

# Interview | « Les détroits maritimes sont des facilitateurs du système monde »

Publié le 26/07/2022 17:46 | Mis à jour le 26/07/2022 18:49

Jean-Marie Miossec, membre du laboratoire de géographie et aménagement de Montpellier et ancien président de l'université Paul Valéry-Montpellier 3, est un spécialiste de la géographie maritime. Dans son dernier livre, *Le risque passage maritime resserré, détroits et canaux* (1), il se penche en détail sur le risque des détroits.

## Pourquoi un géographe s'intéresse-t-il aux risques que font courir les passages maritimes resserrés ?

Je suis un géographe qui a toujours cherché à regarder de très près les intérêts économiques et la stratégie des entreprises, sachant que l'économie marchande repose sur les flux. Dans ce contexte, l'accident en mars 2021 de l'**Ever Given** est le prétexte pour regarder de plus près un certain nombre d'enjeux géopolitiques historiques liés à ces détroits ou canaux maritimes, de Malacca à Bab-el-Mandeb en passant par Gibraltar ou le détroit de Sicile. La préoccupation est ancienne mais s'avère très actuelle, à l'heure des tensions sur la chaîne logistique et des confrontations de blocs. La géopolitique maritime des détroits est à regarder par le prisme de l'affaiblissement de l'Europe, du relatif désengagement américain et de la poussée de la Chine, de la Turquie, de la Russie, et demain de l'Inde.

## Tout se joue dans les détroits ?

Les passages maritimes resserrés ne sont pas les moteurs du système monde mais ils en sont les facilitateurs. Ils peuvent ainsi à la fois bénéficier hautement de la situation privilégiée qu'ils occupent – avec les nombreux hubs conteneurisés qui ont fleuri au Moyen-Orient, autour de Suez, de Panamá, de Malacca ou de Gibraltar – mais aussi l'hypertrophier.

## L'accident de Suez n'a finalement pas eu tant de conséquences que cela, si on le compare au ralentissement des ports chinois liés à la politique zéro covid ?

L'Égypte a montré qu'elle était un maillon essentiel et que la fluidité du canal de Suez était un axe central de sa politique économique. Mais Suez reste un point d'inquiétude. En recevant Ferdinand de Lesseps à l'Académie française, Ernest Renan a eu cette phrase qui reste d'actualité : « **Un seul Bosphore avait suffi jusqu'ici aux embarras du monde ; vous en avez créé un second (...)** Vous aurez ainsi marqué la place des grandes batailles de l'avenir ! »

« **Au moment où les États-Unis se sont en partie désengagés, cela oblige l'Europe à jouer un grand rôle pour sécuriser les détroits en Méditerranée.** »

## **Suez interroge néanmoins sur le rôle de la Méditerranée...**

Sans doute aveuglés par une vision transatlantique du monde, beaucoup de grands stratèges n'ont pas encore compris que l'avenir de l'Europe se jouait aussi autour des ports méditerranéens. Les enjeux de décarbonation vont notamment conduire à ne plus concentrer les flux sur les ports du nord. Mais, au moment où les États-Unis se sont en partie désengagés, cela oblige l'Europe à jouer un grand rôle pour sécuriser les détroits. Si l'Europe ne revient pas dans le jeu, la Russie, la Turquie et la Chine auront toutes les cartes en main. La géographie reprend ses droits. Les enjeux sont tout aussi importants que dans la zone indo-pacifique.

## **Quelle sera la figure de la mer Noire après la guerre en Ukraine ?**

La Turquie, qui est dans l'Otan sans y être parfois, est un pays charnière. La convention de Montreux, qui garantit la navigation commerciale sans taxe sur les détroits turcs et limite à 21 jours la présence de flottes militaires non riveraines, fige la situation. Russie et Turquie se tiennent par la barbichette, un héritage de la politique britannique qui a poussé Montreux en tenant l'Empire ottoman sous perfusion pour qu'il ne s'effondre pas. Mais en attendant, la mer d'Azov est devenue une mer russe, il sera très difficile de revenir en arrière.

## **Quels risques pèsent aujourd'hui sur les détroits et le trafic maritime ?**

Deux éventualités seraient susceptibles d'altérer les activités qu'ils engendrent : une excessive dérive autocratique qui, avec un regain de nationalismes agressifs, serait à même d'engager le monde dans de multiples conflits armés, ou/et une crise systémique qui serait engendrée par la remise en cause du fordisme et de la mondialisation en raison de leurs coûts humains et écologiques. Dans le contexte de relâchement des relations internationales voire de contestation de l'ordre mondial auquel nous assistons, de nouvelles menaces peuvent peser sur les détroits et les canaux. Plus que jamais, le maintien de leur fluidité nécessite, dans un monde qui doit être multipolaire, que les forces à l'œuvre en faveur d'un droit international contraignant soient renforcées.

Propos recueillis par Thibaud TEILLARD

*(1) « Le risque passage maritime resserré, détroits et canaux » (2022), L'Harmattan, 20 euros. Il a également écrit aux mêmes éditions « Le conteneur et la nouvelle géographie des océans et des rivages de la mer, dans le sillage de la CMA CGM » (2016).*