

Géographie des détroits méditerranéens Vincent Herbert

Citer ce document / Cite this document :

Herbert Vincent. Géographie des détroits méditerranéens. In: Hommes et Terres du Nord, 2002/2. Détroits. pp. 26-29;

doi: https://doi.org/10.3406/htn.2002.2950

https://www.persee.fr/doc/htn_0018-439x_2002_num_2_1_2950

Fichier pdf généré le 08/05/2018



Dossier pédagogique

Géographie des détroits méditerranéens

HERBERT V.

La Méditerranée est souvent représentée à partir des marges littorales des pays riverains qui la cernent. De fait, les ouvrages qui lui ont été consacré ne considèrent qu'une partie de cet espace maritime (Europe méditerranéenne, Machrek et Maghreb...), pour des raisons thématiques précises (géographie régionale d'un espace terrestre en bordure de la méditerranée, géostratégie de cet espace...). Une approche maritimiste permet de considérer cet espace comme un terraqué (M. Segaud, 2001) et offre la possibilité d'effectuer une régionalisation à partir des détroits - généralement présentés, eux aussi, comme des seuils, ou des passages -. L'analyse suit ainsi une logique terre-mer-terre, ou mer-détroit-mer, où ces personnalités géographiques représentent le coeur de l'analyse.

1. Les portes maritimes de la Méditerranée : Suez, Gibraltar, Dardanelles

La Méditerranée est bordée par 20 nations continentales et péninsulaires et deux États insulaires (Malte, Chypre). Elle est reliée à l'Océan Atlantique par le Détroit de Gibraltar, à la Mer Rouge par la voie d'eau artificielle du canal de Suez, et à la Mer Noire par le tryptique Dardannelles-Mer de Marmara-Bosphore. Ces trois voies constituent les seuls accès maritimes à la Méditerranée, et sont des espaces stratégiques de première importance, en matière économique et politique.

1.1. Suez

Le canal de Suez tient une place à part, puisqu'il est artificiel et ne peut donc être assimilé à un détroit, dont la définition première est d'être "un passage naturel entre deux terres". Cet ouvrage a été creusé entre 1859 et 1869 à l'initiative de Ferdinand de Lesseps. En 1956, l'Égypte a nationalisé le canal et bénéficie, depuis cette date, des droits de passage. Long de de 193 km, d'une largeur minimale de 150 m en surface, et profond de 17 m, il permet le transit de pétroliers de 200 000 tpl. Son trafic annuel est de 400 Mt (soit 8% du trafic mondial). Ce canal a une fonction exclusivement économique, qui se limite au transport de navires. Son importance stratégique est fondamentale, puisqu'il permet une économie de près de 30 jours par rapport au cap de bonne espérance.

1.2. Le détroit de Gibraltar

Il marque, d'une part, la transition maritime entre la Méditerranée et l'Atlantique et, d'autre part, la rupture terrestre entre le continent africain et le continent européen. Il est long de 33 milles (61 km) et sa largeur minimum est de 7,5 milles (14 km). Sa profondeur moyenne est de 400 m, mais elle peut atteindre 900 m au milieu du passage. Trois Etats lui sont riverains : l'Espagne (présence au Nord, mais également au Sud, avec le comptoir de Ceuta), le Maroc et le Royaume-Uni, présent à Gibraltar. Depuis 1972, le détroit est doté d'un rail de séparation de trafic permettant d'améliorer et de réglementer la circulation maritime. Depuis 1982, le régime de droit de transit sans entrave s'applique à ce détroit servant à la navigation internationale. La base militaire britannique se charge d'en assurer sa surveillance. Ce détroit est l'un des plus fréquentés au monde (plus de 150 navires par jour). Il est également reconnu pour être un point de passage privilégié de trafics clandestins de marchandises et d'hommes entre l'Afrique et l'Europe : il reflète, en ce sens, à l'échelle de la Méditerranée, le déséquilibre économique entre le Nord et le Sud. Enfin, depuis 1995, date des contrats signés entre le Maroc et l'Espagne, un chantier gigantesque doit permettre d'établir un lien fixe entre les deux rives.

1.3. Les détroits turques

Les Dardanelles (au Sud-Ouest) et le Bosphore (au Nord-Est) sont séparés par la mer de Marmara, mer internationale. Situé entre la Mer Egée et la Mer de Marmara, le détroit des Dardanelles (nommé Hellespont dans l'antiquité, et aujourd'hui Canakkale Bogazi en turc moderne) est un goulet long de 38 milles (70 km), et sa largeur varie entre 0,75 et 4 milles (1,4 à 7 km) ; ses profondeurs extrêmes se situent entre 45 et 105 m. Ce détroit ne représente donc pas un passage extrêmement dangereux pour les navire. A contrario, la morphologie du Bosphore, connecté à la Mer Noire, se prête davantage à des risques de collisions. La largeur du passage, long de 19 milles (35 km) et profond de 27 à 100 m, est inférieure à 0,32 mille (entre 300 et 600 m). A sa faible largeur, il faut ajouter des courants puissants et un profil très sinueux qui imposent une traversée difficile aux 50 000 navires qui l'empruntent annuellement: entre 1955 et 1995, 332 accidents ont été recensés dans le Bosphore.

Dossier pédagogique

En matière de sécurité maritime, La Convention de Montreux du 20 juillet 1936 réglemente la navigation internationale dans cet espace et reconnaît aussi la souveraineté turque sur les détroits. L'Article I prévoit notamment le principe de libre transit et de navigation en temps de paix, mais la Turquie est autorisée à prélever des taxes de passage. De plus, certaines obligations incombent aux utilisateurs : la navigation doit s'effectuer de jour, la charge des navires ne peut dépasser 15 000 t, les navires non riverains de la Mer Noire ne peuvent y séjourner plus de 21 jours... De même, le droit de survol des détroits est limité aux avions civils sous certaines conditions. En temps de guerre, avec une implication turque, ces conditions peuvent être modifiées par la Turquie.

Cependant, la Convention de Montreux souffre d'un manque de législation en matière d'environnement : il n'existe aucun texte concernant le contrôle sanitaire des navires ou la responsabilité juridique en cas d'accident. De même, les autorités turques souhaiteraient imposer l'utilisation de pilotes, notamment pour les tankers. Néanmoins, il existe désormais un rail de séparation de trafic, dont les règles et les recommandations sont entrées en vigueur le 24 novembre 1994. Enfin, la particularité du détroit du Bosphore est d'avoir ses deux rives reliées par deux ponts suspendus, à la hauteur d'Istambul (la ville étant développée sur les deux rives du détroit).

D'autres détroits, ou plus précisément des pertuis, car situés entre une île et le continent ou entre deux îles, sont intégrés dans l'espace méditerranéen.

2. Régionalisation des détroits méditerranéens

Au sein même de la Méditerranée, il existe de nombreuses mers internes, comme l'Adriatique, l'Ionienne ou la Mer Égée. elles sont reliées par des portes maritimes intérieures qui peuvent être à la fois régionalisées et classées selon leur caractéristiques géographiques et leur degré de fonctionnalité.

2.1. La Méditerranée occidentale et méridionale Cet espace présente deux types de détroits : des détroits sans toponyme et des détroits isolé, mais à "forte personnalité géographique".

Les détroits sans toponyme ne sont pas reconnus socialement : leur utilité stratégique paraît limitée. Il s'agit essentiellement de l'archipel des Baléares et de certains espaces de la mer tyrrhénienne. Dans le premier cas, il semble que la fonction touristique des Baléares, ainsi que leur unité physique, donnent à ces îles une reconnaissance qui limite l'emprunt sociale de leurs connections maritimes. En mer tyr-

rhénienne, les îles Éoliennes, au nord de la Sicile, présentent aussi une même unité géographique. Cependant, les passages situés entre les îles d'Elbe et de Pianosa, entre la Corse et l'île d'Elbe ou entre Pianosa et Montecristo, pour ne citer qu'eux, sont plus isolés. Mais la forte personnalité de ces îles (Corse, Elbe, Montecristo), de part leur histoire, leur culture, fait que l'on assimile plus aisément ces entités terrestres que les passages qui les séparent. Ainsi, ces passages, même s'ils peuvent être parfois nommés localement (détroit de Minorque, entre Minorque et Majorque), restent moins représentatifs que les îles qu'ils séparent.

En outre, les détroits isolés et nommés, ont, de manière générale, un caractère, ou une dominante qui les caractérise et les individualise.

Le détroit de Corfou est l'un des plus connus en matière juridique : en 1949, la cour internationale de justice a décidé que le détroit de Corfou devait être considéré comme un passage international et que son passage ne pouvait être interdit en temps de paix. Cette décision fut prise, suite au conflit latent qui opposait la Grèce à l'Albanie. Le 22 octobre 1946, deux navires britanniques (alors alliers des grecs) navigant dans ce détroit, furent endommagés par des mines d'origine albanaise. Cet accident provoqua la mort de 44 marins. La Cour internationale de justice, par sont arrêt du 9 avril 1949 déclara l'Albanie responsable de ces explosions. L'Etat albanais dû verser une somme de 843 947 livres au Royaume-Uni, à titre de réparations. Cette affaire est souvent citée lorsque des conflits d'intérêts internationaux se produisent au sujet de la libre circulation dans les détroits.

D'une largeur de 3,23 milles, les bouches de Bonifacio séparent la Corse de la Sardaigne et joignent deux parties de haute mer. Ce passage est caractérisé par des difficultés de navigation dues à la présence de nombreuses épaves, de récifs et à une mer souvent agitée. Le régime juridique des Bouches de Bonifacio est placé sous la Convention de Genève de 1958 : c'est un passage inoffensif sans entrave. La résolution A766(18) de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) de 1993 semble appuyer la volonté politique de la France et de l'Italie qui souhaitent préserver leurs côtes des pollution d'origine maritime. Cette résolution décourage fortement l'utilisation de ce pertuis aux navires transportant des substances dangereuses ou des hydrocarbures. Mais pour être vraiment efficace, cette recommandation, actuellement limitée aux unités battant pavillon français ou italien doit être durcie et étendue à l'ensemble des navires marchands. Le "destin corso-sarde" passe peut-être par une gestion intégrée commune des deux rives des Bouches de Bonifacio.

Dossier pédagogique

Le détroit de Messine, en Mer Tyrrhénienne, sépare la Sicile de l'Italie continentale et met en relation deux parties de haute mer. Le point le plus resserré se situe à moins de 2 milles de largeur. Son régime est établi selon la Convention de Genève (passage inoffensif): les articles 38(1) et 45 de la Convention du droit de la mer de Montego Bay précisent qu'il existe une route alternative, à l'ouest de la Sicile. Depuis la collision entre deux tankers du 21 mars 1985, il existe une procédure de séparation de trafic ; de plus, un rapport de présence doit être effectué auprès des autorités maritimes de Messine et de Reggio Calabria avant d'entrer dans le détroit. Le pilotage est obligatoire pour les navires de plus de 15 000 tpl et de plus de 6 000 tpl s'ils transportent des substances dangereuses. Les navires de plus de 50 000 tpl ne peuvent emprunter ce détroit, ce qui a fait réagir les autorités américaines en 1985, sous prétexte que le principe de "passage inoffensif" n'était plus respecté.

D'autres détroits isolés sont de moindre d'importance stratégique : le détroit de Piombino (entre l'île d'Elbe et l'Italie continentale), le canal de la Galite (Tunisie) et le détroit de Malte (Malte-Sicile). Il n'en sont pas moins, à une plus grande échelle, des particularités géographiques.

2.2. La Mer Adriatique et les canaux de la côte dalmate

La mer Adriatique est séparée de la mer Ionienne par le Canal d'Otrante. Sans développer les caractéristiques propres à chaque détroit ou pertuis de cette mer, il convient d'en noter les principales particularités communes à ces entités géographiques :

- Pour des raisons physiques et hydrographiques, ils sont tous localisés à l'est, et longent la côte dalmate de facon parallèle.
- Leur morphologie allongée leur confère une appellation quasiment systématique de canal (Canal), malgré le fait que ce soient des voies naturelles.
- Tous ces passages maritimes sont sous la juridiction croate.

- Leur utilisation est obligatoire pour toucher les ports commerciaux de Rijeka, Zadar et Split. Seul Dubrovnik a une façade ouverte sur la mer Adriatique.

2.3. De la Mer Égée aux Dardanelles

En mer Égée, la toponymie des détroits (Stenon, en grec) ne concerne que trois types d'espaces : les portes de la mer Égée (Elafonisos, Cythère, Kasos, Karpathos, Rhodes, Dardanelles), les principaux détroits utilisés par la marine marchande (détroits numérotés de 5 à 12 sur la figure 3) et les pertuis séparant une île du continent ((n°1 à 5 et n° 13 à 15). Notons la présence du canal d'Atlante, caractérisé, une nouvelle fois, par sa forme allongée.

Le nombre impressionnant de pertuis en mer Égée multiplie les cas de figures juridiques et géographiques. Retenons qu'il existe de nombreux détroits utilisés pour la navigation internationale, qui sont sous souveraineté grecque (pour la plus grande partie d'entre eux) et turque. Enfin, de nombreux détroits, associés à des archipels ont souvent une fonction touristique de transport.

Conclusion : La fonction des détroits méditerranéens : une typologie possible

Au-delà de leur localisation, les détroits méditerranéens présentent des spécificités propres à leur fonction (économique, stratégique), à leur morphologie (forme linéaire ou ponctuelle), à leur statut juridique (Conventions) ou à leur dynamique spatiale (aménagement et gestion des territoires côtiers). Les plus connus et reconnus sont proches de grands pôles économiques et sont utilisés par les grands opérateurs mondiaux. Le port pivot d'Algeciras est proche du détroit de Gibraltar, et Marsaklockk (Malte) proche du détroit de Sicile...

Les détroits méditerranéens sont, de longue date, l'objet de convoitises. Mais, au delà des aspects stratégiques et économiques désormais reconnus, il convient de mieux considérer les enjeux liés à une gestion commune des rives de ces espaces : l'approche corso-sarde, concernant la gestion maritime et littorale des Bouches de Bonifacio est un première initiative qui témoigne de l'unité spatiale d'un détroit.

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

BERNABÉU-CASANOVA E. (2001) - Un destin corsosarde dans le cadre de l'UE ?, Hérodote, 4e trimestre, n°103, pp.152-174.

BRIGAND L. (1991) - Les îles en Méditerranée, enjeux et perspectives, Plan bleu, Économica, Paris, 98 p.

BRUNET R. (1995) - Modèles de méditerranées, L'Espace géographique n°3-1995, pp.200-202.

Encyclopaedia Universalis, 1983 - Le grand atlas Universalis de la mer, Paris, 327 p.

GENTELLE P. (1995) - À propose de méditerranée : de la géo à la néographie ?, L'Espace géographique n°3-1995, pp.203-208.

LUCCHINI (L.) et VOECKEL (M.), 1990 - Droit de la mer, Tome I, Jarville, A. Pedone, 640 p.

SEGAUD M. (2001) - Le terraqué, un espace sans région, pp. 159-162, Les territoires de la ville portuaire, AIVP, Réseau des chercheurs sur les villes portuaires.

TREVES T., Droit de passage en transit et protection de l'environnement dans le détroit de Bonifacio, Espaces et Ressources Maritimes, 1993, pp.171-179.

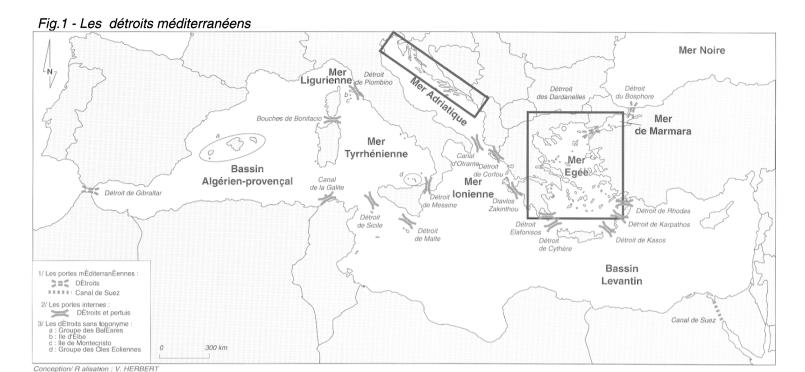
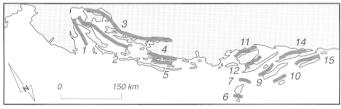


Fig.2 - Les détroits de la côte dalmate



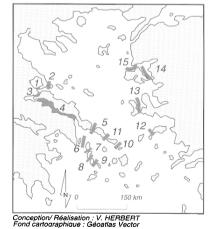
- 1- Kvarner
- 6- Canal Bisevski
- 11- Canal Hvarski

- 2- Kvarneric 3- Canal Velebitski
- 7- Canal Viski
- 12- Canal Nerefjanski

- 4- Canal Zadarski
- 8- Canal Korkulanski 13- Canal Mljeski
- 9- Canal Lastovski
- 5- Canal Srednji
- 10- Canal Bracki

Conception/ Réalisation : V. HERBERT - Fond cartographique : Géoatlas Vector

Fig.3 - Les détroits de la Mer Egée



- 1- Détroit de Trikéri
- 2- Stenon Skiathou
- 3- Diavlos Oréon
- 4- Canal d'Atlante
- 5- Détroit de Kafiréos
- 6- Stenon Kéas
- 7- Détroit de Kithnos
- 8- Détroit de Sérifos
- 9- Stenon Sifnu
- 10- Stenon Mikonou
- 11- Stenon Tinu
- 12- Stenon Fournou
- 13- Stenon Chiou
- 14- Stenon Mitilinis
- 15- Stenon Mouselim