

ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL

MEMOIRE DE GEOPOLITIQUE

«L'ENJEU GEOPOLITIQUE DES DETROITS SE JUSTIFIE-T-IL AUJOURD'HUI?»

Lieutenant-colonel B. GUIBERT

Division A – Groupe A5

SESSION 1999 – 2000

FICHE DE PRESENTATION

Titre : « l'enjeu géopolitique des détroits maritimes se justifie-t-il aujourd'hui? »

Nom : LCL Bruno GUIBERT

Date de remise du mémoire : 16 janvier 2000

Division A

Mémoire d'étude dirigée de géopolitique

Résumé : les détroits conservent leur rôle et leur importance traditionnels relatifs d'une part à la communication économique et commerciale, d'autre part à la projection de puissance, éventuellement de forces. Toutefois, ils s'affirment également de plus en plus comme une arme diplomatique au service de certains Etats dans leurs ambitions de puissance régionale et de reconnaissance internationale.

Mots clés : détroit – archipel – droit international – stratégie – géopolitique – convention de Montego Bay -

SOMMAIRE

MEMOIRE DE GEOPOLITIQUE.....	1
sommaire.....	3
bibliographie.....	5
introduction	6
1 la géographie et le positionnement des Etats influent sur les lignes de communication	7
1.1 Espace maritime et projection de puissance, ou la maîtrise de la mer contre la terre	7
L'importance du positionnement des Etats.....	8
L'interconnexion des enjeux.....	8
Sans substitution possible, la mer unit l'Asie.....	10
1.2 Un droit de passage affermi.....	10
Le rôle des détroits.....	10
Le statut juridique des détroits.....	12
L'héritage du passé.....	12
Une affirmation due à des exigences politico-stratégiques	14
1.3 le caractère belligère des prétentions des Etats côtiers	15
L'emprise spatiale des Etats côtiers.....	15
Vers une reconstitution progressive de la souveraineté.....	16
1.4 l'émergence difficile des Etats archipels	17
Quelques données géographiques	18
Une notion juridique délicate.....	18
L'Indonésie, puissance archipélagique.....	19
1.4.1.1 Les détroits indonésiens.....	19
1.4.1.2 Principaux enjeux stratégiques indonésiens.....	20
1.4.1.3 Les prétentions indonésiennes	20
2 l'émergence difficile d'un droit international conciliateur traduit la pérennité de l'enjeu.....	21
2.1 la répartition des compétences	21
Le fondement d'un droit relatif aux détroits et aux voies de passage	21
La notion juridique de détroit et les intérêts en présence.....	22
2.2 la mutation du droit et l'évolution du régime des détroits	23
Le régime jurisprudentiel de la Cour Internationale de Justice (CIJ).....	24
Le régime conventionnel de la Convention de Genève sur la Mer Territoriale (CGMT - 1958).....	24
La remise en cause et le nouveau régime issu de la Conférence de Montego Bay (CMB - 1982)	25
2.3 la CMB crée des modalités de passage diversifiées	27
Le nouveau régime du droit de passage en transit.....	28
2.3.1.1 Droits et obligations des puissances maritimes	28
2.3.1.2 Droits et obligations des Etats riverains.....	29
2.3.1.3 Vers un service public international	30
Le droit de passage inoffensif.....	30
Le régime juridique des archipels	31
2.3.1.4 Les intérêts en présence, divergents, justifient la recherche d'un compromis	31
2.3.1.5 Le régime.....	31
2.3.1.6 La portée de ces nouvelles dispositions.....	33
2.4 la territorialisation entraîne des contraintes pour ce droit de passage	34

La riveraineté entraîne des altérations du droit de passage.....	34
2.5 les régimes conventionnels spéciaux	35
2.5.1.1 Déroit de Gibraltar (section la plus étroite: 7,5 milles, longueur : 33 milles).....	35
2.5.1.2 Déroit de Magellan (section la plus étroite: 2 milles, longueur : 310 milles).....	35
2.5.1.3 Détroits danois.....	35
2.5.1.4 Détroits de Malacca et de Singapour.....	36
2.5.1.5 Déroit d'Ormuz.....	36
2.5.1.6 Le passage dans les détroits en cas de guerre ou de conflit armé.....	36
3 le droit de passage devient un enjeu diplomatique.....	37
3.1 l'application du droit et la pratique des Etats qui en résulte	37
3.1.1.1 L'application du droit.....	37
3.1.1.2 La pratique des Etats.....	38
3.2 la fragilité des lignes de communication.....	38
3.3 un outil diplomatique au service des grandes et moyennes puissances	39
La généralisation des crises.....	39
Les détroits constituent une caisse de résonance.....	40
3.4 deux exemples : les verrous de la Méditerranée	42
Le déroit de Gibraltar.....	42
3.4.1.1 Importance géopolitique du déroit.....	42
3.4.1.2 Le régime juridique du déroit	43
3.4.1.3 Le différend anglo-espagnol.....	43
3.4.1.4 L'arme diplomatique du déroit de Gibraltar	44
La Russie et la Turquie sont elles condamnées à la rivalité ?.....	44
3.4.1.5 Le contexte.....	44
3.4.1.6 L'enjeu des détroits	45
conclusion.....	48

BIBLIOGRAPHIE

Henri Labrousse : « L'Indonésie, puissance archipélagique » Revue DEFENSE NATIONALE (04/98)

Jean-François Lebeurre-Koenig : « Sécurité et espace maritime » Revue ARES DEFENSE ET SECURITE (09/97)

OUHICHI K. : « Les verrous et la sécurité en Méditerranée » DEA 1990

Marie Françoise Mondeil : « La porte étroite : Bosphore et Dardanelles » Revue LES CAHIERS DE L'ORIENT (07/93)

Jean-François Koenig : « Les détroits »

JP Lafosse : « Les données immuables des activités maritimes en Asie : dépendance économique et fragilité des lignes de communication » Bulletin du Centre d'Analyse et de Prévision (02/93)

B-A Hamzah : « The security of sealanes » Revue ASIAN DEFENCE (06/93)

François Raillon : « Indonésie. La réinvention d'un archipel » Collection Asie plurielle (La Documentation Française), 1999

« La mer et son droit »

INTRODUCTION

Un détroit est géographiquement défini comme un bras de mer qui unit deux espaces maritimes mais qui, concomitamment, sépare deux espaces terrestres. Ainsi, c'est l'étroitesse du passage qui pose, aux plans international et juridique, le problème des détroits.

S'ils semblent intimement liés à notre histoire, c'est qu'ils témoignent avant tout de la géographie en tant que constante de l'histoire. On peut citer les détroits danois, turcs, Gibraltar ainsi qu'Ormuz qui jalonnent une chronologie riche en péripéties diplomatiques et guerrières, mais aussi la guerre de Troie dont l'enjeu aurait été le contrôle de l'Hellespont qui constitue l'ancien nom des Dardanelles.

Ainsi, la dialectique des détroits relève de la nécessité de concilier l'impératif du mouvement, conditionné par la liberté de passage, et les exigences de la territorialité qui constituent une revendication essentielle des Etats côtiers.

Dans ce contexte, les détroits conservent leur rôle et leur importance traditionnels relatifs d'une part à la communication économique et commerciale, d'autre part à la projection de puissance, éventuellement de forces. Toutefois, ils s'affirment également de plus en plus comme une arme diplomatique au service de certains Etats dans leurs ambitions de puissance régionale et de reconnaissance internationale.

A ce titre, si la stabilisation des lignes de communication maritimes passe par l'émergence d'un droit international conciliateur, les détroits associés aux zones les plus instables apparaissent de façon croissante comme des caisses de résonance des divergences d'intérêts, dans un but avant tout politique et stratégique.

1 LA GEOGRAPHIE ET LE POSITIONNEMENT DES ETATS INFLUENT SUR LES LIGNES DE COMMUNICATION

Une des constantes géopolitiques est que la mer, dans sa dimension hauturière est restée « Res nullius » et « Res communis », c'est à dire inappropriée et bien commun de l'humanité : elle est le lieu des plus grandes appropriations mais aussi des plus spectaculaires abstentions de souveraineté. Ainsi, le principe d'une haute mer libre passe par la définition d'une mer territoriale et de sa délimitation qui, comme nous allons le voir, concerne très directement la question des détroits.

A l'opposé, la proximité des côtes exacerbe la volonté de souveraineté nationale, aussi bien des puissances maritimes qui voient dans leur flotte une extension territoriale, que des états riverains revendiquant des espaces maritimes territoriaux.

On continue donc d'assister à deux mouvements antagonistes mais complémentaires opposant une revendication et une précision de plus en plus fortes sur des espaces maritimes « territoriaux », à une assurance triomphante de la liberté de la haute mer internationale au service de l'édification des grands empires et de la conquête commerciale.

De part leur spécificités géographiques, les détroits se situent très exactement en ces lieux d'exacerbation de ces deux mouvements inverses. Cette complémentarité quasi obligatoire traduit la persistance et l'acuité de l'enjeu des détroits.

1.1 ESPACE MARITIME ET PROJECTION DE PUISSANCE, OU LA MAITRISE DE LA MER CONTRE LA TERRE

Dans un premier temps, la question des détroits ne peut être isolée de celle des espaces maritimes : ils ne sont en fait qu'un caprice exceptionnel de la nature et leur enjeu doit être replacé dans le contexte plus général des enjeux maritimes.

Même s'il subit les contraintes pacificatrices du droit international, l'espace maritime reste un lieu de projection de puissance. Si l'on considère en effet la dissuasion classique ainsi que la sûreté des approvisionnements et des approches maritimes dont les détroits sont un élément essentiel, la diplomatie navale dont la projection de puissance fait partie constitue un atout majeur pour la politique extérieure des Etats. Il y a donc une certaine forme d'hypocrisie étatique à revendiquer la liberté des mers dans la mesure où on se réfère plus volontiers à la liberté d'usage quand il s'agit de ses propres intérêts que de ceux des autres.

C'est le décalage entre la liberté de comportement voulue par les puissances maritimes et l'aspiration des autres Etats, notamment riverains des détroits, à contrer une militarisation des espaces qui a conduit à des ajustements progressifs par le droit, mais parfois aussi à des crises déclarées.

L'importance du positionnement des Etats

Le fait dominant dans les relations entre Etats ne tient pas tant à leur situation géographique qu'à leur « position », notamment leur position politique respective. Cette position se décline en intérêts se traduisant en enjeux dont la hiérarchie est propre à chaque Etat.

Dans ce positionnement des Etats, la mer joue un rôle particulier puisqu'elle constitue un lieu privilégié d'affrontements, nécessitant d'y projeter sa puissance, pour au moins deux raisons. D'une part apparaissent de nouvelles sources de conflit (revendications de souveraineté, enjeux économiques), d'autre part, les Etats déplacent vers la mer des affrontements qu'il serait trop dangereux de laisser se développer sur terre.

En se limitant au cas de la France et en se référant au livre blanc sur la défense, notre marine participe d'une façon toute spécifique aux missions de protection des intérêts vitaux, stratégiques et de puissance. L'exercice de ces missions repose aussi sur des points d'appui (bases, îles telles Mayotte, La Réunion etc.) mais qui auraient une importance considérablement amoindrie si les accès, incluant certains détroits stratégiques, se trouvaient entravés. On pense par exemple au détroit de Bab-el-Mandeb, contrôlable à partir de la base de Djibouti, qui se situe sur la route directe de la Réunion (cf. carte n°).

En considérant la stratégie comme la dialectique de la fin et des moyens au service d'objectifs définis par la politique, certains détroits constituent bien un enjeu stratégique et de puissance. Leur criticité apparaît liée d'une part au fait qu'il s'agit d'un enjeu partagé par de nombreux Etats, d'autre part au degré d'importance que revêt ce vecteur de communication en termes économiques, de puissance etc.

L'interconnexion des enjeux

Géographiquement, c'est l'étroitesse du passage qui pose le problème des détroits aux plans international et juridique. Cette étroitesse concentre et confronte en effet en un même lieu les intérêts parfois divergents des Etats du pavillon, des Etats riverains et des Etats tiers.

Pourtant, l'importance de ces détroits n'est pas homogène. Nous verrons plus loin que l'extension à 12 milles de la mer territoriale a territorialisé plus d'une centaine de détroits. Pour important qu'il soit, ce chiffre révèle une certaine exagération dans la mesure où certains de ces détroits ne servent pas à la navigation internationale et conservent une utilisation confidentielle. Au contraire, certains détroits ont une importance capitale car ils peuvent être assimilés à des verrous susceptibles d'entraver le commerce maritime international. La navigation dans ces détroits conditionne non seulement les échanges commerciaux mais aussi la prévention et la gestion des crises et partant la paix internationale.

L'interconnexion des enjeux économiques, commerciaux, politiques rend délicate, voire vaine l'étude séparée de ces différents domaines : on préférera évoquer la notion d'enjeu stratégique pour les détroits essentiels et en déterminer les causes et les conséquences.

Comme les décrivent respectivement les cartes à , les détroits sensibles sont :

- **Gibraltar**, seule issue de la Méditerranée vers la haute mer ;
- **Bab-El-Mandeb**, ouverture vers la haute mer de la mer Rouge et prolongement naturel du canal de Suez ;

- **Tiran**, reliant la mer Rouge au golfe d'Eilat dont la maîtrise est une des origines des conflits israëlo-arabe ;
- **Ormuz**, unique voie d'accès du golfe vers la haute mer voyant transiter près de 40% des importations mondiales de pétrole ;
- les **détroits malais et indonésiens** qui font communiquer le Pacifique et l'Océan indien :
 - * groupe des détroits de Malacca, notamment celui de Singapour qui commande une partie importante du commerce avec l'Extrême-Orient et qui voit passer près du tiers des porte-conteneurs du monde et une grande partie du pétrole ;
 - * la Sonde, détroit secondaire car difficile à la navigation ;
 - *Lombok, essentiel stratégiquement car pivot entre le Pacifique et l'Océan indien et utilisé aussi bien par les SNLE des grandes puissances nucléaires que par les super-pétroliers en provenance du Golfe et approvisionnant le Japon ;
- les **détroits japonais**, notamment celui de la Pérouse entre l'île russe de Sakaline et l'île japonaise de Hokkaïdo ;
- les **détroits arctiques** (Béring, passage Kennedy etc.) dont l'importance s'accroît du fait de l'utilisation de l'Arctique par les SNLE et des projets commerciaux « sous-glaciaires ».

Si l'on considère le transport de matières premières se situant au cœur de la question des détroits, il convient de noter l'émergence de solutions alternatives telles le développement des pipelines, notamment dans la région caucasienne. Cet acheminement par voie terrestre reste cependant tributaire de la situation politique des Etats traversés et ne remet donc pas en cause le rôle essentiel actuel des détroits majeurs.

Enfin, il convient de mentionner des projets de liaisons fixes entre les deux rives de détroits qui, tout en renforçant l'importance de ces derniers, imposent de nombreuses contraintes à la navigation. On pense à de nombreux projets de ponts ou de tunnels, notamment entre la Malaisie et l'Indonésie, mais plus concrètement aux ponts du petit et du grand Belt reliant le Danemark à la Suède et au pont enjambant le Bosphore.

Ainsi, si les détroits unissent deux espaces maritimes, ils séparent également deux espaces terrestres. Cette séparation naturelle catalyse dans certains cas les antagonismes nationaux, comme entre la Chine et Taiwan par exemple, tandis que les liaisons fixes constituent autant d'obstacles à la navigation que la réglementation internationale peine à prendre en compte. Ainsi, les ponts précités engendrent de grandes difficultés quant aux déplacements de plates-formes pétrolières provenant de Finlande.

Ce bref survol des détroits à l'importance reconnue témoigne également de l'unicité de la configuration de chacun en terme « d'environnement ». On comprend dès lors la difficile émergence d'un droit unificateur, contrariée par ailleurs par les accélérations technologiques, notamment militaires : précédant le droit international, les nations concernées ont ainsi développé des législations essentiellement bilatérales, souvent fortement belligères dans un contexte évolutif.

Sans substitution possible, la mer unit l'Asie

L'Asie constitue certainement la région du monde qui concrétise le plus l'importance prise par la mer, et par là celle des détroits qui y sont intimement attachés, tout en mettant en évidence la dépendance énergétique et la fragilité des lignes de communication.

Cette région regroupe en effet le Japon, deuxième puissance économique du monde, et les ensembles géographiques les plus dynamiques dont l'ASEAN. La mer constitue sans aucun doute un des points communs de ces ensembles par ailleurs très disparates dans la mesure où elle apparaît essentielle tant pour leur essor que pour leur survie.

Ainsi, la dépendance du Japon vis-à-vis des énergies pétrolières et gazières importées sont quasi totales avec près des 2/3 de la production mondiale, tandis que l'Australie dépend exclusivement du transport maritime pour ses exportations. Par ailleurs, Hong Kong et surtout Singapour apparaissent comme de véritables pays de transit et accompagnent le développement considérable du trafic maritime de marchandises de la Chine qui a crû de plus de 168% en 10 ans.

Cet espace maritime présente donc deux données immuables : le rôle de la mer dans l'économie des pays d'Asie, et la difficulté d'une navigation très fortement contrainte par la configuration géographique régionale caractérisée par la multiplicité de détroits d'utilisation problématique.

Depuis la rupture stratégique Est- Ouest, on assiste ainsi à l'émergence des intérêts immédiats, c'est à dire mettant en cause la survie économique de ces pays, se substituant à la stratégie de nature beaucoup plus globale et préventive qui relevait davantage des puissances américaines et soviétiques. Une des conséquences de l'apparition de ces nouveaux intérêts vitaux est l'émergence de nouvelles puissances navales régionales susceptibles de rompre un fragile équilibre local en profitant d'un espace extrêmement sensible libéré par les deux « grands ».

1.2 UN DROIT DE PASSAGE AFFERMI

La dialectique des détroits relève de la nécessité de concilier l'impératif du mouvement, c'est à dire la liberté, et les exigences de la territorialité, ce qui revient à chercher le compromis entre pavillon et drapeau.

Globalement, les grandes puissances maritimes traditionnelles que sont la France, les Etats-Unis, le Royaume Uni possèdent également la particularité d'être des Etats côtiers. Si celle-ci se traduit avant tout économiquement (pêche, ZEE etc.), on remarque que c'est notamment par la capacité de projection de force et de puissance de leur marine respective que ces pays se sont affirmés. Il est donc logique de constater que la volonté des puissances maritimes demeure la limitation de l'érosion de la liberté de la haute mer, tandis que la majorité des nations centre ses revendications sur l'extension de leur souveraineté territoriale.

Le rôle des détroits

Le premier et traditionnel rôle est intrinsèquement lié au maintien de la capacité de projection militaire des grandes puissances. L'évolution récente confirme toutefois la suprématie du transport maritime commercial dans la mesure où les nations apparaissent plus ou moins dépendantes de la mer pour leur commerce et leurs approvisionnements. Les détroits revêtent

ainsi une importance géopolitique et stratégique fondamentales car permettent d'accéder à l'interocéanité. A titre d'illustration, on peut citer le détroit d'Ormuz qui voit passer un quart des approvisionnements pétrolier mondiaux tout comme les détroits de Gibraltar, du Bosphore et des Dardanelles par lesquels transitent plus de 60000 navires par an.

Ce paragraphe décrit le rôle des principaux détroits d'Asie du sud-est. S'il demeure limitatif, ce choix s'explique d'une part par l'importance de ces détroits, d'autre part du fait du caractère instable de la région qui permet de mieux généraliser à l'ensemble des détroits. En effet, la particularité des détroits est qu'ils ne peuvent être étudiés indépendamment du contexte géopolitique dans lequel ils se situent, particulièrement si la zone est instable.

Il reste cependant vrai que d'autres détroits sont tout aussi vitaux dans d'autres parties du monde, comme celui du Pas de Calais qui voit transiter chaque jour plus de 600 navires commerciaux. Ce n'est donc pas leur importance qui est en cause mais la stabilité politique de la région qui n'apporte pas d'éclairage particulier sur cette question. Enfin, le cas particulier des détroits du Bosphore et des Dardanelles sera étudié ultérieurement.

Toute sortie de la mer de Chine Méridionale et de Java en direction de l'océan Indien puis du Moyen Orient s'effectue par des détroits , en nombre limité, dont quatre se distinguent nettement.

Le détroit de Malacca est le plus important avec plus de 250 passages par jour. Grande voie de passage de stature mondiale, elle est aussi une des plus malaisées en raison de son étroitesse (moins de 6 miles généralement). Les plus gros pétroliers ne peuvent donc l'emprunter.

Le détroit de la Sonde, de navigation dangereuse, doit son importance relative à la reprise du commerce avec l'Afrique du Sud après la levée de l'embargo car il constitue le point de passage le plus court avec l'Afrique.

Le détroit de Lombok est vital car permet le passage vers le Japon des plus grands super-pétroliers (500 000 tonnes) grâce à sa grande profondeur. Il présente également un intérêt commercial majeur pour l'Australie. Enfin, il est le seul dans la région à permettre le passage des SNLE selon leur mode normal de navigation, soit en plongée.

Cet état des lieux illustre la dualité économique et stratégique des détroits de Malacca et de Lombok comme voie de communication commerciale et militaire, véritable nœud de la sécurité régionale. A titre d'illustration, le tableau suivant décrit le coefficient d'augmentation (en %) de la distance à partir de Yokohama selon les détroits utilisés.

Destination	Golfe Persique	Le Cap	Mombasa	Calcutta
Détroits				
Malacca	1	2	1	1
La Sonde	9	1	4	18
Lombok	18	4	12	27
Ombaï-Wetar	23	6	16	32

Jouant un rôle clé dans la durée des parcours commerciaux et des projections militaires, le principal si ce n'est quasi unique problème demeure la liberté de circulation. Ce n'est donc pas le détroit par lui-même qui constitue un enjeu mais plutôt l'utilisation que l'homme en fait, c'est à dire le mode de passage qui lui est associé. Potentiellement belligère, c'est par la voie juridique et de la négociation que tente de se résoudre ce problème.

Le statut juridique des détroits

La particularité des conventions sur le droit de la mer tient à leur principe de ratification par les Etats signataires d'une part, mais également par le reste de la communauté selon le principe du droit coutumier validé par le temps. Ainsi, la conférence de Montego Bay (CMB), datant de 1982, a bouleversé le statut général des détroits en portant les eaux territoriales à 12 milles ce qui a entraîné la territorialisation de 116 détroits autrefois considérés comme passage de haute mer et qui relèvent désormais de la mer territoriale. Il convient de noter que 20 détroits parmi les 116 précités sont situés en Asie, dont le détroit majeur de Malacca.

La CMB définit par ailleurs une deuxième catégorie de détroits appartenant aux Etats « archipels », entièrement enclos dans une mer territoriale en vertu du droit d'un pays composé d'îles de tracer des lignes de bases archipélagiques reliant les points extrêmes des îles les plus éloignées et des récifs découvrant de l'archipel. Ces lignes servant de base à la détermination de la mer territoriale, ces détroits relèvent donc de la souveraineté d'un seul pays. On peut citer les détroits indonésiens de Lombok et de la Sonde.

Selon les termes de la CMB, les navires étrangers bénéficient du même droit de transit continu et rapide dans les détroits servant à la navigation internationale (Malacca par exemple) ou dans ceux inclus dans un Etat archipélagique. Par « transit » et « passage archipélagique », il faut comprendre navigation d'un point de la haute mer ou d'une ZEE à un autre point de la haute mer ou d'une autre ZEE. Il est important de noter à ce sujet qu'aucun Etat archipel, bien que disposant de pouvoirs particuliers pour organiser la circulation, ne peut fermer et entraver le transit dans ces détroits dès lors qu'ils constituent des routes servant normalement à la navigation internationale. Bien que ces détroits relèvent juridiquement de la souveraineté d'un seul Etat, on constate donc que les Etats archipels ne peuvent y exercer la plénitude de leurs droits, notamment de police comme ils le font dans le reste de leurs eaux territoriales.

Sous la pression des puissances maritimes majeures, on note donc que la CMB a volontairement restreint les prérogatives accordées aux Etats riverains : s'ils peuvent gérer à leur guise les modalités de circulation au sein des détroits, la convention leur impose de déterminer leurs voies de communication en accord avec l'Organisation maritime internationale. Cette contrainte imposée doit être replacée dans le contexte de la lutte entre, respectivement, les Etats du pavillon et ceux du drapeau. Elle vise essentiellement à faire obstacle à l'interprétation unilatérale de leurs obligations par les Etats concernés. Nous verrons plus loin que l'Indonésie est particulièrement visée.

L'héritage du passé

La caractéristique physique des détroits est qu'ils constituent à la fois des points de passage permettant d'éviter la rupture des communications, et des zones de proximité d'espaces terrestres. Leur spécificité géographique se traduit ainsi par un cumul de potentialités de crises.

L'importance des voies de passage, notamment des détroits est à replacer dans le cadre des relations et des communications internationales. C'est en effet par le mouvement des hommes, des marchandises, des idées que les cultures se sont formées, propagées, rencontrées et enracinées. La notion de mouvement, le concept du voyage et du passage, l'idée de communiquer constituent un facteur central des relations entre les peuples.

L'histoire mouvementée des relations et des communications entre les peuples a rendu nécessaire l'émergence d'une régulation internationale. On peut ainsi mettre en évidence une règle qui prévaut toujours en droit international : plus les peuples ont des relations et sont unis par des alliances, des intérêts communs, des conventions ou des traités, moins ils auront tendance à s'opposer, notamment par la violence. L'histoire contemporaine ne fait pas exception à cette règle : lorsque des nations faisant partie d'une même alliance se sont affrontées, c'est que leurs intérêts de fond divergeaient fondamentalement. Ce fait pose d'ailleurs le problème, mais qui n'est pas notre propos ici, de la taille critique d'une alliance au delà de laquelle le sentiment de cohésion et de partage de valeurs communes n'existe plus.

Malgré les difficultés, c'est ce principe qui prévaut dans la création de l'ONU selon l'idée que les relations sont créatrices de sûreté internationale.

Une autre distinction doit être également effectuée entre la circulation dominante et la circulation communicante. La première a pour objet la conquête, la colonisation où, un peu sommairement, l'un doit dominer l'autre et se déplace en ce but, tandis que la seconde est avant tout une circulation relationnelle, commerciale et diplomatique à de fins de partenariat et d'enrichissement commun. Cette distinction fait également partie du paradoxe des détroits, participant de façon centrale aux relations inter-étatiques, et matérialisant ainsi les divergences entre territorialité et liberté de circulation.

Dans cette volonté de circulation, la mer joue un rôle de «véhicule », mais d'une forme incertaine, fluide, inappropriable. Dans le passé, les voies les meilleures, les raccourcis, les points de passage etc. constituaient des secrets professionnels voire d'Etat : ces constats ont amorcé l'apparition progressive d'un droit qui a débuté par la haute mer avant de s'intéresser à la frange côtière, notamment les détroits. On retrouve en effet dans le désir d'expansion de l'Europe l'obsession d'aller vite pour devancer l'autre. Véritable ambition et mode d'action étatique, cette obsession est à l'origine de l'importance croissante des voies de communication auxquelles les détroits seront désormais intimement liés. Dès le moyen âge, il se développe ainsi une stratégie des voies par les principales puissances maritimes visant davantage une garantie de passage qu'une appropriation des terres.

Un point particulier doit cependant être mentionné : les conséquences du principe colonisateur à partir du 19^e siècle. Ce principe traduit l'émergence de la notion de « zone d'influence » : si la souveraineté demeure fortement ancrée sur un point précis, toute la zone alentour, encore imprécise et non délimitée apparaît sous son influence. Cette notion de « zone d'influence » a été très utilisée relativement aux détroits dans le but de s'emparer progressivement de l'arrière pays, mais a complètement cessé avec la décolonisation.

Dans ce contexte, la règle évolutive du droit qui transcende les Etats constitue une étape ultime qui intervient après un long processus humain complexe où se mêlent la géographie, la culture, des considérations alimentaires et commerciales soumises aux aléas de l'histoire et des volontés de puissance. Le 19^{ème} puis 20^{ème} siècle voient la confirmation de la notion de souveraineté de l'Etat tandis que se développe ce que certains considèrent comme une

« rivale » : l'organisation internationale à décision collective. Celle-ci consacre l'incapacité des Etats à régler leurs différends et impose de fait le partage de certaines compétences: l'ONU procède de ce genre d'organisation mais il en existe d'autres à vocation plus spécialisée comme l'Organisation Maritime Internationale dont les décisions, sans faire l'objet d'une ratification systématique, sont suffisamment puissantes qu'elles s'imposent du seul fait de la « coutume » communément acceptée par la majorité.

Le droit des voies de passage internationales permet ainsi, au delà des différences et des conflits, de pacifier des zones géographiques et de surmonter les questions liées aux ressources. Bien-sûr, le droit sans acceptation et sans capacité de coercition peut se révéler une utopie mais l'histoire contemporaine prouve quotidiennement son efficacité : les règles issues de la CMB sont globalement respectées tandis que les tensions et les incidents se règlent majoritairement par la voie diplomatique. On peut ainsi constater que la résolution des conflits d'intérêt relatifs aux détroits oscille au cours de l'histoire entre la préservation des intérêts d'un seul, la neutralisation et l'internationalisation.

La règle du droit, intégrée dans un système humain global, est stabilisatrice et ordonnatrice. Elle permet à long terme une évolution positive vers un progrès de condition. C'est la raison pour laquelle nous étudierons plus complètement dans la deuxième partie ce droit international conciliateur qui, dans sa partie consacrée aux détroits, traduit la pérennité de leur importance géopolitique et stratégique.

Une affirmation due à des exigences politico-stratégiques

Le détroit se trouve donc au centre d'une double préoccupation. D'une part assurer la libre circulation des flottes, qu'elles soient de guerre et/ou commerciales, d'autre part permettre un mode de passage dans une zone qui se révèle être un espace potentiel de crises et de cristallisation des antagonismes étatiques. Ainsi, l'activité militaire et le maintien de la capacité de projection ont été un postulat permanent des puissances maritimes majeures au cours des différentes Conférences des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) intervenues depuis un demi siècle.

Ces puissances considèrent en effet que la liberté de circulation des flottes demeure essentielle pour garantir la stabilité et la coexistence pacifique. Elle permet notamment de compartimenter les conflits locaux en les restreignant à une zone géographique donnée, et de maintenir l'équilibre global des moyens militaires dont on sait que l'absence est générateur à court terme de conflit.

Ainsi, restreindre la circulation en entravant notamment le passage dans les détroits, limiterait la rapidité de règlement des crises ce qui pourrait constituer à la fois une menace de déstabilisation et une menace sur la paix et la sécurité.

La mer apparaît donc bien comme un espace instrumentalisé, notamment du fait de la composante navale de la dissuasion nucléaire. Ainsi, la territorialisation d'une centaine de détroits évoquée précédemment constituait une atteinte intolérable, pour les principales puissances, à la crédibilité de la dissuasion. Ce fut la raison pour laquelle la CMB évite soigneusement dans sa partie consacrée aux Etats archipels de mentionner le terme de détroit : il s'agissait bien de garantir la liberté de passage en restreignant au maximum les prétentions des Etats côtiers tout en leur reconnaissant un statut légitime.

Si la CMB renforce donc théoriquement ce droit de passage, il demeure que certains détroits possèdent des eaux gérées par plusieurs juridictions nationales. Historiquement, des conventions bi ou multilatérales ont ainsi permis de légiférer sur le droit de passage et demeurent toujours en vigueur aujourd'hui (Convention de Montreux datant de 1936 relative aux détroits Turcs). La CMB exclut donc du droit commun ces détroits gérés par des conventions antérieures, quelle que soit l'obsolescence de certains articles.

Enfin, il convient de noter que l'affirmation de ce droit de passage s'exprime aussi dans les airs puisque, sous la pression des grandes puissances maritimes notamment les Etats Unis, la CMB autorise le survol des détroits par les aéronefs militaires, y compris pour ceux situés dans les eaux territoriales (Etats archipels).

1.3 LE CARACTERE BELLIGENE DES PRETENTIONS DES ETATS COTIERS

Nous avons évoqué les conférences successives des Nations Unies sur le droit de la mer traduisant un double mouvement de revendication des Etats côtiers sur les espaces maritimes et la volonté des puissances maritimes de sauvegarder la liberté des mers. Ces conférences s'inscrivent dans un contexte caractérisé par la fin de la polarisation Est-Ouest et le recul des collectivismes, essentiellement centrés sur les conquêtes terrestres.

Ce contexte se caractérise assez nettement par la multiplication des crises, protéiformes et sources de violences parfois incontrôlables, et de nombreuses recherches d'ouvertures vers la mer. On peut citer bien-sûr le cas de la « mer territoriale de Chine » mais également la fédération de Russie cherchant à conserver le contrôle de la région caucasienne pour maintenir ses accès à la mer Noire et à ses terminaux pétroliers. Plus modestement, il en est de même de l'Ethiopie dont les prétentions sur la république de Djibouti traduisent la volonté de retrouver un accès à la mer Rouge, voire de participer au contrôle du détroit de Bab El Mandeb. On assiste donc à la montée en puissance d'Etats à vocation régionale, notamment côtiers, qui se lancent dans la surveillance et le contrôle de vastes territoires, notamment les détroits.

L'emprise spatiale des Etats côtiers

Les océans constituent un espace privilégié où s'exprime le désir inassouvi de conquête territoriale par les Etats : l'acharnement des Etats côtiers à promouvoir, défendre voire accroître leur zone économique exclusive est à replacer dans ce cadre. Ainsi, les zones maritimes participent à la dilatation des souverainetés ce qui proroge très directement le rôle clé des détroits.

La CMB apparaît ainsi plus belligène que pacifiante dans la mesure où elle multiplie les lieux de friction potentielle en générant des inégalités (puisque 6 pays ont autorité sur 15% des océans) et en imposant des « frontières » maritimes sujettes à caution et difficiles à contrôler.

Par ailleurs, les contentieux territoriaux des Etats étant globalement stabilisés, l'enjeu des relations internationales et diplomatiques se porte sur les espaces maritimes et les voies de communication dont les détroits font partie. Des différends parfois anciens sont ainsi mécaniquement aggravés, comme le litige gréco-turc sur la mer Egée, par l'extension de la mer territoriale à 12 milles, qui confère à celle-ci le statut de « lac grec ».

On peut également citer certains différends évoluant en conflit armé, tel celui des Malouines, dont un des enjeux était certes la restauration de la souveraineté britannique mais également le contrôle de la région du détroit de Magellan, voie de passage principale au niveau du Cap Horn (cf. carte).

Enfin, les entorses à la CMB traduisent la vigueur du nationalisme maritime et de l'obsession de territoire. On peut citer le cas des Philippines et de l'Indonésie, bénéficiant du régime des eaux archipélagiques mais dont les zones se chevauchent en certains endroits par excès concernant le tracé des lignes de base droites. Il convient toutefois de noter la bonne volonté de certains Etats qui, unilatéralement, acceptent des limitations de souveraineté en raison du risque de tension potentiel. C'est le cas du Japon ayant accepté en 1977 de limiter ses eaux territoriales à 3 milles dans les détroits de Soya, Tsugaru, Osumi et Tsushima dans un souci d'apaisement avec l'ex URSS (cf. carte).

Vers une reconstitution progressive de la souveraineté

Lorsqu'un Etat revendique un tracé pour une délimitation, par exemple un tracé de ligne de base droite ou une ligne de partage des eaux dans un détroit, des considérations de sécurité et de souveraineté transparaissent presque toujours qui prédominent sur les questions purement économiques. Ce processus peut s'effectuer brutalement comme ce fut le cas par exemple pour l'Indonésie qui ferma ses détroits « archipélagiques » en 1988 pour quelques jours pour un prétexte d'exercices militaires, en réalité pour affirmer sa suprématie régionale. Il s'effectue en fait plus souvent indirectement en s'appuyant sur des considérations de sécurité, d'environnement, de contrôle des voies navigables dangereuses qui débouchent ainsi sur la reconstitution progressive d'une souveraineté plénière. Dans la volonté expansionniste d'un Etat côtier, on assiste ainsi au passage de simples compétences fonctionnelles à des droits territoriaux, et de la compétence exclusive à la compétence discrétionnaire qui est la négation du principe d'égalité du droit.

Cette quête de souveraineté se traduit également par une liberté d'interprétation de la CMB, notamment quant à l'usage militaire des espaces. Le Yémen et Oman interprétèrent ainsi la règle du droit de passage en transit sans entrave pour les détroits respectifs de Bab El Mandeb et d'Oman. De même, la Turquie modifia unilatéralement le régime des détroits turcs en 94 pour des questions de sécurité de navigation dans le Bosphore et la mer de Marmara en imposant des restrictions de passage que nous détaillerons dans la 3^{ème} partie. Pour Gibraltar, l'incertitude provient d'un éventuel accord hispano-marocain qui imposerait le « passage inoffensif » impliquant le transit en surface des sous marins et le survol après autorisation, ce qui est contraire à la règle de la liberté de passage sans entrave.

Ainsi, on assiste à une dilution de la sécurité strictement militaire au profit de la sécurité de navigation et de l'environnement qui semble désormais suffisante pour assurer les revendications de souveraineté. Ce déclin relatif de l'aspect sécuritaire militaire des détroits doit être rapproché de l'obsolescence des régimes conventionnels anciens dans lesquels les considérations militaires prédominaient. Il demeure que les facteurs écologique et de sécurité de navigation se traduisent par des mesures unilatérales des Etats côtiers, souvent en contradiction avec les règles de droit international et tout aussi belligènes car sont source de tensions et de rivalités. Les exemples sont significatifs des revendications de souveraineté des Etats riverains :

- L'Italie a interdit en 85 le franchissement du détroit de Messine pour les navires de plus de 50000 tonnes transportant des matières dangereuses ;
- L'Indonésie et la Malaisie continuent d'imposer un passage innocent dans les détroits de Malacca et de Singapour, contrevenant ainsi à la règle de la CMB qui prône la liberté de passage dans ces détroits à vocation internationale et éminemment sensibles ;

Le détroit du Pas de Calais mérite d'être cité car constitue un bon exemple de règlement pacifique. La France et le Royaume-Uni réussirent ainsi à concilier l'impératif de protection de l'environnement et celui de la liberté de passage à l'occasion de la délimitation de la mer territoriale. Sans attendre le droit issu de la CMB, ces Etats affirmèrent ainsi le caractère coutumier du droit de passage en transit sans entrave.

Les détroits restent donc des zones d'instabilité et des points stratégiques. Comme nous le verrons dans la partie suivante, le droit sera évolutif, témoignant du jeu diplomatique et de la nécessité pour les puissances maritimes de sauvegarder le mouvement de leurs flottes dans un environnement où les revendications des Etats côtiers se font plus attentatoires aux libertés traditionnelles dont elles jouissaient.

1.4 L'EMERGENCE DIFFICILE DES ETATS ARCHIPELS

La consécration de la notion d'Etat archipel et de son emprise maritime constitue l'innovation la plus marquante apportée par la 3^e CNUDM : elle établit un compromis avant tout politique où s'affirment les Etats situés géographiquement en concurrence face aux puissances maritimes, avant tout soucieuses de préserver la liberté de leurs flottes.

Politiquement, la mer unit les îles de l'archipel et permet l'intégration sociale et culturelle de la nation face aux nombreuses forces centrifuges menaçant de désintégrer le pays. Economiquement, elle est un immense réservoir de richesses, de matières premières mais avant tout de pêche. Enfin, stratégiquement, le maintien du statut de haute mer entre les différentes îles deviendrait insoutenable pour la sécurité et la défense de l'archipel : l'intégrité territoriale deviendrait dénuée de sens.

La 3^eCNUDM (74-81) a donc ratifié et mis en oeuvre le concept d'Etat archipelagique. Il ménage la possibilité de faire reconnaître une souveraineté sur les eaux situées à l'intérieur d'un ensemble d'îles, le tracé des lignes de base devant répondre à des modalités précises. La convention définit par ailleurs la notion de passage archipelagique qui consiste dans l'exercice sans entrave par les navires et aéronefs, selon le mode normal de navigation, des droits de navigation et de survol, à seule fin d'un transit continu et rapide entre un point de la HM ou d'une ZEE, et un autre point de la HM ou d'une ZEE.

Si ce droit de passage semble suffisant pour assurer la sécurité de l'Etat archipel, la convention précise qu'il peut être temporairement suspendu sans établir de discrimination entre navires et aéronefs étrangers, et dans des zones déterminées de ses eaux archipelagiques.

On mesure ainsi la difficulté et la liberté d'interprétation dont peuvent faire preuve aussi bien les Etats archipels que les puissances maritimes dans la mesure où ce droit de passage archipelagique suspensif s'oppose au principe de liberté de circulation dans les détroits à vocation de navigation internationale. On gardera à l'esprit que l'Indonésie, par exemple,

possède un certain nombre de ces détroits majeurs (Lombok...) inclus juridiquement dans ses eaux archipélagiques.

Quelques données géographiques

Les archipels présentent une grande diversité de situations géographiques, notamment du fait de la localisation de ces archipels : on distingue notamment les archipels côtiers des archipels océaniques qui forment Etat.

Ces archipels sont réunis par une caractéristique commune qui est de faire un « tout » géographique assurant sa cohérence et son unité. On comprend dès lors que ce droit de passage dans les eaux archipélagiques, notamment quand il s'agit de détroits, soit particulièrement sensible voire belligène.

Il convient de noter que d'autres facteurs, notamment économiques et politiques, confortent cette unité de l'archipel alors que le seul facteur géographique serait plutôt dispersant : ils apparaissent même essentiels quand il s'agit d'Etats archipels indépendants par définition.

Une notion juridique délicate

Jusqu'au début du 20^e siècle, la notion de « tout géographique » a été un obstacle à toute définition de l'archipel, donc à toute notion juridique attachée. Cette difficulté s'est encore accrue avec la mise en œuvre de la méthode des lignes de base droites et du principe archipélagique qui a eu pour conséquence de limiter des espaces de Haute mer (pêche), la fermeture potentielle de certains détroits et la précarité des routes internationales maritimes et aériennes qui traversent les archipels.

Contraire aux intérêts des puissances du pavillon, et sous leur pression, la question des archipels a donc été éludée jusqu'à la 3^e CNUDM. Les Etats concernés ont donc décidé unilatéralement d'introduire dans leur droit les conséquences tirées du principe archipélagique.

C'est sous la pression des Philippines en 1961 et de l'Indonésie en 1957 revendiquant un droit exclusif sur les eaux de leur archipel respectif que s'enclenche un processus qui aboutit à la reconnaissance juridique de l'Etat archipel. Ainsi, d'exclusivement économiques (ZEE), les revendications s'affirment politiquement par la nécessité de palier la discontinuité territoriale. Prenant un tour politique dans des régions où passent des routes maritimes vitales, cette affirmation unilatérale se heurtait aux pressions des puissances maritimes soucieuses de préserver leur liberté de projection. La 3^e CNUDM se devait donc de trouver un compromis acceptable par toutes les parties prenantes.

La définition juridique de l'archipel a ainsi été rendue possible par l'acceptation de l'idée qu'il doit constituer « intrinsèquement un tout géographique, économique et politique ou historiquement considéré comme tel ». Ainsi, face au caractère dispersant de la situation géographique, l'affirmation de l'unité politique est avant tout un moyen de réaliser cette unité complexe et délicate.

Pourtant, dans un souci de satisfaire toutes les parties concernées, cette définition se prête à de nombreuses divergences d'appréciation :

- Par qui doit être considéré l'archipel comme un tout ?

- Comment apprécier le caractère historique d'une considération?

Enfin, cette définition n'introduit la reconnaissance de droits spécifiques que dans la mesure où cet archipel constitue réellement un Etat et que celui-ci est entièrement constitué par un ou plusieurs archipels. Sont donc exclus les archipels rattachés à un Etat continental comme l'archipel égéen ou les Canaries. Par ailleurs, les lignes de base archipélagiques sont définies très strictement et doivent respecter un certain rapport entre la superficie des eaux et celle des terres compris entre 1 et 9, tandis que la longueur totale de ces lignes ne doit pas dépasser 100 milles marins. L'objet de ces restrictions est d'introduire une contrainte supplémentaire destinée à limiter le statut archipélagique à certains Etats qualifiés d'Etats archipélagiques. Ces restrictions permettent en réalité d'accorder le statut archipélagique qu'aux Etats ayant mené des négociations avec les puissances maritimes. En sont donc exclus le Cap Vert, les Seychelles, les Maldives... souvent pour excès de dispersion de leurs îles.

Cette démarche de reconnaissance juridique des Etats archipels soumise à des contraintes politiques et géographiques fortes paraît surprenante à première vue. Elle doit cependant être replacée dans le contexte de la limitation aux entraves à la liberté de circulation, voulue et quasiment imposée par les puissances maritimes.

La CMB a donc favorisé l'émergence d'un compromis en accordant le statut d'Etat archipel à certains et en le refusant à d'autres. Sous couvert d'eaux «historiques », de circonstances spéciales, il est à craindre que se développent des statuts archipélagiques unilatéraux , fortement belligènes s'ils mettent en jeu des détroits importants et s'ils limitent à nouveau la liberté de projection des puissances maritimes.

L'Indonésie, puissance archipélagique

1.4.1.1 Les détroits indonésiens

Le nombre limité de détroits indonésiens contraint les communications entre les océans Indien et Pacifique. Leur contrôle et l'entrave à la circulation imposerait d'effectuer un détour par le détroit de Bass entre l'Australie et la Tasmanie, ce qui serait une contrainte de deux types :

- Economique, avec un doublement du prix du transport de la tonne de pétrole entre le Golfe et le Japon et la nécessité d'accroître la flotte des navires,
- Stratégique avec par exemple l'augmentation de trajet entre les bases américaines de Guam (Pacifique) et Diégo Garcia (océan Indien) de 5000 milles.

A l'exception des détroits de Malacca et de Singapour, classés par la convention sur le droit de la mer comme servant à la navigation internationale, tous les autres se situent dans les eaux territoriales indonésiennes ou philippines mais ont une importance variable.

Davantage que l'étroitesse ou la dangerosité du passage, c'est le mode de passage qui se révèle problématique : les détroits servant à la navigation internationale ne peuvent être entravés tandis que ceux situés dans les eaux archipélagiques bénéficient d'un droit de passage en transit sans entrave mais suspensif et non discriminatoire à la discrétion de l'Etat archipel. La difficulté provient de l'Indonésie et des Philippines qui considèrent les détroits de Malacca et de Singapour comme faisant partie de leurs eaux territoriales en vertu du caractère historique de leurs revendications. Compte tenu de l'importance vitale de ces détroits que

nous allons détailler dans le paragraphe suivant, les principales puissances maritimes se montrent particulièrement soucieuses du maintien de la liberté de passage, et s'en donnent les moyens par une présence régulière et dissuasive.

1.4.1.2 Principaux enjeux stratégiques indonésiens

Ils sont représentés par les détroits de Malacca et de Singapour, de la Sonde et de Lombok.

Les deux premiers sont parmi les plus fréquentés du monde après le Pas de Calais avec près de 100 000 passages par an, soit 300 navires environ par jour, dont le quart de pétroliers de moins de 200 000 tonnes. Ils sont donc essentiels pour l'approvisionnement énergétique du Japon mais également pour ses exportations de produits manufacturés. Ils permettent également le transfert des flottes de guerre de surface entre les deux océans mais sont évités par les sous-marins en raison de leur faible profondeur. Enfin, il faut noter que l'Indonésie est le premier exportateur mondial de gaz naturel avec plus de 65 millions de m³ par an. Elle dépend donc majoritairement de la mer et de la liberté de ses voies de communication pour ses exportations.

Le détroit de la Sonde n'a qu'un rôle secondaire en raison de la dangerosité de son parcours. Il reste utilisé pour les trafics de tonnage moyen et côtier.

Le détroit de Lombok a une importance stratégique considérable. D'une profondeur d'environ 500 mètres, il permet le passage en plongée des SNLE et le transit des plus gros super pétroliers. Il joue donc un rôle fondamental dans la stratégie de dissuasion des puissances nucléaires qui ne sauraient tolérer une quelconque entrave.

Tous les détroits indonésiens sont donc vulnérables, notamment à la guerre des mines. Ils donnent à l'Indonésie une haute valeur stratégique liée au contrôle éventuel des communications maritimes et aériennes entre les océans Indien et Pacifique.

Les principales puissances maritimes ainsi que le Japon et les Etats riverains ont tout intérêt à ce que ces routes maritimes à travers ces passages restent ouvertes. L'Indonésie qui exerce sa souveraineté sur de vastes eaux archipélagiques doit notamment développer sa marine si elle veut effectuer un contrôle efficace de ses détroits et conserver une capacité d'intervention contre les différents trafics et actes de piraterie. Indirectement, cela lui permettra de confirmer ses droits sur les gisements de gaz contestés par la Chine au Nord Est des îles Natuna.

Cette volonté se traduit par la recherche d'une coopération régionale avec la Malaisie et Singapour, tant pour la surveillance étroite des principaux détroits que pour l'instauration d'une sorte de « service public » relatif aux facilités de navigation (balises, détermination de chenaux etc.).

1.4.1.3 Les prétentions indonésiennes

L'Indonésie est en cours de négociation avec l'OMI pour la détermination des routes de navigation, notamment dans ses eaux archipélagiques.

Comme nous l'avons déjà mentionné, la principale objection de l'Indonésie résulte de la confusion entre les règles adoptées pour les détroits servant à la navigation internationale et celles concernant les eaux archipélagiques.

Ces divergences d'appréciation se sont traduites en octobre 88 puis à nouveau en avril 96 par la fermeture de plusieurs routes maritimes internationales dans ces eaux. A la suite de ces incidents, l'Indonésie et les Etats Unis ont tenu plusieurs conférences afin de parvenir à un point d'accord concernant la traversée des eaux archipélagiques indonésiennes par des navires étrangers. L'Indonésie souhaiterait ainsi imposer trois voies de circulation obligatoires passant par Lombok, la Sonde et la partie orientale de la mer des Moluques et imposer des conditions de passage aux navires de guerre qui transitent en dehors des voies de circulation envisagées. Cette dernière proposition se heurte actuellement à l'opposition formelle des Etats Unis.

Enfin, l'Indonésie contrôle attentivement la circulation des navires en mer de Java en raison certes de la densité des plates formes pétrolières et des câbles sous marins, mais également pour surveiller l'activité des navires de recherche scientifique qui souhaitent opérer dans les eaux relevant de sa souveraineté.

Ainsi l'Indonésie cherche à s'imposer comme puissance régionale incontournable en Asie du Sud Est comme en témoignent son engagement au sein de l'APEC et sa volonté de ne pas subordonner les facilités navales accordées aux Etats Unis au soutien qu'ils apportent à l'APEC et l'ANSEA. Cette volonté de reconnaissance de sa puissance résulte également de la perspective toujours possible et crainte de désengagement des Etats Unis dans la région qui laisserait l'Indonésie bien seule face aux prétentions chinoises. Comme la majorité de ses voisins, l'Indonésie se lance donc dans le développement de ses moyens militaires. Dans un contexte plutôt instable, cette militarisation et instrumentalisation des espaces peuvent se révéler autant dissuasives que déstabilisatrices.

2 L'EMERGENCE DIFFICILE D'UN DROIT INTERNATIONAL CONCILIATEUR TRADUIT LA PERENNITE DE L'ENJEU

2.1 LA REPARTITION DES COMPETENCES

Le fondement d'un droit relatif aux détroits et aux voies de passage

Tout système de droit se déploie dans un espace, lequel détermine les sphères de validité des actes et des comportements.

Ainsi la compétence territoriale de l'Etat s'exerce à l'égard des lieux, mais aussi des choses, des faits et surtout des hommes. C'est la recherche d'une compétence territoriale toujours plus étendue qui explique la volonté des Etats riverains d'étendre leur souveraineté sur les détroits pour en contrôler l'activité. Cette souveraineté se traduit en effet par un droit exclusif d'action et de protection, c'est à dire par le monopole de l'édiction des règles et de l'emploi de la contrainte afin de protéger des intérêts considérés comme essentiels.

Ce concept qui exprime les ambitions des Etats côtiers d'une façon générale, des Etats riverains d'un détroit en particulier, peut se révéler inadapté aux nécessités de relations et de communications qui sont plutôt l'apanage des puissances maritimes. Celles-ci considèrent en effet que la capacité de projection de puissance ainsi que la possibilité de commercer en tout lieu constituent un fondement indéniable de leur puissance, donc de leur reconnaissance sur la scène internationale. On peut rappeler à ce sujet que tout navire de guerre constitue en droit et en réalité une parcelle de souveraineté de l'Etat qu'il représente.

Ces divergences d'intérêts sur des zones identiques ont ainsi développé des principes de co-gestion à plusieurs, de partage des compétences etc. et sont à l'origine de l'émergence du droit relatif aux détroits et aux voies de communication plus généralement. L'objectif de ce droit est de faire admettre, par ratification initialement, mais surtout par reconnaissance comme fait coutumier, que pour un objet spécial ou en vue d'un usage commun, le plus souvent lié au transport, à la circulation ou au commerce, il y ait une servitude c'est à dire une restriction à la compétence territoriale d'un ou plusieurs Etats à des fins d'usage commun ou spécifique : droit de passage, de pêche etc.

La notion juridique de détroit et les intérêts en présence

On considère qu'un détroit est juridiquement défini comme un passage naturel entre deux côtes, n'excédant pas une certaine largeur et faisant communiquer entre elles deux parties des espaces maritimes. Nous avons déjà vu que les principales difficultés apparaissent quand ce détroit est territorialisé. Il convient alors d'identifier la nature des droits des Etats concernés vis-à-vis des navires étrangers et de délimiter la mer territoriale lorsque plus de deux Etats sont riverains.

Cependant, si le détroit est juridiquement défini par la largeur du passage, il ne peut se limiter exclusivement à ceux dont la largeur est inférieure à la double largeur de la mer territoriale, c'est à dire globalement à 12 milles, pour les raisons suivantes :

- Présence de chenaux de navigation à l'intérieur de la mer territoriale,
- Projection de la compétence des Etats riverains au delà de la mer territoriale à des fins économiques (pêche, installation d'exploitation de ressources naturelles),
- Le détroit n'étant pas linéaire dans sa conception géographique, le droit ne saurait reconnaître de détroit à éclipse.

Le régime des détroits n'est donc pas exclusivement déterminé par son appartenance soit à la haute mer, soit à la mer territoriale. Des conventions spécifiques relatives aux détroits permettent d'atténuer la rigidité du droit commun appliqué aux espaces maritimes. Elles ont essentiellement pour objet de limiter les tensions entre Etats riverains et puissances maritimes.

L'intérêt des Etats riverains se situe au niveau du respect de la souveraineté territoriale dans la mesure où ce détroit constitue une brèche potentielle dans l'unité territoriale, permettant le passage de navires de guerre à proximité de leurs côtes et le survol d'aéronefs. Les progrès technologiques permanents, notamment dans les domaines de l'acquisition du renseignement et des missiles, renforcent d'ailleurs l'acuité de cette menace.

Mais cette souveraineté s'exprime de plus en plus par la sécurité environnementale : il est d'ailleurs important de noter que toutes les mesures ne vont pas dans le sens d'une restriction du droit de passage, mais qu'elles cherchent au contraire à le faciliter, notamment par la sécurisation de la navigation (signalisation, aménagement des chenaux, pilotage etc.). Jusqu'à un passé récent, cet argument de service public justifiait ainsi le droit de péage qui était réclamé dans certains détroits (détroits danois notamment).

Les intérêts des Etats du pavillon sont directement liés à la mobilité de leur flotte, de guerre ou de commerce, ainsi que de leurs aéronefs, répondant à deux objectifs :

- Maintien d'une capacité de projection de force et de puissance,
- Conservation des voies principales de navigation.

Cette obsession de liberté se traduit par une recherche omnidirectionnelle de protection contre toute mesure discriminatoire au trafic, notamment le droit de péage mais également le contrôle des cargaisons et des équipements militaires, voire la limitation du nombre de navires d'un même Etat dans une zone donnée (mer Noire par exemple). Les Etats du pavillon recherchent le plus souvent cette protection dans un régime autonome des détroits, distinct de celui des voies de passage dans les eaux territoriales, mais également dans la promotion de prestations positives de la part des Etats riverains.

L'opposition entre les Etats riverains et ceux du pavillon n'est donc pas aussi radicale dans la mesure où la satisfaction des intérêts communs domine. La fin de la cristallisation Est Ouest a permis d'initier une dynamique favorable en ce sens compte tenu de l'atténuation des fortes subordinations politiques. Toutefois, des antagonismes réels demeurent provenant soit des Etats les moins développés soit de ceux recherchant une émancipation politique et stratégique régionale. Comme nous l'avons vu, on peut citer le cas de l'Indonésie, mais également celui de la Turquie dans son face à face avec la fédération de Russie. Nous verrons à ce sujet dans la troisième partie que les voies de communication internationales, les détroits principalement, constituent un outil supplémentaire dans la panoplie des grandes puissances.

2.2 LA MUTATION DU DROIT ET L'EVOLUTION DU REGIME DES DETROITS

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, le droit de la mer a connu de profondes transformations dues à la combinaison de plusieurs facteurs :

- Apparition d'intérêts économiques nouveaux, souvent à proximité des côtes, qui font désormais partie de l'expression directe de la souveraineté ;
- Evolution des progrès techniques favorisant l'exploration et l'exploitation des ressources maritimes qui nécessitent d'être contrôlées ;
- Résolutions des Nations Unies proclamant la souveraineté permanente des Etats sur leurs ressources naturelles (1952) et substituant la notion « d'adjacence maritime » à la souveraineté de l'Etat à celle de liberté maritime.

Notamment, au fur et à mesure de la maîtrise du long cours, les Etats souverains se préoccupent de plus en plus de la protection de leur côtes. Ainsi, l'affermissement de la puissance étatique se traduit par la prolongation de la souveraineté territoriale sur la mer littorale

Cette évolution du droit maritime se répercute sur le régime des détroits. Les puissances maritimes, souvent plus puissantes que les Etats riverains et contrôlant même directement les détroits (Gibraltar, Singapour, détroits indonésiens), se sont longtemps satisfaites d'un régime juridique flou et ambigu leur permettant de faire appel au droit en fonction des circonstances du moment pour, soit insister sur le droit de passage, soit y imposer des restrictions aux autres nations. Cette ambiguïté est essentiellement due au développement de dispositions

conventionnelles spécifiques comme pour les détroits turcs, danois, de Magellan ainsi qu'aux pratiques coutumières.

Ainsi, c'est la conquête de la navigation en haute mer qui incite à créer la mer territoriale, sans que les puissances maritimes se satisfassent des restrictions imposées à leur liberté de mouvement. Les évolutions permanentes relatives à l'utilisation des océans et des détroits qui les relient sont à l'origine de la mutation du droit et du régime des détroits.

Le régime jurisprudentiel de la Cour Internationale de Justice (CIJ)

Celui-ci date de l'incident du détroit de Corfou en avril 1949 qui vit la marine britannique intervenir avec des moyens importants (porte-avions, croiseurs) pour assurer la liberté de passage dans celui-ci, régulièrement entravée depuis 1946 par les autorités albanaises (minages etc.).

Cet arrêt, qui fit jurisprudence, se traduit par des dispositions visant à :

- Apprécier les critères permettant de ranger un détroit dans la catégorie des voies maritimes internationales bénéficiant d'un droit de passage ;
- Préciser le régime de passage des navires de guerre ;
- Apprécier la responsabilité incombant à l'Etat riverain d'un détroit du fait de sa compétence territoriale (droits et devoirs).

Cet arrêt ne lève cependant pas l'ambiguïté des détroits, à la fois portion de mer territoriale et voie de communication internationale. Il suggère en effet deux régimes possibles :

- Un régime « territorial » reconnaissant un droit de passage innocent défini par rapport à la mer territoriale, point de vue des Etats riverains ;
- Un régime détachant le détroit de toute référence territoriale, reconnaissant son « autonomie » en tant que voie internationale, point de vue des Etats du pavillon.

C'est d'ailleurs cette mention d'un « droit de passage innocent » qui assimile le droit de passage dans les détroits à celui en vigueur dans les eaux territoriales. Applicable à tous les détroits non couverts par une convention spécifique, cet arrêt ne pouvait durablement satisfaire aux pressions des puissances maritimes.

Le régime conventionnel de la Convention de Genève sur la Mer Territoriale (CGMT - 1958)

Cette convention se situe dans la lignée de l'arrêt de la CIJ en introduisant un droit de passage inoffensif, non suspensif, dans les détroits mettant en communication une partie de la haute mer avec une autre partie de la haute mer ou avec la mer territoriale d'un Etat étranger.

C'est cette mention de la jonction avec la mer territoriale qui constitue un ajout par rapport à l'arrêt précédent et qui en altère la cohérence, puisqu'en se voulant plus précis et plus exhaustif, il ne résolvait pas le cas des détroits revendiqués comme eaux intérieures,

notamment ceux revendiqués par les Etats archipels (la Sonde, Lombok, San Bernardino pour les Phillipines).

Pourtant, les grandes puissances se sont satisfaites des dispositions de cette convention dans la mesure où la largeur de la mer territoriale étant fixée à 3 milles, peu de détroits essentiels étaient soumis au régime restrictif du passage inoffensif. En effet, la majorité possédait un chenal de haute mer permettant de conserver la liberté de passage et de survol traditionnels.

La remise en cause et le nouveau régime issu de la Conférence de Montego Bay (CMB - 1982)

A partir de 1949, la « coutume » et la 3^{ème} CNUDM officialisent l'extension à 12 milles de la mer territoriale éliminant ainsi toute portion de haute mer d'un grand nombre de détroits. Dès lors, ni la liberté de survol, ni la liberté de passage n'y sont plus assurées, notamment pour les sous marins dans un contexte dominé par la guerre froide.

Ainsi, l'appréciation du caractère inoffensif du passage apparaît résolument dévolue à l'Etat riverain lui conférant un rôle et une importance accrues puisqu'à un droit de passage se substitue un mode de passage, et l'appréciation qui en est faite, qui deviennent primordiaux.

On notera d'ailleurs que la globalité des Etats riverains, tout en étendant leurs eaux territoriales, se prononçaient en faveur du droit de passage inoffensif même aménagé aux fins des intérêts de la navigation, ce qui traduit bien le caractère extrêmement favorable de cette extension. Ce droit de passage impliquait en effet l'absence de droit de survol et la possibilité de réglementer le passage de certains navires (potentiellement polluant, à propulsion nucléaire etc.). Du reste, c'est à cette époque que l'Indonésie, la Malaisie et Singapour ont déclaré que la sécurité des détroits de Malacca et de Singapour relevaient de la seule responsabilité des Etats côtiers et affirmé que ces détroits ne pouvaient pas être qualifiés d'internationaux.

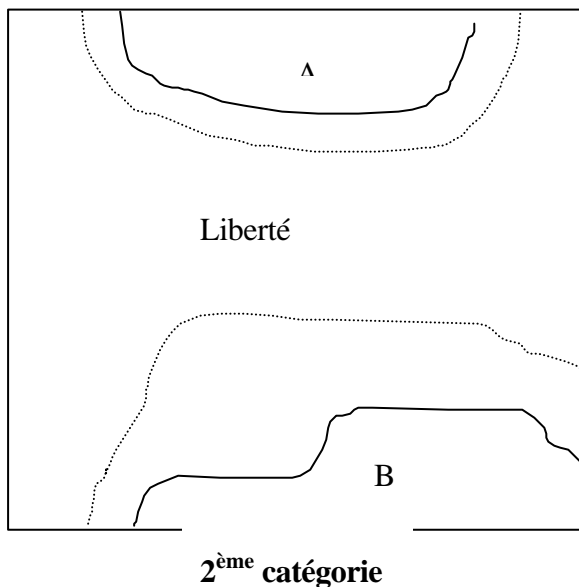
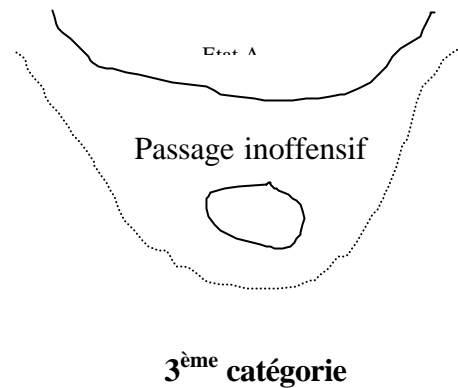
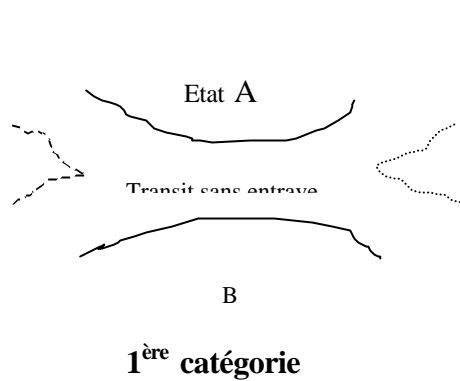
Ce bouleversement heurtait ainsi directement les prérogatives des puissances maritimes, notamment leur liberté de projection, tout en préoccupant certains autres Etats directement concernés par les activités maritimes : la majorité des Etats riverains de la Méditerranée pour ce qui concerne les navires commerciaux, les Etats riverains de détroits majeurs (Singapour) dont l'économie est tributaire de ses activités portuaires.

Les intérêts en présence s'accommodaient donc mal des dispositions issues de la CIJ et de la CGMT. Le régime des détroits se trouvait ainsi fondamentalement remis en cause et justifiait l'ouverture d'une conférence internationale à compter de 1966 sous l'égide des Etats Unis et de l'URSS visant à établir un nouveau régime des détroits.

La Convention sur le droit de la mer (ou Conférence de Montego Bay – CMB) a été conclue en décembre 1982 à Montego Bay, en Jamaïque. Après être restée ouverte à la signature pendant deux ans, 159 Etats l'ont signée, dont la France qui l'a ratifiée en novembre 1995. Cette convention clôturait la 3^{ème} CNUDM qui avait duré presque dix ans. L'objectif était ambitieux car il visait à concilier les revendications des nouveaux Etats nés de la décolonisation, axées sur une utilisation économique de la mer en vue de leur développement, et les grandes puissances maritimes attachées au maintien d'une liberté des mers qui favorise les Etats puissants. La question des détroits fit l'objet de discussions difficiles qui aboutit la définition d'un nouveau régime.

Celui-ci apparaît comme un régime diversifié puisqu'il définit 4 catégories de détroits relevant chacun d'un régime de passage distinct, et autonome car consacrant une partie spéciale aux détroits servant à la navigation internationale.

Les différentes situations peuvent être ainsi représentées.



La **1^{ère} catégorie** concerne les détroits constitués d'eaux territoriales, servant à la navigation internationale, et faisant communiquer deux parties de la haute mer ou deux ZEE.

Rentrent dans cette catégorie les détroits entièrement couverts par les eaux territoriales des Etats riverains. Les détroits de Messine et de Gibraltar en sont les plus représentatifs. Le régime de navigation dans ces détroits est celui du passage en transit, différent du passage innocent mais auquel il faut rapprocher le passage archipélagique.

Il n'est fait aucune mention dans cette définition de la largeur du détroit, étant acquis qu'il ne peut y avoir de route de HM à l'intérieur. De nombreux détroits inclus dans les eaux territoriales sont donc concernés par le passage en transit qui se révèle beaucoup plus libéral que le passage inoffensif (cf § 232).

La **2^{ème} catégorie** concerne notamment les détroits servant à la navigation internationale qu'il est possible de franchir par une route de haute mer. Relèvent de cette catégorie :

- Les détroits d'une largeur supérieure à 24 milles (canal du Mozambique, détroit de Béring par exemple...);
- Les détroits d'une largeur inférieure à 24 milles dont les Etats riverains n'ont pas étendu leur mer territoriale à 12 milles (détroits japonais par exemple).

Le régime de ces routes est celui de la liberté de navigation et de survol.

La 3^{ème} **catégorie** concerne les détroits exclus du régime de passage en transit, notamment en raison de présence d'îles, et ceux qui relient la mer territoriale d'un Etat à une partie de la haute mer ou à la ZEE d'un autre Etat. Relèvent de cette catégorie notamment les détroits de Corfou, de Zanzibar et du Tiran.

Le régime de ces routes est le passage inoffensif, sachant que l'exercice de ce droit ne peut être suspendu.

La 4^{ème} **catégorie** concerne les détroits où le passage des détroits est réglementé, en tout ou partie, par des conventions internationales existant de longue date et toujours en vigueur.

Plusieurs remarques s'imposent :

- Cette disposition vise à reconnaître des droits acquis sans qu'il soit précisé si les conventions peuvent être simplement bilatérales ; par ailleurs, la notion de « longue date » est sujette à de multiples divergences d'appréciation ;
- L'exception ainsi prévue peut concerner les détroits appartenant aux trois premières catégories.

Cette catégorie inclut en fait la majorité des détroits problématiques, notamment les détroits turcs couverts par la convention de Montreux de 1936 ou le détroit de Magellan. En revanche, elle ne peut concerner les détroits ayant fait l'objet de légiférations postérieures au début des travaux de la convention (1966). On pense ainsi au détroit de Tiran dont les règles d'utilisation sont issues pour partie de l'accord de paix entre l'Egypte et Israël datant de mars 1979, mais également aux détroits inclus dans les eaux archipélagiques.

En tout état de cause, les conventions existant de longue date n'ont pas besoin d'être compatibles avec la CMB et peuvent donc prévoir un régime plus restrictif que celui résultant de la CMB. On conçoit qu'il s'agisse d'un domaine juridique complexe propice à de nombreux différends.

2.3 LA CMB CREE DES MODALITES DE PASSAGE DIVERSIFIEES

La CMB constitue donc la forme la plus aboutie des négociations successives sur le droit de la mer et sur les détroits en particulier. Elle tente ainsi de palier les insuffisances des conventions successives. En effet, la CIJ ayant défini un droit de passage inoffensif donne la priorité au facteur trafic et multiplie les risques d'interprétations subjectives par les Etats riverains dans un contexte d'extension de la mer territoriale à 12 milles. La CNUDM, quant à elle, traduit une opposition très vive entre des légitimités incompatibles en opposant les Etats du pavillon et côtiers. Enfin, ces conférence et convention ne fournissent qu'une approche géopolitique à la question des détroits en ne statuant que dans le but de faciliter le transit sur

les axes essentiels, tandis que les détroits de moindre importance ne bénéficient que d'un droit de passage inoffensif.

La CMB conduit donc ses travaux dans un contexte caractérisé par un champ de compétence du droit international restreint aux détroits servant à la navigation internationale. Elle tente d'y remédier en réaffirmant le principe du passage inoffensif et en définissant un droit de passage en transit que nous allons maintenant détailler.

Le nouveau régime du droit de passage en transit

Ce régime s'applique donc aux détroits de 1^{ère} catégorie et est essentiellement défini selon un équilibre entre droits et obligations des navires en transit et des Etats riverains.

2.3.1.1 Droits et obligations des puissances maritimes

Le droit de passage en transit est l'exercice reconnu aux navires et aéronefs de la liberté de navigation et de survol assigné à deux fins : le transit continu et rapide par le détroit ou le passage pour accéder au territoire d'un Etat riverain ou en repartir. Le champ d'application spatial comprend les eaux territoriales et les eaux que le tracé des lignes de base droites a incluses dans les eaux intérieures. Ce champ d'application reste un sujet sensible régulièrement remis en cause, notamment lorsqu'un Etat riverain, possesseur d'île(s) à proximité du détroit, contraint son accès en imposant le droit de passage inoffensif (mais suspensif).

La CMB, tout en garantissant la liberté de passage moyennant certaines restrictions, limite sérieusement la souveraineté de l'Etat riverain dans l'espace aérien surjacent à sa mer territoriale : la liberté des aéronefs, civils ou militaires, apparaît en effet plus importante que celle des navires dans la mesure où l'Etat riverain ne peut réglementer le trafic.

Par ailleurs, si la convention autorise le transit des sous marins en plongée, la définition du « mode normal de navigation » pose le problème, à ce jour non résolu, des équipements électroniques. Il s'agit en effet de savoir si un navire peut maintenir en activité ses équipements de veille, de recherche et d'identification à l'occasion d'un transit dans un détroit, sans, d'une part, porter atteinte à l'intégrité de l'Etat riverain, d'autre part perdre la majeure partie de ses capacités d'intervention. De nombreux incidents et protestations officielles dans les détroits turcs aussi bien que les détroits indonésiens témoignent de l'acuité de ce débat.

Les **obligations** des puissances maritimes consistent à s'abstenir de toute activité n'impliquant pas un transit continu et rapide, ce qui exclut toute activité de pêche, de recherche et d'exploitation, ainsi que tout exercice pour les navires de guerre. Notamment, le passage d'une force navale de taille quelconque, éventuellement dotée d'une escorte aérienne n'est pas contraire au droit de passage en transit.

Par ailleurs, ces puissances ont obligation de se conformer aux règlements «généralement acceptés» en matière de sécurité des navires et de pollution. Volontairement ambigu, cette expression « généralement acceptés » signifie qu'un Etat du pavillon peut se voir imposer des contraintes auxquelles il n'a pas expressément adhéré pourvu qu'elles soient l'expression de règles coutumières ou conventionnelles.

2.3.1.2 Droits et obligations des Etats riverains

Les **droits** de l'Etat riverain consistent essentiellement à pouvoir désigner des voies de circulation et à prescrire des dispositifs de séparation du trafic, ainsi qu'à adopter des lois et règlements relatifs au passage dans les détroits. En revanche, la perception de droits de passage sur les navires étrangers est exclue à l'occasion du droit de passage en transit.

Ces droits apparaissent cependant relativement limités car ces dispositions sont soumises à l'accord préalable de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Par ailleurs, les règlements ne peuvent être édictés que dans quatre domaines :

- Sécurité de navigation,
- Prévention et maîtrise de la pollution,
- Réglementation de la pêche,
- Transbordement de marchandises.

Les **obligations** de l'Etat riverain visent à garantir la liberté de passage. Il ne peut en effet entraver ni suspendre l'exercice du droit de passage en transit.

Cette obligation de ne pas entraver le passage devrait interdire de fait à l'Etat riverain de construire des installations à travers ces détroits, dans la mesure où ceux-ci, outre le lien entre deux espaces maritimes, constituent également des coupures entre deux espaces terrestres.

Cette obligation avait été explicitement prescrite par la CNUDM mais n'a pas été reprise par la CMB. On peut ainsi s'étonner de cette dégradation à l'obligation de l'Etat riverain si l'on considère le cas danois : le Danemark jugeait en effet indispensable socialement et économiquement de construire des ponts et des tunnels à travers ses détroits pour favoriser les communications avec ses voisins. Ces ouvrages, ponts du Petit (33 mètres) et du Grand Belt notamment, entravent en effet la circulation des plates-formes pétrolières construites en Finlande. On peut également citer le cas du pont sur le Bosphore, hauteur 64 mètres, tandis que d'autres projets de liaison fixe existent entre l'Indonésie et la Malaisie à proximité de Singapour.

Pour ponctuels qu'ils soient, ces cas risquent cependant de faire jurisprudence en laissant l'Etat riverain seul juge de l'entrave au passage sur une voie d'eau internationale.

Il convient enfin de noter que le nouveau régime de passage en transit, renforçant les libertés traditionnelles de franchissement, s'exerce dans toute la largeur des détroits, y compris dans les eaux territoriales. On mesure ainsi l'inquiétude des Etats riverains, notamment archipélagiques, qui perdent ainsi potentiellement une grande part de leur souveraineté sur leurs eaux territoriales. Certains Etats, pour éloigner de leurs côtes les navires et aéronefs étrangers, ont ainsi unilatéralement limité leurs eaux territoriales (3 milles dans 5 détroits dont le Japon est riverain) afin d'y maintenir un couloir de haute mer canalisant dans ses limites les flux de navigation. On peut citer le cas de l'ex RDA ayant limité sa mer territoriale à 7 milles dans le détroit de Kadett-Rinne pour ne pas faire bénéficier la RFA du transit sans entrave.

Si la CMB laisse indirectement l'Etat riverain juge de la nature de l'entrave au passage en transit, elle ne lui confère aucun pouvoir d'appréciation sur le comportement des navires et

aéronefs en transit. L'Etat riverain ne possède ainsi aucun pouvoir de contrainte à leur égard, et ce sont par des procédures diplomatiques ou de droit que devront être réglés les différends provoqués par une violation des obligations relatives au transit. La seule exception concerne le droit de légitime défense qui demeure reconnu à l'Etat riverain.

2.3.1.3 Vers un service public international

Nous avons vu que le régime des détroits était finalement le résultat d'un compromis issu du rapport de forces entre Etats du pavillon et riverains dans la mesure où ils ont des intérêts divergents ou supposés tels.

Or, les détroits sont un besoin vital pour la communauté internationale en termes de communication et de circulation. La CMB prévoit ainsi, au conditionnel, la possibilité d'un service public qui concerne :

- La coopération entre les Etats pour établir et entretenir les installations nécessaires à la sécurité de navigation dans les détroits,
- La prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution.

Il demeure que l'emploi de ce conditionnel est une indication de la portée de cette disposition qui s'apparente davantage à un vœu pieux qu'à une réalité.

De même, l'instauration de péages dans les détroits ne doit pas être nécessairement considérée comme une entrave à la circulation et au trafic dans la mesure où il peut être considéré comme la contrepartie des services rendus par l'Etat riverain à la navigation internationale. Par ailleurs, le droit de péage est un moyen sûr de convaincre l'Etat riverain lui-même d'entretenir et de faciliter le passage dans les détroits.

Au delà du strict intérêt stratégique des détroits, on mesure bien qu'un enjeu croissant des détroits se situe au niveau de la sécurité, notamment environnementale, des Etats riverains. Ainsi, face aux menaces croissantes et diverses mettant en danger la sécurité des voies de communication, navigation mais aussi banditisme, face aux risques de pollution, l'Etat riverain ne peut se contenter d'effectuer un simple appel à la bonne volonté. La tentation est alors grande de prendre des mesures restrictives et prohibitives pour assurer cette sécurité au détriment de la circulation des navires, voire du droit de passage. On peut citer à titre d'illustration, la décision, avalisée par l'OMI, d'interdire le franchissement des détroits de Malacca et de Singapour aux navires possédant un creux sous quille inférieur à 3,5 mètres.

Ainsi, l'intérêt géostratégique des détroits a pour corollaire une utilisation croissante dont la conséquence se mesure en terme de nuisance à l'encontre des Etats riverains : à l'enjeu géostratégique sous-jacent se rajoute un enjeu sécuritaire et écologique permanent.

Le droit de passage inoffensif

Ce droit de passage est associé aux détroits de 3^{ème} catégorie et avait déjà été défini par la CNUDM. Il convient de noter que ce droit est exclusivement maritime et qu'il est suspensif contrairement au droit de passage en transit, donc apparemment plus favorable aux Etats côtiers.

Comme dans les cas précédents, le principal problème provient de la difficulté à juger jusqu'à quel point un passage peut être considéré comme inoffensif. La réponse que fournit la CMB reste bien imprécise puisqu'elle considère que le caractère inoffensif est réel « aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, à la sécurité ... ». Cette appréciation risque à nouveau d'être interprétée de façon divergente par les différents Etats, ce qui peut s'avérer source de tensions.

Le problème apparaît crucial concernant le passage inoffensif des navires de guerre. Les positions des Etats riverains vont de la liberté de passage, cas du détroit du Pas de Calais, à la notification préalable, voire au passage soumis à autorisation. Ce dernier cas est d'ailleurs celui qui est toujours en vigueur dans les détroits turcs, assorti de clauses complémentaires comme nous le verrons dans la 3^{ème} partie.

Il demeure que la liberté d'appréciation, par les Etats riverains, du caractère inoffensif du passage des navires de guerre est à l'origine de la tentative des puissances maritimes de créer un droit de passage en transit. Face à la territorialisation accrue des détroits, celui-ci paraissait en effet mieux en mesure de garantir l'indispensable liberté de projection des Etats du pavillon.

Le régime juridique des archipels

Pour l'essentiel situés dans ne région carrefour maritime de 1^{ère} importance stratégique et économique, les débats relatifs au régime juridique des Etats archipels reflètent l'affrontement des intérêts nationaux.

2.3.1.4 Les intérêts en présence, divergents, justifient la recherche d'un compromis

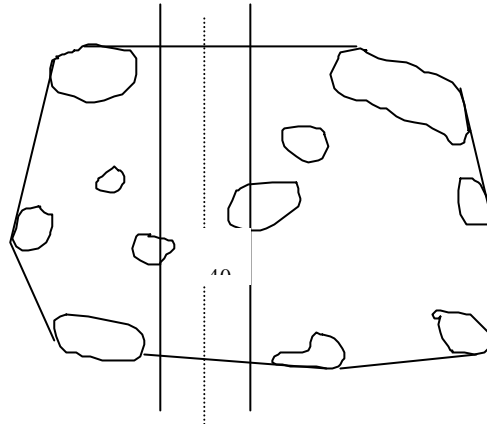
Les **Etats archipels**, dont on a vu qu'ils étaient peu nombreux à satisfaire aux condition imposées par la convention, cherchent à établir juridiquement un droit qu'ils considèrent comme acquis historiquement. Ce poids historique, issu de la tradition et de la coutume, leur confère à la fois une unité politique et un droit de propriété sur les ressources attenantes.

Les **Etats maritimes** cherchent à sauvegarder à l'intérieur des eaux archipélagiques un droit de passage sans entrave pour tous les navires, d'autant plus critique que ces eaux et les détroits attenants se situent sur des voies de communication vitales économiquement et/ou militairement.

Les **Etats voisins** tentent difficilement de maintenir leurs droits essentiellement économiques, notamment le respect des zones de pêche traditionnelles et l'accès à la haute mer. On notera que ces Etats, souvent d'importance moindre que leurs puissants partenaires, jouent souvent le rôle de médiateur dans les conflits diplomatiques.

2.3.1.5 Le régime

Sans revenir sur la notion de lignes de base archipélagiques, illustrée par le schéma ci-dessous, la souveraineté de l'Etat s'exprime sur les eaux archipélagiques situées en deçà des lignes précitées. La CMB crée ainsi une nouvelle zone maritime se traduisant par une extension considérable de la souveraineté puisqu'elle concerne « l'espace aérien sus-jacent aux eaux archipélagiques ainsi qu'aux fonds de ces eaux et au sous sol correspondant et aux ressources qui s'y trouvent. »



Droit de passage archipélagique : la distance entre les deux îles étant de 40 milles, les navires et aéronefs ne doivent pas approcher chacune d'elles à moins de 4 milles (10% de la distance entre les îles)

Les navires de tous les Etats bénéficient dans les eaux archipélagiques d'un droit de passage inoffensif adapté appelé droit de passage archipélagique. Ce dernier permet en fait de limiter les prétentions des Etats archipels face au droit des puissances maritimes. Ainsi, la reconnaissance de ce droit de passage archipélagique, étendu comme nous allons le voir par rapport au droit de passage inoffensif, apparaît comme la contrepartie exigée par les puissances maritimes à la reconnaissance du statut des Etats archipels.

Le passage archipélagique est défini comme « l'exercice sans entrave par les navires et aéronefs, selon leur mode normal de navigation, des droits de navigation et de survol, à seule fin d'un transit continu et rapide... ».

Le droit de passage associé comprend :

- le droit de passage inoffensif dans la mer territoriale adjacente, suspensif par l'Etat archipel et ne comprenant pas le droit de survol ni le transit en plongée des sous-marins.
- Le droit de passage archipélagique, valable dans les eaux archipélagiques à l'exclusion de la mer territoriale. Ce droit s'apparente strictement au droit de passage en transit dans les détroits.

La mise en œuvre de ces droits impose la désignation des voies de circulation et les routes aériennes par l'Etat archipel, mais dans le respect de trois limites :

- Ces voies et routes doivent comprendre toutes les routes servant à la circulation internationale,
- La désignation ou la modification de ces voies doit être soumise à l'OMI,
- L'Etat archipel ne peut se soustraire à ses obligations de désigner ces voies.

La CMB établit ainsi un lien indissociable entre le principe archipélagique et le droit de passage du même nom.

L'exercice de la souveraineté de l'Etat archipel s'effectue donc dans le cadre d'un consensus visant à sauvegarder la liberté de circulation et de projection en mer, tout en affirmant la réalité de la souveraineté de ces Etats ainsi que les intérêts des Etats voisins. Notamment, les accords particuliers relatifs au droit de pêche, aux câbles sous marins ... sont maintenus.

2.3.1.6 La portée de ces nouvelles dispositions

Si la CMB peut donner l'apparence d'un règlement satisfaisant pour toutes les parties, il demeure que le droit de passage en transit dans les détroits, tout comme le passage archipélagique font l'objet d'une intégration lente dans le droit coutumier. Notamment, compte tenu de l'aspect fortement politique du compromis sur l'Etat archipel, le droit de passage archipélagique ne constitue pas une référence absolue. Il faut en effet conserver à l'esprit que ce principe archipélagique s'applique avant tout à une entité politique, l'Etat qui en fait un axe majeur de sa souveraineté.

Le régime archipélagique est donc réservé aux Etats archipels dont les préoccupations sont essentiellement politiques et qui ont pour but de renforcer leur autorité sur un territoire éclaté dans l'espace maritime. Ainsi, malgré la signature et la ratification de la CMB, certains Etats concernés n'ont pas modifié leur législation interne . C'est le cas des Phillipines qui excluent du régime de passage en transit les détroits situés dans ses eaux archipélagiques, sans indiquer d'ailleurs le régime dont ils relèvent, au motif que ces eaux sont, aux termes de la constitution de cet Etat, des eaux intérieures.

Globalement, onze Etats se prévalent aujourd'hui du statut archipélagique. 9 ont clairement défini des lignes de base correspondantes, satisfaisant globalement aux conditions de la Convention, mais certains, dont le Cap Vert, s'en éloignent considérablement pour des ratios eau – terre non respectés.

Par ailleurs, ce régime archipélagique ne s'applique pas aux archipels non étatiques, notamment aux archipels rattachés à un Etat continental (cas de la Grèce par exemple). La CMB reste particulièrement floue à ce sujet, laissant libre cours à toutes les interprétations possibles, donc sujettes à controverses et sources conflictuelles.

Si l'on considère en effet l'archipel des îles Feroë, comme celui des Galapagos ou des Kerguelen, le droit de passage archipélagique paraît peu gênant pour la communauté internationale.

La question apparaît d'une toute autre importance si l'on considère le décret soviétique de 1985 établissant des lignes de base droites autour des îles traversées par le Passage du Nord Est (côtes septentrionales de l'URSS), et qui officialisent la souveraineté de cet ex Etat sur des eaux qualifiées d'historiques, mais non reconnues par la communauté internationale comme telles. Il en est de même pour le Canada, ayant décrété cette même année des lignes de base autour de l'archipel de l'Arctique, traversé par plusieurs détroits, et transformé de fait en eaux intérieures.

Les réactions à ces deux incidents sont restées vagues : condamnation par la communauté internationale et tentative de règlement diplomatique mais également et plus inquiétant, multiplication de la présence maritime des différentes puissances dans ces régions.

La CMB a donc réalisé un certain équilibre politique en accordant à quelques Etats commandant des axes maritimes fondamentaux un statut juridique d'Etat archipel, et en le

refusant à d'autres (comme la Grèce). Mais il est probable que des statuts archipélagiques unilatéraux se développeront, fortement belligènes s'ils concernent des détroits dédiés à la navigation internationale, sous couvert d'eaux historiques et de circonstances spéciales.

2.4 LA TERRITORIALISATION ENTRAINE DES CONTRAINTES POUR CE DROIT DE PASSAGE

L'Etat riverain domine la mer qui le borde mais il ne faut pas confondre l'espace que représente le détroit et le parcours que constitue le passage : le régime de passage n'affecte ainsi aucunement le régime juridique des eaux de ces détroits, des fonds et de l'espace aérien sus-jacent.

La riveraineté entraîne des altérations du droit de passage

Nous avons vu que ces altérations provenaient pour l'essentiel de la conception extensive de leurs droits par certains Etats riverains qui traduit les enjeux de souveraineté et influe sur les relations de voisinage, les considérations de défense etc. Le point le plus sensible concerne certainement la « fermeture » des détroits par des lignes de base droites qui marquent la limite entre les eaux intérieures d'un Etat et la mer territoriale. Notamment, les navires de guerre sont amenés à notifier à l'avance leur passage ce qui apparaît comme une contrainte importante pour les puissances maritimes.

Par ailleurs, la CMB reste vague sur des points essentiels comme la distance de sécurité à maintenir par rapport aux côtes, cas de la pêche principalement. Elle est également sujette à des divergences d'interprétation flagrantes qui en limitent la portée. On peut citer le cas du Sultanat d'Oman qui, pour protéger ses intérêts de paix et de sécurité, a cherché à se prévaloir des exceptions au régime du passage en transit dans le détroit d'Ormuz pour le remettre en cause.

Le cas des Etats archipels a été étudié précédemment. On rappellera simplement que le droit de passage archipélagique constitue également une contrainte insupportable pour ces Etats puisqu'il s'oppose au principe d'unité politique défini par le principe archipélagique. Les Etats concernés tentent donc de le limiter.

Enfin les détroits, rompant également le trafic terrestre, posent le problème des liens fixes déjà évoqués. Sans constituer une entrave absolue au trafic, c'est à dire une fermeture, des questions importantes demeurent non tranchées : problème des unités mobiles de forage, standard de hauteur des liaisons fixes, conséquences prévisibles des évolutions technologiques futures etc.

La sécurité environnementale se traduit également par des altérations au droit de passage. La CMB répond en effet favorablement au souhait des Etats riverains de garantir réglementairement leur sécurité en matière d'environnement (prévention de toute forme de pollution). Sans accepter d'entrave à la liberté de mouvement, la CMB reconnaît en effet le droit des Etats concernés d'imposer des mesures restrictives et de contrôle, donc des mesures de police dans les eaux relevant de leur souveraineté. On mesure toute l'ambiguïté de cet apparent paradoxe !

La mesure de contrôle la plus courante demeure la notification du passage selon la nature du chargement.

La Turquie a ainsi décidé d'imposer pour la traversée de la mer de Marmara une autorisation préalable pour les navires à propulsion nucléaire et pour ceux transportant des matières fissiles. Cette décision provoque régulièrement des incidents avec la Russie et les Etats Unis, accusant successivement la Turquie de pratiquer des mesures discriminatoires à leur rencontre.

On peut d'ailleurs noter que cette mesure a certainement joué un rôle important dans la décision de la Russie de construire un oléoduc via la Grèce pour contourner la menace récurrente que représente la Turquie.

Nous y reviendrons dans la 3^{ème} partie, mais cet exemple illustre bien le fait que les détroits conservent toute leur importance géopolitique dans la mesure où les Etats sont conduits à y exercer leur volonté de puissance. On peut donc parler de l'importance géostratégique des détroits.

2.5 LES REGIMES CONVENTIONNELS SPECIAUX

L'objet de ces régimes spéciaux est de garantir la liberté de passage. Ils sont donc essentiellement applicables aux Etats tiers et, hormis pour les détroits turcs, demeurent relativement peu élaborés. Avant de les détailler, rappelons que leur validité actuelle ne résulte que du fait qu'ils existent de longue date, qu'ils ont prouvé leur efficacité dans l'utilisation pacifique des détroits concernés, enfin qu'ils ne contredisent pas fondamentalement les termes de la CMB.

2.5.1.1 Déroit de Gibraltar (section la plus étroite : 7,5 milles, longueur : 33 milles)

Détroit fondamental, il joue un rôle particulier en tant que verrou occidental de la Méditerranée. Son rôle stratégique est indéniable si l'on considère qu'il est une voie d'accès incontournable au canal de Suez.

Deux conventions bilatérales stipulent la liberté de passage ainsi que l'interdiction de fortifier les rives du détroit : la déclaration franco-britannique d'avril 1904 et la convention franco-espagnole de décembre 1912. Par ailleurs, plusieurs Etats participent au financement et à la mise en œuvre d'un service public dans ce détroit.

2.5.1.2 Déroit de Magellan (section la plus étroite : 2 milles, longueur : 310 milles)

Le régime de ce détroit résulte du traité entre les deux Etats riverains, l'Argentine et le Chili , en 1881. Il prévoit la liberté de passage assurée aux navires de toutes les nations, la neutralisation en temps de guerre, enfin la non-fortification des côtes du détroit.

Ce détroit n'a certes pas une importance essentielle au plan international mais permet d'éviter le passage du Cap Horn. Il renforce à ce titre l'importance de l'archipel des Malouines.

2.5.1.3 Détroits danois

Ils sont au nombre de trois :

- le Sund, qui sépare la Suède et le Danemark
- le grand belt entre les îles danoises de Seeland et de Fionie

- le petit Belt entre l'île de Fionie et le continent danois.

Le traité de Copenhague de 1857 instaure la liberté de passage en temps de paix pour tous les navires et supprime, moyennant indemnité, les péages que le Danemark percevait sur les navires étrangers. En temps de guerre, le Danemark reste libre de décider la fermeture ou l'ouverture aux navires de guerre.

2.5.1.4 Détroits de Malacca et de Singapour

Rappelons que le régime de ces détroits résulte de deux déclarations communes des Etats riverains (Indonésie, Malaisie, Singapour). Celle de 1971 affirme que la sécurité de la navigation dans ces détroits relève de la responsabilité des Etats riverains. Par ailleurs, les deux premiers Etats affirment que ces détroits ne peuvent être considérés comme internationaux, tout en reconnaissant leur utilisation pour la navigation internationale selon le principe du passage innocent. Enfin, la déclaration de 1977 édicte une réglementation technique, imposant un creux sous quille de 3,5 mètres notamment, tout en affirmant que le service public à la navigation ne doit pas peser financièrement sur les riverains mais sur les usagers.

2.5.1.5 Détroit d'Ormuz

Il est de l'intérêt des pays industrialisés, des pays importateurs de pétrole mais aussi des Etats riverains du golfe dont 4 sur 8 n'ont pas d'accès à d'autres mers, de maintenir la liberté de circulation dans ce détroit. Il existe de nombreuses propositions pour un régime conventionnel particulier sans que celui-ci soit effectivement en vigueur. On note que le régime du libre transit retenu par la CMB, ratifiée par les deux Etats riverains, donne actuellement satisfaction.

En l'état actuel, l'instauration d'une convention spécifique ne paraît pas réellement utile, dans la mesure où l'instrumentalisation et la militarisation permanentes de ce détroit par les principales puissances s'avère fortement dissuasive.

Enfin, le cas des détroits turcs qui concentrent à eux seuls toute la question des détroits sera étudié plus complètement dans la 3^{ème} partie. Nous mentionnerons simplement ici que ces détroits sont gérés par la Convention de Montreux datant de 1936.

2.5.1.6 Le passage dans les détroits en cas de guerre ou de conflit armé

Il est important de noter que seule la convention de Montreux relative aux détroits turcs statue sur ce cas particulier : soit qu'elle représente la convention la plus aboutie juridiquement après plusieurs siècles et près de treize conflits entre la Turquie et le Russie, soit que les autres conventions, notamment la CMB, considèrent que le cas de guerre est juridiquement trop complexe pour pouvoir être traité si l'on considère les difficultés d'application dès le temps de paix.

La jurisprudence historique montre, qu'en cas de conflit, la tendance est au maintien de la liberté de passage pour les Etats neutres. Par ailleurs, on note que l'importance de l'Etat riverain s'atténue au profit des Etats qui possèdent la maîtrise de la haute mer. On assiste dans ce cas à un contrôle indirect des détroits les plus stratégiques par les puissances maritimes à l'instar de ce qui s'est passé pour Gibraltar, contrôlé par les alliés pendant la seconde guerre mondiale.

Le cas le plus évolutif reste celui où l'Etat riverain est lui-même belligérant. Il peut alors être amené à effectuer un contrôle strict du détroit, voire à mener des opérations de coercition ce qui risque de s'apparenter à des restrictions discriminatoires. Si l'on considère l'importance des approvisionnements vitaux et stratégiques, les détroits risquent dès lors de constituer un enjeu militaire de première importance justifiant une extension ou un durcissement du conflit.

A ce titre, la disparition actuelle de la notion de guerre déclarée au profit de crises permanentes plus ou moins larvées n'est pas rassurante. Les détroits apparaissent ainsi de plus en plus souvent comme une caisse de résonance de tensions plus lointaines, en provoquant la convergence et la catalyse des intérêts divergents des différents Etats.

La distinction entre le temps de paix et celui de guerre s'estompe. La situation géographique exceptionnelle des détroits, l'absence de législation adéquate et reconnue, ainsi que l'exacerbation des intérêts constituent donc une situation fortement belligène au cours de laquelle le contrôle physique du détroit peut devenir un enjeu majeur.

3 LE DROIT DE PASSAGE DEVIENT UN ENJEU DIPLOMATIQUE

3.1 L'APPLICATION DU DROIT ET LA PRATIQUE DES ETATS QUI EN RESULTE

La pratique des Etats se situe à deux niveaux : d'une part l'application du droit proprement dite, d'autre part la pratique qui en résulte.

3.1.1.1 L'application du droit

Concernant ce point, il convient de noter que la CMB n'est toujours pas entrée en vigueur et que certains Etats ne l'ont toujours pas signée et qu'ils ne manifestent pas l'intention de le faire, notamment les Etats Unis riverains du détroit de Béring, le Royaume Uni riverain du Pas de Calais mais aussi l'Arabie saoudite riveraine du détroit de Tiran, le Japon riverain de nombreux détroits dont la Pérouse.

Ainsi, le droit coutumier reste actuellement le droit de passage inoffensif prévu par la CGMT, tandis que le droit de passage en transit n'existerait qu'à l'entrée en vigueur de la CMB et pour les Etats l'ayant signée.

Pourtant certains Etats considèrent que ce droit de passage fait déjà partie du droit coutumier et qu'il doit être appliqué tel quel, tandis que d'autres, n'ayant pas ratifié la convention, s'arrogent le droit d'appliquer le passage en transit en invoquant qu'il s'agit d'un droit qui s'applique à une certaine situation territoriale, en l'espèce aux détroits, et qu'il ne peut être restrictif.

On comprend ainsi les limites d'un système juridique essentiellement basé sur la volonté de coopération des Etats. S'il donne satisfaction dans la majorité des cas, il demeure insuffisant pour le règlement des cas les plus litigieux compte tenu des divergences d'appréciation.

L'importance de ce droit international apparaît paradoxale relativement aux détroits. En effet, l'importance géopolitique liée à la spécificité géographique de ces zones, donc l'importance géostratégique des détroits, semble intrinsèquement de nature largement supérieure à la portée coercitive des législations, surtout si elles ne sont pas appliquées par tous.

En fait, il faut considérer que l'utilisation des détroits majeurs est permanente et qu'une absence de légifération, pour cause d'inutilité potentielle en cas de crise ou de conflit, reviendrait à laisser s'installer un « vide » institutionnel et législatif quasi permanent. En effet, le droit s'applique essentiellement en temps de paix et permet donc justement de combler ce vide temporel en dehors de la crise ou du conflit.

Le droit a donc toute son utilité dans l'utilisation habituelle et normale des détroits en permettant à tous les Etats de s'accorder sur les droits, les devoirs et les obligations de chacun. Par ailleurs, l'extension de la mer territoriale à 12 milles provoque un regain d'acuité du droit. D'une part, les Etats du pavillon marquent une opposition très nette au maintien du régime de passage inoffensif prévu par la CGMT, tandis que l'opposition des Etats riverains à la CMB s'amenuise progressivement. On remarque ainsi par exemple que l'Espagne a ratifié la Convention en 1984 malgré une opposition initiale très nette au droit de survol du détroit de Gibraltar.

3.1.1.2 La pratique des Etats

Un consensus général semble donc se dessiner, comme le prouve la pratique générale proche du régime de la CMB, même si l'identification n'est pas totale. Des points spécifiques de ce régime, tels le survol des détroits et des bâtiments, le passage en plongée des sous-marins ou les exceptions au régime du passage en transit demeurent en effet délicats d'application. On peut donc parler de l'émergence progressive d'un droit coutumier dans la mesure où le droit de passage en transit ne suscite plus de réaction viscérale hormis les cas particuliers déjà évoqués : les Philippines et l'Indonésie, le Canada et les détroits arctiques...

La fermeture des détroits reste ainsi une menace parfois mise à exécution, même par les Etats signataires. En septembre 1988, l'Indonésie annonçait ainsi la fermeture temporaire pour trois périodes successives de deux jours des détroits de Lombok et de la Sonde.

Cette fermeture avait pour raison officielle l'exécution d'exercices navals avec tirs réels. Il s'agissait plus vraisemblablement de tester les réactions de la communauté internationale, notamment celles des grandes puissances maritimes, confrontées à un abus flagrant de souveraineté du point de vue du droit .

Compte tenu de la faible ampleur réelle de cet incident, puisqu'aucun bâtiment n'a en fait été détourné, sa résolution s'est effectuée essentiellement diplomatiquement avec les protestations énergiques des Etats Unis, de l'Australie et du Japon, mais également celles de l'Union Européenne.

Sa résolution aurait probablement été autre si cette fermeture avait gravement et durablement entravé le trafic international. On pourra à cet effet se référer au conflit quasi fratricide des Malouines dont l'enjeu de souveraineté sur les îles proprement dites avait également pour objet la maîtrise du détroit de **Magellan**, c'est à dire le contrôle sur tout le passage maritime et aérien au sud du continent américain.

3.2 LA FRAGILITE DES LIGNES DE COMMUNICATION

L'entrave à la circulation dans les détroits n'a historiquement été mise en œuvre qu'à peu de reprises mais à chaque fois de façon significative et lourde d'implications.

Ce fut le cas de l'Indonésie pour faire reconnaître son statut d'Etat archipel dès les années 60 et qui conduit la Grande Bretagne et l'Australie à intervenir par une présence accrue dans le détroit de Lombok en 1964.

Le cas de la fermeture des détroits de Lombok et de la Sonde en 1988 par ce même pays (cf. § précédent), souligne l'ambiguïté des détroits archipélagiques, à la fois soumis au droit de passage international et entièrement inclus dans l'aire de souveraineté d'un seul Etat.

De même, la liberté de circulation dans le détroit de Malacca, bordé de plusieurs Etats riverains, est éminemment politique. Contraint par l'Indonésie et la Malaisie, le Japon a ainsi décidé d'éviter les détroits d'Asie du Sud Est pour ses transports de combustible nucléaire. Ainsi, l'usage des détroits vise directement un programme énergétique majeur pour le Japon.

En élargissant ce processus, la remise en cause du droit de naviguer dans la mer asiatique, demain peut-être dans d'autres détroits internationaux si on se réfère à l'extension des zones dénucléarisées, peut constituer une véritable menace et s'apparente à une tentative de veto à l'encontre de la politique économique de tel ou tel pays.

La navigation dans les « mers fermées », notamment en Asie du Sud Est, et dans les détroits internationaux mettent en jeu la survie économique des Etats riverains, donc la sécurité dans la région. Les Etats concernés cherchent à s'en protéger par des voies pacifiques en promouvant le respect de la juridiction internationale, notamment en développant la coopération internationale dans les détroits (cf. le financement de l'aménagement du passage). On note cependant des approches alternatives, déjà mises en œuvre par le Japon pour diversifier ses sources économiques mais également par la Russie pour contourner l'entrave turque pour ses exportations du pétrole de la Caspienne.

Il demeure que les routes commerciales, finalement peu nombreuses en regard du trafic grandissant, constituent un objectif majeur pour d'éventuels perturbateurs donc un intérêt vital pour les puissances de tout niveau. La configuration géographique exceptionnelle des détroits et leur situation à l'échelle mondiale leur confère un rôle essentiel : véritables caisses de résonance des divergences tant économiques que politiques, les détroits font l'objet d'une surveillance toute particulière par les grandes puissances maritimes et les Etats riverains. Cette surveillance se traduit par une concentration plus ou moins alternative des moyens militaires, notamment navals dans ces régions.

On peut craindre que l'interconnexion des intérêts économiques entraînera l'augmentation des moyens militaires toujours source d'une menace permanente pour la sécurité régionale et mondiale.

3.3 UN OUTIL DIPLOMATIQUE AU SERVICE DES GRANDES ET MOYENNES PUISSANCES

La généralisation des crises

Les détroits ne constituent plus des lieux géographiques où s'expriment directement la conflictualité entre les nations, que ce soit par l'extension des conflits terrestres ou, au contraire, par la volonté de limiter l'importance et l'engrenage de ces conflits en les circonscivant dans un espace spatial restreint.

L'émergence de la crise comme substitut du conflit déclaré confère aux détroits une nouvelle réalité : ils sont un lieu privilégié où s'expriment ces crises plus ou moins larvées. D'arme diplomatique, ils peuvent brutalement devenir un enjeu majeur de domination locale dans un contexte parfois délétère où les Etats abandonnent certaines prérogatives régaliennes au profit d'organisations internationales, notamment en matière de sécurité.

Les détroits apparaissent en effet comme des lieux privilégiés où se rencontrent et parfois s'affrontent les puissances de rang mondial, mais plus concrètement les Etats du pavillon et les puissances régionales, Etats riverains ou non.

Face à cette multiplication des crises, les Etats Unis, seule grande puissance dominante de rang mondial en cette fin de millénaire, entendent jouer un rôle particulier dans la sécurité des océans, notamment Indien. Ce pays considère ainsi de son devoir de protéger la production du pétrole du golfe et son acheminement vers les Etats importateurs, tout en veillant sur les équilibres régionaux. A ce titre, il est particulièrement soucieux de contrôler le détroit de Bab El Mandel, le débouché du canal de Suez, et de surveiller les principales routes maritimes à travers les détroits malaisiens, indonésiens et d'Afrique du Sud.

Dans le golfe, l'hégémonie américaine (théorie du « double endigment ») couplée à des disparités militaires et politiques entre les Etats régionaux exclue tout système de sécurité régional. Il en est de même dans l'océan Indien où aucune nation ne paraît en mesure, à moyen terme, de proposer un projet fédérateur des divers intérêts régionaux, préalable indispensable à une éventuelle communauté de préoccupations stratégiques.

Dès lors, les puissances maritimes, notamment américaine, continuent d'exercer une influence prépondérante destinée essentiellement à contrôler les voies de communication principales, notamment par le contrôle de leurs verrous que sont les détroits internationaux le long desquels éclatent épisodiquement crises et conflits.

Les détroits constituent une caisse de résonance

Nous avons vu que l'importance géopolitique des détroits était toujours d'actualité et que les Etats étaient amenés à y projeter leur puissance, que ce soit par vecteur aérien ou maritime, ce qui leur confère une réalité d'enjeu stratégique . Dans la pratique, aucun Etat riverain ne prendrait actuellement le risque de les fermer durablement tant l'intervention des puissances navales serait immédiate et prévisible pour en forcer la réouverture, et tant l'opprobre au niveau international et les sanctions juridiques seraient importantes.

La relative stabilité actuelle dans les détroits apparaît donc comme le résultat d'une dissuasion qui ferait craindre à un éventuel perturbateur des représailles et des contraintes hors de proportion avec le bénéfice acquis par l'entrave à la liberté de mouvement.

Pourtant, cette importance géopolitique des détroits majeurs trouve une extension réelle dans la mesure où l'utilisation du détroit devient un instrument diplomatique de pression: la fermeture temporaire des détroits de Lombok et de la Sonde par l'Indonésie en 1988 aurait en fait eu pour objectif principal de « donner une leçon » aux membres de l'OPEP, notamment l'Arabie Saoudite, accusés de surproduction pétrolière et faisant ainsi chuter les revenus de l'Indonésie.

Dans ce cas précis, la fermeture des détroits et l'entrave à la liberté de passage qui en résulte apparaissent tout à fait illégales au regard du droit, tant du point de vue pratique que de la

finalité recherchée puisqu'il s'agissait bien d'une mesure discriminatoire à l'encontre d'un groupe d'Etats. Pourtant, le fait que seules les puissances navales aient assuré diplomatiquement et militairement les sanctions nécessaires, se substituant ainsi aux organismes internationaux compétents (ONU, OMI, CIJ etc.), prouve d'une part les limites du droit s'il n'est pas relayé par une capacité crédible de coercition, d'autre part l'acuité du droit de passage en transit. Ce dernier est ainsi de plus en plus surveillé et contrôlé directement par les Etats du pavillon comme garantie de communication et de liberté de projection.

Les détroits apparaissent bien comme un instrument politique et diplomatique permettant de transposer sur mer, donc à moindre risque, des conflits mais surtout des divergences d'intérêts, tandis que leur projection sur terre serait beaucoup trop dangereuse du fait des risques d'extension et d'enchaînement. Ils apparaissent ainsi comme une véritable caisse de résonance des divergences d'intérêts régionales.

Par ailleurs, cet instrument diplomatique que représente le détroit, et surtout son mode de passage associé, se caractérise par la réversibilité. Comme nous l'avons vu pour le cas de l'Indonésie, mais également pour la Turquie concernant les détroits du Bosphore et des Dardanelles, l'entrave à la liberté de passage constitue un outil d'utilisation progressive. Le degré d'atteinte à cette liberté caractérise assez nettement le degré de gravité de la crise, notamment la détermination des parties prenantes :

- Ainsi, dans le cas de l'Indonésie, la fermeture temporaire des détroits avait été soigneusement prévue afin d'éviter toute interruption majeure du trafic. Le fait qu'aucun navire n'ait été détourné prouve bien qu'il s'agissait davantage d'un avertissement et d'une affirmation de souveraineté qu'une volonté délibérée de heurter de front la communauté internationale.
- A l'inverse, et même s'il ne s'agit pas réellement d'un détroit, la fermeture par obstruction et minage du canal de Suez au cours du 1^{er} conflit israélo-arabe marque bien l'intensité de la crise et la détermination des pays arabes à faire pression sur la communauté internationale, les Etats Unis en priorité, afin qu'elle cesse d'apporter son soutien à Israël.

Les détroits constituent ainsi une cible privilégiée puisque le mode de passage associé reste assez largement soumis à la libre appréciation des puissances maritimes qui les utilisent. Malgré sa réversibilité, l'entrave au passage reste une arme délicate à mettre en œuvre pour les Etats riverains ou un éventuel Etat perturbateur, compte tenu des risques de dégénérescence et d'implication de la communauté internationale qu'elle comporte. A l'inverse, la souplesse d'utilisation des marines nationales, la progressivité et la réversibilité de leurs modes d'action permettent aisément de montrer la détermination d'une puissance et de contrôler ces détroits.

Si le droit international, par la CMB notamment, avait pour objectif d'établir un consensus satisfaisant pour toutes les parties en cause, on constate cependant que la logique du plus fort, c'est à dire celle des puissances maritimes, demeure respectée :

- Certes le principe archipélagique reconnaît un statut d'Etat du même nom, mais le droit de passage en transit constitue une atteinte qui peut vite apparaître intolérable à un Etat dispersé à la recherche permanente de son unité ;

- En situation « normale de paix », la liberté d'action de l'Etat riverain demeure restreinte à l'édiction de règles de circulation et de sécurité, au mieux à une présence militaire, tandis que celle des puissances maritimes bénéficie en toute impunité de toute la panoplie des modes d'action maritime et aérien.

Ce déséquilibre en faveur des Etats du pavillon n'est d'ailleurs pas illogique si l'on admet qu'ils ont permis et favorisé, depuis le début de l'époque moderne, l'émergence puis le développement de nos sociétés et civilisations sur notre planète.

3.4 DEUX EXEMPLES : LES VERROUS DE LA MEDITERANEE

Le détroit de Gibraltar

A l'extrême sud de la péninsule ibérique subsiste une situation politique qui semble anachronique : quelques britanniques s'accrochent dans la discrétion à cet éperon rocheux qu'est Gibraltar, après l'avoir transformé en véritable forteresse. Cette possession britannique fait l'objet de revendications permanentes de la part de l'Espagne qui s'inscrivent dans une logique de continuité territoriale irréfutable, mais se heurtent d'une part à l'inflexibilité du Royaume Uni, d'autre part à la complaisance de la communauté internationale.

En effet, le détroit de Gibraltar constitue toujours un verrou stratégique de première importance tandis que l'Espagne a longtemps fait de son contrôle et de son rattachement à la jeune république un préalable incontournable à son intégration au sein de l'OTAN.

3.4.1.1 Importance géopolitique du détroit

Point de passage obligé entre l'Atlantique et la Méditerranée, cette importance est directement liée aux formidables capacités de renseignement que l'étrécissement du passage est en mesure de fournir. En effet, il est possible depuis cette position extraordinaire de voir, classer et identifier tous les navires qui passent devant elle. Ce fut souvent l'occasion de pister puis de mémoriser les « signatures » des navires les plus dignes d'intérêt.

Au point de vue du transit commercial et économique, ce détroit possède une importance séculaire qui s'est encore accrue avec le percement du canal de Suez en 1869. Ce dernier permet en effet de réduire de moitié la distance du golfe persique pour les Européens, et de près de 40% pour les Etats Unis.

On considère ainsi que la part du commerce extérieur américain qui transit par Gibraltar est de l'ordre de 12%, soit le tiers de ce qui contourne l'Afrique par le Cap. Par ailleurs, si la Méditerranée demeure une voie secondaire pour le transit mondial du pétrole, elle reste pour notre Occident la voie directe vers les plus grandes réserves de pétrole de la planète.

Cette importance historique date de l'époque des Phéniciens, 1000 ans avant J-C, qui franchir le détroit (les Colonnes d'Hercule) et s'installèrent à Cadix. Cette importance ne s'est ensuite jamais démentie jusqu'en 1704, date à laquelle les anglais s'en emparèrent en chassant les espagnols : ayant compris l'intérêt vital pour elle de cette mainmise sur la porte d'entrée de la Méditerranée, la marine britannique consacra à sa défense les moyens nécessaires et ne l'a plus jamais lâchée.

Plus près de nous, on rappellera simplement qu'Hitler en 1940, après avoir renoncé à envahir l'Angleterre, avait décidé d'attaquer Gibraltar pour interdire à la Grande Bretagne l'accès de

la Méditerranée par l'Atlantique (opération «Félix »). Seules les tergiversations de Franco firent échouer ce projet, puis Gibraltar accueillit les convois rassemblés en vue du débarquement en Afrique du nord.

Enfin, l'importance stratégique du détroit s'accrut considérablement dans le cadre de l'affrontement Est-Ouest, permettant à la 6^{ème} flotte US de contrecarrer la montée en puissance de la flotte soviétique, tandis qu'il servit de relais en de nombreuses occasions, que ce soit pour soutenir Israël lors de la guerre de 1973 ou bombardier la Libye en 1986.

3.4.1.2 Le régime juridique du détroit

Malgré son importance pour la navigation internationale, le détroit de Gibraltar n'avait fait l'objet, jusqu'à la CMB (1982), que d'une réglementation internationale minimale prévoyant un droit au libre passage inaliénable.

Sans rentrer dans le dédale des péripéties juridiques, le régime du détroit est actuellement celui prévu pour les détroits relevant de la 1^{ère} catégorie, c'est à dire le droit de transit sans entrave, assorti d'une condition spécifique :

- Interdiction de fortifier la rive méridionale du détroit, à l'exception des points toujours occupés par l'Espagne sur la rive marocaine (Ceuta),

On notera que cette disposition ne concerne que la rive sud ; sur la rive nord, le Royaume-Uni ne s'est jamais privé de moderniser sans cesse ses propres fortifications au cours de ce siècle.

Comme nous l'avons déjà détaillé, il s'agit lors du transit de s'abstenir « de toute activité autre que celle qu'implique un transit continu et rapide ».

3.4.1.3 Le différend anglo-espagnol

Sept ans après la prise du rocher par les anglais, le traité d'Utrecht l'attribue à la couronne britannique avec deux restrictions. D'une part, dans le cas où la monarchie anglaise s'en déferait, l'Espagne aurait un droit de préemption. D'autre part, l'administration anglaise veillerait à ce que Gibraltar ne constitue pas un foyer de contrebande.

Malgré une autonomie de gestion largement accordée par la Constitution de 1969, les Anglais n'ont jamais semblé souhaiter se défaire du Rocher.

Les revendications espagnoles se sont continûment affirmées depuis le 19^{ème} siècle, territoriales en premier lieu, puis sur les trafics illicites. L'Espagne envisagea même un échange entre Ceuta et Gibraltar, tandis qu'un référendum organisé en 1963 plébiscitait le maintien volontaire des liens avec le Royaume-Uni.

En fait, chaque nouvelle manifestation des exigences espagnoles stimule un nationalisme gibraltarien teinté d'hispanophobie.

Enfin, si la démocratisation du régime espagnol avait amorcé une détente dans la forme, les revendications de ce pays vont porter dès 1997 sur le contrôle de Gibraltar ainsi que de l'archipel des Canaries. Ce sera son prix pour son intégration dans l'organisation militaire de l'OTAN.

3.4.1.4 L'arme diplomatique du détroit de Gibraltar

En simplifiant quelque peu, on peut dire que si l'Europe a besoin des Etats-Unis et de sa flotte en Méditerranée, de même les Etats-Unis ont besoin des Européens, et en premier lieu des gardiens du détroit. Ce postulat permet de mieux comprendre la politique américaine vis-à-vis du Royaume-Uni, de l'Espagne mais aussi du Maroc.

Notamment, nous ne reviendrons pas sur la convergence d'intérêts avec la Grande Bretagne qui dépasse largement le cousinage de deux nations anglo-saxonnes.

Concernant l'Espagne, le commandement de l'OTAN obtient le ralliement progressif de cet autre grand pays maritime : adhésion à l'OTAN en 1982 sans intégration dans l'organisation militaire intégrée.

C'est en 1997 que le détroit fut en quelque sorte pris en otage diplomatiquement puisque l'Espagne de José Maria Aznar subordonnait son intégration au commandement militaire de l'Alliance à la prise de contrôle du détroit par son pays.

En fait, si l'Espagne a bien intégré le Commandement de l'OTAN, le problème de l'occupation de l'isthme par les britanniques n'est toujours pas réglé mais est sensé rester bilatéral afin de ne pas perturber l'Alliance. Ceci n'a pas empêché l'Espagne de distribuer aux pays membres sa proposition d'une gestion et d'un usage militaire conjoint de l'aéroport accompagné du déploiement permanent de militaires espagnols.

Dans l'attente d'un règlement, l'Espagne maintient ses restrictions aériennes contraignantes par mauvais temps, en particulier l'interdiction faite à tout avion britannique ou allié voulant atterrir à Gibraltar de survoler le territoire espagnol.

Les tracasseries imposées par les espagnols tout comme les manquements britanniques aux exigences du traité d'Utrecht traduisent le caractère anachronique du contentieux anglo-espagnol autour de Gibraltar.

Si cette divergence d'intérêts n'a pas l'acuité que l'on rencontre dans certains autres détroits sensibles, il n'en demeure pas moins qu'elle oppose durablement deux nations devenues alliées au sujet d'une exception géographique dont l'importance essentielle est chaque jour réaffirmée.

La Russie et la Turquie sont elles condamnées à la rivalité ?

3.4.1.5 Le contexte

Les années 90 marquent le retour de la Russie dans la région caucasienne, notamment dans la région de la mer Noire. Si on se réfère aux pressions diplomatiques russes ainsi que plus concrètement aux interventions militaires dans cette région, on peut se demander si elles n'ont pas pour objectif d'imposer à ces républiques plus ou moins dissidentes de mener une politique conforme aux intérêts de la Russie.

Les dirigeants turcs réagissent violemment à ces évolutions en réaffirmant que la Turquie ne doit pas être écartée du jeu diplomatique et politique dans la région, que la Russie et la Turquie sont les deux grandes puissances régionales qui ont pour vocation d'y assurer la paix et la stabilité.

Malgré une politique mouvementée, des constantes se dégagent en matière de politique étrangère turque qui visent notamment à bénéficier de la situation géographique exceptionnelle de la Turquie au cœur de la région qui unit l'Europe et l'Asie, la mer Noire et la Caspienne, mais aussi là où se font face l'Islam et le Christianisme.

Le passé militaire commun de la Russie et de la Turquie est lourd de 13 guerres et l'actuelle bataille des oléoducs n'est qu'un épisode supplémentaire dans la rivalité séculaire qui oppose ces deux nations. La Russie, qui attache une importance considérable aux équilibres économiques et commerciaux dans la région, accorde la priorité à l'exploitation des gisements pétroliers de la Caspienne. Elle souhaite que le pétrole d'Asie centrale et de l'Azerbaïdjan soit acheminé via son territoire et le port de Novorossisk sur la mer Noire (en évitant donc les détroits turcs) et non, comme le souhaite la Turquie, via le Caucase et le territoire turc jusqu'au port de Yumurtalik sur la Méditerranée. Ce tracé aurait bien des avantages pour la Turquie ; il constituerait un pont avec les «républiques sœurs » (Azerbaïdjan, Géorgie et Anatolie Turque), un lien entre l'Europe et l'Asie centrale et la fin de la dépendance turque vis-à-vis du pétrole brut du Moyen-Orient. En outre, il rapporterait des droits de transit.

La gestion des ressources énergétiques des voisins est donc source de fortes tensions entre ces deux puissances. L'enjeu n'est pas tant financier que politique, puisque l'une ou l'autre de ces deux options consacrerait un peu plus le « vainqueur » comme une puissance régionale incontournable dans la région, ce qui apparaît bien comme l'objectif majeur de ces deux pays.

3.4.1.6 L'enjeu des détroits

Les détroits turcs sont toujours soumis au régime défini par la Convention de Montreux datant de 1936, basé sur le principe du libre passage, de la démilitarisation et de l'internationalisation du détroit.

Cette convention établit deux distinctions, concernant d'une part le passage des navires de commerce et des navires de guerre, d'autre part la situation de paix ou de guerre et, dans ce dernier cas, selon que la Turquie est belligérante ou non.

Les navires de commerce bénéficient d'une liberté complète en temps de paix comme en temps de guerre pourvu que la Turquie ne soit pas belligérante. Dans le cas contraire, le passage n'est libre que pour les navires n'appartenant pas à des pays en guerre avec elle.

Concernant les navires de guerre, la CDM introduit des limitations pour la navigation dans les détroits (Bosphore et Dardanelles) ainsi qu'un statut spécial pour la navigation en mer Noire pour les puissances riveraines. En temps de paix, la convention prévoit :

- Notification avec 15 jours de préavis auprès du gouvernement turc (8 pour les puissances riveraines)
- Passage exclusif de jour et sans survol,
- Limitation à 15000 tonnes simultanées en transit dans les détroits,
- Navigation des sous marins en surface.

Mais la mesure la plus originale reste que le transit dans les détroits est limité selon le nombre de navires étrangers présents en mer Noire. Les puissances doivent donc communiquer leur

tonnage présent en mer Noire deux fois par an, sachant que la durée de séjour est théoriquement limitée à 21 jours.

En temps de guerre, la convention prévoit :

- Si la Turquie est non belligérante, liberté de passage pour les navires n'appartenant pas à des puissances belligérantes et fermeture des détroits aux puissances en guerre,
- Passage laissé à la discrétion du gouvernement turc pour tous les navires si la Turquie est belligérante.

La réalité relative à ces détroits est moins cartésienne.

Le trafic dans ceux-ci assure à la Turquie des revenus importants qui ont largement contribué au redressement de l'économie turque par l'intermédiaire des taxes et des charges perçues lors des transits.

Bien que la CDM soit désormais dépassée du fait de son ancienneté et de l'obsolescence de ses articles, due aux profondes évolutions politiques dans la région mais également technologiques, de nombreuses tentatives de révision de cette convention ont échoué, notamment du fait de son historicité officiellement reconnue . Elle place en effet la Turquie dans une situation très favorable par rapport à la CMB en lui autorisant un pouvoir discrétionnaire sur le passage dans les détroits et, ce faisant, lui permettant d'augmenter sa souveraineté et de renforcer son rôle de puissance régionale.

Il demeure cependant que cette situation n'est pas satisfaisante et se heurte aux protestations successives des grandes puissances maritimes, notamment les USA et l'URSS, maintenant la Russie et la Crimée. Le manque délibéré de rigueur des puissances maritimes dans le respect de la CDM, notamment dans l'enregistrement des navires de guerre, couplé à celui de la Turquie quant à la libre appréciation des autorisations de passage, font de cette convention un outil juridique inadapté et même belligère. Il est en effet probable que la Russie et l'Ukraine accepteront de moins en moins de voir les mouvements de leurs flottes militaires entravés par un droit obsolète, soumis à l'approbation d'une puissance régionale versatile, qui plus est membre de l'OTAN et demain de l'Union Européenne.

Cette digression paraît certes bien éloignée du problème spécifique des détroits mais explique en partie leur acuité toujours actuelle. En durcissant en juillet 1994 la règle du passage dans le détroit du Bosphore, la Turquie réveille de vieilles querelles avec la Russie, sous le prétexte de raisons environnementales. Quant à elle, la Russie affirme que la Turquie cherche à faire pression sur le gouvernement russe pour le contraindre à changer de politique dans l'affaire des oléoducs et des gazoducs.

Dépassant le simple contexte de lien de transit commercial, on voit bien que les détroits turcs (mais on peut aisément généraliser aux autres) constituent des armes diplomatiques au service d'ambitions politiques. C'est donc l'utilisation que l'homme a de ces détroits qui en fait un enjeu géostratégique et leur confère ainsi une importance essentielle.

Lieux de projection et de concentration des efforts diplomatiques, politiques et militaires, ils matérialisent d'une certaine façon les équilibres et déséquilibres régionaux, les volontés politiques ainsi que les stratégies étatiques. Sans préjuger de l'avenir, il est certain que les

détroits turcs constituent un facteur de tension et d'opposition important entre ces deux nations traditionnellement opposées et au passé militaire conflictuel.

L'apparition de nouvelles puissances sur les rives de la mer Noire, la multiplication des foyers de tension dans les républiques de l'ex URSS et la recherche de solutions d'apaisement au Moyen Orient font des détroits turcs une des clés de la sécurité régionale. En effet :

- La Turquie constitue un point de jonction entre l'Asie et l'Europe,
- Pour les riverains, les détroits constituent le seul accès direct à la mer libre et à la Méditerranée,
- La Turquie, souveraine sur ses détroits, peut espérer jouer un rôle majeur dans le nouvel ordre régional et mondial.

CONCLUSION

Les détroits ne constituent donc pas un enjeu géopolitique par eux-mêmes, mais par l'utilisation que les Etats en font. A ce titre, on parlerait plutôt d'importance géostratégique. Ils auraient pu uniquement conserver leur rôle et leur importance traditionnels, liés à la projection de puissance et aux impératifs économiques et commerciaux, mais un certain nombre de facteurs leur confèrent une acuité certaine.

Au delà de la simple volonté des grandes puissances de préserver leurs voies de communication essentielles, la globalisation des échanges, l'interconnexion des économies et des politiques, l'explosion technologique militaire et civile sont des facteurs à l'origine de profondes évolutions. Dans la course au progrès, à la richesse, quelque part à la domination, les détroits et surtout l'utilisation qu'en ont les hommes peuvent apparaître comme un maillon faible : les grandes puissances se trouvent ainsi confrontées à la souveraineté, d'une part, d'Etats anciens comme la Turquie qui cherchent à renforcer leur rôle et leur importance régionaux, d'autre part, de jeunes Etats comme les Etats archipels, à la recherche d'une unité politique et de reconnaissance de leur puissance régionale.

C'est dans un souci d'exhaustivité et de recherche de compromis entre des intérêts divergents que tente de se mettre en place un droit international. Si celui-ci se heurte aux particularismes locaux (cf. Gibraltar) et à la pratique des Etats, son mérite demeure la volonté d'uniformiser les procédures, de garantir les droits et les devoirs de chacun et d'imposer sa reconnaissance par la « coutume » peu à peu acceptée par tous à défaut d'être systématiquement ratifiée.

Si l'on considère l'importance fondamentale que peuvent avoir certains détroits, comme Malacca, Ormuz, le Bosphore, Béring ou encore le Pas de Calais, la subordination des intérêts majeurs des grandes puissances à de « simples » enjeux régionaux constitue pour elles une situation au mieux inconfortable, au pire insupportable.

Les détroits focalisent donc des tensions qui ne peuvent plus émerger sur terre. De caisse de résonance d'intérêts divergents, ils constituent de façon croissante une arme diplomatique au service des puissances de tout rang, notamment secondaires, à la recherche d'une reconnaissance officielle. Dans ce contexte, l'instrumentalisation croissante des espaces maritimes, notamment des détroits, constitue une menace sérieuse pour la stabilité régionale et la paix.