

**AVANT-PROPOS**  
**BREVES REFLEXIONS AUTOUR DE LA NOTION DE ROUTE MARITIME**

**Gwenaële PROUTIERE-MAULION**  
*Vice-Présidente Affaires européennes et Relations internationales*  
*Université de Nantes*

Une route est au sens littéral du terme une voie terrestre aménagée pour permettre la circulation de véhicules à roues. En ce sens elle est le premier médiateur naturel ou du moins matériel par où passent tous les échanges qu'il s'agisse des hommes ou des marchandises<sup>1</sup>. Symbole de l'empreinte des hommes, leur tracé raconte aujourd'hui anciennes civilisations et permanence historique des grandes nations que cela soit sous la bannière des grandes conquêtes ou du développement des échanges commerciaux. Sans commencement ni fin, elle ne cesse de se ramifier avec d'autres, reliant les hommes entre eux, au point de pouvoir aujourd'hui être appréhendée non seulement comme un objet philosophique<sup>2</sup>, mais également comme un objet scientifique transdisciplinaire à part entière.

A chaque spécialiste correspond une approche spécifique de la route et une définition distincte. Pour le géographe, il s'agit de s'intéresser à ses infrastructures, à son tracé, à son trafic pour comprendre dans le sillage de Paul Vidal de la Blache et de Lucien Febvre les points communs entre les routes de civilisation qui se sont succédées et la part de déterminisme dans l'évolution des sociétés humaines<sup>3</sup>. Pour le sociologue, la route est un médium à part entière, à la fois statique, en tant que structure permanente et tangible, et dynamique car moyen de transmission et d'ouverture<sup>4</sup>.

Pour l'ethnologue, la route est l'expression de l'intelligence humaine, capable d'intention, de projection dans l'avenir, et qui atteint ainsi « une perfection du cheminement, cette impeccable programmation garantie par l'évolution qui distingue l'homme de l'animal »<sup>5</sup>. Pour le philosophe, enfin, la route peut être considérée comme une expression graphique, une inscription assurant la transmission d'une mémoire comme l'écriture<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> F. DAGOGNET, « Route, anti-route et méta-route », *Les cahiers de médiologie*, 1996/2, p 19-28

<sup>2</sup> *Ibidem*

<sup>3</sup> N. BROU, « Géographie, les grandes lignes », *Les cahiers de médiologie*, 1996/2, pp. 41-49

<sup>4</sup> F-B. HUYGUE, « Le médium ambiguë », *Les cahiers de médiologie*, 1996/2, pp. 51-65

<sup>5</sup> F-B. HUYGUE, « Cheminement animal, route humaine », *Les cahiers de médiologie*, 1996/2, p. 41

<sup>6</sup> J. DERRIDA, *De la grammatologie*, Paris, éd. De Minuit, 1967, p 158

## NOUVELLES ROUTES MARITIMES

De ces quelques définitions apparaissent des traits communs : fragiles rubans reliant les hommes<sup>7</sup>, les routes sont des voies de communication construites par l'homme dont la permanence des tracés est une marque de civilisation alors que la pérennité des itinéraires illustre le rôle prégnant de l'Etat dans leur construction et leur entretien. En ce sens, la route n'apparaît pas seulement comme une voie de communication mais aussi comme un symbole de la construction des Etats. Faire des routes, ce n'est pas seulement marquer la terre de nos échanges et de nos pérégrinations. C'est aussi la transformer par nos cultures et notre industrie. Nos routes nous permettraient ainsi d'avoir un territoire, au sens d'une étendue de pays sur laquelle s'exercerait une autorité<sup>8</sup>. Si nous avons hérité de nombres d'entre elles nous continuons aujourd'hui à en chercher et à en inventer de nouvelles<sup>9</sup>, à tel point que le terme route devient aujourd'hui un terme générique pour désigner non plus une route œuvre de l'homme mais plutôt une direction suivie par les échanges, lesquels se nouent et se regroupent en formes de faisceaux multiples<sup>10</sup>.

Tel est certainement ce qui nous permet aujourd'hui d'appliquer ce terme route à l'espace maritime, même si depuis bien longtemps, les mythiques routes des Indes ou du Cap Horn ont contribué à forger l'imaginaire humain, faisant de la mer un espace d'aventures, de conquêtes, de puissance mais aussi de dangers sans nul autre pareil.

Les navires ne se dispersent pas sur l'immensité océanique. Bien au contraire, ils se concentrent sur quelques itinéraires qui relient les grands pôles économiques de la planète ou les zones d'extraction des matières premières aux zones de consommation. Ces itinéraires forment ainsi des faisceaux de quelques dizaines de kilomètres de large alors que leur longueur peut-être de plusieurs milliers de kilomètres pour relier un point à un autre. La concentration de ses navires sur ces itinéraires matérialise ainsi de véritables routes maritimes<sup>11</sup>, devenues voies de liaison, de pénétration ou d'expansion à l'instar des routes terrestres ou ferroviaires<sup>12</sup>. Ainsi pouvons-nous parler de routes maritimes sans qu'il n'y ait matérialisation de celles-ci. On y retrouve d'ailleurs, au-delà des différences d'approches, trois éléments qui semblent constants dans la compréhension des routes terrestres :

- la force des conditions naturelles qui assure une certaine permanence des itinéraires ;
- le poids de l'histoire et des techniques qui ne cesse de faire évoluer les moyens de locomotion ;

---

<sup>7</sup> N. BROU, *op. cit.*

<sup>8</sup> F-B. HUYGUE, « Cheminement animal, route humaine », *Les cahiers de médiologie*, 1996/2, p 41

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> A. SIEGFRIED, « Les routes maritimes mondiales », *Les études rhodaniennes*, vol 17, n° 17-1, p 5-20

<sup>11</sup> A. FREMONT, « Les routes maritimes, nouvel enjeu des relations internationales », *Revue Internationale et stratégique*, 2008/1, n° 69, pp. 17-30.

<sup>12</sup> A. SIEGFRIED, *op. cit.*

#### AVANT-PROPOS

- la prépondérance du politique puisque seul l'Etat a le pouvoir de faire vivre la route<sup>13</sup>.

Mais si la voie maritime peut être qualifiée de route, il est important de relever que ces routes maritimes présentent une dimension particulière. Plus que toute autre route terrestre, les routes maritimes sont, en effet, le révélateur de l'équilibre de la mondialisation<sup>14</sup>. 90 % des marchandises sont aujourd'hui transportées par mer et le secteur des transports maritimes se place en seconde position des secteurs économiques prédominants au niveau mondial avec un chiffre d'affaire de 1 500 Milliards d'euros en 2013. 80 % de ces transports s'effectuent entre l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie orientale reliées grâce à trois segments : transatlantique, transpacifique et Europe/Asie orientale.

Les routes maritimes sont donc incontestablement déterminantes pour l'activité économique mondiale dont elles garantissent le fonctionnement. Leur maîtrise et plus particulièrement de celles qui relient l'Europe à l'Asie constitue ainsi désormais un enjeu stratégique mondial conditionnant la place des Etats dans le commerce mondial.

Or, certaines peuvent être l'objet de tensions particulièrement fortes. Le segment Europe/Asie orientale est ainsi sans conteste le plus sensible. En effet, aux flux des marchandises diverses acheminées par porte-conteneurs s'ajoutent les flux pétroliers à partir du Moyen-Orient, région qui compte à elle seule pour 30 % de la production mondiale de pétrole et pour plus de 40 % des exportations mondiales de produits bruts et raffinés. Sur ce segment se localisent les détroits d'Ormuz, de Bab-el-Mandeb, le canal de Suez et sur la route de l'Asie orientale le détroit de Malacca<sup>15</sup>. Ces quatre points de passage, essentiels pour le trafic maritime mondial sont cependant dans des régions à la situation géopolitique instable, nécessitant une attention continue voire une intervention des Etats occidentaux pour garantir le respect de la liberté de circulation.

Dépendant des transports maritimes pour leur fonctionnement normal, les Etats ont donc logiquement placé la sécurisation des échanges maritimes au centre de leurs préoccupations. Les routes maritimes peuvent, en effet, générer leurs propres risques (pollution, collision) et susciter à ce titre de nombreuses réflexions juridiques sur les luttes contre la pollution ou la sécurisation du navire et des équipages. L'internationaliste ou le politiste pourront ainsi à loisir s'interroger sur les stratégies alternatives de contournement, qu'il s'agisse de contourner une zone sous tension (piraterie dans le golfe d'Aden) ou de mettre en place une nouvelle route maritime pour s'affranchir d'une dépendance énergétique trop forte vis-à-vis d'un autre pays (dépendance énergétique<sup>16</sup>).

---

<sup>13</sup> N. BROU, *op. cit.*

<sup>14</sup> A. SIEGFRIED, *op. cit.*

<sup>15</sup> A. FREMONT, *op. cit.*

<sup>16</sup> Les projets d'oléoducs entre la mer Noire et l'Europe occidentale visent tout autant à contourner le goulet d'étranglement du Bosphore qu'à éviter la Russie comme point de passage systématique.

## NOUVELLES ROUTES MARITIMES

Au-delà d'un enjeu de puissance économique et diplomatique, les routes maritimes sont ainsi devenues un excellent révélateur des tensions qui traversent le monde et un enjeu en matière de relations internationales, prisme à travers lequel le juriste peut désormais lui aussi les appréhender. Mais le contrôle de ces routes n'est plus aujourd'hui le seul enjeu de relations internationales.

Les modalités même de fonctionnement de ces routes sont également appelées à devenir un enjeu de relations internationales, le transport maritime gérant de plus en plus ses propres nuisances qu'il s'agisse de l'intensité du trafic, des accidents ou des atteintes à l'environnement. Symbole matériel de l'empreinte des hommes, la route devenue maritime nous appelle ainsi à développer aujourd'hui une véritable « culture de la liquidité »<sup>17</sup>.

Des perspectives géographiques aux enjeux techniques en passant par les enjeux juridiques, cet ouvrage, pensé de façon interdisciplinaire afin de nous permettre de mieux comprendre cet enjeu sociétal, nous invite aujourd'hui à intégrer cette culture de la liquidité afin de penser un avenir maritime qui ne se résume pas à la circulation des marchandises ou des personnes mais prenne en compte les enjeux politiques, écologiques, et symboliques de cet espace. De la rencontre de nos disciplines et de nos réflexions naîtra peut-être une conscientisation des phénomènes qui nous mènera vers un « processus vivant, changeant et dynamique de réflexion »<sup>18</sup> c'est-à-dire vers une certaine éthique du développement des nouvelles routes maritimes.

---

<sup>17</sup> A. BEJA, « Que faire dans un monde liquide », *Esprit*, 2013/6, pp. 35-39

<sup>18</sup> D. COSTA, *The ethical imperative : why moral leadership is good business*, Toronto, Harper Collins, 1998, p. 23

## AVANT-PROPOS

### FOREWORD SOME THOUGHTS ON THE NOTION OF MARITIME ROUTE

A route is, in the truest sense of the term, an overland route developed for the movement of wheeled vehicles. In this sense, it is the first natural or physical mediator used for all the exchanges, whether it is for men or goods<sup>19</sup>. Symbol of men's mark, their path tells ancient civilization and historical continuity of the great nations, whether it is under the banner of great explorations or for trade development. Without end or beginning, it continually continues to connect people, to the point that it could be approached as a philosophical object<sup>20</sup>, but also as a scientific and transdisciplinary object.

Each specialist has a specific approach of the route and a distinct definition. For geographers, the prime concern should be its infrastructures, layout, traffic, to understand as Paul Vidal de la Blache and Lucien Febvre the common grounds between the routes of various civilizations that followed one another and the proportion of determinism in the development of human societies<sup>21</sup>. For sociologists, the route is a true medium, both static, as a permanent and tangible structure, and dynamic as a transmitting and openness medium<sup>22</sup>. For ethnologists, the route is the expression of human intelligence, capable of intention, of projection into the future, and able to reach « une perfection du cheminement, cette impeccable programmation garantie par l'évolution qui distingue l'homme de l'animal »<sup>23</sup>. At least, for philosophers, the route could be considered as a graphic expression, an inscription that provides the transmission of memory as writing<sup>24</sup>.

Some common traits emerge from these definitions: delicate ribbons connecting people<sup>25</sup>, the routes are transportation arteries built by men, whose permanency of layout is a marker of each civilization while the sustainability of itineraries illustrates the crucial role of the State in their construction and maintenance. In this way, the route does not only appear as a transportation artery but also as a symbol of the very construction of the States. Building routes not only marks the world with our exchanges and peregrinations, but also changes the world with our culture and industry.

---

<sup>19</sup> F. DAGOGNET, « Route, anti-route et méta-route », *Les cahiers de médiologie*, 1996/2, p 19-28

<sup>20</sup> *ibid.*

<sup>21</sup> N. BROU, « Géographie, les grandes lignes », *Les cahiers de médiologie*, 1996/2, p 41-49

<sup>22</sup> F-B. HUYGUE, « Le médium ambigu », *ibid.* pp. 51-65

<sup>23</sup> F-B. HUYGUE, « Cheminement animal, route humaine », *ibid.*, p 41

<sup>24</sup> J. DERRIDA, *De la grammatologie*, Paris, éd. De Minuit, 1967, p 158

<sup>25</sup> N. BROU, *op.cit*

## NOUVELLES ROUTES MARITIMES

Our routes allowed us to have a territory, that should be understood as a range of countries, where some authority is exercised<sup>26</sup>. While we have inherited most of them, we still try today to search and invent some new routes<sup>27</sup>, to the point that the word route is becoming a generic term to designate merely a route as a man's creation, but most likely as a way followed by exchanges, which are tying and gathering in multiples clusters<sup>28</sup>.

That is certainly what allows us today to enforce the route to the maritime space, even if since a very long time, the mythic route to India or the Cape Horn route have contributed to forge the human fantasy, assimilating the maritime space as an unequalled space of adventures, conquests, power but also as a space of threats.

The ships do not go on the whole oceanic immensity. On the contrary, they are concentrated on few itineraries that connect the great economic hubs or the extraction areas of raw materials to the consumption zones.

Those itineraries are forming clusters of a few dozen kilometers wide, whereas their lengthwise could be of several thousands kilometers, to connect a point to another. The concentration of these ships on those itineraries materializes in this way real maritime routes<sup>29</sup>, being connection paths, entry pathways or expansion pathways as terrestrial or railway routes<sup>30</sup>.

In this way we really could speak about maritime route without their materialization. Moreover, we could find, beyond the different approaches, three elements that seem to be present in the comprehension of terrestrial routes:

- the power of natural conditions that require the permanency of itineraries;
- the burden of history and technics that contribute to the evolution of the means of transportation;
- the predominance of the politic for the reason that only the State as the power to make routes come to life<sup>31</sup>.

But if the maritime paths could be qualified as a route, it is important to highlight that these maritime routes have a specific scale. More than another terrestrial route, maritime routes revealed the balance of globalization<sup>32</sup>. 90% of goods are today transported by sea and maritime transportation is in the second place of the predominant economic sector in the global level with a turnover of 1 500 € billions in 2013. 80% of transports are between Europe, North America and Eastern Asia, linked by three segments: transatlantic, trans-pacific and Europe/Eastern Asia.

Control, most particularly of the connecting routes between Europe and Asia,

---

<sup>26</sup> F-B.HUYGUE, *Cheminement animal, route humaine*, *ibid*, p 41

<sup>27</sup> *Ibid*.

<sup>28</sup> A. SIEGFRIED, « Les routes maritimes mondiales », *Les études rhodaniennes*, vol 17, n° 17-1, p 5-20

<sup>29</sup> A. FREMONT, « Les routes maritimes, nouvel enjeu des relations internationales », *Revue Internationale et stratégique*, 2008/1, n° 69, pp. 17-30.

<sup>30</sup> A. SIEGFRIED, *op. cit.*

<sup>31</sup> N. BROU, *op. cit.*

<sup>32</sup> A. SIEGFRIED, *op. cit.*

#### AVANT-PROPOS

forms now a global strategic issue, conditioning the role of States in world trade. Some routes could be subject to some particularly strong pressures. The Europe/Eastern Asia segment is without question the most important. Indeed, to the flow of diverse good carried by container carrier, we have to add oil supplies from the middle East, a region that represents 30% of the oil global production and more than 40% of world exports of crude and refining products. On this segment are located the straits of Ormuz, Bab-el-Mandeb, but also the Suez Canal and on the route of Eastern Asia, the Malacca Strait<sup>33</sup>.

However, these four crossing points, significant for the world shipping trading, are located in regions geographically unstable, need ongoing attention, or even an intervention of Western states to guarantee the respect of freedom of circulation.

Depending on maritime transport for ordinary operation, States have logically placed maritime trade security at the heart of their concerns. The maritime routes might, indeed, generate their own risks (pollution, collision) and arouse a lot of legal reflexions about the fight against pollution or about the security of the ships and crews. The internationalist or the political scientist will be able to examine the alternative strategies to circumvention, whether it would be a question of circumvent a stressing zone (piracy in the Gulf of Aden) or creating a new maritime route to escape from an too high energy dependence to another country.

Beyond major economic and diplomatic challenges, maritime routes are becoming a perfect revealer of the pressures all around the world. They are also a key issue in international relations. But control of the routes is not anymore an international relations issue. Their means of functioning are also called to become a key issue of international relations. The maritime transport manages indeed more and more its own nuisances, whether it is about the volume of traffic, accidents or environmental damages. Material symbol of men's mark, the route becoming maritime called us to develop now a true « culture de la liquidité »<sup>34</sup>.

From geographical perspectives to technical issues, and including legal issues, this book, framed in an interdisciplinary mood is an opportunity to allow a better understanding of societal challenges. It invites to integrate this « culture de la liquidité » in order to think a maritime future that is not just a question of free movement of goods or human beings but also expected to address political, ecological and symbolic issues of the maritime space. From a disciplinary convergence will perhaps emerge an awareness that would guide to a *living, evolving and dynamic process*<sup>35</sup>, and should base ethics of the maritime routes development.

---

<sup>33</sup> A. FRÉMONT *op. cit.*

<sup>34</sup> A. BEJA, « Que faire dans un monde liquide », *Esprit*, 2013/6 pp 35-39

<sup>35</sup> DALLA COSTA, *The ethical imperative : why moral leadership is good business*, Harper Collins, Toronto 1998 p 23