la même façon certaines espèces comme les coraux « synchronisent leur ponte avec les phases de la lune », le dérèglement des niveaux de luminosité génère un stress lumineux entraînant le blanchiment des coraux et une diminution drastique de leur reproduction³⁷⁸.

Ces illustrations ne sont que des exemples parmi tant d'autres à l'image des poissons qui voient leurs cycles de reproduction et de chasse modifiés par les changements de luminosité³⁷⁹, ou encore les oiseaux désorientés et entrant en collisions avec différentes structures³⁸⁰.

De façon générale, les lumières artificielles modifient le comportement des espèces marines de façon significative et dérèglent durablement les fonds sous-marins. Cette pollution lumineuse est un fléau pour de nombreuses espèces qui pourraient à terme disparaître complètement des océans. À côté de ces nuisances, d'autres risques

³⁷⁶ German, F. (2023). La pollution lumineuse des villes côtières perturbe la biodiversité marine. *Monaco Tribune*. <https://www.monaco-tribune.com/2020/08/la-pollution-lumineuse-des-villes-cotieres-perturbe-la-biodiversite-marine/>

³⁷⁷ *Impact de la pollution lumineuse sur les organismes aquatiques - Encyclopédie de l'environnement*. (2019, March 11). Encyclopédie De L'environnement. <https://www.encyclopedie-environnement.org/zoom/impact-de-pollution-lumineuse-organismes-aquatiques/>

³⁷⁸ Senoble, L. (2020). La lumière artificielle, source de pollution majeure pour les coraux. *Monaco Tribune*. <https://www.monaco-tribune.com/2020/07/la-lumiere-artificielle-source-de-pollution-majeure-pour-les-coraux/>

³⁷⁹ Snyder, M. O. (2020, March 11). Le changement climatique permet désormais à plus de personnes de traverser l'Arctique. Ces passages répétitifs rendent la nuit polaire plus lumineuse dans cette région. *National Geographic*. <https://www.nationalgeographic.fr/sciences/2020/03/arctique-la-pollution-lumineuse-met-en-peril-la-vie-marine>

³⁸⁰ Morin, M. (2023). Pollution lumineuse : notre lumière bouleverse les écosystèmes marins. *Blutopia*. <https://blutopia.org/pollution-lumineuse/>

existent telle que la pollution atmosphérique et plastique, qui impacte tant les écosystèmes, que les humains.

SECTION 3 : AUTRES TYPES DE POLLUTION

337- Pollution atmosphérique - En parallèle il existe d'autres causes de pollution liées aux navires, tels que la pollution atmosphérique due aux combustibles. Cette pollution entraîne un règlement climatique, mais également une hausse du CO2 et des particules fines, affectant la qualité de l'air et donc par extension l'oxygénation des océans, obligeant certaines espèces à modifier leurs habitudes de vie³⁸¹.

338- Pollution plastique - Également un deuxième type de pollution méconnu, lié aux navires de commerce et de pêche, est le des versements des déchets plastiques en mer. Les chercheurs estiment que la plus grande part de ces déchets en mer proviennent de ces navires³⁸². Les conséquences de cette pollution sont désastreuses pour de nombreuses espèces, par exemple les dauphins et les tortues prennent les sacs plastiques pour des méduses et meurent étouffés, ou encore les baleines qui restent prisonnières de filets de pêches abandonnés et finissent par périr.

En plus des différents types de pollutions maritimes auxquelles doivent faire face les espèces maritimes, d'autres dangers mortels les guettent telles que les collisions.

CHAPITRE 2 : COLLISIONS

339- Les risques de collision entre les navires et les mammifères marins sont une menace sérieuse pour la faune marine et les écosystèmes locaux. La densité de trafic élevée et la concentration d'espèces marines vulnérables dans les chokes-points augmentent la probabilité d'incidents de collision. Les mammifères marins tels que les baleines, les dauphins, les requins et les phoques sont particulièrement touchés, car ils remontent fréquemment à la surface pour respirer ou chasser, et sont donc plus susceptibles d'entrer en contact avec les navires en mouvement.

340- Baleines en dangers - Ces collisions peuvent entraîner des blessures graves voire la mort de ces animaux, et à terme perturber les écosystèmes marins avec la disparition de certaines espèces. Les chercheurs constatent une diminution de la présence de requin-baleine dans les zones fortement fréquentées par les navires³⁸³,

³⁸¹ United Nations Environment Programme. (n.d.). Les gaz à effet de serre privent nos océans d'oxygène. *UNEP*. <https://www.unep.org/fr/actualites-et-recits/recit/les-gaz-effet-de-serre-privent-nos-occeans-doxygene>

³⁸² *La majorité des déchets en mer proviendraient des navires de commerce*. (2019, October 16). Mer & Océan. <https://www.mer-ocean.com/la-majorite-des-dechets-en-mer-proviendraient-des-navires-de-commerce/>

³⁸³ Lascar, O. (2022, August 17). Les collisions entre navires et requins-baleines sont fréquentes, et souvent fatales aux squales. *Sciences Et Avenir*. https://www.sciencesetavenir.fr/animaux/animaux-marins/les-collisions-entre-navires-et-requins-baleines-sont-frequentes-et-souvent-fatales-aux-squales_165622

et mise en dangers critiques de plusieurs espèces de baleines³⁸⁴, premières victimes des collisions.

Pour les cétacés le méditerranée est souvent leurs dernières demeures, la mer étant le lieu recensent le plus de collision mortelle avec des baleines chaque année³⁸⁵.

341- Mesures de protection encore insuffisantes – Pour réduire les risques de collisions notamment en méditerranée, où se trouve une réserve naturelle maritime et accueillant un nombre important de baleines, la réglementation française à imposer à tous navires de plus de 24 mètres d'être équipé d'un système de localisation de Cétacés, le Repcet. Malheureusement cette règle est très peu suivie et en 2019 seul 39 navires sur 80 en étaient équipés³⁸⁶.

Ce logiciel permet aux navires de partager la position d'un cétacé aperçu, permettant aux autres d'adapter leurs trajectoires afin d'éviter ces individus³⁸⁷. D'autres pistes sont envisagées telles que la réduction de la vitesse dans les lieux abritant des espèces vulnérables, ou l'amélioration des ondes sonores, mais toutes ses mesures sont jugées largement insuffisantes par la communauté scientifique. Ces derniers craignant que les activités humaines n'entraînent la disparition d'espèces indispensable aux écosystèmes et à la vie sous-marine.

L'intensité et l'accroissement du trafic maritime fait peser une épée de Damoclès sur certains mammifères marins déjà largement en danger d'extinction. Combinée aux autres risques existants, il apparaît clairement que les écosystèmes marins sont en souffrances et que l'activité humaine y est largement pour quelque chose.

³⁸⁴ M'intéresse, Ç. (2023, March 26). Les images déchirantes d'une baleine au dos déformé après une collision avec un bateau. *Ça M'intéresse*. <https://www.caminteresse.fr/environnement/les-images-dechirantes-dune-baleine-au-dos-deforme-apres-une-collision-avec-un-bateau-11188024/>

³⁸⁵ Gurdjian, C. (2022, May 12). La collision avec les navires, première cause de mortalité pour les baleines en Méditerranée. *Geo.fr*. <https://www.geo.fr/animaux/la-collision-avec-les-navires-premiere-cause-de-mortalite-pour-les-baleines-en-mediterranee-209841>

³⁸⁶ News Gene. (2019, November 22). Baleines : Les collisions avec des bateaux tuent encore trop de cétacés, notamment en Méditerranée. *www.20minutes.fr*. <https://www.20minutes.fr/planete/2657555-20191122-baleines-collisions-bateaux-tuent-encore-trop-cetaces-notamment-mediterranee>

³⁸⁷ *Qu'est-ce que REPCET? - REPCET*. (2019, January 29). REPCET. <https://www.repcet.com/quest-ce-que-repcet/>

CONCLUSION

Permettant le transit des millions de tonnes de marchandises, les choke-points occupent une place centrale dans le commerce mondial et se trouvent au cœur de toutes les grandes routes maritimes. Passages majeurs de la mondialisation, ces espaces étroits connaissent une densité de trafic importante et voient passer chaque jour des milliers de navires de commerce comme de guerre. Point culminant de l'économie planétaire, ces lieux doivent perpétuellement s'adapter à l'environnement mondial et veiller à conserver leur attractivité, au risque de voir leurs eaux désertées au profit d'autres passages. L'importance de ces passages au niveau international explique qu'ils sont des lieux aux forts enjeux économique et géopolitique, mais qu'ils regroupent également un certain nombre de risques pouvant grandement impacter l'économie mondiale.

Générateur de revenus, leur simple présence peut servir de moteur à l'économie régionale, mais aussi de levier diplomatique, les pays riverains ayant une place de choix sur la scène mondiale. Toutefois ces passages sont aussi des lieux cristallisant d'importantes tensions entre différents pays et peuvent être le lieu de conflits armés perturbant le commerce mondial et mettent en péril la stabilité de certaines régions.

Egalement les Choke-points, en raison de leurs forts trafics et l'importantes cargaisons qui transitent par leurs eaux, sont devenus des lieux propices aux trafics et attaques en tous genres, comme la piraterie ou le terrorisme. Les pays doivent alors mener des opérations conjointes dans le but de limiter ces dangers.

Cependant l'insécurité n'est pas le seul risque pesant sur la navigation, ces passages de part leur configurations et leur densité de trafic sont des lieux où la navigation est complexe et les accidents nombreux. La principale crainte de tous pays est un blocage dans un de ces passages clés, ce qui aurait de lourdes conséquences financières au niveau planétaire.

Les passages stratégiques ont un intérêt indéniable pour la rapidité du commerce, et ont à mesure du développement de l'économie maritime accueilli de plus en plus de navires. Toutefois, ces espaces où se concentre la quasi-totalité du transit maritime sont également avant tout des lieux de vie pour de nombreuses espèces vivantes. Ces espèces sont aujourd'hui menacées par les activités humaines, et la pollution et les risques qui en découlent.

En conclusion, nous pouvons dire que les détroits et les canaux internationaux suscitent l'intérêt d'un grand nombre de pays pour leur place centrale et la rapidité qu'ils permettent. Toutefois il ne faut pas oublier que ces passages sont des lieux font naître différents problèmes tels que des trafics, des problèmes de souveraineté ou des

problèmes de pollution et que ce sont donc des lieux qu'il faut protéger et réglementer au risque de les voir exposés.

BIBLIOGRAPHIE

I- Ouvrages, Traités, et manuels

- Al-Nasser, F. (2010). La défense d'Ormuz. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-oultre-terre1-2010-2-page-389.htm>
- Anquez, M. (2012). Les routes maritimes stratégiques françaises : scénarios de crise. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-oultre-terre-2012-3-page-579.htm>
- Calmels, C. (2018). Les États-Unis et l'Arctique : de l'hibernation à l'engagement. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-politique-etrangere-2018-2-page-145.htm>
- Cariou, A. (2018). Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la Chine. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2018-1-page-19.htm>
- Chaponnière, J. (2016). L'intégration économique régionale en Asie du Sud-Est : une dynamique impulsée de l'extérieur. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2016-3-page-113.htm>
- Herbert, V. (2010). Le détroit de Malacca : une entité géographique identifiée par ses caractères naturels. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-oultre-terre1-2010-2-page-235.htm>
- Degos, J. (2008). L'échec du canal de Panama. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-francaise-de-gestion-2008-8-page-307.htm>
- Eudeline, H. (2010). Bloquer le détroit d'Ormuz : menace réelle ou rodomontades ? Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-oultre-terre1-2010-2-page-393.htm>
- Fau, N. (2010). Le système portuaire du détroit de Malacca, reflet d'enjeux géopolitiques multiscalaires. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-oultre-terre1-2010-2-page-273.htm>
- Fau, N. (2013). Les enjeux économiques et géostratégiques du détroit de Malacca. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-geoéconomie-2013-4-page-123.htm>
- Frémont, A. (2005). Transport maritime conteneurisé et mondialisation. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-Annales-de-geographie-2005-2-page-187.htm>
- Goulard, S. (2017). Les routes de la Soie, un projet pour le monde. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-oultre-terre2-2017-1-page-349.htm>
- Ho, J. (2010). Singapour et Malacca. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-oultre-terre1-2010-2-page-287.htm>
- Mourad, H. (n.d.). La ruée sur la mer Rouge. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-confluences-mediterranee-2019-3-page-205.htm>
- Pognonec, A. (n.d.). Stratégie maritime – Criminalité en mer : le jeu de lois. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-4-page-119.htm>
- Regnault, H. (n.d.). Multilatéralisme et accords préférentiels : la fin de l'exception asiatique. Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-mondes-en-developpement-2008-4-page-75.htm>

II- Thèses et mémoires

- Actualité du droit des mers fermées et semi-fermées - Portail Universitaire du droit. (n.d.). <https://univ-droit.fr/recherche/actualites-de-la-recherche/parutions/32598-actualite-du-droit-des-mers-fermees-et-semi-fermees>

III- Répertoires et encyclopédies

- Crise de Suez. (n.d.). L'Encyclopédie Canadienne. <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/crise-de-suez>

Détroit Des Dardanelles. (n.d.). Dictionnaires Et Encyclopédies Sur "Academic." <https://fr-academic.com/dic.nsf/frwiki/554583>

Droit de transit - Définition - Lexique banques en ligne - BoursedesCrédits. (n.d.). boursedescredits.com. <https://www.boursedescredits.com/lexique-definition-droit-transit-1705.php>

Larousse, É. (n.d.). détroit de Gibraltar - LAROUSSE. https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/d%C3%A9troit_de_Gibraltar/121367

Larousse, É. (n.d.). détroit des Dardanelles en turc Çanakkale Boğazı - LAROUSSE. https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/d%C3%A9troit_des_Dardanelles/115669

Larousse, É. (n.d.). Empire ottoman - LAROUSSE. https://www.larousse.fr/encyclopedie/autre-region/Empire_ottoman/136521

Larousse, É. (n.d.). marée noire - LAROUSSE. https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/mar%C3%A9_noire/185409

Universalis, E. (n.d.). DÉTROIT DE BĀB AL-MANDAB - Encyclopædia Universalis. Universalis. <https://www.universalis.fr/encyclopedie/detroit-de-bab-al-mandab/>

IV- Articles

2, F. (2023, August 8). Réchauffement climatique : le canal du Panama fait face à une forte sécheresse. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/rechauffement-climatique-le-canal-du-panama-fait-face-a-une-forte-secheresse_5996636.html

20minutes, J. (2014, September 13). Collisions entre baleines et bateaux: Un phénomène trop fréquent en Méditerranée. www.20minutes.fr. <https://www.20minutes.fr/planete/946381-20120604-collisions-entre-baleines-bateaux-phenomene-trop-frequent-mediterranee>

Accords de Camp David. (n.d.). Le Monde Diplomatique. <https://www.monde-diplomatique.fr/index/sujet/accordsdecampdavid>

Afp, G. A. (2021, October 7). En Turquie, les épaves des Dardanelles se dévoilent dans un parc sous-marin. Geo.fr. <https://www.geo.fr/histoire/en-turquie-les-epaves-des-dardanelles-se-devoilent-dans-un-parc-sous-marin-206600>

Afp, G. A. (2022, September 2). Fuite de fioul au large de Gibraltar après une collision entre deux cargos. Geo.fr. <https://www.geo.fr/environnement/fuite-de-fioul-au-large-de-gibraltar-apres-une-collision-entre-deux-cargos-211573>

Afp, J. (2012, January 22). Iran: 17 morts dans un naufrage dans le détroit d'Ormuz. www.20minutes.fr. <https://www.20minutes.fr/monde/864372-20120122-iran-17-morts-naufrage-detroit-ormuz>

Afp, J. (2014, October 2). Les cargos, cache idéale pour les espèces invasives. www.20minutes.fr. <https://www.20minutes.fr/planete/environnement/1453525-20141002-cargos-cache-ideale-especes-invasives>

Afp, L. F. A. (2021). Le canal de Suez augmente ses droits de transit de 6% pour 2022. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/le-canal-de-suez-augmente-ses-droits-de-transit-de-6-pour-2022-20211104>

Afp, L. F. A. (2021). Le canal de Suez, 151 ans d'un axe stratégique mondial. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/economie/le-canal-de-suez-151-ans-d-un-axe-strategique-mondial-20210325>

Afp, L. F. A. (2023). Asie : les drogues transitent de plus en plus par la mer, record de saisies de kétamine en 2022. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/international/asie-les-drogues-transitent-de-plus-en-plus-par-la-mer-record-de-saisies-de-ketamine-en-2022-20230602>

Afp, L. F. A. (2023). Iran : saisie d'un pétrolier dans le détroit d'Ormuz par les gardiens de la révolution. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/international/iran-saisie-d-un-petrolier-dans-le-detroit-d-ormuz-20230503>

Afp, L. F. A. (2023). La marine américaine saisit une cargaison d'armes en route de l'Iran vers le Yémen. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/flash-actu/la-marine-americaine-saisit-une-cargaison-d-armes-en-route-de-l-iran-vers-le-yemen-20230110>

Afp, L. M. A. (2011, January 18). 2010, année record pour la piraterie maritime. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2011/01/18/2010-annee-record-pour-la-piraterie-maritime_1467008_3212.html

Afp, L. M. A. (2019, June 21). PSA inaugure au Maroc sa nouvelle usine automobile en présence de Mohammed VI. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2019/06/21/psa-inaugure-au-maroc-sa-nouvelle-usine-automobile-en-presence-de-mohammed-vi_5479607_3212.html

Afp, L. M. A. (2021, July 29). Le navire « Ever-Given », qui avait bloqué le canal de Suez, est arrivé à Rotterdam. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/07/29/le-navire-ever-given-qui-avait-bloque-le-canal-de-suez-est-arrive-a-rotterdam_6089916_3234.html

Afp, M. A. (2021, March 28). Canal de Suez : sixième jour de blocage, des milliards de dollars de perte. La Tribune. <https://www.latribune.fr/economie/international/canal-de-suez-sixieme-jour-de-blocage-des-milliards-de-dollars-de-perte-881069.html>

Afp, P. (1994, March 15). FEU ET MORT DANS LE BOSPHORE UN DETROIT STRATEGIQUE : 50000 NAVIRES PAR AN. Le Soir. https://www.lesoir.be/art/%252Ffeu-et-mort-dans-le-bosphore-un-detroit-strategique-500_t-19940315-Z07YCM.html

Afp, P. (2022, February 28). Guerre en Ukraine : la Turquie ferme les détroits du Bosphore et des Dardanelles aux bâtiments militaires. La Voix Du Nord. <https://www.lavoixdunord.fr/1146462/article/2022-02-28/guerre-en-ukraine-la-turquie-ferme-les-detroit-du-bosphore-et-des-dardanelles>

Afp, S. E. a. A. (2020, April 27). Turquie : les dauphins profitent du Bosphore grâce au confinement. Sciences Et Avenir. https://www.sciencesetavenir.fr/animaux/animaux-marins/turquie-les-dauphins-profitent-du-bosphore-grace-au-confinement_143820

Afp, V. A. (2020, April 22). Turquie : à Istanbul, un cargo de 225 m entre en collision avec une villa. leparisien.fr. <https://www.leparisien.fr/faits-divers/turquie-a-istanbul-un-cargo-de-225-m-entre-en-collision-avec-une-villa-07-04-2018-7652013.php>

Afp. (2017, July 12). La Chine envoie des soldats à Djibouti, sa première base militaire à l'étranger. JeuneAfrique.com. <https://www.jeuneafrique.com/456840/politique/chine-envoie-soldats-a-djibouti-premiere-base-a-letranger/>

Afp. (2018, September 27). L'ouverture de la route du Nord de l'Arctique bouscule le fret mondial. Geo.fr. <https://www.geo.fr/environnement/louverture-de-la-route-du-nord-de-larctique-bouscule-le-fret-mondial-192791>

Afp. (2020, June 29). Collision maritime au large des Philippines, 14 disparus. Le Journal De Montréal. <https://www.journaldemontreal.com/2020/06/29/collision-maritime-au-large-des-philippines-14-disparus>

AFP, F. (2019, August 1). Comment le détroit d'Ormuz est devenu le théâtre des tensions entre les Etats-Unis et l'Iran. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/usa/comment-le-detroit-d-ormuz-est-devenu-le-theatre-des-tensions-entre-les-etats-unis-et-l-iran_3542511.html

AfricaNews. (2022). L'Égypte augmente le coût du transit par le Canal de Suez. Africanews. <https://fr.africanews.com/2022/03/01/l-egypte-augmente-le-cout-du-transit-par-le-canal-de-suez//>

Afrique, L. T. (2022, January 2). Egypte: revenus records pour le canal de Suez. La Tribune. <https://afrique.latribune.fr/economie/conjoncture/2022-01-02/egypte-revenus-records-pour-le-canal-de-suez-899403.html>

Alliance Europa. (n.d.). Alliance Europa. https://alliance-europa.eu/wordpress/wp-content/uploads/2018/09/SecoursEnMer2020_compressed.pdf

Andelman, D. A. (1975, August 28). Naval and Oil Shipping Plague Strait of Malacca. The New York Times. <https://www.nytimes.com/1975/08/28/archives/naval-and-oil-shipping-plague-strait-of-malacca.html>

Anh. (2021, April 21). Traverser le Canal de Panama en Bateau - Un rêve d'enfance qui se réalise. Tour Du Monde 5 Continents. <https://www.tourdumonde5continents.com/traverser-le-canal-de-panama-en-bateau-un-reve-denfance-qui-se-realise/>

Arefi, A. (2019, August 1). Ormuz, le détroit où tremble le monde. Le Point. https://www.lepoint.fr/monde/ormuz-le-detroit-ou-tremble-le-monde-31-07-2019-2327820_24.php#11

Arifon, O. (2023, May 24). Dix ans après, où en sont les «nouvelles routes de la soie» chinoises? | Slate.fr. Slate.fr. <https://www.slate.fr/story/246686/nouvelles-routes-soie-chine-xi-jinping-paradoxe-contradictions-cooperation-defiance>

Atlantico. (2020, November 6). Le prix du pétrole a tellement baissé que les tankers préfèrent faire le tour de. Atlantico. <https://atlantico.fr/article/pepite/le-prix-du-petrole-a-tellement-baisse-que-les-tankers-preferent-faire-le-tour-de-l-afrique-plutot-que-payer-le-peage-du-canal-de-suez>

Ats. (2016, July 25). Malaisie - Le naufrage d'un bateau fait au moins huit morts. Tribune De Genève. <https://www.tdg.ch/le-naufrage-d-un-bateau-fait-au-moins-huit-morts-856441382625>

Au Panama, nous agissons en faveur de la préservation de la biodiversité dans les mangroves et zones humides de la baie de Panama - SUEZ Groupe. (n.d.). <https://www.suez.com/fr/notre-offre/succes-commerciaux/nos-references/au-panama-nous-agissons-en-faveur-de-la-preservation-de-la-biodiversite-dans-les-mangroves-et-zones-humides-de-la-baie-de-panama>

Australis, & Australis. (2022, November 16). Cap Horn: carte et histoire de cette pointe légendaire. Patagonie Et Autres Destinations De Voyages D'expédition. <https://blogpatagonie.australis.com/cap-horn-carte/>

Avec la crise sanitaire, la part du tourisme dans le PIB de la France tombe de 4,1 % en 2019 à 3,0 % en 2021 - Insee Focus - 297. (n.d.). <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7455206>

AZOUZE, T. (2023, August 20). Canal de Panama : à cause de la sécheresse, des centaines de bateaux bloqués cet été. TF1 INFO. <https://www.tf1info.fr/international/canal-de-panama-a-cause-de-la-secheresse-des-centaines-de-bateaux-bloques-cet-ete-2267132.html>

(2023, January 23). L'importance du Transport Maritime Mondial : Découvrez les Pays concernés et leurs échanges internationaux ! ATM Solutions - ASSISTANCE TRANSPORT MULTIMODAL. <https://www.atm-solutions.fr/quelle-est-limportance-du-transport-maritime/>

(2022). La Convention COLREG de 1972. Maritimafrica. <https://maritimafrica.com/la-convention-colreg-de-1972/>

(2022). Egypte : Signature du contrat de concession relatif à l'extension du terminal à conteneur du Port Est de Port Saïd. Maritimafrica. <https://maritimafrica.com/egypte-signature-du-contrat-de-concession-relatif-a-l'extension-du-terminal-a-conteneur-du-port-est-de-port-said/>

Insurance Marine News . (2021, July 13). Collision between panamax bulk carrier and brand new 15,000 teu container vessel | Insurance Marine News. Insurance Marine News. <https://insurancemarinenews.com/insurance-marine-news/collision-between-panamax-bulk-carrier-and-brand-new-15000-teu-container-vessel/>

B, C. (2022, October 14). Catastrophes écologiques : les 10 pires marées noires de l'Histoire. La Liste. <https://laliste.net/catastrophes-ecologiques-les-10-pires-marees-noires-de-lhistoire/>

Banzet. (2022, April 29). Entre les Etats-Unis et la Russie, une nouvelle guerre froide autour de l'Arctique ? - Recherches Arctiques. Recherches Arctiques. <https://recherchespolaires.inist.fr/entre-les-etats-unis-et-la-russie-une-nouvelle-guerre-froide-autour-de-larctique/>

Barneoud, L. (2004, September 1). En passant par le canal de Panama, les poissons se diversifient. Libération. https://www.liberation.fr/terre/2004/09/01/en-passant-par-le-canal-de-panama-les-poissons-se-diversifient_490883/

Barrios, K. (n.d.). Tout savoir sur les fraise de manutention au terminal (THC). <https://www.xeneta.com/fr/blog/les-fraise-de-manutention-au-terminal-thc>

Batiactu. (2016, June 27). Le canal de Panama élargi est inauguré. Batiactu. <https://www.batiactu.com/edito/canal-panama-elargi-est-inaugure-45477.php>

Baume, T. (2014, December 2). Canal de Panama : les mastodontes bousculent les risques. L'Argus De L'Assurance. <https://www.argusdelassurance.com/risk-management/canal-de-panama-les-mastodontes-bousculent-les-risques.86686>

Baume, T. (2014, December 2). Canal de Panama : les mastodontes bousculent les risques. L'Argus De L'Assurance. <https://www.argusdelassurance.com/risk-management/canal-de-panama-les-mastodontes-bousculent-les-risques.86686>

BB. (www.lepetitjournal.com/Istanbul). Mercredi 28 janvier 2009. <https://lepetitjournal.com/istanbul/actualites/transport-la-circulation-sur-le-bosphore-est-regit-par-un-accord-international-datant-de-1936-11443>

BBC News Afrique. (2021, March 30). Canal de Suez : conséquences de sa fermeture pendant huit ans après la guerre des Six Jours. BBC News Afrique. <https://www.bbc.com/afrique/region-56555272>

Bernier, I. (n.d.). Histoire : l'aventure de la construction du canal de Suez. Futura. <https://www.futura-sciences.com/sciences/questions-reponses/histoire-histoire-aventure-construction-canal-suez-13690/>

Bouillon-Duparc, H. (2023). Des ports plus respectueux de l'environnement : ça avance. Pollutec Learn & Connect. <https://learnandconnect.pollutec.com/ports-respectueux-environnement/>

Bouissou, J. (2021, December 31). En Asie, naissance de la plus vaste zone de libre-échange du monde. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/12/31/en-asie-naissance-de-la-plus-vaste-zone-de-libre-echange-du-monde_6107811_3234.html

Bouissou, J. (2022, December 1). Un rapport dissèque le rôle de la dette chinoise dans la crise économique du Sri Lanka. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/12/01/un-rapport-disseque-le-role-de-la-dette-chinoise-dans-la-crise-economique-du-sri-lanka_6152541_3234.html

Bouvier, E. (n.d.). La Convention de Montreux : quel est cet accord historique que le futur Canal d'Istanbul risque de compromettre (2/2) ? Contenu de l'accord et enjeux actuels.

<https://www.lesclesdumoyenorient.com/La-Convention-de-Montreux-quel-est-cet-accord-historique-que-le-futur-Canal-d-3373.html>

Bouvier, E. (n.d.). Le détroit d'Ormuz, un carcan géographique pour l'économie mondiale. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Le-detroit-d-Ormuz-un-carcant-geographique-pour-l-economie-mondiale.html>

Br, J. (2021, April 14). Blocage du canal de Suez: l'Egypte réclame 900 millions de dollars de dédommagements. BFMBUSINESS. https://www.bfmtv.com/economie/international/blocage-du-canal-de-suez-l-egypte-reclame-900-millions-de-dollars-de-dedommagements_AD-202104140089.html

Brigand, M. (2015). Le canal de Suez, «poumon» de l'économie égyptienne. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2015/08/06/20002-20150806ARTFIG00006-le-canal-de-suez-poumon-de-l-economie-egyptienne.php>

Brigand, M. (2015). Les chiffres clés des travaux du nouveau canal de Suez. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/dessous-chiffres/2015/08/06/29006-20150806ARTFIG00004-les-chiffres-cles-des-travaux-du-nouveau-canal-de-suez.php>

Buitekant, E. (2021, November 2). En quoi le détroit de Malacca représente-t-il un point de passage stratégique ? Geo.fr. <https://www.geo.fr/geopolitique/en-quoi-le-detroit-de-malacca-represente-t-il-un-point-de-passage-strategique-204986>

Burnouf, S. (2022, September 8). Pollution sonore dans les océans : une nuisance invisible mais dévastatrice. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/planete/article/2022/09/08/pollution-sonore-dans-les-occeans-une-nuisance-invisible-mais-devastatrice_6140694_3244.html

Canal de Panama - Initiatives pour l'Avenir des Grands Fleuves. (2018, July 24). Initiatives Pour L'Avenir Des Grands Fleuves. <https://www.initiativesfleuves.org/fleuves/canal-de-panama/>

Canal de Panama : nouveaux défis pour l'assurance maritime. (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/lantenne/actualite/transport-maritime/canal-de-panama-nouveaux-defis-pour-lassurance-maritime-733531.php>

Canal de Panama : tout savoir – Rivages du Monde. (n.d.). <https://www.rivagesdumonde.fr/blog-rivages/canal-de-panama-tout-savoir>

Canal de Panamá. (2023, August 23). Inicio - Autoridad del Canal de Panamá. Autoridad Del Canal De Panamá. <https://pancanal.com/https://pancanal.com/wp-content/uploads/2023/02/Informe-2022-Eng.pdf>

Canal de Panama. (n.d.). Retraite Au Panama. <https://www.vivre-au-panama.com/canal-de-panama/>

Canal de Suez : 6,7 Md\$ de recettes en un an. (2022, October 7). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/filinfo/canal-de-suez-67-md-de-recettes-en-un-an-747662.php>

Canal de Suez, de sa construction à la crise de 1956. (n.d.). <https://www.histoire-pour-tous.fr/dossiers/5629-le-canal-de-suez-construction-enjeux-et-crises.html>

Cap Leeuwin. (2021, September 21). Banque Populaire, La Banque De La Voile. <https://www.voile.banquepopulaire.fr/passion/cap-leeuwin>

Carnimeo, N. (n.d.). Qui sont les pirates somaliens ? Cairn.info. <https://www.cairn.info/revue-outre-terre1-2010-2-page-413.htm>

Cercle Nautique de Beauvais – Le club de voile du Beauvaisis. (n.d.). <https://www.voile-beauvais-oise.fr/http://www.voile-beauvais-oise.fr/wp-content/uploads/2019/05/ripam.pdf>

Cerl, T. (2023, April 11). Classement 2023 des plus grands ports à conteneurs du monde. CERL. <https://www.cerl.fr/classement-des-ports-mondiaux-les-leaders-du-traffic-de-conteneurs/>

Cesgeo. (2018). La Communauté économique de l'ASEAN : un modèle d'intégration original. GeoStrategia - L'agora Stratégique 2.0. <https://www.geostrategia.fr/la-communaute-economique-de-lasean-un-modele-dintegration-original/>

Chaigne-Oudin, A. (n.d.). Crise de Suez de 1956. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Crise-de-Suez-de-1956.html>

Chaigne-Oudin, A. (n.d.). Guerre de juin 1967 ou guerre des six Jours. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Guerre-de-juin-1967-ou-guerre-des-six-Jours.html>

Chapman, M. (n.d.). Les avantages des zones économiques spéciales pour l'ouverture d'une société à Dubai - Protection Enfants. Protection Enfants. <https://protection-enfants.ch/les-avantages-des-zones-economiques-speciales-pour-louverture-dune-societe-a-dubai/>

Chronicle, A. S. P. (2021, March 31). Le cap de Bonne-Espérance, en Afrique du Sud, a eu raison de plusieurs milliers de navires et reste à ce jour un passage redouté des navigateurs. National Geographic. <https://www.nationalgeographic.fr/histoire/le-cap-de-bonne-esperance-la-dangereuse-alternative-au-canal-de-suez>

Chronologie: Marées noires. (n.d.). <https://www.kronobase.org/chronologie-categorie-Mar%C3%A9es+noires.html>

Cnrs, D. a. É. C. A. (2023, August 10). Égypte antique : le projet pharaonique d'un canal à la croisée des mers. Histoire Et Civilisations.com. <https://www.histoire-et-civilisations.com/thematiques/antiquite/egypte-antique-le-projet-pharaonique-dun-canal-a-la-croisee-des-mers-82932.php>

Cognasse, O. (2022, June 14). Le GNL, la fausse bonne idée pour les transports. www.usinenouvelle.com. <https://www.usinenouvelle.com/article/gnl-la-fausse-bonne-idee-pour-les-transport-N2007322>

Collection, E. K. N. G. I. (2022). Un large éventail de pollutions, de la pollution plastique à la pollution lumineuse, affecte les écosystèmes marins. Mais des solutions existent. National Geographic. <https://www.nationalgeographic.fr/environnement/tout-comprendre-sur-la-pollution-marine>

Collection, E. K. N. G. I. (2022). Un large éventail de pollutions, de la pollution plastique à la pollution lumineuse, affecte les écosystèmes marins. Mais des solutions existent. National Geographic. <https://www.nationalgeographic.fr/environnement/tout-comprendre-sur-la-pollution-marine>

Collisions - PELAGIS. (n.d.). <https://www.observatoire-pelagis.cnrs.fr/echouages/les-causes/collision/>

Connaissez-vous l'histoire du canal de Suez? ~ Blog. (n.d.). ContainerZ. <https://www.container-z.com/fr/blog-1/connaissez-vous-l-histoire-du-canal-de-suez>

Contributeurs aux projets Wikimedia. (2022). K-300P Bastion-P. fr.wikipedia.org. https://fr.wikipedia.org/wiki/K-300P_Bastion-P

Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG). (n.d.). <https://www.imo.org/fr/about/Conventions/Pages/COLREG.aspx>

Cooke, K. (2017, March 20). L'invasion de méduses urticantes : comment le nouveau canal de Suez détruit la Méditerranée. Middle East Eye Édition Française. <https://www.middleeasteye.net/fr/opinion-fr/linvasion-de-meduses-urticantes-comment-le-nouveau-canal-de-suez-detruit-la-mediterranee>

Coordonnées GPS --> Latitude et Longitude, Convertisseur. (n.d.). <https://www.itilog.com/fr>

Courrier International. (2007, December 28). GIBRALTAR. Trop étroit détroit. Courrier International. <https://www.courrierinternational.com/article/2007/12/27/trop-etroit-detroit>

Courrier International. (2007, June 7). Après Oman, le cyclone Gonu frappe l'Iran. Courrier International. <https://www.courrierinternational.com/breve/2007/06/07/apres-oman-le-cyclone-gonu-frappe-l-iran>

Courrier International. (n.d.). Guerre au Yémen | Courrier international. <https://www.courrierinternational.com/sujet/guerre-au-yemen>

Courrier International. (n.d.). Trafic de drogue | Courrier international. <https://www.courrierinternational.com/sujet/trafic-de-drogue>

Crise au Yémen : les enjeux du détroit de Bab-el-Mandeb. (n.d.). IRIS. <https://www.iris-france.org/57023-crise-au-yemen-les-enjeux-du-detroit-de-bab-el-mandeb/>

Cyclones les plus récents en Indonésie. (n.d.). DonnéesMondiales.com. <https://www.donneesmondiales.com/asia/indonesie/cyclones.php>

De Caen Normandie Certic, U. (n.d.). Atlas Transmanche - Espace Manche. © 2007-2023 CERTIC, Université De Caen Normandie, UMR CNRS 6590 ESO. MRS. Tous Droits Réservés. <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-518.html>

De Foucaud, L. (2021, June 29). Canal Istanbul : le projet "fou" et controversé du président turc Recep Tayyip Erdogan. France 24. <https://www.france24.com/fr/moyen-orient/20210629-canal-istanbul-le-projet-fou-et-controvers%C3%A9-de-recep-tayyip-erdogan>

De L'Agence Créative CulturElle, M. C. (2023, April 30). Canal de Suez : quel est son impact écologique? leparisien.fr. <https://www.leparisien.fr/environnement/canal-de-suez-quel-est-son-impact-ecologique-07-08-2015-4994147.php>

De L'Agence Créative CulturElle, M. C. (2023, April 30). Canal de Suez : quel est son impact écologique? leparisien.fr. <https://www.leparisien.fr/environnement/canal-de-suez-quel-est-son-impact-ecologique-07-08-2015-4994147.php>

De L'Estrac, J. C. (2018, October 12). Le «Collier de Perles» Pour Baliser la Route de la Soie. l'express.mu. <https://l'express.mu/idee/340921/collier-perles-pour-baliser-route-soie>

De La Plaisance, P. E. T. (n.d.). Pratiques et Techniques de la Plaisance. <https://www.plaisance-pratique.com/Les-routes-du-Bosphore>

Découverte du Cap Horn - Terra Antarctica Croisières Australes & Polaires. (2021, May 2). Terra Antarctica. <https://www.voyage-antarctique.com/histoire-patagonie-terre-de-feu/cap-horn>

Deiss, H. (2022). L'extension du Suez Canal Container Terminal a été signée. Ports Et Corridors. <https://portsetcorridors.com/2022/lextension-du-suez-canal-container-terminal-a-ete-signee/>

Delacroix, G., Rocher, V., & Dedier, E. (2022, June 8). Le pont des Dardanelles, tour de force technologique. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/sciences/visuel/2022/06/07/le-pont-des-dardanelles-tour-de-force-technologique_6129233_1650684.html

Deluzarche, C. (2021, July 20). Le canal de Panama va-t-il succomber à la sécheresse? Korii. <https://korii.slate.fr/tech/technologie-canal-panama-succomber-secheresse-penurie-eau-douce-pluie-ecluses-travaux>

Dépêche. (2010, August 6). Le pétrolier endommagé fin juillet victime d'une attaque terroriste. France 24. <https://www.france24.com/fr/20100806-petrolier-endommage-victime-attaque-terroriste-ormuz-japon>

Dépêche. (2012, August 12). Collision dans le détroit d'Ormuz entre un destroyer américain et un pétrolier. France 24. <https://www.france24.com/fr/20120812-collision-le-detroit-dormuz-entre-destroyer-americain-petrolier-japonais-iran>

Desjardin, S. (2015, August 19). Le très lucratif trafic d'êtres humains vers l'Europe. Euronews. <https://fr.euronews.com/2015/08/19/le-tres-lucratif-traffic-d-etres-humains-vers-l-europe>

Desorgues, P. (2021, December 24). Iran/États-Unis : le détroit d'Ormuz, passage stratégique sous haute tension. TV5MONDE - Informations. <https://information.tv5monde.com/international/iranetats-unis-le-detroit-dormuz-passage-strategique-sous-haute-tension-31528>

Détroit des Dardanelles : le pont neuf d'un vieil empire. (2022, April 4). France Culture. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/cultures-monde/detroit-des-dardanelles-le-pont-neuf-d-un-vieil-empire-4979484>

Deveaux, J. (2021, March 25). Egypte : le canal de Suez, une voie commerciale essentielle au passé tumultueux. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/economie-africaine/egypte-le-canal-de-suez-une-voie-commerciale-essentielle-au-passe-tumultueux_4346847.html

Dispositif de séparation du trafic | FranceTerme | Culture. (n.d.). <https://www.culture.fr/franceterme/terme/EQUI609>

Dispositifs de séparation du trafic. (n.d.). <https://diffusion.shom.fr/dst.html>

Djibouti/Yémen - Le détroit de Bab el-Mandeb : un verrou maritime géostratégique entre la mer Rouge et l'océan Indien. (n.d.). <https://geoimage.cnes.fr/fr/geoimage/djiboutiyemen-le-detroit-de-bab-el-mandeb-un-verrou-maritime-geostrategique-entre-la-mer>

Du détroit de Malacca au Golfe de Guinée : éradiquer la piraterie. (2017, January 11). France Culture. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/culturesmonde/du-detroit-de-malacca-au-golfe-de-guinee-eradiquer-la-piraterie-7086225>

Dujoncquoy, J. (2019). Collision dans le détroit de Gibraltar entre un ferry et un navire porte-conteneurs. Jeune Marine. <https://jeunemarine.fr/2019/08/collision-dans-le-detroit-de-gibraltar-entre-un-ferry-et-un-navire-porte-conteneurs/>

Duraablocom, & Duraablocom. (2023, March 17). Effets graves de la marée noire sur l'environnement et la faune. Duraabl. <https://www.duraabl.com/effets-graves-de-la-maree-noire-sur-lenvironnement-et-la-faune/>

Dutoit, Y. P. D. (n.d.). Dispositif de séparation du trafic : définition de Dispositif de séparation du trafic et synonymes de Dispositif de séparation du trafic (français). Sensagent - 2005-2015. <https://dictionnaire.sensagent.com/Dispositif%20de%20s%C3%A9paration%20du%20trafic/fr-fr/>

Ecofin, A. (n.d.). Egypte : les autorités tablent sur une hausse des revenus du canal de Suez en 2023, à 8,7 milliards \$. Agence Ecofin. <https://www.agenceecofin.com/actualites/1001-104296-egypte-les-autorites-tablent-sur-une-hausse-des-revenus-du-canal-de-suez-en-2023-a-8-7-milliards>

Ecofin, A. (n.d.). Egypte : les revenus du canal de Suez augmentent de plus de 34% au cours de l'exercice 2022/2023. Agence Ecofin. <https://www.agenceecofin.com/economie/2306-109614-egypte-les-revenus-du-canal-de-suez-augmentent-de-plus-de-34-au-cours-de-lexercice-2022/2023>

École normale supérieure de Lyon. (n.d.). Association des Nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) — Géoconfluences. 2002 Géoconfluences ENS De Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/association-des-nations-asie-du-sud-est-asean>

École normale supérieure de Lyon. (n.d.). Le canal de Suez, les nouvelles dimensions d'une voie de passage stratégique — Géoconfluences. 2002 Géoconfluences ENS De Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/corpus-documentaire/canal-de-suez-strategique>

École normale supérieure de Lyon. (n.d.). Le détroit de Malacca: porte océane, axe maritime, enjeux stratégiques — Géoconfluences. 2002 Géoconfluences ENS De Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient4.htm>

École normale supérieure de Lyon. (n.d.). Nouvelles routes de la soie, Belt and road initiative (B.R.I.) — Géoconfluences. 2002 Géoconfluences ENS De Lyon. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/routes-de-la-soie>

EENI École d'Affaires Business School. (n.d.). ASEAN Plus Trois. Accords de libre-échange. EENI École D'Affaires Business School. <http://fr.reingex.com/ASEAN-External-Relations.shtml>

Énergies, C. D., & Énergies, C. D. (2011). Choc pétrolier. Connaissance Des Énergies. <https://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/choc-petrolier>

Environnement. (2019, October 4). Lonely Planet. <https://www.lonelyplanet.fr/destinations/afrique/egypte/environnement>

Epitropakis, R. (2021, March 30). Cinq choses à savoir sur le canal de Suez, pour mesurer l'onde de choc de son blocage. [www.usinenouvelle.com. https://www.usinenouvelle.com/article/cinq-donnees-cles-a-savoir-sur-le-canal-de-suez.N1076174](https://www.usinenouvelle.com/article/cinq-donnees-cles-a-savoir-sur-le-canal-de-suez.N1076174)

Eschapassee, B. (2018, April 7). Canal de Suez : le rêve de pharaon. Le Point. https://www.lepoint.fr/histoire/canal-de-suez-le-reve-de-pharaon-07-04-2018-2208834_1615.php#11

Est de Port-Saïd, une région en pleine expansion - Dossier - Dossier. (n.d.). Ahram Hebdo. <https://hebdo.ahram.org.eg/NewsContent/10/124/34724/Dossier/Dossier/-Est-de-PortSa%C3%AFd,-une-r%C3%A9gion-en-pleine-expansion.aspx>

Eudeline, H. (2009). Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui. EchoGéo, 10. <https://doi.org/10.4000/echogeo.11405>

Eurisles. (2023, February 25). 6 ports majeurs en Iran. Eurisles. <https://www.eurisles.org/6-ports-majeurs-en-iran>

Eurisles. (2023, February 25). 7 principaux ports d'Égypte. Eurisles. <https://www.eurisles.org/7-principaux-ports-degypte>

Ext, I. (2020). Focus : L'Indonésie et le détroit de Malacca. Les Yeux Du Monde. <https://les-yeux-du-monde.fr/actualites-analysees/asie-oceanie/22562-focus-lindonesie-le-detroit-de/>

Fau, N. (2012, December 28). Détroit - HyperGeo. HyperGeo. <https://hypergeo.eu/detroit-2/>

Fauret, S. (n.d.). Géopolitique du détroit de Bab el-Mandeb. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Geopolitique-du-detroit-de-Bab-el.html>

Férard, E. (2022, January 11). Les navires, un vecteur qui accroît le risque d'espèces invasives en Antarctique. Geo.fr. <https://www.geo.fr/environnement/les-navires-un-vecteur-qui-accroit-le-risque-despeces-invasives-en-antarctique-207848>

Ferries entre l'Espagne et le Maroc. (n.d.). https://www.directferries.fr/ferries_de_espagne_a_maroc.htm#list

Florent. (2022, July 15). Transport maritime en vrac. Afage Group. https://afagegroup.com/types-transport-maritime/transport-maritime-vm#Transport_maritime_vraquier_un_marche_en_plein_essor

Flotte de navires - apl-vanda. (n.d.). <https://www.cmacgm-group.com/fr/groupe/notre-groupe/flotte/bateaux/9631993/apl-vanda>

FRANCE 24. (2022, May 10). Le Sri Lanka pris dans la piège de la dette chinoise · FRANCE 24 [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=GcqbyqKpaHc>

France Reportage & Aviation. (2023, January 24). Porte-conteneurs XXL : sauvetage à haut risque [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=Eu0ZsUzL2Kw>

France. (2022, January 2). RCEP : la nouvelle zone de libre-échange Asie-Pacifique entre en vigueur. France 24. <https://www.france24.com/fr/asia-pacifique/20220102-rcep-la-nouvelle-zone-de-libre-%C3%A9change-d-asia-pacifique-entre-en-vigueur>

Franceinfo. (2015, August 6). Canal de Suez : des profits pharaoniques en perspective. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/egypte/canal-de-suez/canal-de-suez-des-profits-pharaoniques-en-perspective_1031709.html

Futura avec l'AFP-Relaxnews. (n.d.). La majorité des déchets plastique dans l'Atlantique provient des navires marchands. Futura. <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/pollution-plastique-majorite-dechets-plastique-atlantique-provient-navires-marchands-77765/>

Gallois, S. (2023, January 9). La piraterie maritime a baissé en 2022, partout sauf en Asie. Ouest-France.fr. <https://www.ouest-france.fr/mer/la-piraterie-maritime-a-baisse-en-2022-partout-sauf-en-asie-d9c388c4-9036-11ed-8732-c929ccc6462c>

Garcia, S. (2023, April 26). Ecluses, barrages et lacs artificiels : comment fonctionne le canal de Panamá aujourd'hui menacé par la sécheresse ? Libération. https://www.liberation.fr/economie/transports/ecluses-barrages-et-lacs-artificiels-comment-fonctionne-le-canal-de-panama-aujourd'hui-menace-par-la-secheresse-20230426_RK3X2TETERDZZDBPEVLQ36GSJI/

Gaudiaut, T. (2022, April 29). Commerce mondial : les plus grands ports en 2005 et 2021. Statista Daily Data. <https://fr.statista.com/infographie/27344/classement-plus-grands-ports-commerciaux-dans-le-monde-selon-le-volume-de-fret/>

Gaudiaut, T. (2022, July 7). Combien pèse le tourisme dans l'économie ? Statista Daily Data. <https://fr.statista.com/infographie/21543/contribution-du-tourisme-dans-le-pib-des-pays/>

Gaudiaut, T. (2023, July 21). Les détroits maritimes stratégiques pour l'économie mondiale. Statista Daily Data. <https://fr.statista.com/infographie/18367/trafic-petrolier-maritime-transitant-par-les-detroits-strategiques/>

Gazzane, H. (2019). Ormuz, un détroit stratégique sous haute tension. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2018/07/25/20002-20180725ARTFIG00006-ormuz-le-detroit-que-l-iran-menace-de-bloquer.php>

German, F. (2023). La pollution lumineuse des villes côtières perturbe la biodiversité marine. Monaco Tribune. <https://www.monaco-tribune.com/2020/08/la-pollution-lumineuse-des-villes-cotieres-perturbe-la-biodiversite-marine/>

Giangréco, T. (2022). Le canal de Suez affiche un chiffre d'affaires record. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/le-canal-de-suez-affiche-un-chiffre-d-affaires-record-20220506>

Gibraltar : les opérations de pompage du vraquier échoué toujours en cours. (2022, April 9). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/filinfo/gibraltar-les-operations-de-pompage-du-vraquier-echoue-toujours-en-cours-743456.php>

Global and regional tourism performance. (n.d.). <https://www.unwto.org/tourism-data/global-and-regional-tourism-performance>

Golshiri, G. (2023, May 3). L'Iran saisit un pétrolier dans le détroit d'Ormuz, le deuxième en moins d'une semaine. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/international/article/2023/05/03/l-iran-saisit-un-petrolier-dans-le-detroit-d-ormuz-le-deuxieme-en-moins-d-une-semaine_6171908_3210.html

Gradt, J. (2019, December 27). La piraterie maritime en forte hausse dans les détroits de Malacca et de Singapour. Les Echos. <https://www.lesechos.fr/monde/asie-pacifique/la-piraterie-maritime-en-forte-hausse-dans-les-detroit-de-malacca-et-de-singapour-1159136>

Griffiths, H. (2020, November 5). Trafics d'armes et de drogues : les ports occidentaux sont de vraies passoires. Atlantico. <https://atlantico.fr/article/decryptage/trafics-armes-drogues-ports-occidentaux-passoires-sipri-hugh-griffiths>

Griffiths, H. (2020, November 5). Trafics d'armes et de drogues : les ports occidentaux sont de vraies passoires. Atlantico. <https://atlantico.fr/article/decryptage/trafics-armes-drogues-ports-occidentaux-passoires-sipri-hugh-griffiths>

Guerard, A., & Masdeu, R. P. (2020, July 24). Reporters - Le détroit de Gibraltar, boulevard des trafics. France 24. <https://www.france24.com/fr/20200724-gibraltar-boulevard-des-trafics>

Guerre du Kippour (octobre 1973). (2023, January 21). <https://www.histoire-pour-tous.fr/guerres/3263-la-guerre-du-kippour-1973.html>

Guillain, R. (1975, January 9). APRÈS LA MARÉE NOIRE DE SINGAPOUR Les Japonais craignent que le détroit de Malacca ne soit fermé aux pétroliers géants. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/archives/article/1975/01/09/apres-la-maree-noire-de-singapour-les-japonais-craignent-que-le-detroit-de-malacca-ne-soit-ferme-aux-petroliers-geants_3104520_1819218.html

Gurdjian, C. (2022, May 12). La collision avec les navires, première cause de mortalité pour les baleines en Méditerranée. Geo.fr. <https://www.geo.fr/animaux/la-collision-avec-les-navires-premiere-cause-de-mortalite-pour-les-baleines-en-mediterranee-209841>

Guyader, J. (2021, June 7). Ocean Race Europe. Pourquoi le passage de Gibraltar est un endroit très dangereux. Ouest-France.fr. <https://www.ouest-france.fr/sport/voile/ocean-race-europe-detroit-de-gibraltar-attention-grand-danger-8c8ee006-c767-11eb-8859-ca1124b88d20>

Haber, R. (2020). Accident de pétrolier indépendant qui a brûlé pendant 27 jours dans le Bosphore. RayHaber | RailyNews. <https://fr.rayhaber.com/2020/10/bogazda-27-gun-yanarak-hafizalardan-cikmayan-independenta-tanker-kazasi/>

Hambantota, N. B. E. S. À. C. E. (2019, December 3). Le Sri Lanka piégé par les crédits chinois. La Croix. <https://www.la-croix.com/Monde/Asie-et-Oceanie/Le-Sri-Lanka-piege-credits-chinois-2019-12-03-1201064175>

Herbert . V . De Comptoir Des Voyages, L. R. (2019). L'environnement au Panamá. Comptoir Des Voyages. <https://www.comptoirdesvoyages.fr/guide/panama/mieux-connaître-le-panama/l-environnement-au-panama/4024>

Hervé Deiss, 02 janvier 2020 chronologie d'une ambition, <https://market-insights.upply.com/fr/tanger-med-chronologie>

Histoire & Collections. (2022, March 22). RUSSIE : militarisation du détroit de Béring - Magazine Raids. Magazine Raids. <https://raids.fr/premium/russie-militarisation-du-detroit-de-bering/>

Histoire de Singapour - Passé, présent et futur de Singapour. (n.d.). <https://www.visitonssingapour.com/histoire>

INA. Entre 1984 et 1988, la "guerre des pétroliers" dans le golfe persique | INA. (n.d.). ina.fr. <https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/entre-1984-et-1988-la-guerre-des-petroliers-dans-le-golfe-persique>

Il est possible de traverser le détroit de Béring sans voler? (n.d.). Travelplansinmomhands. https://www.travelplansinmomhands.com/article/is_possible_to_cross_the_bering_strait_witho_ut_flying

Immobilier, I. (2022, September 12). Le Bosphore : Détroit scintillant et Grands Ponts d'Istanbul. Imtilak Immobilier. <https://www.imtilak.net/fr/turkey/articles/istanbul-bosphorus-bridge#popupmodal>

Impact de la pollution lumineuse sur les organismes aquatiques - Encyclopédie de l'environnement. (2019, March 11). Encyclopédie De L'environnement. <https://www.encyclopedie-environnement.org/zoom/impact-de-pollution-lumineuse-organismes-aquatiques/>

Impacts - l'impact - marée noire. (n.d.). <http://www.marees-noires.com/fr/impact/pollution-en-mer/impact.php>

Independenta - Cedre. (n.d.). Cedre. <https://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Independenta>

Info, F. . (2019, June 14). Expliquez-nous. . . Le détroit d'Ormuz. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/expliquez-nous/expliquez-nous-le-detroit-d-ormuz_3467879.html

Info, F. . (2020, January 7). Piraterie : moins d'actes au large de la Somalie, plus dans le golfe de Guinée. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/somalie/piraterie-moins-d-actes-au-large-de-la-somalie-plus-dans-le-golfe-de-guinee_3774443.html

Info, F. . (2022, April 13). Environnement : les navires propulsés au GNL seraient bien plus polluants qu'il n'y paraît. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/environnement/crise-climatique/empreinte-carbone/transports/environnement-les-navires-propulses-au-gnl-seraient-bien-plus-polluants-qu-il-n-y-parait_5080054.html

Info, F. . (2022, April 22). En Espagne, le procès des barons de la drogue de la région du détroit de Gibraltar s'est ouvert. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/en-direct-du-monde/en-espagne-le-proces-des-barons-de-la-drogue-de-la-region-du-detroit-de-gibraltar-s-est-ouvert_5069302.html

Info, P. R. (2007, June 6). Le cyclone Gonu frappe Oman, le trafic se poursuit dans le détroit d'Ormuz. RTL Info. <https://www.rtl.be/art/info/monde/international/le-cyclone-gonu-frappe-oman-le-trafic-se-poursuit-dans-le-detroit-d-ormuz-4339.aspx>

INFORMATIONS GENERALES SUR LES DETROITS TURCS / Ministère des Affaires étrangères de la République de Türkiye. (n.d.). RÉPUBLIQUE DE TÜRKİYE MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES. <https://www.mfa.gov.tr/les-detroit-turcs.fr.mfa>

INSHEA|INSHEA.(n.d.).<https://www.inshea.fr/sites/default/files/www/sites/default/files/downloads/fichiers-sdadv/passagesstrategiques.pdf>

Iremos. (n.d.). La piraterie dans le monde : état des lieux. <https://www.iremos.fr/blog/piraterie-maritime-etat-lieux-mondial>

ISSAfrica.org. (2023, February 22). Un océan d'armes illégales : contrebande vers la Somalie - ISS Africa. ISS Africa. <https://issafrica.org/fr/iss-today/un-ocean-darmes-illegales-contrebande-vers-la-somalie>

isthme et canal de Corinthe en grèce. (n.d.). <https://www.mackoo.com/grece/corinthe.htm>

Jégo, M. (2022, March 3). Guerre en Ukraine : la Turquie verrouille les détroits du Bosphore et des Dardanelles aux navires russes. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/international/article/2022/03/03/guerre-en-ukraine-la-turquie-verrouille-ses-detroit-aux-navires-russes_6115976_3210.html

Joly, V. (2023, April 14). Yémen : huit années d'une guerre oubliée. La Croix. <https://www.la-croix.com/Monde/Yemen-huit-annees-dune-guerre-oubliee-2023-04-14-1201263395>

Jules, P. (2023). Le Canal de Corinthe. Ulysses Travel. <https://www.ulysses.travel/canal-de-corinthe-grece>

K.Man. (2019, July 4). Brumes arctiques. Polarpedia. <https://polarpedia.eu/fr/brumes-arctiques/>

L'Arctique, la nouvelle frontière des rivalités géopolitiques. (2021, May 20). France Inter. <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/geopolitique/l-arctique-la-nouvelle-frontiere-des-rivalites-geopolitiques-6794247>

L'ASEAN stimule le commerce pour faire face à la crise sanitaire. (n.d.). lecourrier.vn. <https://lecourrier.vn/lasean-stimule-le-commerce-pour-faire-face-a-la-crise-sanitaire/969492.html>

L'ASEAN, un modèle réussi de coopération régionale. (n.d.). lecourrier.vn. <https://lecourrier.vn/lasean-un-modele-reussi-de-cooperation-regionale/833696.html>

L'Asie du Sud-Est : un espace inégalement mondialisé face à de nouveaux défis - Maxicours. (n.d.). MAXICOURS. <https://www.maxicours.com/se/cours/l-asie-du-sud-est-un-espace-inegalement-mondialise-face-a-de-nouveaux-defis/>

L'IMB signale une forte diminution des incidents de piratage – Maritime. (2021, October 15). <https://maritimemag.com/limb-signale-une-forte-diminution-des-incidentes-de-piratage/>

L'impact territorial du COVID-19: Gérer la crise et la reprise aux différents niveaux d'administration. (n.d.). OECD. <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/l-impact-territorial-du-covid-19-gerer-la-crise-et-la-reprise-aux-differents-niveaux-d-administration-ebdccc1e1/>

L'Iran menace de fermer le détroit d'Ormuz. (n.d.). <https://fr.timesofisrael.com/liran-menace-de-fermer-le-detroit-dormuz-2/>

L'Obs. (2005, July 17). Un cargo panaméen coule dans le Bosphore. L'Obs. <https://www.nouvelobs.com/monde/20050715.OBS3504/un-cargo-panameen-coule-dans-le-bosphore.html>

La carte du mois | Le détroit de Malacca. (2022, April 20). Centre D'études Stratégiques De La Marine (CESM). <https://www.defense.gouv.fr/cesm/actualites/carto-du-mois-detroit-malacca>

La coercition économique et la « militarisation de la haute mer » au menu du G7. (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/la-coercition-et-la-militarisation-de-la-haute-mer-au-menu-du-g7-780343.php>

La convention de Montreux de 1936 sur les Détroits s'appliquera-t-elle à « Kanal Istanbul », « le projet fou et magnifique » du président R.T. Erdoğan? (2021, June 8). Questions D'Orient - Questions D'Occident. <https://questionsorientoccident.blog/2021/05/31/la-convention-de-montreux-de-1936-sur-les-detroit-turcs-sappliquera-t-elle-au-futur-kanal-istanbul/>

La majorité des déchets en mer proviendraient des navires de commerce. (2019, October 16). Mer & Océan. <https://www.mer-ocean.com/la-majorite-des-dechets-en-mer-proviendraient-des-navires-de-commerce/>

La Marine nationale saisit 3 000 fusils d'assaut dans le golfe d'Oman. (2023, June 2). <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/defense/trois-mille-fusils-dassaut-saisi-dans-le-golfe-doman-46303>

La pollution de Singapour menace le détroit de Malacca. (2013, June 21). La Presse. <https://www.lapresse.ca/environnement/pollution/201306/21/01-4663654-la-pollution-de-singapour-menace-le-detroit-de-malacca.php>

La route du cap de Bonne-Espérance retrouve de l'intérêt. (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/la-route-du-cap-de-bonne-esperance-retrouve-de-linteret-749118.php>

Lafon, C. (2021, November 17). Canal de Suez : son histoire n'a rien d'un long fleuve tranquille. SudOuest.fr. <https://www.sudouest.fr/archives/canal-de-suez-son-histoire-n-a-rien-d-un-long-fleuve-tranquille-1838006.php>

Lagneau, L. (2022). La Turquie bloque les détroits du Bosphore et des Dardanelles pour presque tous les navires militaires. Zone Militaire. <https://www.opex360.com/2022/03/01/la-turquie-bloque-les-detroit-du-bosphore-et-des-dardanelles-pour-presque-tous-les-navires-militaires/>

Lagrot, J., & Maume, A. (2018, July 18). Déroit de Béring: quand les morses débarquent en Sibérie. Geo.fr. <https://www.geo.fr/animaux/detroit-de-bering-les-morses-debarquent-en-siberie-189906>

Lagueux-Beloin, A. (2019). Ouverture du passage du Nord-Ouest : mammifères marins à risque. Baleines En Direct. <https://baleinesendirect.org/ouverture-du-passage-du-nord-ouest-mammiferes-marins-a-risque/>

Languépin, O. (2015, October 12). 10 choses à savoir sur la Communauté économique de l'ASEAN (AEC). » thaïlande-fr. Thaïlande-fr. <https://www.thaïlande-fr.com/economie/36417-10-choses-a-savoir-sur-la-communaute-economique-de-lasean-aec>

Laroche-Signorile, V. (2015). Il y a 40 ans, le canal de Suez est rouvert à la navigation. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/histoire/archives/2015/06/04/26010-20150604ARTFIG00307-il-y-a-40-ans-le-canal-de-suez-est-reouvert-a-la-navigation.php>

Lascar, O. (2022, August 17). Les collisions entre navires et requins-baleines sont fréquentes, et souvent fatales aux squales. Sciences Et Avenir. https://www.sciencesetavenir.fr/animaux/animaux-marins/les-collisions-entre-navires-et-requins-baleines-sont-frequentes-et-souvent-fatales-aux-squales_165622

Lasserre, F. (n.d.). Frontières maritimes dans l'Arctique: le droit de la mer est-il un cadre applicable? | ceriscope. <https://ceriscope.sciences-po.fr/content/part2/frontieres-maritimes-dans-larctique?page=6>

Latina, P. a. P. A. (2015, May 27). Au Panama, l'environnement reste une idée neuve. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/ameriques/article/2015/05/27/au-panama-l-environnement-reste-une-idee-neuve_6005728_3222.html

Le Canada et les É.-U. s'entraînent en cas de déversement pétrolier dans le Déroit de Béring. (2013, August 4). La Presse. <https://www.lapresse.ca/environnement/pollution/201308/04/01-4676904-le-canada-et-les-e-u-sentraiment-en-cas-de-deversement-petrolier-dans-le-detroit-de-bering.php>

Le canal de Panama craint de manquer d'eau pour ses écluses. (2023, August 5). Le Télégramme. <https://www.letelegramme.fr/monde/le-canal-de-panama-craint-de-manquer-deau-pour-ses-ecluses-6405936.php>

Le canal de Panama élargit son passage vers le 21ème siècle. (n.d.). WSPglobal. <https://www.wsp.com/fr-fr/projets/le-canal-de-panama-elargit-son-passage-vers-le-21ieme-siecle>

Le canal de Panama, une histoire passionnante - Terra Caribea "Panama." (n.d.). <https://www.panama-voyage.com/culture/canal-de-panama-merveille-du-monde.php>

Le canal de Suez augmente ses tarifs de 10 à 15 %. (n.d.). <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/le-canal-de-suez-augmente-ses-tarifs-de-10-15-44724>

Le canal de Suez relève à nouveau ses tarifs. (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/le-canal-de-suez-releve-a-nouveau-ses-tarifs-748938.php>

Le canal, pilier de l'économie du Panama. (2019, December 31). La Presse. <https://www.lapresse.ca/affaires/2019-12-31/le-canal-pilier-de-l-economie-du-panama>

Le canal, pilier de l'économie du Panama. (2020, June 1). <https://www.actu-transport-logistique.fr/lantenne/actualite/transport-maritime/le-canal-pilier-de-leconomie-du-panama-726041.php>

Le détroit de Béring : fenêtre, frontière et interface géostratégiques entre Océans glacial arctique et Océan pacifique, entre Russie et Etats-Unis. (n.d.). <https://geoimage.cnes.fr/fr/geoimage/le-detroit-de-bering-fenetre-frontiere-et-interface-geostrategiques-entre-oceans-glacial>

Le détroit de Gibraltar : une porte, un verrou et une interface stratégique entre Atlantique et Méditerranée, Europe et Afrique. (n.d.). <https://geoimage.cnes.fr/fr/geoimage/le-detroit-de-gibraltar-une-porte-un-verrou-et-une-interface-strategique-entre-atlantique>

Le détroit de Gibraltar. (n.d.). <https://www.hisse-et-oh.com/articles/le-detroit-de-gibraltar>

Le détroit de Malacca : un point de passage majeur et stratégique - Assistance scolaire personnalisée et gratuite - ASP. (n.d.). https://www.assistancescolaire.com/eleve/TST2S/geographie/reviser-lecours/t_tc_geo_stmg_b01/print?print=1&printSheet=1

Le détroit de Malacca : un point de passage majeur et stratégique - Géographie - Terminale STMG. (n.d.). https://www.assistancescolaire.com/eleve/TSTMG/geographie/reviser-lecours/t_tc_geo_stmg_b01

Le Figaro. (n.d.). Les détroits stratégiques. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/international/dossier/les-detroit-strategiques>

Le fonds d'investissement du Canal de Suez est-il une menace pour la souveraineté de l'Egypte ? (2023, February 24). Ecole De Guerre Economique. <https://www.ege.fr/infoguerre/le-fonds-dinvestissement-du-canal-de-suez-est-il-une-menace-pour-la-souverainete-de-legypte>

Le Japon importe du pétrole de Russie pour la première fois en huit mois. (2023, March 2). SabaNet. <https://www.saba.ye/fr/news3226811.htm>

Le Manuel numérique max - Belin Education. (n.d.). https://manuelnumeriquemax.belin.education/geographie-terminale/topics/geo-tle-t2c02-106-a_l-asie-du-sud-est-un-espace-de-cooperation-de-plus-en-plus-integre

Le passage par le cap de Bonne-Espérance : mauvais signal ? (2020, May 4). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/le-passage-par-le-cap-de-bonne-esperance-mauvais-signal-747838.php>

LE RAPPORT ANNUEL DU MICA Center 2022 est publié ! - MICA Center - Maritime Information Cooperation & Awareness Center. (n.d.). <https://www.mica-center.org/le-rapport-annuel-du-mica-center-2022-est-publie/>

Le tourisme mondial consolide sa croissance en 2019. (n.d.). UNWTO. <https://www.unwto.org/fr/le-tourisme-mondial-consolide-sa-croissance-en-2019>

Leparmentier, A. (2022, September 11). L'Alaska, avant-poste des Etats-Unis face à la Russie. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/international/article/2022/09/09/l-alaska-avant-poste-des-etats-unis-face-a-la-russie_6140973_3210.html

Lepidi, P. (2021, December 10). Face à la piraterie maritime dans le golfe de Guinée, la riposte s'organise. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2021/12/08/face-a-la-piraterie-maritime-dans-le-golfe-de-guinee-la-riposte-s-organise_6105210_3212.html

Les canaux et les détroits, points de passage stratégiques (2) - Géographie - 4e. (n.d.). https://www.assistancescolaire.com/eleve/4e/geographie/reviser-une-notion/4_geo_08

Les collisions. (n.d.). Les Collisions |Sanctuaire Pour Les Mammifères Marins Agoa. <https://sanctuaire-agoa.fr/editorial/les-collisions>

Les détroits turcs - De la Vie du Monde. (2022, May 20). De La Vie Du Monde. <https://histochronum.com/accueil-1-copy/passages-maritimes-et-transport-maritime/les-detroits-turcs/>

Les Echos. (2019, July 1). La Chine à la conquête du commerce mondial (les nouvelles routes de la soie) [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=PjQ8Mt7aWl4>

Les Echos. (2022, February 23). Le trafic de drogue en cinq chiffres stupéfiants. Les Echos. <https://www.lesechos.fr/weekend/business-story/en-france-le-traffic-de-drogue-en-cinq-chiffres-stupefiants-1389079>

Les Jeunes IHEDN. (n.d.). https://www.jeunes-ihedn.org/https://jeunes-ihedn.org/wp-content/uploads/2021/05/LJI_BAB-EL-MANDED_ports-detroits-bab-el-mandeb-facteurs-developpement-insecurite_Marie-TETARD_052021.pdf

Les migrations touristiques - Géographie - 4e. (n.d.). https://www.assistancescolaire.com/eleve/4e/geographie/reviser-une-notion/4_geo_11

Les Nouvelles Routes de la Soie : quels nouveaux enjeux? (n.d.). <https://www.vidon.com/actualites-juridiques/282-les-nouvelles-routes-de-la-soie-quels-nouveaux-enjeux.html>

Les nouvelles routes de la soie : une alternative au commerce maritime venant de Chine? ~ Blog. (n.d.). ContainerZ. <https://www.container-z.com/fr/blog-1/les-nouvelles-routes-de-la-soie-une-alternative-au-commerce-maritime-venant-de-chine>

Les pilotes maritimes sont-ils essentiels? (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/shipping/les-pilotes-maritimes-sont-ils-essentiels-743778.php>

Lesics français. (2023, July 19). La merveille d'ingénierie qu'est le canal de Panama! [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=pW-4JUcTbtg>

M'intéresse, Ç. (2023, March 26). Les images déchirantes d'une baleine au dos déformé après une collision avec un bateau. Ça M'intéresse. <https://www.caminteresse.fr/environnement/les-images-dechirantes-dune-baleine-au-dos-deforme-apres-une-collision-avec-un-bateau-11188024/>

Magazine, L. P. (2015, March 23). Yémen: le détroit stratégique de Bab al-Mandeb à la portée des Houthis. Le Point. https://www.lepoint.fr/monde/yemen-le-detroit-strategique-de-bab-al-mandeb-a-la-portee-des-houthis-23-03-2015-1915107_24.php

Magazine, L. P. (2019, May 14). Dans le détroit d'Ormuz, le risque d'une "guerilla navale." Le Point. https://www.lepoint.fr/monde/dans-le-detroit-d-ormuz-le-risque-d-une-guerilla-navale-14-05-2019-2312519_24.php

Magnan, P. (2017, June 6). 1967, guerre des Six-Jours: le jour où Nasser démissionna. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/egypte/1967-guerre-des-six-jours-le-jour-ou-nasser-demissionna_3057625.html

Mahuzier, M. (2016, June 23). Le canal de Panama passe à la taille XL. Ouest-France.fr. <https://www.ouest-france.fr/monde/panama/le-canal-de-panama-passe-la-taille-xl-4317400>

- Maneval, T. (2015, January 2). Migrants abandonnés en Méditerranée : la nouvelle stratégie des passeurs. France Culture. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/migrants-abandonnes-en-mediterranee-la-nouvelle-strategie-des-passeurs-5685072>
- MARINE & OCÉANS. (2014). Naufrage d'un chalutier en mer de Béring : 27 corps retrouvés, 26 marins toujours manquants. MARINE & OCÉANS. <https://marine-oceans.com/actualites/naufrage-dun-chalutier-en-mer-de-bering-27-corps-retrouves-26-marins-toujours-manquants/>
- Marine, M. E. (2015, September 15). Collision entre un paquebot et un chimiquier dans les Dardanelles. Mer Et Marine. <https://www.meretmarine.com/fr/croisieres/collision-entre-un-paquebot-et-un-chimiquier-dans-les-dardanelles>
- Marine, M. E. (2014, September 15). La mer, autoroute de la drogue. Mer Et Marine. <https://www.meretmarine.com/fr/divers/la-mer-autoroute-de-la-drogue>
- Marine, M. E. (2022, April 22). Route maritime du Nord : « Pour le moment, ce n'est pas rentable ». Mer Et Marine. <https://www.meretmarine.com/fr/marine-marchande/route-maritime-du-nord-pour-le-moment-ce-n-est-pas-rentable>
- Marion Sagnard (www.lepetitjournal.com/istanbul) mercredi 17 septembre 2014. <https://lepetitjournal.com/istanbul/record-daffluence-savez-vous-combien-de-navires-ont-franchi-le-bosphore-cette-annee-108722>
- Maritimegateway. (2020, August 25). Construction of Iran's biggest mineral port terminal to begin soon – Maritime Gateway. Maritime Gateway – South Asia's Premier Shipping and Logistics News Portal. <https://www.maritimegateway.com/construction-irans-biggest-mineral-port-terminal-begin-soon/>
- Martel, S. (2015). Lutte anti-traffic transfrontalière en Asie du Sud-Est : la coopération subrégionale comme tremplin pour le régionalisme en matière de sécurité. L'Espace Politique, 24. <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.3181>
- Martin, L. (2022, July 4). Le canal de Suez bat encore des records de revenus. Les Echos. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/le-canal-de-suez-bat-encore-des-records-de-revenus-1771997>
- Martinelli, P. (2023, July 12). Tourisme International 2022 : Chiffres Clés, tendances et statistiques. Globe-Trotting. <https://www.globe-trotting.com/post/tourisme-international-2023>
- Mastrandreas, S. (2022, April 22). Entre les Etats-Unis et la Russie, une nouvelle guerre froide autour de l'Arctique ? Les Echos. <https://www.lesechos.fr/monde/enjeux-internationaux/entre-les-etats-unis-et-la-russie-une-nouvelle-guerre-froide-autour-de-larctique-1402322>
- Matas, J. (2017, April 28). Panama : Les animaux en voie de disparition et les espèces menacées. Espèces-menacées.fr. <https://www.especes-menacees.fr/monde/amerique-du-nord/panama/>
- Matelly, S. (2022, December 30). Les nouvelles routes de la soie [Video]. Lumni. <https://www.lumni.fr/video/les-nouvelles-routes-de-la-soie>
- Mecalux. (n.d.). Le centre logistique : la pièce maîtresse de la chaîne logistique. <https://www.mecalux.fr/blog/centre-logistique>
- Ménage, G. (2021). Blocage du Canal de Suez : quelles conséquences sur le monde ? Forbes France. <https://www.forbes.fr/business/blocage-du-canal-de-suez-quelles-consequences-sur-le-monde/>
- Michaels, N. (2023, June 15). Et si le phénomène El Niño et la sécheresse bloquaient le Canal de Panama ? Geo.fr. <https://www.geo.fr/environnement/et-si-le-phenomene-el-nino-bloquait-le-canal-de-panama-secheresse-tirant-eau-navires-circulation-limites-215169>

Michaud, P. (2019, December 27). Un cargo fou s'encastre dans le port de Sariyer, dans le détroit du Bosphore. Euronews. <https://fr.euronews.com/2019/12/27/un-cargo-fou-s-encastre-dans-le-port-de-sar-yer-dans-le-detroit-du-bosphore>

Minoui, D. (2022). Guerre en Ukraine: la Turquie ferme le détroit du Bosphore aux navires de guerre russes. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/international/guerre-en-ukraine-la-turquie-ferme-le-detroit-du-bosphore-aux-navires-de-guerre-russes-20220301>

Mm, N. P. a. P. C. E. (2023, July 6). Climat: qu'est-ce que le phénomène "El Nino", qui va entraîner une hausse des températures? RMC. https://rmc.bfmtv.com/actualites/sciences-nature/meteo/climat-qu-est-ce-que-le-phenomene-el-nino-qui-va-entraîner-une-hausse-des-temperatures_AN-202307060412.html

Monde, L. (2020, November 15). Quinze pays d'Asie et du Pacifique signent un accord de libre-échange autour de la Chine. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/international/article/2020/11/15/accord-de-libre-echange-dans-quinze-pays-d-asie-et-du-pacifique_6059791_3210.html

Mondiale, L. B. (2022, May 24). Les ports à conteneurs du Moyen-Orient sont les plus efficaces au monde. World Bank. <https://www.banquemondiale.org/fr/news/press-release/2022/05/25/middle-east-container-ports-are-the-most-efficient-in-the-world>

MoneyRatesToday.com. (n.d.). MoneyRatesToday.com. <https://fr.moneyratetoday.com/convertir-dts-droits-de-tirage-speciaux-a-euro.html?textquantity=788150>

Monfleur, L. (n.d.). Le Canal de Suez (1/2) : le projet du président égyptien al-Sissi. <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Le-Canal-de-Suez-1-2-le-projet-du-president-egyptien-al-Sissi.html>

Moreau, N., & Moreau, N. (2021). La stratégie du collier de perles chinois. Major-Prépa. <https://major-prepa.com/geopolitique/strategie-du-collier-de-perles-chinois/>

Moubarak, L. (2021, June 16). Le canal de Suez et les passages stratégiques du monde - YomKom. YomKom. <https://www.yomkom.com/2021/04/29/canal-de-suez-passages-strategiques-monde/>

Mouden, W. E. (2020, December 6). Mouillée dans une affaire de trafic de drogue, la filiale marocaine de l'allemand FRS dans le collimateur de la justice. Le 360 Français. <https://fr.le360.ma/economie/mouillee-dans-une-affaire-de-traffic-de-drogue-la-filiale-marocaine-de-l-allemand-frs-dans-le-228778/>

Nassia - Cedre. (n.d.). Cedre. <https://wwz.cedre.fr/Ressources/Accidentologie/Accidents/Nassia>

News Gene. (2019, November 22). Baleines : Les collisions avec des bateaux tuent encore trop de cétacés, notamment en Méditerranée. www.20minutes.fr. <https://www.20minutes.fr/planete/2657555-20191122-baleines-collisions-bateaux-tuent-encore-trop-cetaces-notamment-mediterranee>

Next, T. S. O. P. (n.d.). détroit. prezi.com. <https://prezi.com/p/xrtwuhx-fz9g/detroit/?fallback=1>

Nicolas, I.-. F. (2020, April 24). Commerce mondial : les nouvelles routes maritimes. ArcGIS StoryMaps. <https://storymaps.arcgis.com/stories/7d3a7a1492564cb2aabea79287566745>

Nodé-Langlois, F. (2018). Les nouvelles sanctions américaines contre l'Iran entrent en vigueur. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/2018/11/04/20002-20181104ARTFIG00132-L-embargo-contre-l-iran-met-le-marche-petrolier-sous-tension.php>

Nodé-Langlois, F. (2021). Le canal de Panama enregistre un trafic record en 2021. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/le-canal-de-panama-enregistre-un-traffic-record-en-2021-20211029>

Notes de Synthèse - ISEMAR. (2019, April 1). ISEMAR. <https://www.isemar.fr/fr/notes-de-synthese/https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2021/05/Note-de-Synthe%CC%80se-231-Panorama-actuel-des-canaux-et-de%CC%81troits-maritimes.pdf>

Novactive, P. B. (n.d.). La Nouvelle République - L'actualité en direct en régions Centre, Poitou, France et Étranger. lanouvellerepublique.fr. <https://www.lanouvellerepublique.fr/a-la-une/detroit-d-ormuz-le-theatre-d-un-possible-embracement>

Octobre2021_LesRoutesMaritimes.jpg (3349×2572). (n.d.). https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/cesm/Octobre2021_LesRoutesMaritimes.jpg

Opportimes, R. (2022, December 18). Le Panama possède le plus grand registre maritime du monde. Opportimes. <https://www.opportimes.com/le-panama-possede-le-plus-grand-registre-maritime-du-monde/>

Optimisation et adaptation des infrastructures portuaires | HAROPA PORT. (n.d.). <https://www.haropaport.com/fr/rouen/optimisation-et-adaptation-des-infrastructures-portuaires>

Ouazzani, L. (2023). Cannabis: le kif du Rif, or vert du Maroc. Geo.fr. <https://www.geo.fr/geopolitique/cannabis-le-kif-du-rif-or-vert-du-maroc-206019>

Ouest-France. (2017, January 18). Un train de marchandises relie désormais la Chine à Londres. Ouest-France.fr. <https://www.ouest-france.fr/europe/grande-bretagne/un-train-de-marchandises-relie-desormais-la-chine-londres-4743069>

Panama - Aide à la préservation de la biodiversité. (n.d.). Business France. <https://www.businessfrance.fr/panama-aide-a-la-preservation-de-la-biodiversite>

Panama. (n.d.). <https://www.coface.fr/Etudes-economiques-et-risque-pays/Panama>

Pargamin, D. (2020, July 2). La route maritime du Nord, ouverte de plus en plus tôt, aiguise tous les appétits | Slate.fr. Slate.fr. <https://www.slate.fr/story/192057/arctique-route-maritime-du-nord-ouverte-de-plus-en-plus-tot-navires-commerciaux-raccourci-eaux-territoriales-russes>

Parisien, L. (2020, April 22). Etats-Unis : le cerveau de l'attentat contre l'USS Cole tué au Yémen. leparisien.fr. <https://www.leparisien.fr/international/etats-unis-le-cerveau-de-l-attentat-contre-l-uss-cole-tue-au-yemen-06-01-2019-7982076.php>

Parmentier, A. (2023, January 5). ASEAN: qu'est ce que l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est? Geo.fr. <https://www.geo.fr/geopolitique/asean-quest-ce-que-lassociation-des-nations-de-lasie-du-sud-est-213047>

paul. (2016, September 15). Gibraltar: le détroit de tous les rêves et de tous les dangers. . . | LE web magazine de Tanger - tanger-experience.com. <https://www.tanger-experience.com/dossier/gibraltar-le-detroit-de-tous-les-reves-et-de-tous-les-dangers/>

Pcm. (2000, July 17). Deux navires entrent en collision au large de Gibraltar. TVA Nouvelles. <https://www.tvanouvelles.ca/2000/07/16/deux-navires-entrent-en-collision-au-large-de-gibraltar>

Pflimlin, E. (2018, March 15). Dix chiffres sur le tourisme en France et dans le monde. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/03/15/dix-chiffres-sur-le-tourisme-en-france-et-dans-le-monde_5271195_3234.html

Piquet, C. (2020, April 3). Le canal de Suez : rente économique et enjeu politique. Areion24.news. <https://www.areion24.news/2020/04/03/le-canal-de-suez-rente-economique-et-enjeu-politique/>

Plus de 3500 collisions entre cétacés et bateaux par an | Brut. (2022, October 8). Brut. <https://www.brut.media/fr/nature/plus-de-3500-collisions-entre-cetaces-et-bateaux-par-an-7f83561c-de0d-4e2c-bb92-3c31bc57a97d>

Plus de 79 000 bateaux ont traversé les détroits turcs en 2015. (n.d.). <https://www.aa.com.tr/fr/turquie/plus-de-79-000-bateaux-ont-travers%C3%A9-les-d%C3%A9troits-turcs-en-2015/487759>

Polar Navigation – by Hervé Baudu. (n.d.). <http://www.polar-navigation.com/>http://www.polar-navigation.com/pdf/F8_reglementation_NSR_Arctique_BAUDU.pdf

Pollution sonore sous-marine : quels impacts ? (n.d.). Secrétariat D'État Chargé De La Mer. <https://mer.gouv.fr/pollution-sonore-sous-marine-quels-impacts>

Port of Shahid Rajae. (n.d.). World Port Source. http://www.worldportsource.com/ports/review/IRN_Port_of_Shahid_Rajae_3515.php

Portail-IE. (2023). La Route maritime du Nord : La nouvelle arme économique au service du désenclavement russe. Portail De L'IE. <https://www.portail-ie.fr/univers/enjeux-de-puissances-et-geo-economie/2022/la-route-maritime-du-nord-la-nouvelle-arme-economique-au-service-du-desenclavement-russe/>

Portillo, G. (2021, April 9). Déroit de Béring. Meteorología En Red. <https://www.meteorologiaenred.com/fr/estrecho-de-bering.html>

Poulin, K. (2021, November 30). La route de la méditerranée : La recherche d'une vie meilleure, un rêve détruit par le trafic humain - Humanium. Humanium. <https://www.humanium.org/fr/la-route-de-la-mediteranee-la-recherche-dune-vie-meilleure-un-reve-detruit-par-le-traffic-humain/>

Pour favoriser les échanges commerciaux au sein de l'ASEAN. (n.d.). lecourrier.vn. <https://lecourrier.vn/pour-favoriser-les-echanges-commerciaux-au-sein-de-lasean/1060635.html>

Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? - Sénat. (n.d.). Sénat. https://www.senat.fr/rap/r17-520/r17-520_mono.html

Pourquoi a-t-on installé des écluses sur le canal de Panama alors que. (2018, March 12). <https://www.espace-sciences.org/multimedia/audios/pourquoi-a-t-on-installe-des-ecluses-sur-le-canal-de-panama-alors-que-le-niveau-moyen-de-la-mer-est>

Ptbello. (2019, May 18). Haute tension dans le déroit de Bab el-Mandeb | Le Grand Continent. Le Grand Continent. <https://legrandcontinent.eu/fr/2018/08/05/haute-tension-dans-le-detroit-de-bab-el-mandeb/>

Qu'est-ce que REPCET ? - REPCET. (2019, January 29). REPCET. <https://www.repcet.com/quest-ce-que-repcet/>

Radio-Canada. (2019, July 26). Le canal de Panama, un ouvrage d'ingénierie et de politique. Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1233609/canal-panama-histoire-ecluses-colonianisme-etats-unis-archives>

Reboulleau, L. (2020, December 10). Marée noire : quelles conséquences sur l'environnement et les populations ? Orange Tendances. <https://tendances.orange.fr/ecologie-et-environnement/comprendre/article-maree-noire-quelles-consequences-sur-l-environnement-et-les-populations-CNT00001vvutC.html>

Rédacteur. (2021, December 19). Canal de Panama : retour sur la folle histoire de sa construction. Sciences Et Avenir. https://www.sciencesetavenir.fr/fondamental/materiaux/franchir-l-infranchissable-dix-heures-pour-traverser-l-amerique_134947

Rédaction Europe1.fr & Rédaction Europe1.fr. (2010, November 3). Brouillard: Le détroit du Bosphore fermé. Europe 1. <https://www.europe1.fr/international/Brouillard-Le-detroit-du-Bosphore-ferme-447240>

Rédaction, L. (2021, April 8). Des routes maritimes qui forgent les territoires - Lumières de la Ville. Lumières De La Ville. <https://lumieresdelaville.net/routes-maritimes-forgent-territoires/>

Rédaction. (2018, August 20). Le droit et l'utilisation des mers. Académie Des Sciences Morales Et Politiques. <https://academiesciencesmoralesetpolitiques.fr/2016/04/11/le-droit-et-lutilisation-des-mers/>

Rédaction. (2022, February 28). La Turquie ferme le Bosphore et le détroit des Dardanelles à tous les navires militaires. 7sur7.be. <https://www.7sur7.be/monde/la-turquie-ferme-le-bosphore-et-le-detroit-des-dardanelles-a-tous-les-navires-militaires~a833020b/?referrer=https%3A%2F%2Ffr.wikipedia.org%2F&referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

Régnier, P. (n.d.). Chapitre III. Singapour : Infrastructures et services à l'échelle régionale. © Graduate Institute Publications, 1987 Creative Commons - Attribution - Pas D'Utilisation Commerciale - Pas De Modification 4.0 International - CC BY-NC-ND 4.0. <https://books.openedition.org/iheid/1812?lang=fr>

rétrocession-canal-Panama-20-ans-épreuve-changement-climatique. (2020, January 10). Map Ecology. <https://mapecology.ma/actualites/retrocession/>

Reuters, L. M. a. a. E. (2011, December 28). L'Iran menace de fermer le détroit d'Ormuz au pétrole en cas de sanctions. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/proche-orient/article/2011/12/27/l-iran-menace-de-fermer-le-detroit-d-ormuz-au-petrole-en-cas-de-sanctions_1623159_3218.html

Reuters. (2018, April 7). Spectaculaire accident sur le détroit du Bosphore à Istanbul. Challenges. https://www.challenges.fr/monde/spectaculaire-accident-sur-le-detroit-du-bosphore-a-istanbul_579252

Rfi, & Notaras, A. (2022, February 4). Environnement: les marées noires les plus importantes de l'histoire. RFI. <https://www.rfi.fr/fr/connaissances/20220204-environnement-les-mar%C3%A9es-noires-les-plus-importantes-de-l-histoire>

Rfi. (2010, August 3). Manoeuvres Russes et Américaines dans le détroit de Béring. RFI. <https://www.rfi.fr/fr/ameriques/20100803-manoeuvres-russes-americaines-le-detroit-bering>

Rfi. (2019, July 20). Détroit d'Ormuz: l'Iran s'empare d'un pétrolier britannique, Londres réagit. RFI. <https://www.rfi.fr/fr/moyen-orient/20190719-iran-petrolier-britannique-royaume-uni-detroit-ormuz-golfe-persique-tensions>

Rfi. (2023, August 5). Climat: à cause de la sécheresse, le canal de Panama restreint le passage des bateaux. RFI. <https://www.rfi.fr/fr/am%C3%A9riques/20230805-climat-%C3%A0-cause-de-la-s%C3%A9cheresse-le-canal-de-panama-restreint-le-passage-des-bateaux>

Rfi. (2023, June 23). À l'ONU, le président somalien réclame la fin de l'embargo sur les armes. RFI. <https://www.rfi.fr/fr/afrique/20230623-%C3%A0-l-onu-le-pr%C3%A9sident-somalien-%C3%A9clame-la-fin-de-l-embargo-sur-les-armes>

Ripoche, B. (2022, March 2). Guerre en Ukraine. La Turquie ferme ses détroits et navigue à vue. Ouest-France.fr. <https://www.ouest-france.fr/monde/guerre-en-ukraine/guerre-en-ukraine-la-turquie-ferme-ses-detroit-et-navigue-a-vue-4f224892-9a12-11ec-8df0-a098d8bb695c>

Ruault, M. (2023). Le trafic maritime dans le canal de Panama menacé par la sécheresse. L'ÉFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/le-traffic-maritime-dans-le-canal-de-panama-menace-par-la-secheresse-20230809>

Sacco, L. (n.d.). Isthme de Panama : une datation de sa fermeture secoue les géosciences. Futura. <https://www.futura-sciences.com/planete/actualites/tectonique-plaques-isthme-panama-datation-fermeture-secoue-geosciences-57723/>

Saisie du conteneur d'armes: Beaucoup de zones d'ombre et. (n.d.). Espace Manager. <https://www.espacemanager.com/saisie-du-conteneur-darmes-beaucoup-de-zones-dombre-et-dimprecisions.html>

SchoolMouv : cours en ligne, vidéos, quiz du CP à la Terminale. (n.d.). <https://www.schoolmouv.fr/eleves/cours/le-detroit-de-malacca-et-le-golfe-arabo-persique-des-points-de-passage-au-c-ur-de-la-mondialisation/fiche-de-cours>

Sciences, B. L. E. E. E. (2022, October 18). Le Canal de Suez : une autoroute pour espèces envahissantes. Sciencepost. <https://sciencepost.fr/le-canal-de-suez-une-autoroute-pour-especes-envahissantes/>

Sdiri, N. (2022, July 8). Pollution sonore des océans : les mammifères marins menacés par le bruit des activités minières. Geo.fr. <https://www.geo.fr/environnement/nulle-part-nest-exempt-de-bruit-menace-de-lexploitation-miniere-en-eaux-profondes-pour-les-mammiferes-marins-210813>

SDR Valuation. (2023, August 28). https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx

Senoble, L. (2020). La lumière artificielle, source de pollution majeure pour les coraux. Monaco Tribune. <https://www.monaco-tribune.com/2020/07/la-lumiere-artificielle-source-de-pollution-majeure-pour-les-coraux/>

Shahid Rajaei Port's phase 3 of development to be completed by Mar. 2021. (2020, July 17). Tehran Times. <https://www.tehrantimes.com/news/450100/Shahid-Rajaei-Port-s-phase-3-of-development-to-be-completed-by>

Shamamba, A. J., & Aj.S. (2022). Egypte : APM Terminals décroche un gros contrat à Port Said. Afrimag. <https://afrimag.net/egypte-apm-terminals-decroche-un-gros-contrat-a-port-said/>

Singapour reste le deuxième port à conteneurs mondial. (n.d.). <https://www.actu-transport-logistique.fr/journal-de-la-marine-marchande/filinfo/singapour-reste-le-deuxieme-port-a-conteneurs-mondial-743326.php>

Snyder, M. O. (2020, March 11). Le changement climatique permet désormais à plus de personnes de traverser l'Arctique. Ces passages répétitifs rendent la nuit polaire plus lumineuse dans cette région. National Geographic. <https://www.nationalgeographic.fr/sciences/2020/03/arctique-la-pollution-lumineuse-met-en-peril-la-vie-marine>

Sofianos, J. (2015, January 2). Immigration: L'abandon de navire en pleine mer, une nouvelle technique des passeurs? www.20minutes.fr. <https://www.20minutes.fr/societe/1508615-20150102-immigration-abandon-navire-pleine-mer-nouvelle-technique-passeurs>

Solutions logistiques industrielles adaptées aux spécificités de vos marchandises. (n.d.). [Video]. QUALITAIR&SEA. <https://www.qualitairsea.com/>https://www.qualitairsea.com/api-website-feature/files/download/22856/cnudec_resume_de_l_etude_sur_les_transports_maritimes_2022.pdf

Sophie. (2023). Les drogues en Asie du Sud Est : un aperçu pour les voyageurs avertis. Ici Laos Cambodge. <https://www.ici-laos-cambodge.fr/ldrogues-en-asie-du-sud-est/>

Steinhausser, C. (2021). Le cap de Bonne-Espérance, entre Histoire et Économie. Graphiste Cartographe. <https://graphiste-cartographe.fr/elementor-833/>

Suez Canal toll Calculator | Leth. (n.d.). <https://lethagencies.com/suez-calculator>

sur une planète saine. <https://www.un.org/fr/https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/USA-RUS1990MB.PDF>

SÛRETÉ MARITIME EN 2022 : BILAN DES MENACES AVEC LE MICA CENTER ET LES ARMATEURS FRANÇAIS | Armateurs de France. (n.d.). <https://www.armateursdefrance.org/actualite/surete-maritime-2022-bilan-menaces-mica-center-armateurs-francais>

Système de gestion du trafic maritime VTMS - SAFEWATERGLOBAL. (n.d.). <https://www.safewaterglobal.com/systeme-de-gestion-du-traffic-maritime-vtms/>

Tallès, O. (2023, January 28). La piraterie en mer recule dans le monde. La Croix. <https://www.la-croix.com/Monde/piraterie-mer-recule-monde-2023-01-28-1201252741>

Tarifs | Port de Bordeaux. (n.d.). <https://www.bordeaux-port.fr/fr/professionnels/tarifs>

Temps, L. (2004, September 7). Non, la compétition à mort n'est pas inévitable, du moins entre poissons du canal de Panama. Le Temps. <https://www.letemps.ch/societe/non-competition-mort-nest-inevitable-entre-poissons-canal-panama>

Temps, L. (2006, August 31). Détroits L'avis de l'expert. Le statut juridique des détroits, de l'affaire de Corfou à la Convention de Montego Bay. Le Temps. <https://www.letemps.ch/opinions/detroits-lavis-lexpert-statut-juridique-detroits-laffaire-corfou-convention-montego-bay>

Temps, L. (2006, August 5). Les détroits où s'écrit l'histoire (5/5). Sur le Bosphore, l'Asie courtise l'Europe. Le Temps. <https://www.letemps.ch/opinions/detroits-secrit-lhistoire-55-bosphore-lasie-courtise-leurope>

Temps, L. (2006, July 31). Les détroits où s'écrit l'histoire (1/5). Béring, entre deux mondes antagonistes. Le Temps. <https://www.letemps.ch/opinions/detroits-secrit-lhistoire-15-bering-entre-deux-mondes-antagonistes>

Tetrattech. (n.d.). Préservation de la diversité du bassin versant du canal de Panama. Tetra Tech. <https://www.tetrattech.com/fr/projects/pr%C3%A9servation-de-la-diversit%C3%A9-du-bassin-versant-du-canal-de-panama>

TF1info, L. R. D. (2019, June 15). Détroit d'Ormuz : qui a attaqué les supertankers ? TF1 INFO. <https://www.tf1info.fr/international/detroit-d-ormuz-qui-a-attaque-les-supertankers-2124152.html>

TF1info, L. R. D. (2022, July 30). Le canal de Corinthe : la voie royale ! TF1 INFO. <https://www.tf1info.fr/voyages/video-le-canal-de-corinthe-la-voie-royale-2227948.html>

The Charthouse Group. (2021, October 10). Port Community System | Port Economics, Management and Policy. Port Economics, Management and Policy | a Comprehensive Analysis of the Port Industry. <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/digital-transformation/port-community-system/>

Thommerel, M. (n.d.). Qu'est-ce que la logistique portuaire ? [Définition + enjeux]. <https://blog.xplog.fr/logistique-portuaire-d%C3%A9finition>

Tous, L. F. P. (2022, May 19). Les chocs pétroliers (1973-1979) - La finance pour tous. La Finance Pour Tous. <https://www.lafinancepourtous.com/juniors/lyceens/les-crisis/les-chocs-petroliers-1973-1979/>

Traite ≠ trafic des êtres humains | Myria. (n.d.). Myria. <https://www.myria.be/fr/traite/traite-vs.-trafic-des-etres-humains-definitions-legales>

Traite d'êtres humains et trafic de migrants. (n.d.). <https://www.interpol.int/fr/Infractions/Traite-d-etres-humains-et-trafic-de-migrants>

Transport maritime et goulets d'étranglement Partie 1: le canal de Panama ~ Blog. (n.d.). ContainerZ. <https://www.container-z.com/fr/blog-1/transport-maritime-et-goulets-d-etranglement-partie-1-le-canal-de-panama>

Transport maritime et goulets d'étranglement Partie 2, les goulets naturels ~ Blog. (n.d.). ContainerZ. <https://www.container-z.com/fr/blog-1/transport-maritime-et-goulets-d-etranglement-partie-2-les-goulets-naturels>

Traverser Le Canal - Consulat Général du Panama - Marseille. (2018, November 30). Consulat Général Du Panama - Marseille. <https://www.consulatgeneraldepanamamarseille.com/traverser-le-canal/>

Truc, O., & Truc, O. (2012, February 25). Des navires occidentaux impliqués dans le trafic d'armes. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/europe/article/2012/02/25/des-navires-occidentaux-impliques-dans-le-trafic-d-armes_1648125_3214.html

Turquie - Le Déroit des Dardanelles : verrou stratégique entre mers Noire et Méditerranée. (n.d.). <https://geoimage.cnes.fr/fr/turquie-le-detroit-des-dardanelles-verrou-strategique-entre-mers-noire-et-mediterranee>

Turquie: le trafic maritime interrompu dans le déroit du Bosphore. (n.d.). <https://www.aa.com.tr/fr/turquie/turquie-le-trafic-maritime-interrompu-dans-le-d%C3%A9roit-du-bosphore/2501060>

Un investissement de 60 millions de dollars pour le conteneur à Port-Saïd. (n.d.). <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/40686-port-said-60-millions-de-dollars-pour-le-conteneur>

UNTC. (n.d.). https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_fr#1

USA/USSR Maritime Boundary Agreement as of June 1, 1990. (2016). In Springer eBooks (pp. 338–339). https://doi.org/10.1007/978-3-319-24237-8_540

Veron, E. (2020). Le « collier de perles » chinois: expansion et obstacles. FDBDA. <https://www.fdbda.org/2020/06/le-collier-de-perles-chinois-expansion-et-obstacles/>

vie-publique.fr. (2020). Arctique: nouvelles routes maritimes, nouveaux enjeux stratégiques. vie-publique.fr. <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/38548-arctique-nouvelles-routes-maritimes-nouveaux-enjeux-strategiques#zones-de-tension-et-souverainet%C3%A9-des-%C3%A9tats-riverains>

vie-publique.fr. (2020). Le déroit d'Ormuz, verrou stratégique du golfe Persique. vie-publique.fr. <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/277081-le-detroit-dormuz-verrou-strategique-du-golfe-persique>

VietnamPlus. (2013, May 11). ASEAN+6 négocient un partenariat économique | International | Vietnam+ (VietnamPlus). VietnamPlus. <https://fr.vietnamplus.vn/asean6-negocient-un-partenariat-economique/40744.vnp>

Vildeuil, S. (2015, August 6). «L'expansion du canal de Suez a des effets négatifs sur la diversité biologique de la Méditerranée». Libération. https://www.liberation.fr/planete/2015/08/06/l-expansion-du-canal-de-suez-a-des-effets-negatifs-sur-la-diversite-biologique-de-la-mediterranee_1359719/

Vince, C. (2022). Crise du canal de Suez : résumé, histoire, origines du conflit. [www.linternaute.fr. https://www.linternaute.fr/actualite/guide-histoire/2382809-crise-du-canal-de-suez-histoire-resume-origines-du-conflit-en-egypte/](https://www.linternaute.fr/actualite/guide-histoire/2382809-crise-du-canal-de-suez-histoire-resume-origines-du-conflit-en-egypte/)

Vince, C. (2023). Guerre des Six Jours : la victoire d'Israël en 6 jours. [www.linternaute.fr. https://www.linternaute.fr/actualite/guide-histoire/2657393-guerre-des-six-jours-la-victoire-d-israel-en-6-jours/](https://www.linternaute.fr/actualite/guide-histoire/2657393-guerre-des-six-jours-la-victoire-d-israel-en-6-jours/)

Voir avec la voix : le pouvoir de l'écholocation. (n.d.). Muséum National D'Histoire Naturelle. <https://www.mnhn.fr/fr/voir-avec-la-voix-le-pouvoir-de-l-echolocation>

Von Gastrow, J. (2008, March 11). Le port de Singapour à la conquête de l'économie mondiale. Les Echos. <https://www.lesechos.fr/2008/03/le-port-de-singapour-a-la-conquete-de-leconomie-mondiale-483327>

Voyager grâce aux bons plans du Réseau Solidaire. (n.d.). ToutPanama. <https://www.toutpanama.com/https://www.toutpanama.com/article/le-canal-de-panama-histoire-et-decouvertes/pdf#:~:text=49%20m%20de%20largeur%20366,km%20du%20Canal%20de%20Panama>

What are the 10 major Port Community System in the world? (2022, December 1). Sinay. <https://sinay.ai/en/10-major-port-community-system-in-the-world/>

Yabiladi.com. (n.d.). La traversée du détroit de Gibraltar perturbée par des rafales de vent - Archive. <https://www.yabiladi.com/article-societe-2319.html>

Zerrouky, M. (2023, April 14). L'Arabie saoudite sort de la guerre au Yémen. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/international/article/2023/04/14/l-arabie-saoudite-sort-de-la-guerre-au-yemen_6169469_3210.html

Zylberberg, S., Zylberberg, S., & Zylberberg, S. (2014). Largeur des détroits du Bosphore, des Dardanelles et de Gibraltar. JeRetiens. <https://jeretiens.net/largeur-des-detroits-du-bosphore-des-dardanelles-et-de-gibraltar/>

V- Sites internet

A new centre of gravity: The regional comprehensive economic partnership and its trade effects. (2021, December 15). UNCTAD. <https://unctad.org/publication/new-centre-gravity-regional-comprehensive-economic-partnership-and-its-trade-effects>

Accueil. (n.d.). Secrétariat D'État Chargé De La Mer. https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/d411_%252808-12-2019%2529.pdf

Accueil. (n.d.). Secrétariat D'État Chargé De La Mer. https://www.mer.gouv.fr/sites/default/files/2020-11/Sauvetage_remorquage_assistance_4p_DEF_Web.pdf

Aggiornamento. (2016, November 16). 1956, la nationalisation du canal de Suez (Capes-Agreg). Aggiornamento Hist-geo. <https://aggiornamento.hypotheses.org/3585>

AIS description et fonctionnement | ICOM France. (n.d.). <https://www.icom-france.com/fr/catalogue/comprendre-l-ais.php>

Armateurs de France | (n.d.). https://www.armateursdefrance.org/https://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/publications/montego_juin18.pdf

Asie du Sud-Est | Fiches thématiques sur l'Union européenne | Parlement européen. (n.d.). <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/183/asie-du-sud-est>

Asie Pacifique - Accord de partenariat économique global régional RCEP. (n.d.). Business France. <https://www.businessfrance.fr/asie-pacifique-accord-de-partenariat-economique-global-regional-rcep>

Association Française des Capitaines de Navires. (n.d.). La fabuleuse histoire du canal de Suez. https://afcan.org/tribune_libre/histoire_canal_suez.html

Bab, A. (2018, December 14). Pirate de la Corne de l'Afrique : on vous parle des pirates somaliens - Bord à Bord : Tourisme Nautique. Bord À Bord : Tourisme Nautique. <https://www.bordabord.org/pirate-de-la-corne-de-lafrique-on-vous-parle-des-pirates-somaliens/>

Bazin, M., & Pérouse, J. (2005). Dardanelles et Bosphore. Cahiers De Géographie Du Québec, 48(135), 311-334. <https://doi.org/10.7202/011795ar>

Bedry, R. (2021). Invasions lessepsiennes en mer Méditerranée. Toxicologie Analytique Et Clinique, 33(1), 25-26. <https://doi.org/10.1016/j.toxac.2020.10.056>

Boedec, G. L. (2007). Le détroit de Gibraltar. EchoGéo, 2. <https://doi.org/10.4000/echogeo.1488>

Caritas - Ending poverty, promoting justice and restoring dignity. (2023, August 17). Caritas. <https://www.caritas.org/https://caritas.org/includes/pdf/coatnet/NigeriaConf16/MaritimeIndustryFR.pdf>

Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer. (n.d.). Ecolex. <https://www.ecolex.org/fr/details/convention-on-the-international-regulations-for-preventing-collisions-at-sea-tre-000108/participants/>

Détroit de Malacca - La Malaisie. (n.d.). <https://www.redtac.org/malaisie/detroit-de-malacca/>

Documents Online Home page. OMC (n.d.). <https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/SS/directdoc.aspx?filename=r:/WT/REG/457N1.pdf&Open=TRUE>

Du Trésor, D. G. (n.d.). L'ASEAN en Bref - SINGAPOUR | Direction générale du Trésor. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/SG/l-asean-en-bref>

Ducos, L. (2021, January 6). Élargissement du canal de Suez : le nombre de bateaux augmente, le nombre d'espèces invasives aussi - BLOOM Association. BLOOM Association. https://bloomassociation.org/elargissement-du-canal-de-suez-le-nombre-de-bateaux-augmente-le-nombre-despeces-invasives-aussi/#_edn5

Home. (n.d.). Nuclear Energy Agency (NEA). <https://www.oecd-nea.org/https://www.oecd-nea.org/law/nlbf/nlb-78/005-020.pdf>

EUR-Lex — Access to European Union law — choose your language. (n.d.). [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:21998A0623(01))

Fondation Méditerranéenne d' Etudes Stratégiques. (2023, January 3). Accueil - Fondation Méditerranéenne d'Etudes Stratégiques. Fondation Méditerranéenne D'Etudes Stratégiques. <https://fmes-france.org/wp-content/uploads/2021/08/Article-figaro.pdf>

Grip. (2023, May 4). Home - Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité. Groupe De Recherche Et D'information Sur La Paix Et La Sécurité. https://www.grip.org/https://www.grip.org/wp-content/uploads/2012/06/na_2012-06-26_fr_j-seniora-changements.pdf

Grisenti, C. (2021). Collisions with Vessels, a Deadly Threat For Whales. Friend of the Sea. <https://friendofthesea.org/fr/collisions-with-vessels-the-deadliest-threat-for-whales/>

HCR - The UN Refugee Agency. (n.d.). Le trafic illicite de migrants | HCR. HCR. <https://www.unhcr.org/fr/le-traffic-illicite-de-migrants>

International Tribunal for the Law of the Sea: Home. (n.d.). <https://www.itlos.org/en>. https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_fr.pdf

Introduction of Shahid Rajaei port - Beta port and marine services Development Company. Beta Port and Marine Services Development Company. <https://www.betaco.org/en/about-us/mision>

Itopf. (2021). INDEPENDENTA, Bosphorus, Turkey, 1979. ITOFF. <https://www.itopf.org/in-action/case-studies/independenta-bosphorus-turkey-1979/>

Jow_Han. (2021). ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA). ASEAN Main Portal. <https://asean.org/asean-trade-in-goods-agreement-atiga/>

Jow_Han. (2022). RCEP Agreement enters into force. ASEAN Main Portal. <https://asean.org/rcep-agreement-enters-into-force/>

Kevin.Town. (n.d.). Trafic illicite de migrants: la pénible recherche d'une vie meilleure. <https://www.unodc.org/toc/fr/crimes/migrant-smuggling.html>

L'Office des Nations unies contre la drogue et le crime. (n.d.). Nations Unies : Office Des Nations Unies Contre La Drogue Et Le Crime. <https://www.unodc.org/>. https://www.unodc.org/documents/e4j/Secondary/Trafic_illicite_de_migrants_-_Document_de_lecon_-_Definitions.pdf

L'Office des Nations unies contre la drogue et le crime. (n.d.). Nations Unies : Office Des Nations Unies Contre La Drogue Et Le Crime. https://www.unodc.org/documents/e4j/tip-som/Module_6_-_E4J_TiP-_final_FR_final.pdf

L'Office des Nations unies contre la drogue et le crime. (n.d.). Nations Unies : Office Des Nations Unies Contre La Drogue Et Le Crime. https://www.unodc.org/documents/firearms-protocol/2020/Ex_Summary_FR.pdf

UNCTAD. (2023, August 23).. <https://unctad.org/publication/new-centre-gravity-regional-comprehensive-economic-partnership-and-its-trade-effects>

La Covid-19 sape le commerce maritime mondial et transforme ce secteur (ONU). (2023, March 6). ONU Info. <https://news.un.org/fr/story/2020/11/1082082>

La trafic et la traite de personnes. (2020, October 28). Human Rights Watch. <https://www.hrw.org/fr/news/2015/07/07/la-traffic-et-la-traite-de-personnes>

Lacoste, R. (n.d.). Chapitre 8. Le transport maritime. © Presses Universitaires De Rennes, 2008 Licence OpenEdition Books. <https://books.openedition.org/pur/53815?lang=fr>

Lapostolle, D., & Challéat, S. (2019). Lutter contre la pollution lumineuse. Vertigo, volume 19 numéro 2. <https://doi.org/10.4000/vertigo.26057>

Le détroit de Gibraltar. (n.d.). <https://www.firmm.org/fr/detroit-de-gibraltar>

Le pétrole du Moyen-Orient indispensable à presque 90 % pour le Japon. (2023, July 1). nippon.com. <https://www.nippon.com/fr/japan-data/h00482/>

Les chocs pétroliers. (n.d.). economie.gouv.fr. <https://www.economie.gouv.fr/facileco/chocs-petroliers>

Manet, F. (n.d.). Pourquoi le détroit d'Ormuz est-il un symbole des enjeux contemporains de la maritimisation de nos économies et sociétés ? <https://www.diploweb.com/Pourquoi-le-detroit-d-Ormuz-est-il-un-symbole-des-enjeux-contemporains-de-la-maritimisation-de-nos.html>

Mareï, N. (2012). Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes. EchoGéo, 19. <https://doi.org/10.4000/echogeo.12919>

MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS Marine Traffic. (n.d.). MarineTraffic. <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-5.0/centery:35.9/zoom:10>

Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères. (n.d.). France Diplomatie. France Diplomatie - Ministère De L'Europe Et Des Affaires Étrangères. https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/51_Bilener.pdf

Ministère des Affaires étrangères de la République de Türkiye. (n.d.). RÉPUBLIQUE DE TÜRKIYE MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES. https://www.mfa.gov.tr/default.fr.mfahttps://www.mfa.gov.tr/site_media/html/montro-bogazlar-raporu-2014.pdf

Ministère des Armées. (n.d.). Ministère Des Armées. <https://www.defense.gouv.fr/https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/cesm/BM%20265%20-%20Les%20d%C3%A9troits%20Turcs.pdf>

Ministère des Armées. (n.d.). Ministère Des Armées. <https://www.defense.gouv.fr/https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/cesm/bm210merrouge.pdf>

Ministère des Armées. (n.d.). Ministère Des Armées. https://www.defense.gouv.fr/https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/cesm/BM234_Droit_de_Bring.pdf

Ministère des Armées. (n.d.). Ministère Des Armées. <https://www.defense.gouv.fr/https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/cesm/cargo2012-5detroit-bering.pdf>

Ministère des Armées. (n.d.). Ministère Des Armées. <https://www.defense.gouv.fr/https://www.defense.gouv.fr/sites/default/files/dems/Biblioveille%20detroit%20d%27Ormuz.pdf>

Ministères Écologie Énergie Territoires. (n.d.). Ministères Écologie Énergie Territoires. <https://www.ecologie.gouv.fr/https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/texte-colreg.pdf>

Morin, M. (2023). Pollution lumineuse : notre lumière bouleverse les écosystèmes marins. Blutopia. <https://blutopia.org/pollution-lumineuse/>

Office français de la biodiversité. (n.d.). <https://www.ofb.gouv.fr/https://www.ofb.gouv.fr/sites/default/files/Fichiers/Plaquettes%20et%20rapports%20institut/eee-enjeux-impacts.pdf>

OHCHR. (n.d.). Le HCDH, les droits de l'homme et la traite des êtres humains. <https://www.ohchr.org/fr/trafficking-in-persons>

OMC | Transport maritime. (n.d.). https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_maritime_f.htm

Online. (2021, November 2). Les Autorités Turques Ont Suspendu La Circulation Dans Le Bosphore En Raison Du Brouillard - 237online.com. 237online.com. <https://www.237online.com/les-autorites-turques-ont-suspendu-la-circulation-dans-le-bosphore-en-raison-du-brouillard/>

RÉSUMÉ DU RAPPORT 2020 DU BUREAU MARITIME INTERNATIONAL SUR LA PIRATERIE | HYDROS Alumni: Votre communauté en ligne. (2021, February 20). HYDROS Alumni. <https://hydros-alumni.org/fr/article/resume-du-rapport-2020-du-bureau-maritime-international-sur-la-piraterie/20/02/2021/398>

Rimmer, P. J. (2004). Les détroits de Malacca et de Singapour. Études Internationales, 34(2), 227-253. <https://doi.org/10.7202/009173ar>

SCA -Tolls Table. (n.d.). <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Tolls/Pages/TollsTable.aspx>

- Septembre 2021 : Le détroit d'Ormuz. (2022, April 4). Centre D'études Stratégiques De La Marine (CESM). <https://www.defense.gouv.fr/cesm/nos-publications/carto-du-mois/septembre-2021-detroit-dormuz>
- Slack, B., & McCalla, R. J. (2004). Le canal de Panama à un carrefour. *Études Internationales*, 34(2), 253–262. <https://doi.org/10.7202/009174ar>
- Teuscher, D. (n.d.). Carte. Le détroit de Béring : un point de rencontre oublié entre les « Deux Grands ». <https://www.diploweb.com/Carte-Le-detroit-de-Bering-un-point-de-rencontre-oublie-entre-les-Deux-Grands.html>
- United Nations. (n.d.). Nations Unies | Paix, dignité et égalité sur une planète saine. <https://www.un.org/fr>. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf
- United Nations Environment Programme. (n.d.). Les gaz à effet de serre privent nos océans d'oxygène. UNEP. <https://www.unep.org/fr/actualites-et-recits/recit/les-gaz-effet-de-serre-privent-nos-occeans-doxygene>
- Translations - Public Affairs Translation Hub. (n.d.). <https://2017-2021-translations.state.gov/home-en/index.html>. https://2017-2021-translations.state.gov/wp-content/uploads/sites/2/2017/09/2017-JTIP_FS12-Smuggling-vs-TIP-French.pdf
- USS Cole Bombing. (2022, May 6). Federal Bureau of Investigation. <https://www.fbi.gov/history/famous-cases/uss-cole-bombing>
- World Bank Open Data. (n.d.). World Bank Open Data. <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GDP.MKTP.CD>
- World Customs Organization. (n.d.). <https://www.wcoomd.org/>. https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/free-zone/wco-fz-guidance_fr.pdf?la=fr
- World Customs Organization. (n.d.). <https://www.wcoomd.org/>. <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/fr/pdf/topics/research/research-papers/zones-franches--de-la-ncessit-dun-renforcement-de-lintervention-doua.pdf>

ANNEXES

ANNEXE 1 : droits de passage

| ONLINE TOLL CALCULATOR | |
|--|---------------------------|
| ETA 05/07/2023 | |
| Tariff 7, Container ships | |
| Arrive Year 2023 | SCN1 86705 |
| OMI 85825 | SCOR1 |
| Craft (If >16,35m)[m] 16 | SDR (If known) |
| Beam (If >68,45m)[m] 16 | Laden or Ballast Laden |
| Northbound or Southbound Southbound | Gas Free Certificate |
| → Calculate | |

| | |
|-------------------------|-------------------|
| Tariff: | 23-07 |
| Canal Tolls: | 733 714,71 |
| First 5000: | 48 000,00 |
| Next 5000: | 32 950,00 |
| Next 10000: | 51 200,00 |
| Next 20000: | 71 800,00 |
| Next 30000: | 98 600,00 |
| Next 50000: | 130 899,99 |
| Next 60000: | 114 439,68 |
| Rest: | 0,00 |
| Total SDR: | 548 986,87 |
| USD/SDR Exchange rate: | 1,34 |
| Tugs (2): | 25 728,54 |
| Mooring: | 2 800,00 |
| Pilotage: | 395,50 |
| Pilotage: | 0,00 |
| Disbursements: | 29 079,84 |
| GRAND TOTAL USD: | 792 768,49 |

Calcule du passage du APL VANDA dans la canal de suez charger à son maximum dans ne sens Nord-Sud

Calcule du passage du DIMITRI C dans le canal de suez chargé à son maximum dans le sens Nord-Sud

| ONLINE TOLL CALCULATOR | |
|--|---------------------------|
| ETA 05/07/2023 | |
| Tariff 7, Container ships | |
| Arrive Year 2023 | SCN1 85996 |
| OMI 8710 | SCOR1 |
| Craft (If >16,35m)[m] 11,53 | SDR (If known) |
| Beam (If >68,45m)[m] 16 | Laden or Ballast Laden |
| Northbound or Southbound Southbound | Gas Free Certificate |
| → Calculate | |

| | |
|-------------------------|-------------------|
| Tariff: | 23-07 |
| Canal Tolls: | 242 904,82 |
| First 5000: | 48 000,00 |
| Next 5000: | 32 950,00 |
| Next 10000: | 51 200,00 |
| Next 20000: | 49 569,44 |
| Next 30000: | 0,00 |
| Next 50000: | 0,00 |
| Next 60000: | 0,00 |
| Rest: | 0,00 |
| Total SDR: | 181 749,44 |
| USD/SDR Exchange rate: | 1,34 |
| Tugs (0): | 0,00 |
| Mooring: | 2 800,00 |
| Pilotage: | 211,60 |
| Pilotage: | 0,00 |
| Disbursements: | 8 371,00 |
| GRAND TOTAL USD: | 254 333,42 |

| CMA CGM TENERE | |
|------------------------------------|--------------------------|
| OMI : | 9859117 |
| Heure d'arrivée : | 28 juil. 2023 |
| Direction du transport en commun : | En direction du sud |
| Catégorie: | Navires porte-conteneurs |
| Navire avec cargaison : | Chargé |
| Type de navire : | Néopanamax |
| TOTAL | 1 585 652,98 \$ |

<https://calc.trausty.com/calculators/363>

ANNEXE 2 : évolution du canal de Suez

Evolution du canal, et de ses agrandissements au fil du temps.

Figure 1. L'évolution du transport dans le canal de Suez de 1869 à 2017

| | Longueur des sections de croisement (km) | Tirant d'eau (mètres / pieds) | Port en lourd maximum des navires (Tpl) | Nombre total de navires / an | Charge utile nette / an (1000 tonnes) |
|------|--|-------------------------------|---|------------------------------|---------------------------------------|
| 1869 | | 6,7 / 22 | 5 000 | | |
| 1956 | 27,7 | 10,7 / 35 | 30 000 | | |
| 1962 | 27,7 | 11,6 / 38 | 60 000 | | |
| 1980 | 77,0 | 16,2 / 53 | 150 000 | 20 795 | 281 305 |
| 1994 | 77,0 | 17 / 56 | 170 000 | 16 370 | 364 487 |
| 1996 | 77,0 | 17,7 / 58 | 185 000 | 14 731 | 354 974 |
| 2001 | 79,0 | 18,9 / 62 | 210 000 | 13 986 | 456 113 |
| 2010 | 80,5 | 20,1 / 66 | 240 000 | 17 993 | 846 389 |
| 2015 | 113,3 | 20,1 / 66 | 240 000 | 17 483 | 998 652 |
| 2016 | 113,3 | 20,1 / 66 | 240 000 | 16 833 | 974 185 |
| 2017 | 113,3 | 20,1 / 66 | 240 000 | 17 550 | 1 041 576 |

* Charge utile : poids total de marchandises déclarées

Source :  Suez Canal Authority

Les étapes du développement du Canal de Suez :

| Le caractère | Unité | 1869 | 1956 | 1962 | 1980 | 1994 | 1996 | 2001 | 2010 | 2015 |
|----------------------------------|--------|------|-------|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| La Longueur totale | Km | 164 | 175 | 175 | 189.80 | 189.80 | 189.80 | 191.80 | 193.30 | 193.30 |
| La longueur des parties doublées | Km | -- | 27.7 | 27.7 | 77 | 77 | 77 | 79 | 80.5 | 113.3 |
| La largeur à 11 m. profond | m | -- | 60 | 89 | 160/175 | 170/190 | 180/200 | 195/215 | 205/225 | 205/225 |
| La profondeur | m | 7.75 | 13.5 | 15.5 | 19.5 | 20.5 | 21 | 22.5 | 24 | 24 |
| Le maximum du tirant d'eau | pied | 22.5 | 35 | 38 | 53 | 56 | 58 | 62 | 66 | 66 |
| La superficie du secteur d'eau | m 2 | 304 | 1200 | 1800 | 3250/3600 | 3600/4000 | 3850/4300 | 4350/4800 | 4800/5200 | 4800/5200 |
| Le tonnage maximale | Tonnes | 5000 | 30000 | 60000 | 150000 | 170000 | 185000 | 210000 | 240000 | 240000 |

Remarque : La longueur des dérivation est déterminée selon la marque kilométrique des bouées de l'entrée et de la sortie de chaque dérivation.

ANNEXE 3 : dédoulement des voies de circulation canal de Suez

NASA Earth Observatory, 6 août 2014, 5 avril 2016.



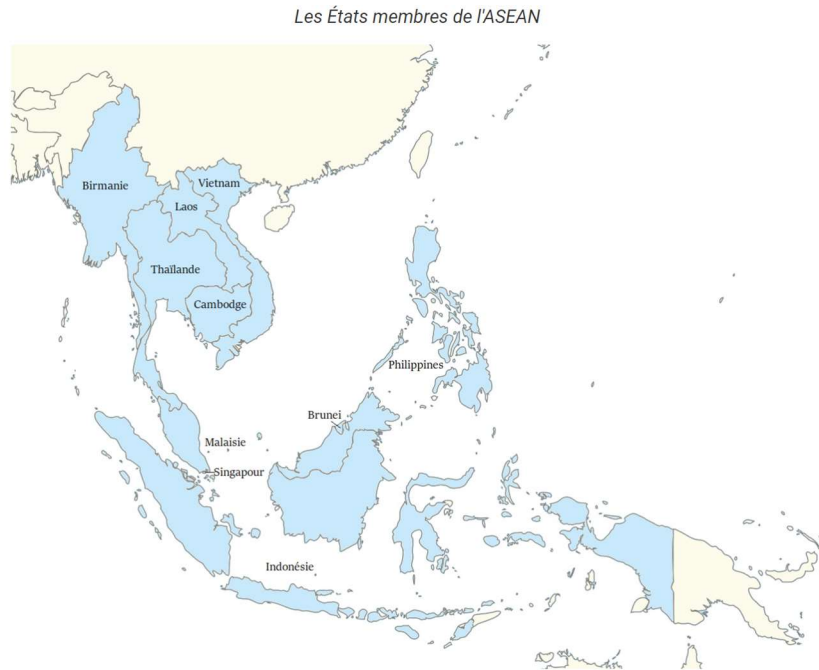
ANNEXES 4



Route du Poesia MSC passant pas les different choke-points :

Gibraltar >> Panama >> Malacca >> Bad el mandad >> Ormuz >> Suez

ANNEXE 5 : pays membres de l'ASEAN



Les services économiques et antennes de la DG Trésor en ASEAN

[Birmanie](#) | [Cambodge](#) | [Indonésie](#) | [Laos](#) | [Malaisie](#) | [Philippines](#) | [Thaïlande](#) | [Vietnam](#)
[SER de Singapour](#)

Les cinq pays fondateurs : Philippines, Indonésie, Malaisie, Singapour et Thaïlande ; rejoint par : le Brunei, le Vietnam, le Laos, la Birmanie et le Cambodge.

ANNEXE 6 : outils de manutention portuaire



Chariot / Reachstacker



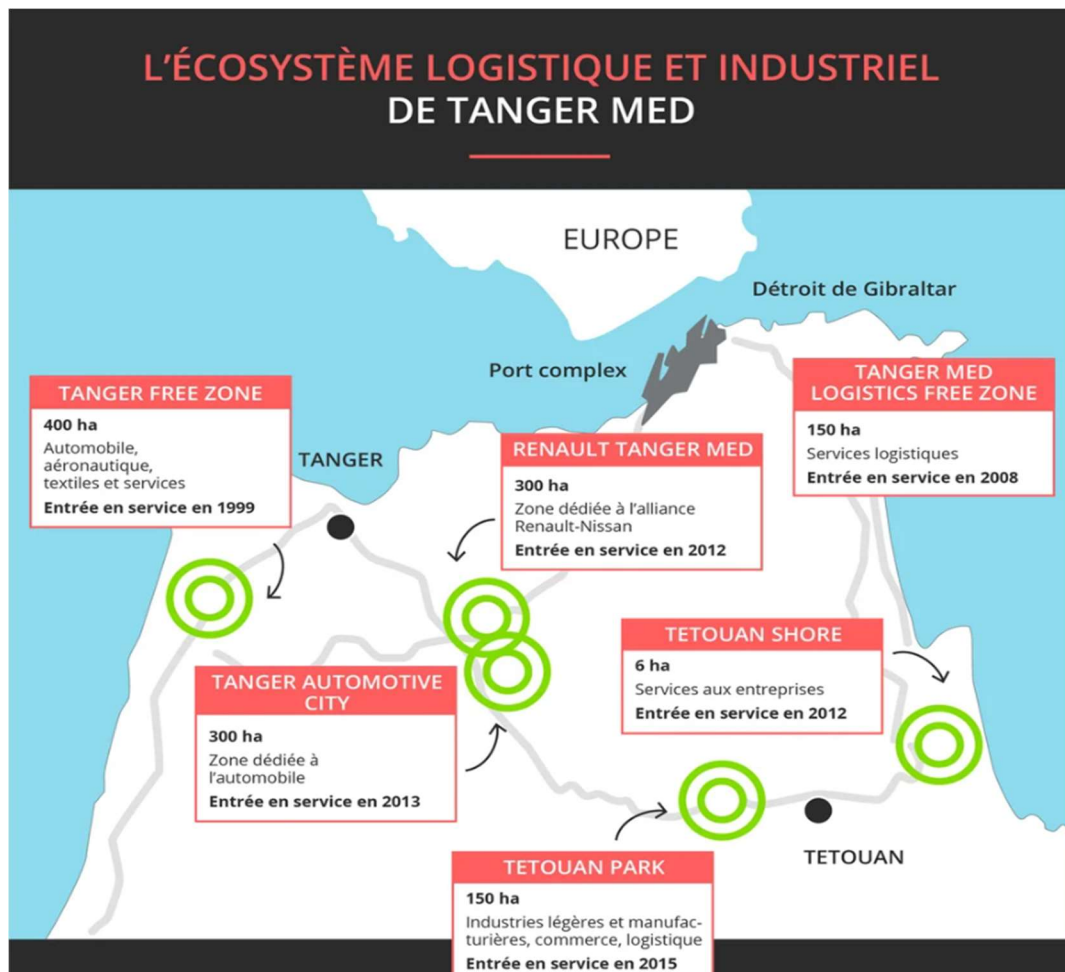
Cavalier

Portiques



ANNEXE 7 : zones logistiques du port de Tanger Med

<https://market-insights.upply.com/fr/zones-logistiques-et-industrielles-tanger-med>



Système communautaire portuaire



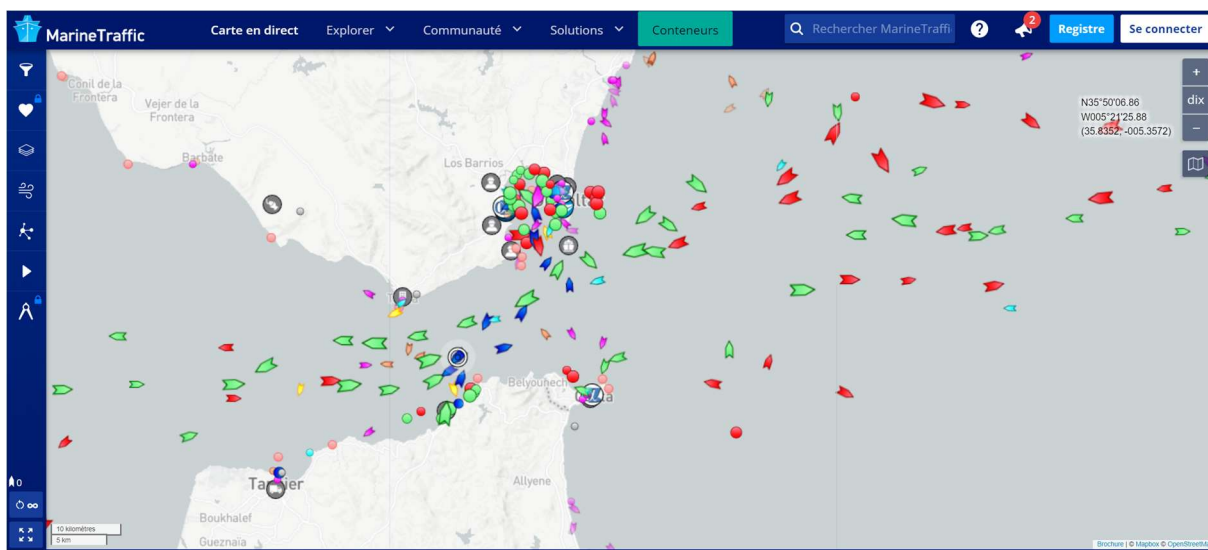
<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part2/digital-transformation/port-community-system/>

ANNEXE 9 : Implantation bases militaire dans le détroit d'Ormuz



<https://www.lanouvellerepublique.fr/a-la-une/detroit-d-ormuz-le-theatre-d-un-possible-embracement>

ANNEXE 10 : circulation dans le détroit de Gibraltar

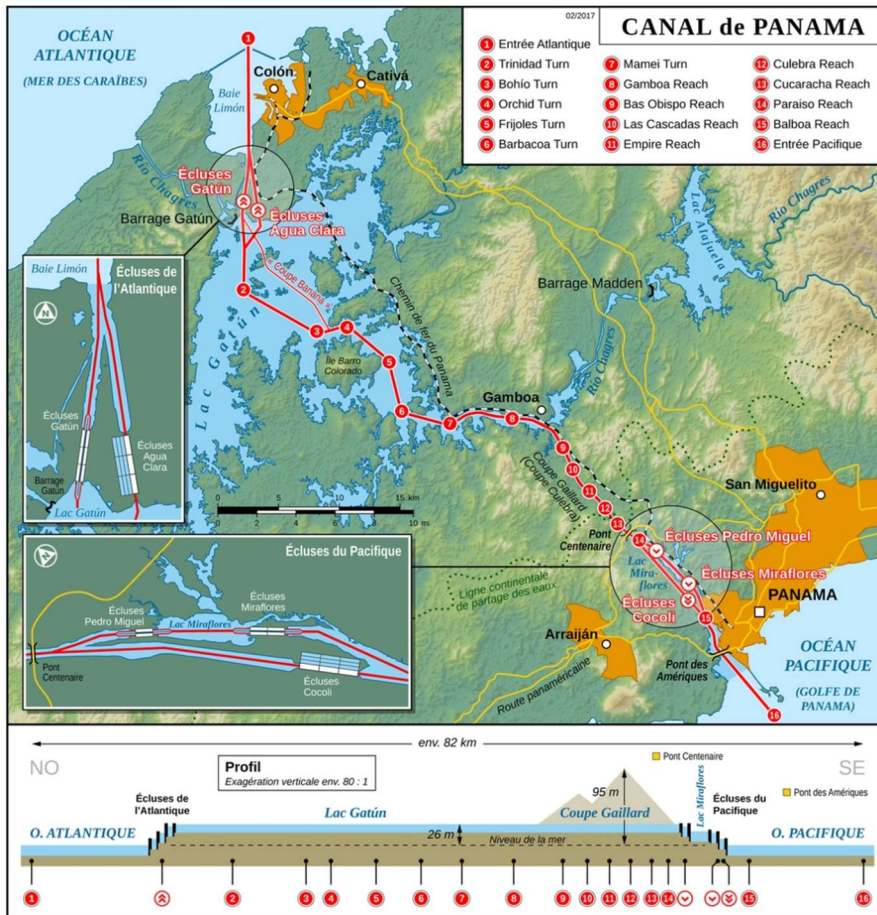
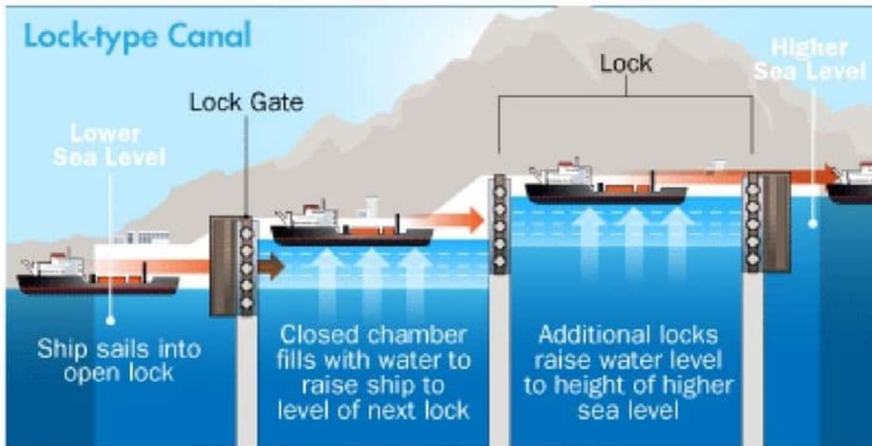


Trafics horizontaux et verticaux dans le détroit de Gibraltar 26/08/2023 15h30

<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-5.2/centery:36.0/zoom:10>

ANNEXE 11 : écluses du canal de Panama

How the Panama Canal Works



carte wikipédia

ANNEXE 12 : nouvelles routes de la soie



<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/routes-de-la-soie>, revue, corrigée et actualisée en 2023

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|------------|
| Introduction | p4 |
| <u>PARTIE 1 : LES ENJEUX DES CHOKE-POINTS</u> | p14 |
| <u>TITRE 1 : LES ENJEUX ECONOMIQUES</u> | p14 |
| <u>CHAPITRE 1 : PASSAGES INDISPENSABLES DU COMMERCIALE MONDIALE ..</u> | p14 |
| SECTION 1 : LES FLUX DE MARCHANDISES CONTENEURISEES | p14 |
| I - APPARITION REVOLUTIONNAIRE DU CONTENEUR | p14 |
| II - REGLEMENTATION INDISPENSABLE | p15 |
| III - LE CONTENEUR, L'INDISPENSABLE DU COMMERCE MONDIAL | p15 |
| IV - UNE RECESSION AUX MULTIPLES CAUSES | p16 |
| SECTION 2 : LES FLUX DE VRACS LIQUIDES | p17 |
| I - COMMERCE DU PETROLE | p17 |
| II - COMMERCE DE GAZ NATUREL LIQUEFIE | p18 |
| III - L'IMPORTANCE FONDAMENTALE DE DEUX DETROIT DANS LE COMMERCE D'HYDROCARBURES | p18 |
| <u>CHAPITRE 2 : LES ENJEUX FINANCIERS</u> | p19 |
| SECTION 1 : LES AVANTAGES ECONOMIQUES DIRECTS | p19 |
| I - LES REVENUS EN LIEN AVEC LES DROITS DE PASSAGE | p20 |
| A - Contrainte économique importante | p19 |
| 1 - Contrainte pour les armateur et compagnie maritime | p20 |
| 2 - Conséquences pour les Consommateurs finaux | p20 |
| B - Importance économique capitale pour les pays propriétaires | p21 |
| 1 - Maintien de l'économie nationale | p21 |
| a) Suez | p21 |
| b) Panama | p22 |
| 2 - Source de financement de l'expansion des voies maritimes | p22 |
| a) Suez | p23 |
| b) Panama | p23 |
| II - REVENUS PORTUAIRES | p24 |
| SECTION 2 : AVANTAGES ECONOMIQUES INDIRECTS | p26 |
| I - STIMULUS ECONOMIQUE DE LA REGION | p26 |
| A - Développement des Infrastructures | p26 |
| 1 Activités portuaires et emplois | p27 |
| 2 Activités annexes et emplois | p28 |
| B - Développement du Tourisme | p28 |
| 1 Tourisme mondial | p28 |
| a) Evolution | p29 |

| | |
|---|-----|
| b) Importance des Choke-points | p29 |
| 2 Tourisme et emplois | p31 |
| II - ACCES FACILITE AUX MARCHES REGIONAUX ET INTERNATIONAUX | p32 |
| A - Marchés régionaux | p32 |
| 1 Avant 1992 | p32 |
| 2 Après 1992 | p33 |
| a) L'initiative pour la compétitivité régionale de l'ASEAN | p34 |
| b) Accord « ATIGA » | p35 |
| c) La Communauté Economique | p35 |
| B - Accès marchés Mondiaux | p35 |
| 1 - Le développement des Accords bilatéraux | p36 |
| 2 - La RCEP, un projet pour l'avenir | p37 |
| <u>CHAPITRE 3 : ENJEUX D'ATTRACTIVITE</u> | p38 |
| SECTION 1 : ADAPTATION TARIFAIRE AU TRAVERS DES DROITS DE PASSAGES | p38 |
| I - PRIX DU PETROLE | p38 |
| A - Hausse du prix | p38 |
| B - Baisse du prix | p39 |
| II - AUTRES ÉLÉMENTS | p40 |
| A - Le coût des assurances | p40 |
| 1 - Détroit de Bab-el-Mandeb et canal de Suez | p40 |
| 2 - Canal de Panama | p41 |
| B - L'économie mondiale | p42 |
| SECTION 2: NECESSITE POUR LES PORTS DE S'ADAPTER AU MARCHÉ | p43 |
| I - ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES | p43 |
| A - Infrastructure portuaire | p43 |
| 1 - Quais et dragage | p44 |
| a) Quais | p44 |
| b) Dragage | p45 |
| 2 - Amélioration des équipements de manutentions | p46 |
| B - Développement des zones adjacentes | p46 |
| 1 - Zones logistiques | p46 |
| 2 - Zone industrielle | p47 |
| 3 - Zones économiques spéciales | p49 |
| II - ADAPTATION DES OUTILS DE GESTION | p50 |
| A - PCS | p50 |
| B - Système de suivie des navires | p50 |
| III - MODERNISATION ET DEVELOPPEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT TERRESTRES ET FLUVIAUX | p52 |

| | |
|--|------------|
| TITRE 2 : ENJEUX GEOPOLITIQUES ET DIPLOMATIQUE | p53 |
| <u>CHAPITRE 1 : CONTROLE STRATEGIQUE ET IMPLANTATION MILITAIRE</u> | p53 |
| SECTION 1 : ENTRE PROTECTION NATIONALE ET DROIT DE PASSAGE | p53 |
| I - CONTROLE DU PASSAGE (FORMALITE, HORAIRE, ...) | p53 |
| II - RESPECT D'UN DROIT DE PASSAGE LEGAL | p54 |
| A - Principe du Droit de passage | p54 |
| 1 - Détroits sous le régime de la Convention de Montego Bay | p54 |
| a) Détroits sous gestion d'Etats signataires | p55 |
| b) Cas particulier du détroit de Béring | p57 |
| 2 - Détroits sous le régime de la Convention de Montreux | p58 |
| a) Temps de paix | p58 |
| b) Temps de guerre | p60 |
| B - Justification des « entraves » / restrictions justifiables | p61 |
| SECTION 2 : IMPLANTATION MILITAIRE | p63 |
| I - DETROIT D'ORMUZ | p63 |
| II - DETROIT DE BERING | p64 |
| <u>CHAPITRE 2 : LEVIER DIPLOMATIQUE</u> | p65 |
| SECTION 1 : INFLUENCE SUR LE COMMERCE MONDIALE | p65 |
| SECTION 2 : TENSIONS ET RIVALITES | p66 |
| <u>PARTIE 2 : RISQUES liés aux choke points</u> | p68 |
| TITRE 1 : RISQUES D'INSECURITE | p68 |
| <u>CHAPITRE 1 : TRAFICS ILLEGAUX</u> | p68 |
| SECTION 1 : TRAFIC DE DROGUES | p68 |
| I - DETROIT DE MALACCA | p69 |
| II - DETROIT DE GIBRALTAR | p71 |
| SECTION 2 : TRAFIC D'ARMES | p72 |
| I - PAVILLONS DE « COMPLAISANCES » | p72 |
| II - LE CONTENEUR COMME TECHNIQUE DE DISSIMULATION | p73 |
| III - L'EXEMPLE DU DETROIT DE BAB EL MANDEB | p74 |
| SECTION 3 : TRAITE ET TRAFIC D'ETRE HUMAIN | p76 |
| I - TRAFIC D'ETRE HUMAIN | p77 |
| II - TRAITE D'ETRES HUMAINS | p78 |
| III - COOPERATION INTERNATIONALE | p78 |
| <u>CHAPITRE 2 : RISQUES IMPACTANT LA SECURITE</u> | p79 |
| SECTION 1 : ACTES DE PIRATERIE | p79 |
| I - DEFINITION | p79 |
| II - DEPLACEMENT ET DIMINUTION DE LA PIRATERIE | p80 |

| | |
|---|-------------|
| A - Diminution | p80 |
| B - Déplacement de La Piraterie | p80 |
| SECTION 2 : ACTES DE SABOTAGE | p82 |
| I - CANAL DE SUEZ | p82 |
| II - DETROIT D'ORMUZ | p83 |
| SECTION 3 : ACTES DE TERRORISME | p83 |
| TITRE 2 : RISQUES DE NAVIGATIONS | p86 |
| <u>CHAPITRE 1 : RISQUES CLIMATIQUES</u> | <u>p86</u> |
| SECTION 1 : LES RISQUES COMMUNS | p86 |
| SECTION 2 : LES RISQUES SPECIFIQUES | p87 |
| <u>CHAPITRE 2 : RISQUES GEOGRAPHIQUE INTENSIFIE PAR LA DENSITE DU TRAFIC</u> | <u>p88</u> |
| SECTION 1 : RISQUES GEOGRAPHIQUES | p88 |
| I - RISQUE TOPOGRAPHIQUE | p88 |
| II - RISQUES NATURELS | p89 |
| A- Obstacles naturels | p89 |
| B - Obstacles biologiques | p90 |
| SECTION 2 : INTENSITÉ DU TRAFIC CROISÉ | p91 |
| <u>CHAPITRE 3 : SECURISATIONS DES VOIES DE NAVIGATION</u> | <u>p92</u> |
| SECTION 1 : LA DISPARITÉ DES LIEUX D'ACCIDENT | p92 |
| I - PASSAGES AUX ACCIDENTS PEU FREQUENT | p92 |
| A - Détroit d'Ormuz | p92 |
| B - Détroit de Béring | p93 |
| II - PASSAGES FORTEMENT ACCIDENTES | p93 |
| SECTION 2 : MESURES DE SECURISATION DU TRAFIC | p94 |
| I - LES DISPOSITIFS DE SEPARATION DE TRAFIC | p94 |
| A - Apport de la convention des nation unies sur le droit de la mer | p95 |
| B - Apport de la convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer | p96 |
| II - AJOUT DES ETATS RENFORÇANT LA SECURITE | p96 |
| TITRE 3 : RISQUES ÉCONOMIQUES | p98 |
| <u>CHAPITRE 1 : CAUSE INTERRUPTIONS DE TRAFICS</u> | <u>p98</u> |
| SECTION 1 : CANAL DE SUEZ, ILLUSTRATION DE L'IMPACTE DES CONFLITS ARMÉS ... | p98 |
| I - CRISE DE SUEZ | p98 |
| II - LA GUERRE DE SIX JOURS | p99 |
| SECTION 2 : LES CONDITIONS CLIMATIQUE CAUSE DE SUSPENSION DU TRAFIC | p100 |
| SECTION 3 : LES INTERRUPTIONS DE TRAFIC EN RAISON DE CONDITIONS CLIMATIQUES EXTERIEURES | p100 |
| <u>CHAPITRE 2 : CONSEQUENCES ECONOMIQUES DES INTERRUPTIONS DE TRAFICS</u> | <u>p103</u> |
| SECTION 1 : IMPACT NATIONAL | p103 |

| | |
|--|-------------|
| I - PAYS PROPRIETAIRE ET PROPRIETAIRE | p104 |
| II - PAYS DEPENDANTS ECONOMIQUEMENT | p105 |
| A - Dépendance des pays | p105 |
| B - Dépendance des points de passage entre eux | p107 |
| SECTION 2 : IMPACTE MONDIALE | p107 |
| I - LES CHOCS PETROLIERS | p108 |
| II - LE BLOCAGE DE L'EVER GIVEN | p109 |
| <u>PARTIE 3 : IMPACT ENVIRONNEMENTAUX</u> | p111 |
| TITRE 1 : IMPACT DE LA CREATION DES CANAUX SUR LES ECOSYSTEMES ... | p111 |
| <u>CHAPITRE 1 : LA SEPARATION D'UN ÉCOSYSTÈME EN DEUX</u> | p111 |
| <u>CHAPITRE 2 : LE RAPPROCHEMENT DE DEUX ÉCOSYSTÈMES</u> | p113 |
| TITRE 2 : IMPACT DES ACTIVITES HUMAINES ET DE SES RISQUES SUR LES ECOSYSTEMES | p116 |
| <u>CHAPITRE 1 : POLLUTIONS DES ESPACES ENTOURANT LES GRANDS HUBS MARITIMES</u> | p116 |
| SECTION 1 : DEVERSEMENT D'HYDROCARBURES | p116 |
| I - UN DANGER INHERENT AUX ACTIVITES HUMAINES..... | p116 |
| II - CONSEQUENCES SUR LES ESPECES | p117 |
| SECTION 2 : NUISANCE SONORE ET LUMINEUSE | p118 |
| I - POLLUTION SONORE | p118 |
| II - POLLUTION LUMINEUSE | p119 |
| SECTION 3 : AUTRES TYPES DE POLLUTION | p121 |
| <u>CHAPITRE 2 : COLLISIONS</u> | p121 |
| CONCLUSION | P123 |

RÉSUMÉ

Les choke-points maritimes sont des passages vitaux du commerce mondial empruntés chaque jour par un nombre impressionnant de navires. Bien que ces passages soient les piliers de nos routes maritimes, ils sont pourtant largement méconnus du grand public, mais aussi des acteurs du monde maritime. Ancré dans la mondialisation, beaucoup ne les résume qu'à de simples lieux de passages, or ils sont des artères économiques aux multiples facettes. Générateur de grands enjeux financier et diplomatique, ils présentent également des risques importants pour la navigation, tels que la piraterie ou le trafic d'armes. Enfin il est nécessaire le développement de routes alternatives pour soulager ces passages saturés par le trafic mondial, sans oublier la protection des océans et des espèces vivantes.

Mots clés : choke-points ; commerce maritime ; enjeux ; risques



SUMMARY

Maritime chokepoints are vital passages in world trade, used every day by an impressive number of ships. Although these passages are the pillars of our maritime routes, they are largely unknown to the general public, as well as to those involved in the maritime world. Anchored in globalization, many people think of them as mere transit points, yet they are multi-faceted economic arteries. Generating major financial and diplomatic stakes, they also present major risks for shipping, such as piracy and arms trafficking. Last but not least, alternative routes need to be developed to relieve these passages, which are saturated by global traffic, not to mention the protection of oceans and living species.

Keywords: choke-points; maritime trade; challenges; risks