



Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

Considérée comme l'une des zones les plus « crisogènes » du monde, la Méditerranée vit une période orageuse. Dans sa partie orientale, les tensions se sont particulièrement accrues, à l'image de celles qui se manifestent autour de Chypre, avec la découverte de gisements d'hydrocarbures qui ravive les prétentions maritimes des États. Les tensions concernent également la liberté de navigation, spécialement dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles où la Turquie occupe une position stratégique.

La partie occidentale de la Mare Nostrum n'est pas non plus exempte de tensions. Celles-ci sont notamment liées à des conflits de délimitation maritime persistants, au statut de Gibraltar (enclave britannique dont l'activité économique dépend pour beaucoup de travailleurs espagnols) consécutif au Brexit et à la gestion des conflits d'usage face à l'accroissement et à la diversification des activités maritimes.

Ce colloque, organisé par les laboratoires CERC (Centre d'Étude et de Recherche sur les Contentieux) et CDPC (Centre de Droit et Politique Comparés), en partenariat avec la Marine nationale, s'est tenu le 29 novembre 2019 à la Faculté de droit de Toulon. Il dresse un panorama précis de la situation méditerranéenne, à travers les regards croisés de diplomates, militaires et chercheurs, nourrissant ainsi la réflexion autour des problématiques juridiques et des enjeux stratégiques en présence. En cela, il s'inscrit, à l'instar des quatre éditions qui l'ont précédé, dans la tradition toulonnaise des colloques régulièrement organisés par le Groupe des écoles du commissariat de la Marine et l'Institut méditerranéen d'études stratégiques de l'Université de Toulon.

La Revue maritime est heureuse de publier en deux parties, la première dans ce numéro et la seconde dans le suivant, les actes de ce colloque du plus haut intérêt.

Introduction générale : Les enjeux stratégiques de la Méditerranée

*Vice-amiral d'escadre Laurent Isnard,
Commandant la zone et l'arrondissement maritimes Méditerranée
Préfet maritime de la Méditerranée*

La France a fait le choix d'une organisation originale, confiant à une autorité unique la double fonction de préfet maritime, représentant de l'Etat en mer, et de commandant de zone maritime, assumant le commandement des forces militaires aéromaritimes déployées..

Cette exception à la française, d'une unicité de commandement pour deux chaînes de responsabilité distinctes, permet d'assurer un continuum de la défense dans la profondeur à la protection de nos approches, jusqu'aux limites de la mer Méditerranée, de Gibraltar à l'ouest jusqu'au canal de Suez à l'est, sans oublier la mer Noire.

Cette position particulière me permet, aujourd'hui, de vous apporter un éclairage large sur les enjeux stratégiques de l'espace méditerranéen.

Je commencerai par une approche géographique du théâtre qui nous intéresse aujourd'hui.

La mer Méditerranée est d'abord un espace exigu, qui ne représente que 1% de la surface maritime mondiale. D'ouest en est, elle mesure 3 600 km soit 4 h 30 de vol ou 4 jours de navigation et du nord au sud 700 km, soit 1 h 30 de vol ou 1 journée de navigation. Pour un marin, la mer est une passerelle, pas une séparation. Sa côte méditerranéenne représente ainsi pour la France pas moins de 2 000 km de frontières maritimes qu'aucune barrière ne sépare des côtes libyennes par exemple.

C'est ensuite un espace contraint. Elle ne compte que deux accès, l'un naturel : le détroit de Gibraltar et l'autre artificiel : le canal de Suez. Elle se divise en 4 bassins - les Méditerranées occidentale, centrale, orientale et la mer Noire - séparés par des détroits ou passages resserrés. Chacun de ces bassins présente des particularités et des problématiques propres, qu'il faut savoir prendre en compte.

Cet espace exigu et contraint est aussi un espace maritime stratégique pour les échanges économiques. En effet, 30% du trafic mondial y transite, dont 1/3 de nos approvisionnements nationaux.



Le premier enjeu stratégique, que j'identifie, est donc la préservation d'une totale liberté de navigation dans cet espace vital pour la France, pour l'Europe mais aussi pour le reste du monde. La petite taille du bassin méditerranéen ne doit pas devenir une justification pour instaurer ou laisser instaurer en mer des freins ou des barrières d'ordre économique, politique ou militaire, empêchant les différents usagers de conduire leurs activités conformément à la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer. Du détroit de Gibraltar au canal de Suez et aux rives de la mer Noire, en passant par le canal de Sicile et les détroits turcs, la liberté de circulation dans toute la Méditerranée est une nécessité impérieuse.

La mer Méditerranée, mer « au milieu des terres », est un espace de frictions et de tensions. Elle est bordée par pas moins de 25 Etats, qui voient en elle une passerelle formidable pour les échanges de natures diverses et variées mais, également, une réserve de ressources naturelles à portée de main qui suscite toutes les convoitises. Espace maritime exigü, et quasi fermé, elle est particulièrement vulnérable sur le plan écologique et doit être protégée. En conséquence, depuis de nombreuses années, nous assistons à une territorialisation progressive, mais générale, de la mer Méditerranée et à une régulation croissante des activités.

A l'échelle du bassin méditerranéen, il ne reste quasiment plus aucun espace maritime qui ne soit revendiqué par un Etat riverain au titre de sa zone économique exclusive (ZEE), zone dans laquelle l'Etat côtier a des droits souverains pour explorer et exploiter les ressources naturelles de la mer et des fonds marins. Or, les ressources énergétiques des fonds marins ont un potentiel qui peut être salvateur pour les pays concernés. La délimitation des ZEE, initiée lors de la convention de Montego Bay en 1982, n'est pas encore achevée et est aujourd'hui source de crispation. Ainsi, la découverte de gisements d'hydrocarbures en Méditerranée orientale a, d'un côté ravivé les tensions entre Chypre et la Turquie au sujet de la délimitation des ZEE autour de l'île de Chypre et, a, d'un autre côté, conduit à des accords d'exploration et d'exploitation négociés entre l'Egypte, le Liban et Israël. Dans une moindre mesure, la France et l'Espagne connaissent, elles aussi, un différend de délimitation maritime. Nous sommes au tout début d'une nouvelle phase de négociations, et de nouveaux outils politiques et économiques de régulation restent à créer.

Dans un autre domaine, la mer Méditerranée est entièrement découpée en zones de responsabilité SAR (*Search And Rescue* – recherche et sauvetage) permettant d'assurer une continuité de prise en charge des opérations de secours en mer, sans tenir compte des frontières d'Etats. Enfin, à plus petite échelle, les zones de protection de l'environnement, aux statuts divers, se multiplient, comme le sanctuaire PELAGOS, issu d'un accord entre la France, l'Italie et Monaco ou les aires naturelles protégées au niveau national.

L'absence de frontières visibles en mer procure un sentiment de liberté qui est, en réalité, largement imaginaire. Le deuxième enjeu que j'identifie est un

Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

enjeu diplomatique et sécuritaire pour faire respecter le droit international, éviter l'accaparement d'espaces maritimes par la force ou par une politique du fait accompli, et par là-même, protéger l'espace maritime sous souveraineté française.

A cette compétition pour les ressources marines s'ajoutent les effets du déséquilibre Nord/Sud, eux aussi sources de tensions en Méditerranée. Les inégalités entre les situations économiques des pays du nord et du sud de la Méditerranée, Etats riverains mais également leurs voisins dans la profondeur de leurs continents respectifs, ont des conséquences sensibles en mer. Elles sont à l'origine de nombreux trafics illicites, avec leur lot de violence et d'insécurité. Je citerai le trafic de narcotics et, bien sûr, l'immigration illicite, objet d'une grande attention des médias. La mer Méditerranée représente pour de nombreux migrants une passerelle vers une vie meilleure, mais elle peut aussi s'avérer mortelle, lors des naufrages d'embarcations surchargées.

Ces difficultés économiques se doublent d'une crise de société. Elles furent à l'origine de l'éclosion des printemps arabes, qui ne sont toujours pas soldés à ce jour. Les fractures sociétales entre les pays du nord et du sud, portées par des valeurs de référence différentes, pourraient potentiellement engendrer des frustrations (chômage, absence de perspectives de la jeunesse) et conduire à un affrontement de civilisation.

J'identifie ici un enjeu sécuritaire de maîtrise des flux migratoires et des trafics illicites, ainsi que de protection des échanges mutuellement profitables entre les deux rives, tant pour les biens que pour les personnes.

Le paysage militaire en Méditerranée évolue rapidement. J'identifie ainsi un dernier enjeu stratégique militaire de stabilité de la Méditerranée afin qu'elle ne devienne pas un théâtre d'affrontement armé ouvert.

La situation en mer Méditerranée est également sensible à des facteurs exogènes découlant du jeu d'alliance entre Etats riverains et Etats « extérieurs ».

Depuis une décennie, les Etats-Unis se retirent progressivement du bassin méditerranéen, affichant clairement leur volonté de réduire leur empreinte politique et militaire en Méditerranée. Débuté sous l'ère du président Obama, le « rééquilibrage » vers la région Asie-Pacifique est certes ralenti par les crises successives du Proche et Moyen-Orient, mais il n'en est pas moins réel.

Fort de ce retrait, des acteurs étatiques non riverains font leur apparition ou réapparition en Méditerranée. Je pense dans un premier temps à la Russie, qui agit dans une stratégie opportuniste, avec une implantation nouvelle ou renouvelée et durable dans des territoires comme la Crimée ou la Syrie, s'appuyant sur sa diplomatie, son économie et parfois l'emploi de la force militaire.

Les ambitions chinoises sont également très sensibles et la stratégie des nouvelles routes de la soie se décline en Méditerranée comme dans le reste du Monde. Des investissements colossaux sont effectués dans des ports méditerranéens comme le Pirée, Cherchell, Port Saïd, Alexandrie, Ashdod, Haïfa, Istanbul, Savone, Trieste, Gènes ou Naples. Peu à peu les intérêts chinois en Méditerranée



se multiplient et pourraient ainsi bientôt justifier une présence militaire permanente pour les protéger.

Enfin, phénomène plus récent, nous assistons à l'importation de différends régionaux extérieurs vers la Méditerranée. En Libye, des pays du Golfe arabo-persique soutiennent chacun l'un des deux camps, trouvant un nouveau terrain de développement du conflit diplomatique qui les oppose. Quant à l'Iran, elle soutient ses alliés et étend son influence en Irak, en Syrie et au Liban, préservant ainsi ses accès à la Méditerranée.

La mer Méditerranée est ainsi une toute petite mer mais un espace maritime, théâtre d'une concentration d'enjeux de société, militaires, économiques et environnementaux comme il en existe peu ailleurs dans le monde.

La préservation de notre souveraineté et la protection de nos intérêts dépendent de notre capacité d'appréciation autonome de la situation, dans nos approches et comme dans toute la Méditerranée, et de notre capacité à agir en tout temps et en tout lieu.

Elles s'appuient sur un corpus juridique qui cadre nos engagements et qui doit rester la matrice des relations entre Etats :

- droit de la mer ;
- droit coutumier, qui se bâtit dans le temps ;
- droit des conflits armés.

Le dernier enjeu que je distingue ici, et peut-être l'un des plus importants, est un enjeu de légitimité de notre engagement pour garantir notre souveraineté et protéger les intérêts français dans l'ensemble du bassin méditerranéen.

Introduction générale : Les enjeux stratégiques de la Méditerranée

Présidence Thierry GARCIA

Professeur à l'Université Grenoble Alpes

Je tiens d'abord à exprimer mes plus sincères remerciements à Louis Balmond et à Frédéric Schneider de m'avoir demandé de présider cette séance consacrée à « La Méditerranée orientale ». C'est à la fois un honneur et un plaisir. J'en suis d'autant plus heureux que je suis méditerranéen dans l'esprit et le cœur, même si je suis en poste à Grenoble, la mer et la montagne faisant bon ménage.

Les voyageurs vantent les mérites de la Méditerranée orientale en disant qu'elle constitue « un océan de croisières ». Cette vision idyllique doit cependant être fortement tempérée par les tensions pouvant déboucher sur des conflits, notamment dans le bassin Levantin.

Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

Dossier

Dossier

Fernand Braudel dans son maître ouvrage *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* a notamment démontré l'importance de la géographie, pour comprendre le passé et le présent de la Méditerranée en général, et de la Méditerranée orientale en particulier.

Ce colloque, et plus précisément cette séance, s'inscrivent dans la continuité de l'œuvre de ce grand historien et penseur, en mettant en relief les enjeux juridiques et stratégiques en mer méditerranée, étroitement liés d'ailleurs puisque la stratégie est au service du droit et que le droit constitue un instrument de la stratégie. Ces enjeux sont saillants en Méditerranée orientale comme le montrent parfaitement les communications des différents intervenants consacrées respectivement à : « Chypre un complexe de différends maritimes » (Pascal Ausseur), « Le Bosphore et les Dardanelles, accès à la Méditerranée » (Frédéric Schneider) et « L'action des marines en Méditerranée orientale face aux prétentions maritimes des Etats » (Olivier Lebas).

Chypre, un complexe de différends maritime

Par le vice-amiral d'escadre (2s) Pascal Ausseur

Directeur général de l'Institut Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES)

S'intéresser aux événements maritimes, c'est s'intéresser aux événements terrestres : ce qui se passe en mer est en effet directement lié à la situation à terre et les différends, voire les tensions maritimes, s'intègrent dans une situation géopolitique et géoéconomique donnée. Quand on s'intéresse à Chypre, on est, en la matière, dans un cas d'école.

Nous avons l'habitude de décrire la Méditerranée comme le laboratoire de la mondialisation, une forme de concentré nous permettant d'appréhender les enjeux qui déterminent le monde, et qui pourrait nous aider à identifier des pistes qu'il est possible de généraliser pour y répondre. Mais quand on s'intéresse à la Méditerranée orientale, on est face à une forme de « concentré de concentré ».

Ainsi, parler des tensions en Méditerranée orientale, autour de Chypre, c'est d'une certaine façon décrire le nouveau monde, tant les enjeux, les évolutions et les scénarios qui sont à l'œuvre illustrent les tendances lourdes de notre temps.

La Méditerranée orientale est un « petit » chaudron géopolitique

Elle a toujours été sensible : cette région a, dans l'Histoire, toujours été complexe et souvent tendue. Triple zone d'interface entre l'occident, l'orient et l'Afrique, elle a apporté aux pays qui la composent enrichissements culturel et matériel, mais également tensions et rivalités qui, comme sur le reste de



la Méditerranée, ne s'atténuent au cours de l'Histoire que lorsqu'une puissance tutélaire assure son emprise (Phéniciens, Grecs, Romains, Ottomans, Britanniques, Américains).

Elle est également une route de transit -vulnérable- privilégiée du trafic maritime mondial (25% des approvisionnements), et en particulier européen et français (70%). Le canal de Suez est une telle évidence que l'on n'en parle que lorsqu'il pourrait être coupé.

Les 20 dernières années ont connu un bouleversement complet de la situation géopolitique mondiale donc de la Méditerranée orientale.

Au début des années 2000, au tournant du siècle, nous étions dans une phase plutôt pacifiée, sous la tutelle des Etats-Unis, vainqueurs de la guerre froide et promoteurs du système que l'on a appelé « la démocratie libérale de marché » qui semblait devoir s'étendre. En Méditerranée orientale, seuls deux nœuds de tensions subsistaient.

Le premier était (et reste malheureusement) le conflit israélo palestinien qui perdure depuis 1948. En effet, dans la perception et la représentation arabes, Israël est identifié à une forme de colonie européenne, avant-poste occidental en orient et intrus en perpétuel état de siège, à l'image des royaumes croisés des XII^e et XIII^e siècles¹. Ce conflit, qui s'est étendu au Liban depuis 1975, s'enkyste dans des tensions sans fin, que tentent de contrôler autant que possible les puissances régionales (en premier lieu l'Egypte), et globales (en particulier les Etats-Unis). Cela n'empêche pas de régulières éruptions de violence ou de guerre.

En 2000, le processus d'Oslo établissant une reconnaissance mutuelle entre l'Etat d'Israël et l'Autorité palestinienne, déjà fragilisé par l'assassinat d'Yitzhak Rabin en 1995 et les attentats du Hamas et du Jihad islamique, n'était pas encore totalement neutralisé par la deuxième intifada, lancée en septembre de la même année.

Le deuxième point de tension était lié aux rivalités gréco-turques, héritières lointaines de l'émancipation de la Grèce de la tutelle de l'Empire ottoman, en 1821, et des réorganisations qui ont suivi la deuxième guerre mondiale.

Au début des années 2000, ces tensions se focalisaient sur les délimitations des espaces maritimes et aériens en mer Egée et sur le statut de Chypre. L'île était indépendante depuis 1960 et fondée sur une organisation communautaire, répartissant les rôles entre chypriotes grecs et turcs, selon l'usage de l'ancienne puissance tutélaire britannique. En 1974, alors que les colonels au pouvoir en Grèce envisagent un rattachement de l'île, la Turquie intervient militairement au prétexte de la protection des intérêts des chypriotes turcs. L'opération Attila aboutit à l'occupation par l'armée turque de 38% de l'île, à la séparation des deux communautés et à une stabilisation garantie par une force de l'ONU. La Turquie ne reconnaît alors plus le gouvernement de Chypre et est en revanche le seul Etat à reconnaître depuis 1983 le gouvernement de Chypre du Nord (RTCN).

1. *DABILA Antony, Israël face à la recomposition stratégique du Moyen-Orient, Géostratégie, septembre 2019, n°120.*

Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

Au début du XXI^e siècle, la situation était plutôt apaisée : la réunification semblait possible puisque tous les problèmes étaient considérés comme résolus par la convergence généralisée vers le modèle occidental qui se concrétisait par une adhésion annoncée de ces pays à l'UE. Le rejet, en 2004, par les chypriotes grecs du plan Annan de réunification, qui précédait l'adhésion de Chypre à l'UE, a fait voler en éclat ce projet, rendant encore plus complexe le processus d'adhésion de la Turquie à l'UE donc les relations avec ce pays.

Depuis lors, cette séparation s'est transformée en un véritable conflit gelé et a généré une partition de fait : Chypre du nord est aujourd'hui de facto annexée par la Turquie et la réunification semble impossible.

Nous vivons aujourd'hui dans un environnement stratégique différent qui a bouleversé l'environnement géopolitique de la Méditerranée orientale. Deux ruptures ont changé la donne, l'une globale, l'autre régionale.

La première rupture est liée à la fin -plus rapide que prévue- de l'unipolarité du monde à l'issue de la guerre froide. La gestion catastrophique par les Etats-Unis de leur victoire en est la cause. A l'approche, plutôt subtile, de Georges Bush senior, visant à mettre en place un nouvel ordre mondial (« a new world order ») bâti sur le droit, le multilatéralisme et l'auto-restriction de ce qui était devenu l'unique super puissance, ses successeurs et surtout son fils ont substitué une politique marquée par l'incohérence et la brutalité. Emportés par l'hubris d'une société qui se croyait à l'aube d'un siècle américain, les Etats-Unis n'ont pas su gérer leur hyperpuissance et ont précipité : la région dans le chaos, et le monde dans le rejet d'un occident perçu comme partial et dysfonctionnant.

Une vingtaine d'années plus tard, plus personne ne croit à « la fin de l'histoire » décrite par Francis Fukuyama, à la convergence mondiale vers un modèle occidental, à l'impartialité des institutions fondées après la Deuxième Guerre mondiale et même aux principes de compromis et de rejet de la guerre qui les sous-tendent. Cette gouvernance mondiale remise en cause -c'est un paradoxe- est pourtant rendue encore plus nécessaire par l'interpénétration des enjeux globaux (économie, environnement, démographie, santé, sécurité, ...).

Les successeurs de G. Bush junior, prenant acte, chacun avec son style, du coup porté à la crédibilité américaine en tant qu'hégémon stabilisateur, ont entamé un désengagement au moins partiel de son leadership mondial. Ils ont laissé la place à la Russie et bientôt à la Chine, ainsi qu'aux puissances moyennes qui exploitent les marges de manœuvre laissées par ce nouveau « vide de puissance ». Au Moyen-Orient ces pays sont : l'Iran, l'Arabie Saoudite, le Qatar, l'Egypte et la Turquie.

La deuxième rupture pour cette zone illustre ce dernier point. Elle est liée à la progressive émancipation stratégique de la Turquie, vis-à-vis de l'occident, organisée par Recep Tayyip Erdogan. Cette posture s'appuie sur une doctrine à la fois néo-ottomane et islamiste ; elle vise à placer la Turquie en situation de pivot régional dans le nouveau monde post-bipolaire (c'est-à-dire post-guerre froide). Les révolutions arabes de 2011 lui ont donné une accélération : la Turquie, avec



l'apport financier du Qatar, a soutenu les frères musulmans en Tunisie, au Maroc et en Egypte, a armé les milices de Misrata en Libye et les forces d'opposition en Syrie (Daesh compris), et s'est impliquée dans les communautés musulmanes européennes. Les résultats n'ont cependant pas été à la hauteur des espérances, en particulier en Egypte où la contre-révolution et la prise du pouvoir du maréchal Al-Sissi, soutenues par l'Arabie Saoudite et les Emirats, ont affirmé un contre-pouvoir régional solide.

Cette région baigne donc dans un nouveau monde, marqué par des reconfigurations géopolitiques majeures, liées pour l'essentiel à la perte de prééminence américaine, et à une politique disruptive turque.

Dans ce cadre très déstructuré, chaque Etat cherche à réaliser ses objectifs propres, sans être freiné par les alliances, bloqué par les règles de droit ou inhibé dans l'emploi de la force. Les rapports de forces se sont consolidés aujourd'hui autour de deux grands axes : d'un côté, la Turquie et le Qatar (frères musulmans) associés à la Russie et à l'Iran (anti-occidentaux), de l'autre l'Arabie Saoudite, les Emirats arabes unis et l'Egypte (anti-fréristes) associés aux Etats-Unis et à Israël (anti-Iran).

La manne des hydrocarbures peut-elle apaiser la situation ?

Les nouvelles avancées technologiques, permettant les forages profonds en haute mer, donnent à cette région l'opportunité de bénéficier de ressources énergétiques et financières exceptionnelles qui, si elles ne paraissent pas en mesure de bouleverser les équilibres mondiaux (1% du potentiel mondial), sont suffisantes pour modifier les équilibres régionaux. Cette possibilité va-t-elle favoriser le « doux commerce » cher à Montesquieu et inciter ces Etats à s'entendre pour en profiter ?

La manne est d'importance : la consommation mondiale de gaz est en croissance, depuis 30 ans, et bénéficie d'un coût de production plus abordable que le pétrole tout en émettant moins de CO₂. Le gisement est-méditerranéen est évalué aujourd'hui à 3500 milliards de m³, équivalent aux réserves norvégiennes, et pourrait profiter à Israël, l'Autorité palestinienne, l'Égypte, le Liban, Chypre et la Turquie.

Outre l'autonomie énergétique que cette ressource apporterait aux pays riverains, le client à l'exportation est tout trouvé : l'Union européenne est un important consommateur et souhaite diversifier son approvisionnement, aujourd'hui dépendant pour 40% de la Russie. Enfin, la concentration des champs autorise des synergies et des effets levier en termes d'exploitation et d'exportation.

D'une certaine façon, l'effet pacificateur s'est déjà fait sentir : les grandes compagnies des industries extractives ont besoin et exigent de la sécurité à la fois physique mais aussi économique, leur assurant un retour sur des investissements importants. De nombreux accords ont ainsi vu le jour : Egypte et Israël pour l'exportation du gaz israélien vers son voisin du sud, Chypre, Grèce, Italie et

Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

Israël pour la construction du pipeline EastMed, et surtout la création d'un Forum est-méditerranéen du gaz (EMGF) constitué par l'Égypte, Chypre, Israël, l'Autorité palestinienne, la Jordanie et la Grèce. La plupart des zones économiques exclusives (ZEE) ont fait l'objet d'accords, sauf celle entre le Liban et Israël et, bien sûr, celles concernant la Turquie ; la Syrie étant un cas particulier compte tenu de la guerre civile.

Car, sur ce dernier point c'est l'effet inverse qui est observé. Alors que la Turquie a objectivement un intérêt à être incluse dans les accords régionaux (elle est déjà un hub gazier entre la Russie, le Caucase et l'Europe *via* TANAP² et Turkishstream³, et sa situation économique est délicate), Erdogan a intégré ce dossier dans sa géopolitique régionale, faite de rapports de force, de nationalisme exacerbé, de prises de gage et d'emploi désinhibé de la force. Il est difficile, à ce stade, de discerner si cette politique vise à la prédation pure et simple ou à se placer en position de force pour mieux négocier le partage économique.

Le droit de la mer ne sert que lorsqu'on accepte de le respecter

Après le commerce, le deuxième outil de régulation de la force est le droit. Mais, comme toute branche du droit international, le droit de la mer sous-tend une adhésion des États pour le reconnaître et l'appliquer. Dans ce domaine, la bonne volonté des États est essentielle et si la convention de Montego Bay de 1982 n'a pas été signée par la Turquie, Israël et la Syrie, cela ne les empêcherait pas de l'appliquer.

Comme la France en 1976, Chypre a déclaré sa ZEE de façon unilatérale en 2004 et complétée en 2014. Des accords ont été conclus avec l'Égypte en 2003, avec le Liban en 2007 (ils ne sont cependant pas ratifiés par le Liban) puis avec Israël en 2010. Chypre a déposé à l'ONU le 7 mai 2019 une carte sur laquelle est portée la délimitation de sa ZEE pour la partie nord et nord-ouest de l'île, sans avoir négocié avec la Turquie, tout en tenant compte de l'existence d'un plateau continental revendiqué par cette dernière à l'ouest de l'île.

Elle a de plus attribué des autorisations de prospection au sein de cette ZEE, mais, en évitant deux zones litigieuses : au large de la République turque de Chypre du nord (RTCN) et sur le plateau continental.

La Turquie ne reconnaît pas la république de Chypre et considère donc cette ZEE comme illégitime. Elle n'a pas signé la convention du droit de la mer mais, revendique pour sa part une ZEE, qui engage le plateau continental jusqu'aux zones de prospection chypriotes.

Dans un registre plus politique et détaché du droit de la mer, la Turquie considère que les autorisations de prospection accordées par la République de Chypre l'ont été, sans tenir compte des droits des Chypriotes turcs de la RTCN et, que, par voie de conséquence, elles sont illégales et qu'il lui revient d'assurer

2. *Gazoduc transanatolien (NDLR)*.

3. *Projet de gazoduc allant de la Russie à la Turquie passant par la mer Noire (NDLR)*.



la défense de leurs intérêts. Elle soutient donc la demande de la RTCN de disposer d'une ZEE extensive engageant jusqu'au sud de l'île.

Dans un premier temps, la Turquie a souhaité exercer des pressions sur Chypre en gelant toutes les activités gazières, conformément à la jurisprudence, qui veut que celles-ci ne peuvent s'effectuer qu'après accord entre les parties.

Après 2018, en réaction aux premières prospections chypriotes, et en conjonction avec une assurance plus forte dans le conflit syrien (bataille d'Afrin), Erdogan a ordonné à sa Marine de perturber, voire de s'opposer, aux travaux menés par les entreprises française Total et italienne ENI au sud de Chypre. Puis, progressivement les bateaux de prospection et de forage turcs ont, sous bonne garde militaire, et accompagnés de discours martiaux, entamé leurs activités, d'abord sur le plateau continental en mai 2019, puis dans la ZEE de la RTCN en juin et enfin au milieu de la ZEE chypriote en octobre.

Les protestations de la France, les avertissements des Etats-Unis et les sanctions de l'UE n'ont pas eu d'impact sur une politique qui privilégie des objectifs géopolitiques qui s'éloignent du cadre multilatéral.

La Turquie a l'avantage dans le rapport de force : elle est plus forte que Chypre, plus proche que la France et plus déterminée que les autres acteurs. Il est cependant nécessaire de ne pas céder à l'intimidation et au fait accompli tout en identifiant une voie de désescalade. Celle-ci pourrait être obtenue par la conjonction d'actions diplomatiques (comprenant nécessairement la Russie), militaires (pour préserver notre liberté d'action) et économiques (pour assurer une retombée turque suffisante).

Conclusion : une illustration du nouveau monde

Nous assistons en Méditerranée orientale à un changement de paradigme. Les États-Unis ne sont plus les seuls maîtres du jeu et la Russie s'installe en juge de paix au Proche et au Moyen-Orient. Elle est, pour l'instant, discrète sur ce sujet, ménageant ses liens avec tous les acteurs (Gazprom et Rosneft⁴ sont partenaires de tous les camps). Le statu quo lui est cependant plutôt favorable.

La Turquie s'émancipe et ne fait même plus semblant de jouer le jeu du multilatéralisme et du droit de la mer qu'elle perçoit comme des outils d'une domination occidentale dépassée.

L'ONU et l'UE montrent leur impuissance à réguler ces conflits.

Les Etats-Unis semblent se satisfaire de ce nouveau monde dérégulé et multipolaire. Il leur permet de peser sans restriction lorsqu'ils le souhaitent, sans avoir à « porter » un système trop lourd et qu'ils pressentent comme dépassé. Le secrétaire d'Etat Pompeo ne dit pas autre chose lorsqu'il souligne l'inutilité du droit international pour régler le conflit israélo-palestinien : « il n'y aura

⁴. Sociétés de gaz russes (NDLR).

Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

jamais de solution juridique au conflit et les arguments sur le fait de savoir qui a tort ou raison au regard du droit international n'apporteront pas la paix ».



Seule l'Europe souhaite faire perdurer la force du multilatéralisme et du droit international. Mais, elle est aujourd'hui impuissante, pétrifiée par le monde qui vient, et sans outil conceptuel pour articuler la mise en place d'une politique de puissance apte à ne pas se laisser intimider, et la promotion d'un multilatéralisme et d'un droit international renoués qui seraient acceptés par un monde durablement désoccidentalisé.

Le Bosphore et les Dardanelles, accès à la Méditerranée

Frédéric Schneider

Maître de conférences en droit public à l'Université de Toulon

Le Bosphore est moins loin du port de Toulon qu'on ne l'imagine... Son influence est perceptible à seulement quelques encablures d'ici, le long du littoral de Tamaris. Et pour cause, ce quartier de La Seyne-sur-Mer a été façonné par Michel Pacha (1819-1907), sur le modèle des constructions de l'Empire ottoman où il fit fortune, en édifiant des phares et balises nécessaires à la sécurité maritime, notamment dans le Bosphore et les Dardanelles.



Détroits hautement stratégiques, ils disposent de leur propre régime juridique - ce qui est loin d'être anodin. Plus précisément, les détroits turcs sont compris avec la mer de Marmara comme les « Détroits » au sens de la Convention de Montreux du 20 juillet 1936¹. Celle-ci reconnaît « *le principe de la liberté de passage et de navigation par mer dans les Détroits* » (art. 1), tout en l'assortissant d'exceptions qui, concernant les bâtiments de guerre, sont à l'origine d'une réglementation tout à la fois stricte et complexe.

Reste, que si les détroits turcs ont permis de contenir l'expansionnisme soviétique vers la Méditerranée², la problématique en a été renouvelée par la dislocation du bloc de l'Est et par la prise en compte des nouvelles préoccupations environnementales, ignorées à Montreux³, ainsi que par l'adoption en 1982, à Montego Bay, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM).

Or, ces évolutions ne sont pas sans poser la question de la pertinence d'un régime qui, aujourd'hui, protège davantage les intérêts de la Turquie et de la Russie que ceux des autres États riverains de la mer Noire et, plus largement, de la communauté internationale.

Investie d'une mission de « gardienne des Détroits »⁴, la Turquie contrôle l'accès à la Méditerranée et à la mer Noire, *via* les portes du Bosphore et des Dardanelles, à la manière d'un « éclusier » - sans toutefois devoir ni pouvoir faire varier le niveau de la mer de Marmara.

Derrière cette métaphore hydraulique se cachent, en réalité, des tensions maritimes liées au renforcement de la flotte russe de la mer Noire qui, en quête des mers chaudes, semble être de plus en plus présente en Méditerranée orientale - contrairement à la sixième flotte des États-Unis, au demeurant marquée par un certain désengagement.

Le contrôle turc de l'accès à la Méditerranée

T enue de respecter le principe de la liberté de passage dans les détroits d'Istanbul et de Çanakkale ainsi que de la liberté de navigation dans la mer de Marmara, la Turquie se voit néanmoins dotée de moyens de contrôle essentiellement destinés à assurer sa sécurité qui, du reste, a présidé à

1. Intitulée « *Convention concernant le régime des Détroits* », elle lie les États suivants : Australie ; Bulgarie ; Chypre ; Fédération de Russie ; France ; Grèce ; Italie ; Roumanie ; Royaume-Uni ; Turquie ; Ukraine (source : https://basedoc.diplomatie.gouv.fr/exl-php/recherche/mae_internet__traites).

2. I. Delanoë, « *La Russie s'affirme en mer Noire* », Le Monde diplomatique, janvier 2019.

3. L. Balmond, « *La Méditerranée, espace géopolitique* », in *Convergences méditerranéennes*, Revue de l'INDEMER n°3, Pedone, 1995, p. 48.

4. Th. Greenwood, « *La Turquie, gardienne des Détroits* », Études Slaves et Est-Européennes, vol. 2, no 3, 1957, p. 145-153.

Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

l'adoption de la Convention de Montreux⁵, bien que son préambule vise également « *la sécurité, dans la mer Noire, des États riverains* ».

Un contrôle encadré par la Convention de Montreux

Ayant survécu au « nouveau droit de la mer », qui ne saurait l'affecter (art. 35, c), de la CNUDM), le régime de Montreux apparaît excessivement restrictif par rapport au régime de Montego Bay du droit de passage en transit (art. 38), applicable aux « détroits servant à la navigation internationale » reliant deux zones maritimes où la navigation est libre, à savoir, la haute mer ou une zone économique exclusive (ZEE), et toujours plus contraignant que le régime du passage inoffensif (art. 45) en vigueur dans ceux mettant en communication une zone de mer libre avec une mer territoriale.

Or, ni le détroit du Bosphore, qui relie une mer dite « intérieure » (la mer de Marmara) à une ZEE en mer Noire, ni le détroit des Dardanelles, qui relie la haute mer en Méditerranée, ne semblent rentrer dans la catégorie des « détroits servant à la navigation internationale », alors même que telle est précisément leur fonction. Il n'en demeure pas moins que, appréhendés avec la mer de Marmara comme un tout géographique sous le terme générique de « Détroits » par la Convention de Montreux, les détroits turcs forment un détroit international reliant, en l'espèce, une ZEE en mer Noire à la haute mer en Méditerranée. *A contrario*, considérés isolément, ils feraient communiquer « *la haute mer ou les zones économiques exclusives avec une mer intérieure dont l'unique riverain est la Turquie* »⁶.

Bien que reconnue comme telle lors de la Conférence de Montreux⁷, ainsi que d'un pur point de vue géographique, cette mer peut difficilement être considérée comme « intérieure » sur le plan juridique, autrement dit composée d'« eaux intérieures » au sens du droit de la mer et, de ce fait, soumise à l'absolue souveraineté de la Turquie. D'ailleurs, l'assimilation du régime de la mer de Marmara à celui du Bosphore et des Dardanelles - datant de la Convention de Lausanne du 24 juillet 1923 - n'aurait eu « *qu'un seul but : celui, non point de soumettre cette mer à une souveraineté quelconque, mais tout au contraire de faire bénéficier la mer de Marmara des garanties effectives de libre navigation qu'on stipulait en faveur des Détroits* »⁸.

Étrangement, c'est pourtant le statut d'« eaux intérieures » des seuls

5. T. Bilener, « *Les détroits, atout stratégique majeur de la Turquie* », Annuaire français de relations internationales 2007, vol. VIII, 2008, p. 746-747.

6. H. Pazarci, « *La navigation par les « détroits turcs » et sa spécificité par rapport aux autres détroits* », in R. Casado Raigón (dir.), L'Europe et la mer, Bruylant, 2005, p. 191-192.

7. V. Yücel et S. Ruysdael, New Trends in Turkish Foreign Affairs, Writers Club Press, 2002, p. 257.

8. S. Séfériades, « *Principes généraux du droit international de la paix* », Recueil des cours de l'Académie de droit international, t 34, 1930-IV, p. 444.



détroits d'Istanbul et de Çanakkale qui a suscité la controverse en doctrine⁹, alors que les trois entités sont régies comme un ensemble homogène dans la Convention de Montreux. Certains de ses meilleurs détracteurs remettent en cause la licéité du tracé des lignes de base droites dans les détroits turcs en raison, d'une part, de « *l'incompatibilité entre le régime des eaux intérieures et celui des détroits internationaux* » et, d'autre part, de « *l'existence d'eaux territoriales s'étendant au-delà des lignes de base et soumettant l'accès aux détroits au respect du "passage inoffensif" sous le contrôle de l'État riverain* »¹⁰. Aussi, ces débats doctrinaux, jusqu'alors restés stériles, pourraient-ils bien ressurgir compte tenu des « prérogatives exorbitantes du droit commun » dont disposent la Turquie, afin de garantir sa sécurité, et incidemment celle de la mer Noire.

Un contrôle lié à la sécurité de la Turquie

La réglementation du passage et de la navigation dans les détroits turcs est logiquement moins contraignante en temps de paix, qu'en temps de guerre, surtout vis-à-vis des flottes militaires de la mer Noire.

En temps de paix, les bâtiments de guerre des États riverains de la mer Noire, souhaitant rejoindre la Méditerranée, jouissent d'une liberté de passage diurne, à l'exception des porte-avions, leur passage étant purement et simplement interdit. Pour le reste, cette liberté bénéficie aux autres classes de bâtiments de guerre. Cependant, les bâtiments de ligne d'un tonnage supérieur à 15 000 tonnes ne peuvent franchir les Détroits qu'un à un, escortés au plus de deux torpilleurs. Quant aux sous-marins, leur transit par les détroits turcs n'est possible qu'en surface, contrairement à ce que permet le régime du passage en transit, et que pour ceux construits ou achetés en dehors de la mer Noire, en vue de rallier leur base ou pour être réparés dans des chantiers situés hors de cette mer.

En temps de guerre, l'accès à la Méditerranée depuis la mer Noire, et *vice versa*, dépendra *in fine* de la position de la Turquie dans le conflit armé. Si, dans le premier cas, la Turquie n'est pas belligérante, la liberté de passage est assurée pour les bâtiments de guerre des États non belligérants, dans les mêmes conditions qu'en temps de paix. En revanche, interdiction est faite aux bâtiments de guerre de tout État belligérant de passer à travers les Détroits, sauf dans le cas d'assistance prêtée à un État victime d'une agression en vertu d'un traité d'assistance mutuelle engageant la Turquie, tel le traité constitutif de l'OTAN. Pour autant, autorisation est donnée aux bâtiments de guerre des États belligérants, séparés de leurs ports d'attache, de rallier ces ports. Si, dans le second cas, la Turquie est belligérante, « *le passage des bâtiments de guerre sera entièrement laissé à la discrétion du Gouvernement turc* » (art. 20). En outre, si la Turquie s'estime menacée d'un danger de guerre imminent, elle a le droit d'appliquer les disposi-

9. V. Yücel et S. Ruysdael, loc. cit.

10. L. Lucchini et M. Voelckel, Droit de la mer, Tome 1, Pedone, 1990, p. 394, note 20.

Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

tions prévues en temps de guerre, avec toutefois la faculté d'empêcher les bâtiments de l'État menaçant, passés antérieurement à l'usage de ce droit, de rallier leurs ports d'attache.

La sécurité militaire de la Turquie constitue assurément un objectif majeur de la Convention de Montreux, d'où l'attachement d'Ankara à ce texte devenu moins obsolète sur le plan géopolitique – mais, toujours plus sur le plan technologique, depuis la « réunification » entre la Crimée et la Russie. Si « vénérable »¹¹ soit-il, ce traité ne saurait toutefois empêcher les « embouteillages » de navires militaires russes dans le Bosphore¹², dont l'accès à la Méditerranée se voit renforcé depuis l'annexion de la péninsule aux dépens de l'Ukraine. Reste, que d'autres pays riverains de la mer Noire, membres de l'OTAN, pourraient également être affectés par ce renouveau de la quête des mers chaudes. C'est pourquoi, la sécurité de la mer Noire inquiète au plus haut point l'organisation transatlantique¹³.

La quête russe de l'accès à la Méditerranée

Si la quête des mers chaudes remonte à l'Empire russe du XVIII^e siècle, elle jouit d'un renouveau certain avec le rattachement de la Crimée à la Fédération de Russie. Cette dernière peut alors compter sur la Convention de Montreux et sur son allié de circonstance, la Turquie, pour renforcer son accès à la Méditerranée, sans que l'affirmation de sa puissance navale en mer Noire ne puisse être perturbée par la présence de forces navales étrangères.

Une quête renouvelée depuis l'annexion de la Crimée

Dénoncée par l'Assemblée générale des Nations Unies, via la résolution 68/262 du 27 mars 2014, qui a recueilli 100 voix pour, 11 voix contre et 58 abstentions, sur les 193 États membres, l'annexion russe de la péninsule de Crimée entraîna, de fait, une prise de contrôle du détroit de Kertch, ses deux rives appartenant dorénavant à la Russie, de la même manière qu'elles appartenaient, il n'y a pas si longtemps, à l'Union soviétique.

À la différence du Bosphore et des Dardanelles, sous les réserves précédemment exposées, ce détroit reliant la mer d'Azov à la mer Noire ne saurait être considéré comme un détroit « servant à la navigation internationale » au sens de la partie III de la Convention de Montego Bay. La principale raison tient au fait que son statut correspond à celui de la mer d'Azov qui, à l'inverse de la mer de Marmara, est sans conteste une mer intérieure d'un point de vue juridique, au

11. L. Balmond, loc. cit.

12. Ce fut notamment le cas en 2015 dans le contexte de l'intervention militaire russe en Syrie.

13. <https://www.nato-pa.int/fr/news/securite-dans-la-region-de-la-mer-noire-et-integration-de-la-georgie-dans-lotan-lordre-du-jour>.



demeurant constitutive des eaux intérieures partagées de l'Ukraine et de la Russie, aux termes de l'accord russo-ukrainien du 24 décembre 2003, sur la coopération relative à l'utilisation de la mer d'Azov et du détroit de Kertch¹⁴.

Partagé entre Kiev et Moscou, ce détroit -seule et unique voie maritime d'accès à la mer Noire et, par-là, à la Méditerranée- l'est aussi en principe, mais non en pratique depuis l'annexion de la Crimée. En témoigne l'*Affaire relative à l'immobilisation de trois navires militaires ukrainiens*¹⁵, la prompte libération des navires et des militaires, ordonnée par le Tribunal international du droit de la mer, en date du 25 mai 2019, étant intervenue près de six mois plus tard.

En l'occurrence, le rattachement de la Crimée à la Fédération de Russie garantit à cette dernière le contrôle exclusif de la navigation dans le détroit de Kertch, et près de 80 % de la mer d'Azov. Nécessairement remis en cause de par la « réunification », l'accord russo-ukrainien n'en demeure pas moins toujours en vigueur et reconnaît, en autres, la liberté de passage pour les bâtiments de guerre ukrainiens et russes. Reste que cette liberté bénéficie davantage aux seconds qu'aux premiers, et en particulier aux « *petits navires de combat russes, dont certains, partis de leur base en mer Caspienne, se risquent désormais jusqu'en Méditerranée orientale [...]* »¹⁶, après avoir successivement transité par le canal Don-Volga, le détroit de Kertch et les détroits turcs.

L'annexion de la Crimée contribue ainsi, pour une large part, à l'accroissement de la présence de la flotte navale russe en Méditerranée orientale, en ayant, au passage, causé la perte des deux-tiers de la flotte de guerre ukrainienne dont la majeure partie était basée dans la péninsule. Pour les trois pays membres de l'OTAN (Bulgarie, Roumanie et Turquie), le risque d'atteinte à la liberté de mouvement des flottes otaniennes n'est pas à exclure, compte tenu de la militarisation de la Crimée et, notamment, de la mise en place d'un dispositif de déni d'accès/d'interdiction de zone (A2/AD) sur la péninsule¹⁷.

Cette militarisation de la mer Noire n'est pas sans soulever d'importants défis pour l'OTAN et pour l'Union européenne, d'autant que l'accès à la mer Noire des bâtiments de guerre étrangers est fortement limité par la Convention de Montreux, tandis que l'accès à la mer d'Azov est laissé au bon vouloir de la Russie, devenue maîtresse incontestée du détroit de Kertch.

Une quête effrénée à la faveur de la Convention de Montreux

En temps de paix, les bâtiments de guerre des États riverains de la mer Noire, souhaitant rejoindre la Méditerranée, jouissent d'une liberté de passage diurne, sous les réserves indiquées *supra*.

14. Bulletin du droit de la mer, n° 54, p. 131.

15. <https://www.itlos.org/fr/affaires/role-des-affaires/affaire-no-26>.

16. I. Delanoë, op. cit.

17. <https://www.nato.int/docu/review/fr/articles/2018/05/25/la-region-de-la-mer-noire-un-point-dintersection-crucial/index.html>.

Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

Cette liberté bénéficiant dans les faits, principalement, aux navires militaires russes et turcs contraste avec les restrictions au passage dans les Détroits touchant les bâtiments de guerre d'États non riverains de la mer Noire.

En temps de paix, seuls les bâtiments légers de surface, les petits navires de combat et les navires auxiliaires desdits États pourront passer librement, du moins en journée. Cela signifie que ni leurs bâtiments de ligne (tonnage supérieur à 10 000 tonnes ou qui portent au moins un canon d'un calibre supérieur à 203 millimètres), ni leurs sous-marins - et encore moins leurs porte-avions - ne pourront passer les détroits turcs. De surcroît, le tonnage global maximum de toutes les forces navales étrangères pouvant se trouver en cours de transit dans les Détroits ne devra pas dépasser 15 000 tonnes dans la limite de neuf bâtiments – sauf exceptions¹⁸.

Ces restrictions à la liberté de passage et de navigation dans les Détroits seront d'autant plus importantes en présence d'un bâtiment d'un État belligérant ou si la Turquie est, elle-même, belligérante, ou encore si elle s'estime menacée d'un danger de guerre imminent, comme vu précédemment.

D'autres restrictions, plus complexes, participent du caractère effréné de la quête russe des mers chaudes, dans la mesure où elles sont liées à la présence des forces navales étrangères en mer Noire.

En temps de paix, le tonnage global des flottes navales étrangères est limité à 30 000 tonnes, sauf si, à un moment quelconque, le tonnage de la flotte la plus forte de la mer Noire venait à dépasser d'au moins 10 000 tonnes celui de la flotte la plus forte en cette mer, à la date de la signature de la Convention de Montreux. Dans ce cas, le tonnage global sera majoré d'autant, jusqu'à concurrence d'un maximum de 45 000 tonnes. Le tonnage maximum individuel des flottes navales étrangères est limité aux 2/3 du tonnage global, soit de 20 000 à 30 000 tonnes. Par ailleurs, au cas où un ou plusieurs États, non riverains de la mer Noire désireraient y envoyer, dans un but humanitaire, des forces navales, ces dernières ne devront pas, dans leur ensemble, excéder 8 000 tonnes. En toutes hypothèses, les bâtiments de guerre des États, non riverains de la mer Noire, ne pourront pas y séjourner plus de 21 jours.

En temps de guerre, ces restrictions pourront être tantôt plus importantes, tantôt inopérantes, en fonction des États belligérants. Si la Turquie est belligérante, la présence, et avant cela le passage, des marines étrangères sera entièrement laissé à sa discrétion, finalement à la manière dont la Russie régule, depuis l'annexion de la Crimée, l'accès à la mer d'Azov -en temps de paix.

Le régime juridique établi par la Convention de Montreux, conclue à l'origine pour une durée de 20 ans, à compter de son entrée en vigueur, « n'est pas

18. Ne sont pas compris dans ce tonnage les bâtiments rendant visite à un port des Détroits sur l'invitation du Gouvernement turc, les bâtiments de guerre qui auraient subi une avarie lors de la traversée, et enfin les bâtiments auxiliaires de la marine militaire spécifiquement conçus pour le transport des combustibles, liquides ou non, à condition de traverser les Détroits isolément.



pour autant immuable »¹⁹. Aussi, compte tenu du fait que la Turquie n'est pas partie à la Convention de Montego Bay et des hésitations au sujet du caractère coutumier du régime du passage en transit, en particulier pour les bâtiments de guerre²⁰, il est fort probable que le régime des Détroits soit amené à perdurer, à moins que le projet pharaonique du « Canal Istanbul », en le contournant, ne vienne subitement le priver d'intérêt aux yeux d'Ankara. Cela supposerait que ce projet soit économiquement viable, à défaut d'être écologiquement responsable, pour ne pas subir la même destinée que le projet de grand canal faisant communiquer la petite rade de Toulon avec la baie de Sanary, envisagé en son temps par Michel Pacha.

L'action des marines en Méditerranée orientale face aux prétentions maritimes des États

Vice-Amiral Olivier LEBAS

adjoint Opérations au Commandant de la zone maritime Méditerranée

Introduction

Pour tenter de répondre à la question sur l'action des marines en Méditerranée orientale, ou la MEDOR qui est l'acronyme que nous utilisons pour la désigner, face aux prétentions maritimes des États, je vais aborder 3 points : d'abord, je ferai un rappel sur la nature et la diversité des crises qui coexistent et s'entremêlent en MEDOR ; je mènerai ensuite une analyse sur les caractéristiques de ces crises et leurs conséquences opérationnelles pour notre marine ; enfin, je présenterai les leviers d'action de la Marine nationale et des armées pour prendre en compte et faire face à ces crises.

Rappel sur la nature des crises en Méditerranée orientale

Commençons par un rapide rappel sur les facteurs géopolitiques en Méditerranée orientale tels qu'ils sont perçus par un marin. Pour résumer, cette région est un concentré puissant de crises et de tensions.

Ces crises et tensions sont souvent très vives et anciennes entre les pays riverains. Elles ont de nombreuses origines qui s'entremêlent. Certaines sont liées

19. L. Balmond, loc. cit.

20. P. Daillier, M. Forteau et A. Pellet, Droit international public, 8^e éd., L.G.D.J., 2009, p. 1307.

Les tensions maritimes en Méditerranée

Perspectives juridiques et stratégiques

à l'imbrication ethnique, culturelle ou religieuse dans cet espace resserré : conflits entre Sunnites et Chiïtes ; rivalités entre Frères musulmans et Salafistes liés à l'Arabie Saoudite, etc. La situation israélo-palestinienne en est également un ferment très fort. Je ne développe pas ce point que vous connaissez bien. Le conflit entre Israël et l'Iran connaît maintenant des répliques en Méditerranée, après l'implantation des Iraniens en Syrie qui leur donne un accès à cette mer, sans oublier l'influence de leurs « proxis » du Hezbollah.

La recherche d'un accès à la Méditerranée est, en effet, un autre paramètre important à bien prendre en compte. C'est un objectif majeur et historique de la Russie qui, dans ce but, s'installe durablement à Tartous en Syrie, point d'appui essentiel pour mener sa politique de puissance en Méditerranée. Dans le même registre, l'Iran qui, en s'implantant en Syrie, peut enfin réaliser son rêve d'un accès à la Méditerranée en maîtrisant désormais l'axe Iran-Irak-Syrie.

La région connaît aussi des déstabilisations plus récentes. Je pense notamment à la rébellion contre le régime syrien, initialement soutenue par des mains étrangères et, finalement, contrée avec l'appui massif de la Russie et de l'Iran. Les Russes ont renforcé leurs positions et intérêts en Syrie tout en se plaçant comme arbitres du jeu. La situation y est devenue nettement plus complexe, après l'occupation turque de la bande nord-est de la Syrie, rendue possible par le récent retrait américain.

En Libye, le pari raté d'Haftar à Tripoli conduit à entretenir l'instabilité dans la région, sans qu'une solution puisse se dégager à court terme. C'est surtout l'implication croissante d'acteurs extérieurs qui nous inquiète : Turquie et Qatar soutenant le camp du gouvernement d'union nationale (GUN) ; Egypte, Russie, Arabie Saoudite et EAU soutenant le camp d'Haftar. Vous noterez que nombre d'entre eux ne sont pas riverains de la Méditerranée, actant ainsi l'importation près de chez nous d'une rivalité venue d'ailleurs, au Moyen Orient.

Par ailleurs, superposé à ce tableau, il y a Daech qui est toujours vivant en Syrie ou en Irak, certes condamné pour l'heure à la clandestinité, mais attendant son heure et poursuivant sa stratégie d'extension vers le Sahel, via le Sinaï et la Libye. En outre, Daech ne doit pas nous faire oublier Al Qaïda qui reste une entité encore très dangereuse.

Enfin, pour conclure, je veux souligner un paramètre stratégique nouveau et déterminant : la découverte de très larges ressources gazières, il y a peu, au sud de Chypre. Ce sont d'énormes richesses qui suscitent déjà des convoitises et nourrissent de vives tensions. D'un côté, les pays qui ont la chance d'en détenir une part dans leur ZEE, et qui souhaitent en tirer le bénéfice au plus vite. En face, la Turquie qui cherche à les préempter en revendiquant ou en contestant, de manière unilatérale, les ZEE concernées et menant une politique de fait accompli, d'ailleurs condamnée par les dirigeants européens.

Je dois, dans ce contexte aussi, mentionner le flux migratoire clandes-



tin, très important en Mer Egée entre la Turquie et la Grèce, devenu un enjeu politique majeur en Europe et objet d'un chantage turc.

Les points clés de ces crises

Après ce tableau peu réjouissant, je vais maintenant vous présenter les points clés de ces crises tels que je les ai identifiés, avec le prisme de l'officier de marine, qui a souvent été déployé en opérations dans cette région. Je vais en citer cinq et développer brièvement leurs conséquences concrètes pour nos opérations.

1. En premier lieu, je relève que ces foyers de crise se développent aussi bien à terre qu'en mer. Il existe une forme de continuité terre-mer de ces crises. Par exemple, les opérations terrestres menées par l'armée israélienne au Liban, en 2006, ont entraîné une réplique en mer du Hezbollah qui a tiré un missile antinavire contre une frégate israélienne. *A contrario*, bien souvent, les attaques israéliennes contre les positions iraniennes en Syrie empruntent des itinéraires maritimes, avant de pénétrer sur le territoire. Par conséquent, il nous faut impérativement intégrer cette continuité terre-mer pour conduire nos opérations.
2. En second lieu, les crises en mer peuvent impacter très rapidement l'économie mondiale. Une grande partie des échanges commerciaux est réalisée par les voies maritimes qui empruntent des détroits resserrés particulièrement sensibles : le canal de Suez bien sûr, mais aussi le détroit de Bab El Mandeb ou le détroit d'Ormuz - qui connaissent régulièrement des incidents comme l'illustre l'actualité. Pour éviter les impacts négatifs sur l'économie mondiale, il nous faut réagir vite et tenir la mer, afin de préserver ou rétablir sans délai la liberté de naviguer qui conditionne notre prospérité économique. Cela veut dire pour nous : être au plus près des zones de crises, c'est-à-dire prépositionnés et pouvant compter sur de solides points d'appui.
3. Ensuite, nous, marins, observons en mer le retour des Etats puissance qui déroulent, de manière de plus en plus décomplexée, leur jeu de puissance : cela se traduit par des déploiements de force, comme le retour des Russes qui se renforcent en Syrie et mettent en place une stratégie de déni d'accès, en vue de faire du « canal de Syrie » leur bastion. D'une manière plus générale, le droit du plus fort s'impose, de plus en plus, aux dépens du droit international lequel est affaibli, voire frontalement contesté. L'exemple du comportement turc vis-à-vis des ZEE chypriotes et grecques illustre bien cette évolution. Ainsi, la politique

du fait accompli s'impose de plus en plus dans cette région, comme ailleurs. Cela signifie pour nous, si nous voulons peser et rester crédibles dans ce contexte, être forts et aptes à remporter le combat de haute intensité.

4. Par ailleurs, c'est mon quatrième point, vous noterez que les crises en MEDOR impliquent des acteurs étatiques mais également non étatiques : Hezbollah au Liban, des groupes terroristes en mesure de conduire des actions en mer, comme par exemple Daech ; ce dernier a mené des attaques meurtrières par vedettes suicides aux abords du Sinaï.. Cette imbrication exige que nous soyons capables d'appréhender les zones grises sans jamais sous-estimer la menace pouvant surgir de n'importe où, sans préavis !
5. Enfin, pour conclure cette analyse, je souhaite souligner la concentration de tous ces acteurs dans un espace particulièrement resserré, ce qui génère de grands risques de mauvaise interprétation et de méprise. L'exemple de l'avion Iliouchine russe abattu l'an dernier au large de la Syrie par les Syriens¹, durant un raid de chasseurs Israéliens, contre des positions iraniennes en Syrie, est très parlant. Avant que les Syriens ne reconnaissent avoir abattu, par méprise, un avion de leur allié, les Russes ont d'abord désigné la frégate française qui patrouillait dans la zone et se trouvait juste en-dessous de l'avion abattu. Cela implique pour nous, de maintenir une vigilance extrême et une réactivité de tous les instants, car dans un tel contexte, le point d'auto inflammation est très proche et difficile à anticiper. La région peut s'embraser très rapidement.

Je ne développe pas plus. Pour conclure cette partie, je considère que, d'une certaine manière, ces crises préfigurent l'instabilité à venir. Elles servent de référence à la Marine pour sa préparation au combat.

Comment les armées et la Marine nationale en particulier peuvent agir

Dans un environnement aussi complexe, comment la Marine nationale, et plus généralement les Armées, peuvent-elles agir efficacement ? Je commence en vous rappelant le slogan de la Marine : « *notre Défense commence au large* ».

Effectivement, c'est le cas pour la défense maritime de nos approches et de notre territoire : de nombreux moyens de la Marine et des autres administrations sont déployés en permanence dans nos approches ; ils sont coordonnés,

1. 17 septembre 2018 (NDLR).



pour leurs différentes missions, par le commandant en chef pour la Méditerranée (CECMED) qui est aussi Préfet maritime.

Cependant, notre défense pour être efficace commence bien au-delà de nos approches. Elle s'organise dans la profondeur, en couche. Nous déployons au loin des moyens navals ou aériens pour de multiples objectifs. D'abord, pour identifier les risques et prévenir les crises, ce que nous appelons mission de « connaissance anticipation » et de « prévention ». Il s'agit de développer notre connaissance de la zone ; d'approfondir les liens avec nos partenaires, d'être pré-positionné dans des zones de crise qui pourraient impacter la sécurité et la prospérité de l'Europe. C'est pour cette raison que la France déploie en permanence des unités en MEDOR et, occasionnellement, en mer Noire.

Il s'agit également d'être capable d'intervenir depuis la mer. Je prends pour exemple la frappe de missiles de croisière navals (MDCN) tirés aujourd'hui par des frégates, et demain par nos sous-marins nucléaires d'attaque, combinée avec un raid de missiles de croisière (Système de croisière conventionnel autonome à longue portée -SCALP) tirés par des Rafale qui ont décollé de France en vue de frapper les sites de production d'armes chimiques en Syrie, en mai 2018. Je pense également aux déploiements en MEDOR du groupe aéronaval (GAN) en vue de soutenir à plusieurs reprises les frappes de la coalition contre Daech. J'y reviendrai.

Voici maintenant un deuxième volet de notre action sur lequel je souhaite m'arrêter : notre défense s'appuie sur des alliances et des coopérations actives. Il s'agit en premier lieu de nos alliances (OTAN, Europe) qui sont solides et éprouvées. Mais de plus en plus souvent, nous sommes amenés à travailler en coalitions ad hoc, qu'elles soient bilatérales, multilatérales, voire « multi-bilatérales ». Ces alliances de circonstances apportent de la flexibilité, certes, mais, elles sont aussi le signe des évolutions de l'ordre mondial qui affaiblissent les organisations de gouvernances internationales.

Nos efforts de coopérations sont aussi tournés vers le Sud et s'appuient sur des initiatives internationales, favorisant la construction de la sécurité en mer, par la connaissance mutuelle et le partage d'expérience. La plus emblématique est l'initiative « 5+5 », qui rassemble 5 pays du Nord (Portugal, Espagne, Italie, Malte et France) et 5 pays du Sud (Maroc, Algérie, Tunisie). D'ailleurs, cette semaine, tous les chefs d'état-major des marines de ces pays, ou leurs représentants, étaient rassemblés à Toulon !

Il existe d'autres coopérations bilatérales ou multilatérales, qui permettent à la Marine nationale de nouer des liens forts avec nos partenaires stratégiques, comme la marine égyptienne, ou encore Chypre.

Pour illustrer la diversité et la complémentarité des opérations de la Marine, je vais développer un exemple concret : le déploiement du GAN en

MEDOR en 2016, 2019 et l'an prochain en 2020². La mission principale est bien connue : combattre Daech depuis la mer, en complément et en soutien des autres armées.

Il y a cependant un aspect moins connu, mais aussi important, de cette mission : la maîtrise de l'espace aéromaritime qui a conduit au déploiement, dans la profondeur du « canal de Syrie », de multiples moyens (frégates, sous-marin nucléaire d'attaque, hélicoptères, avions de surveillance et chasseurs) pour 2 objectifs. D'une part, une appréciation autonome de situation sur le flanc ouest du théâtre syrien, notamment durant la bataille d'Alep ou aujourd'hui dans la poche d'Idlib, pour analyser et comprendre les opérations menées par les différents acteurs impliqués dans les combats. D'autre part, la volonté de garder notre pleine liberté de manœuvre pour permettre au porte-avions de se placer au mieux, en vue de sa mission principale contre Daech.

Le retour des Etats puissances en mer nous conduit ainsi à déployer des moyens puissants, dans tous les domaines de lutte, anti-aérien, anti-surface et anti-sous-marin pour parvenir à maîtriser notre environnement aéromaritime. C'est exactement la vocation de cet outil de puissance qu'est le groupe aéronaval.

Par ailleurs, le GAN est aussi un remarquable outil pour développer nos coopérations et renforcer notre intégration dans les coalitions. Grâce à son interopérabilité, il est capable de s'inscrire, sans délai, dans toute sorte de coalitions (contre Daech, dans le Golfe Arabo-Persique, etc.). C'est aussi un outil capable d'intégrer très facilement des unités européennes et alliées : c'est un agrégateur puissant de force navale, capable d'opérer efficacement dans le haut du spectre, c'est-à-dire pour le combat de haute intensité à terre, comme en mer.

En conclusion - Enjeux du commandant opérationnel

Je termine ma présentation en partageant avec vous les enjeux principaux qui alimentent mes préoccupations et orientent mon travail quotidien d'adjoint opérations de CECMED.

Le premier est de bien anticiper et évaluer les évolutions du théâtre, malgré son caractère inflammable ; ne jamais être surpris, et savoir réagir vite, si les « conditions de température et de pression » devaient brutalement se durcir.

Bien réagir, cela veut dire commander avec fluidité et réactivité, mon deuxième enjeu. Cette exigence suppose une excellente relation entre les échelons de commandement parisiens, notamment le centre de préparation et de commandement des opérations à l'état-major des armées (le CPCO), et l'échelon régional, CECMED avec son centre de commandement des opérations en Méditerranée. Elle implique subsidiarité et continuité, avec un lien quotidien

2. Déploiement effectué en janvier/février 2020 (NDLR).



resserré. De plus, nous devons être capable d'assumer un commandement plus complexe, permettant d'intégrer la cyberdéfense, de gérer et exploiter des *big datas*, d'utiliser le potentiel offert par l'espace.

Bien orienter les missions de nos bâtiments est un autre enjeu important. Cela nécessite de bien évaluer les menaces grâce à l'obtention de renseignements pertinents. Ainsi, des règles d'engagement adaptées peuvent être données pour réagir à bon escient. Dans cette chaîne de commandement, si le principe de subsidiarité reste primordial, il faut néanmoins être également capable de gérer la continuité des niveaux de commandement, entre le « politique », le « stratégique » et le « tactique ».

Enfin, pour terminer, mon dernier enjeu est de chercher sans cesse à développer nos coopérations, rassembler nos partenaires... Mais où sont-ils, ces partenaires... ? Très clairement, les Etats-Unis se désengagent peu à peu de la Méditerranée, laissant le champ libre aux ambitions russes et turques. L'OTAN est présente par intermittence, excepté les Turcs qui sont déployés en permanence en MEDOR. Enfin, la MEDOR semble bien loin des préoccupations des Européens. Nous sommes trop souvent seuls. Le défi, c'est de les convaincre que l'avenir de ce théâtre impactera directement l'avenir de l'Europe, et qu'ils doivent s'y engager.

Je vous remercie de votre attention.

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - association.assifm@sfr.fr

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».