

Le Bulletin des Transports

N° 3317 du 10 mai 2010

SÉCURITÉ MARITIME

Par [Natalie Grange](#)

Le choix des routes existe-t-il encore ?

Pirates du golfe d'Aden retardant d'autant le transit time, canal de Panama dont l'augmentation du gabarit va bouleverser la donne, promesse de passages par le grand Nord loin d'être réalité : l'avenir des routes maritimes reste à définir.

Le capitaine John. L. David a été victime des pirates maritimes pour la première fois il y a 17 ans. Depuis, il a arrêté la navigation et a créé la société Marine Professionals, pour faire bénéficier de son expertise le monde de la marine marchande. Il était l'un des invités du rendez-vous de l'assurance Transports qui se tenait la semaine dernière à Cannes, pour la seconde année consécutive.

Ce que dit John L. David des 2 à 3000 pirates somaliens recensés par les autorités, c'est qu'ils ont réalisé 406 attaques de navires en 2009,

soit 40 % de plus que les années précédentes, et qu'ils ont ainsi pris 1052 personnes en otage. Le 29 avril dernier, alors que certains d'entre eux détournent de sa route un navire au large de l'Afrique du sud, ils avaient déjà amassé entre 25 et 30 M USD de rançon. « *En Somalie, les femmes ne vous parlent pas si vous n'êtes pas pirate* », résume par une boutade John. L. David. Pour autant, il ne lui viendrait pas à l'idée de sous-estimer les difficultés qu'ont à affronter les tankers et les porte-conteneurs croisant au large de la Somalie, tentant de passer près de Madagascar quitte à devoir compter un jour de plus de voyage. Où est la solution ? Nulle part ou presque, selon cet Anglais spécialiste des questions de sécurité. Le passage en convoi, il n'y croit pas, il y a dans les environs 35 navires de guerre qui croisent pour améliorer la sécurité des navires marchands mais cela n'a pas empêché deux commandants d'être tués.

Self défense

Pour autant, faut-il armer les membres d'équipage ou diffuser du napalm autour des navires, comme certains ont été jusqu'à le préconiser ? Le fait de disposer d'équipages armés est loin de faire l'unanimité parmi les spécialistes, surtout quand le navire transporte des marchandises dangereuses. Côté britannique, on explique qu'à la limite, mieux vaut engager des gardes armés que de confier des fusils à l'équipage. Si c'est le cas, il faut prévenir les assureurs, qui peuvent considérer que le port d'arme est un acte illégal ? Est-il possible de souscrire pour un tel acte ?

L'escalade de la violence ne semble rien apporter de bon et expose à des risques juridiques loin d'être minimes. Surtout qu'il y a, dans les initiatives prises, des solutions quasi burlesques, comme la diffusion d'enregistrements d'aboiments de chiens pour impressionner l'adversaire ou simplement se doter de protections électriques. Rien ne semble arrêter la frénésie d'attaques en provenance de rafiots mal ficelés mais terriblement efficaces car armés jusqu'aux dents d'engins de guerre allant du fusil mitrailleur à la roquette. « *Au final, seul le gouvernement somalien est en mesure d'intervenir* », glisse l'Anglais, qui craint surtout qu'Al Qaida infiltre les rangs de ces équipages sans foi ni loi pour prendre le contrôle de certains navires afin de les transformer en bombes terroristes.

« *La marine marchande doit se défendre elle-même* », répond comme en écho le commandant Rune Bratland, de la marine royale norvégienne, qui opère dans le cadre de l'Eunavfor, la force européenne chargée de protéger les navires empruntant cette route maritime. « *Il n'y a plus de zone de sécurité dans l'océan indien* » résume-t-il, chiffres à l'appui : parmi ces navires détournés, seize sont encore sous le contrôle des pirates, et parfois, les négociations n'ont pas encore commencé. Il y aurait actuellement 300 otages dont le sort dépend de prises futures de navires plus importants, qui permettraient de les libérer car leur « valeur » serait de ce fait revue à la baisse.

Selon Rune Bratland, rien ne vaut l'auto-défense avec son cortège de canons à eau surpuissants, de vapeur brûlante, pour les navires croisant au large de la Somalie, alors que les statistiques font état d'un pourcentage chiffré entre 20 et 25 % de navires n'appliquant aucune des consignes recommandées. Il insiste : « *Dans 50 % de ces cas, les mesures prises à bord ont permis de résister aux attaques dans le golfe d'Aden* ». Ce qui vaut toujours mieux que le reste, car la menace d'une arrestation n'effraie personne parmi les pirates : il n'y a généralement pas de procès, les suspects retournent illico à leur business.

.../...

➔ Aux assureurs de s'adapter à ce nouveau type de menace sur le navire, l'équipage comme sur la cargaison : selon Rhys Clift, avocat du cabinet britannique Hill Dickinson, « *le paiement des rançons est maintenant un défi devant ce nouveau business model pour l'assurance* ». Avant, c'était l'armateur qui décidait s'il payait ou non, maintenant c'est à l'assurance P & I. Et les sommes se chiffrent par dizaines de milliers de dollars.

Panama pour le commerce US

Le voyage par le canal de Panama ne procure pas les mêmes inquiétudes. Henry Faarup, ancien ambassadeur en France, explique les travaux en cours qui ont pour but de transformer le canal actuel en ouvrage pouvant accueillir des post-Panamax de 4400 EVP et augmenter sa capacité : au final, le passage devrait avoir une longueur de 425 m, soit « *la taille d'un terrain de foot* », une largeur de 55 m et une profondeur de 18,3m. Grâce à de nouvelles écluses, l'eau retirée pour permettre la descente du navire va être reportée dans des bassins situés sur les côtés du canal. Cela devrait permettre d'économiser jusqu'à 7 % d'eau par rapport aux écluses précédentes.

Cela devrait surtout permettre de relier par la mer les deux côtes des Etats-Unis : jusqu'à présent, les navires arrivant de Chine déchargent les boîtes dans les ports de la façade du Pacifique, les conteneurs prenant alors la direction de la côte Est par la voie ferrée. Si l'on en croit Henry Faruup, le lien entre les deux côtes pourra se faire par le canal. D'ailleurs, les ports américains de Savannah et de New Jersey sont en cours de rénovation pour pouvoir accueillir ces nouveaux trafics. Comme un VRP totalement convaincu de son produit, le diplomate résume sa pensée : « *Panama va continuer à être la route la plus sûre, la plus économique* ».

En tous les cas, ce n'est pas l'ouverture de la route du Nord qui devrait lui faire de l'ombre. Au risque de casser le rêve, Romuald Lacoste, géographe chargé de recherches à Nantes, pose clairement le débat : « *l'Arctique, c'est encore un mythe* ». Et un mythe inhospitalier.

L'expérience Beluga Shipping

Certes, la glace fond, mais il y a encore de la marge. Elle fond plus vite, sur des surfaces et des profondeurs plus importantes. Entre 2015 et 2020, le volume de glace pourrait atteindre un point de rupture et ne pourrait se refaire d'une année sur l'autre. Mais elle fond de façon peu homogène, ce qui ne facilite pas le passage éventuel de navires. En 2003, les experts pensaient que le passage serait libre deux mois dans l'année en 2080. Maintenant, les prévisionnistes tablent sur 2050, voire 2030.

Pourtant, l'expédition du Beluga Shipping est passée. Partis mi-juillet de Corée du sud, les deux navires accompagnés de brise-glace russes sont arrivés fin septembre à Rotterdam via Vladivostok et Mourmansk. L'expérience est-elle transposable à grande échelle ? Pas selon Romuald Lacoste qui rappelle les exigences liées à cette déserte : il faut des équipages entraînés, des officiers ayant l'expertise de la glace, des navires équipés pour ce type de conditions, avec le surcoût que cela implique (pour un pétrolier qui peut coûter 65 M USD, il faudrait rajouter entre 7 et 8 M USD à la construction). A cela s'ajoutent des coûts d'assurance plus élevés et une rentabilité moins évidente : par la route du sud, il est possible de desservir des sous-marchés, celle du nord impose de réaliser un taux optimum de remplissage dès le départ.

En terme de kilométrage, la route du nord est intéressante. Entre New York et Shanghai en passant au large du Canada, la voie est de

17 000 km, elle est courte et risquée. Par Panama, elle est de 10 000 km entre Shanghai et Los Angeles. Au final, selon Romuald Lacoste, « *si les routes du nord se développent, ce sera en complément de celles du sud mais pas pour les annuler* ».