

LES DÉTROITS TURCS AU CŒUR D'UN NOUVEL ÉQUILIBRE GÉOPOLITIQUE EN MER NOIRE

Le 28 février 2022, à la suite du déclenchement du conflit entre la Russie et l'Ukraine, le Gouvernement turc décidait de fermer l'accès aux détroits des Dardanelles et du Bosphore à tous les navires militaires, en invoquant la Convention de Montreux de 1936. Cette décision met en lumière le caractère stratégique de cette voie de navigation qui constitue l'unique lien entre la mer Noire et la Méditerranée.

ORDRE GÉOPOLITIQUE EN MER NOIRE ET OUVERTURE DES DETROITS : DES DESTINS LIÉS

Les détroits turcs sont deux étroits bras de mer de part et d'autre de la mer de Marmara. Au sud, les Dardanelles (l'Hellespont de l'Antiquité) s'étendent de la mer Egée à la mer de Marmara sur une longueur de 78 km pour une largeur de 1350 à 8275 mètres ; Au nord, le détroit du Bosphore, long de 30 km pour une largeur de 700 mètres relie la mer de Marmara à la mer Noire. Leur position charnière entre l'Asie et l'Europe d'une part, la mer Noire et la Méditerranée d'autre part et surtout leur fonction de lieu de passage en a fait de tous temps une zone stratégique majeure.

Un trafic maritime civil en déclin

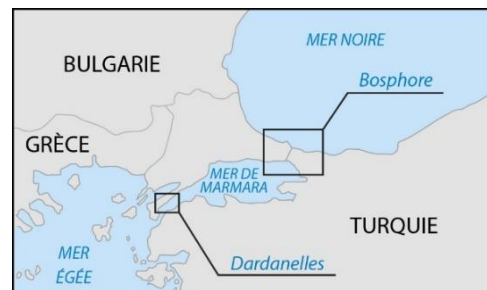
En 2020, 43 000 navires civils ont transité par le détroit des Dardanelles et parmi eux 37 000 par le Bosphore représentant 639 millions de tonnes de marchandises. Le trafic est cependant en baisse régulière ; Il était de 56 000 navires en 2006.

Sous domination ottomane depuis 1453, les règles de transit ont évolué en fonction des rapports de forces en mer Noire mais également en mer Méditerranée. À partir de 1484, l'Empire ottoman qui dominait l'ensemble du littoral de la mer Noire a ainsi pu imposer la règle de fermeture des détroits aux pays étrangers, avec cependant certaines exceptions pour des motifs commerciaux ou d'alliances militaires.

Cette fermeture a été remise en question au 18^{ème} siècle lorsqu'il perdit le monopole de la maîtrise du littoral de la mer Noire avec la conquête par la Russie de la partie septentrionale. Désormais, l'histoire des détroits a été intimement liée aux relations russo-turques. Cette situation a changé au 19^{ème} siècle lorsque des puissances non-riveraines se sont immiscées dans les différentes négociations visant à déterminer le régime de l'ouverture des détroits. L'Empire ottoman puis la Turquie, selon les périodes, ont su jouer de cette situation, surtout pour endiguer la montée en puissance russe dans la région.

Le régime d'ouverture des détroits revêt donc un caractère stratégique pour lequel chaque État essaie de faire valoir ses intérêts. Ainsi le Royaume-Uni jusqu'en 1920 (Traité de Sèvres¹) faisait valoir une politique d'interdiction totale de passage par les navires de guerre de toutes nations afin d'empêcher l'expansion de la Marine russe vers la Méditerranée. A l'opposé, la Russie défendait un régime tendant à assurer le libre passage de ses propres navires de guerre, et l'interdiction de transit des pays non-riverains de la mer Noire.

Après la Première Guerre mondiale, le Traité de Lausanne (1923) a régi l'accès aux détroits en reconnaissant la liberté de navigation aux navires de commerce en temps de paix comme en temps de guerre, à condition de la Turquie reste neutre. Si cette dernière devenait belligérante, le Traité de Lausanne autorisait la navigation aux seuls pays neutres.



La convention de Montreux (en bref).

Selon son préambule, il s'agit de : **concilier le principe de liberté de passage de manière à « sauvegarder » la sécurité de la Turquie et des États riverains de la mer Noire.** La Convention reprend ainsi le principe général de liberté de passage (article 1) acquis en 1923 par le Traité de Lausanne, qui s'étend aux navires de commerce (article 2) et aux bâtiments de guerre (articles 10,11,12), que ce soit en temps de paix (articles 2 et 10,11 et 12), ou en temps de guerre (articles 4, 5, et 19).

Si la « **liberté de passage** » est un principe général de la Convention, le régime juridique associé se décline en fonction de trois éléments :

1. la nature du navire en question (navires de commerce / bâtiments de guerre) ;
2. la nationalité du navire (États riverains ou non-riverains de la mer Noire) ;
3. les relations internationales (temps de paix / guerre, Turquie belligérante / non).

La **liberté de passage** reconnue aux **bâtiments de guerre** des États non-riverains se voit imposer des restrictions de trois ordres, limitant leur de projection de puissance :

- **Les types de bâtiments** : « *les bâtiments légers de surface, les petits navires de combat et les navires auxiliaires* » (article 10). Les porte-aéronefs des États non riverains sont donc exclus.
- **Le tonnage maximum** pouvant naviguer **dans les détroits** (15.000 tonnes, article 14) et **en mer Noire** (30.000 tonnes, exceptionnellement 45.000 tonnes article 18).
- **Le temps** : les États non-riverains doivent fournir au gouvernement turc un **préavis de transit** ((15 jours), article 13) et le **temps de navigation en mer Noire** est limité ((21 jours), article 18).

La Turquie détient ainsi une position avantageuse, sans que la Convention ne lui confère une pleine maîtrise de l'ouverture des détroits, à cause du principe général de liberté de passage. La Turquie ne retrouve qu'exceptionnellement une **maîtrise souveraine sur les détroits**, c'est-à-dire si **elle est partie prenante à un conflit ou bien s'estime menacée d'un danger de guerre imminent** (articles 20 et 21). Dans ces cas précis, le passage des bâtiments de guerre est entièrement laissé à la discrétion du gouvernement turc avec toutefois une clause (art 21 al 2) qui permet le franchissement des détroits par les navires militaires des États belligérants pour regagner leur port base, ce droit pouvant être refusé par la Turquie si l'État belligérant a causé la situation de danger imminent. Dans le cas d'un conflit dans lequel la **Turquie n'est pas partie prenante**, la Convention prévoit que **les bâtiments de guerre des États belligérants ne jouissent pas de la liberté de passage à travers les détroits.**

¹ Le Traité de Sèvres ne sera jamais appliqué.

Cette liberté de navigation était garantie par la démilitarisation du littoral des détroits et la garantie de la liberté de navigation dans les détroits par le Royaume-Uni, la France, l'Italie et le Japon.

Cependant en 1930, la Turquie considéra que la démilitarisation de la zone des détroits, ainsi que les dispositions du Traité de Lausanne, ne permettaient plus d'assurer la sécurité de son territoire. Une nouvelle conférence internationale décida finalement d'un régime de franchissement rétablissant sa souveraineté sur les détroits : la Convention de Montreux de 1936.

UN NOUVEL ORDRE GÉOPOLITIQUE AUTOUR DES DÉTROITS ?

Le régime concernant l'ouverture des détroits est donc tributaire des rapports de forces en mer Noire, mais plus largement de la situation internationale, avec une position particulière pour la Turquie. Le contexte actuel où trois pays riverains de la mer Noire sont membres de l'OTAN (Roumanie, Bulgarie et Turquie) permet à l'Alliance de tempérer les limitations de la Convention de Montreux, notamment en ce qui concerne la navigation des navires de guerre des pays étrangers. Toutefois, cette présence doit être relativisée par la taille des Marines des pays en question (hors Turquie).

La Russie, quant à elle, a depuis quelques années sensiblement augmenté sa présence en mer Noire (intervention militaire en Abkhazie en 2008 et annexion de la Crimée en 2014), sans parler de la situation actuelle. Mais sa position vis-à-vis des détroits turcs a évolué du fait de la présence nouvelle de sa Marine en Méditerranée orientale. La base de Tartous en Syrie est un solide point d'appui pouvant servir entre autres d'avant-garde pour dénier l'accès à d'éventuels ennemis, mais aussi pour assurer la protection des enjeux économiques russes en Méditerranée orientale. Elle permet de se détacher des orientations diplomatiques de la Turquie qui peut interdire le transit à travers les détroits en cas de conflit.

Pour sa part, la Turquie a fait le choix d'une politique d'équilibre en empêchant toute escalade du conflit en mer Noire par la fermeture des détroits – saluée par la Russie – à tout bâtiment de guerre quel que soit le pavillon (y compris de l'OTAN), en gardant une position médiane dans le conflit actuel russo-ukrainien et enfin en conservant de solides relations dans le domaine énergétique avec la Russie, tout en continuant par ailleurs de bénéficier de la protection de l'OTAN.

Mais face à la position de ligne de crête de la Turquie, le régime de la Convention de Montreux pourra-t-il survivre aux nouveaux rapports de forces ?

UNE REMISE EN QUESTION DE LA CONVENTION DE MONTREUX ?

En l'état actuel des intérêts géopolitiques, seuls les pays de l'OTAN, plus particulièrement les États-Unis, pourraient se montrer favorables à une renégociation de la Convention, soit pour contenir l'expansion navale russe en mer Méditerranée, ou pour renforcer leur capacité de projection de puissance en mer Noire. Le renforcement de l'influence de l'OTAN en mer Noire (hors cas de la Turquie) passe donc essentiellement par le renforcement des flottes bulgares et roumaines.

Sans remettre en cause l'esprit du texte, il serait aussi possible de revoir à la hausse les différentes limitations (tonnage, temps) inscrites dans la Convention. En effet, depuis sa signature il y a 85 ans, les évolutions techniques ont sensiblement augmenté le tonnage des plateformes, diminuant ainsi mécaniquement le nombre de bâtiments de pays non-riverains répondant aux limitations pour transiter alors que les Marines riveraines (en premier lieu la Russie), ne sont pas contraintes par ces limitations et renforcent librement leur présence navale en mer Noire (cf encadré).

Il est - logiquement - peu probable que la Russie soit favorable à une modification du régime actuel des détroits. Elle reste attachée à une interprétation conforme à l'esprit du texte, comme le démontrent les différentes déclarations des autorités russes après la fermeture récente des détroits aux navires militaires.

La fermeture des détroits reste toutefois sujet à l'interprétation du gouvernement turc seul, qui peut varier en fonction de ses intérêts du moment. Pour les États non riverains, dans la situation actuelle, il est très peu probable que le régime de la convention de Montreux soit renégocié. La Russie est surtout préoccupée de freiner une progression de l'OTAN en mer Noire et la Turquie n'a objectivement rien à y gagner. Le renforcement de l'influence de l'OTAN en mer Noire (hors cas de la Turquie) passe donc essentiellement par le renforcement des flottes bulgares et roumaines.

NB : pour le projet du canal d'Istanbul, reliant les mers de Marmara et Noire, voir Brève marine n° 249.



LES DÉTROITS TURCS AU COEUR D'UN NOUVEL ORDRE GÉOPOLITIQUE EN MER NOIRE

- Légende**
- Crimée (annexée par la Russie en 2014)
 - Républiques séparatistes
 - Bases navales principales :**
 - ▲ Ukraine
 - ▲ Russie
 - ▲ Turquie
 - ▲ Roumanie
 - ▲ Bulgarie
 - Bases navales secondaires :**
 - Ukraine
 - Russie
 - Turquie
 - Roumanie
 - Bulgarie
 - Géorgie
 - ⌋ Détroits
 - Fermeture des détroits par le Gouvernement turc le 28/02/2022
 - ☀ Conflit russo-ukrainien
 - ☁ Zone d'opération de la Marine russe dans le conflit ukrainien
 - 🌐 Pays membres de l'OTAN
 - ← Capacité de projection forces navales russes
 - 🚢 Bullets A2AD
 - 🚀 missiles anti-aériens S400
 - 🚀 missiles anti-navires P800