

BIBLIOGRAPHIE

Jean-Marie MIOSSEC

« LE RISQUE PASSAGE RESSERRÉ, DÉTROITS ET CANAUX »

Robert RÉZENTHEL

*Avocat au barreau de
Montpellier*

ad augusta per angusta. Editions L'Harmattan, 2022.

Le blocage du canal de Suez par le porte-conteneurs « Ever Given » au mois de mars 2021 et l'interdiction à la fin du mois de février 2022 par la Turquie du passage des navires militaires des États belligérants de la guerre en Ukraine par les détroits du Bosphore et des Dardanelles, constituent des événements montrant l'importance économique et stratégique des détroits et canaux que le Professeur Jean-Marie MIOSSEC décrit dans son ouvrage brillamment écrit, très bien documenté et illustré.

L'ouvrage est consacré pour une large part à la situation de la Méditerranée et de la mer Noire. L'analyse très pertinente du contexte dans cette région du monde permet de mieux comprendre les événements qui se déroulent actuellement en Ukraine.

Le premier chapitre décrit les atouts des passages resserrés qui accueillent principalement le trafic maritime international. L'accès aux détroits internationaux est libre pour tout navire, à condition que le passage soit inoffensif. La Convention de Montego Bay de 1982 reconnaît un droit de passage en transit continu et rapide. Le passage resserré doit être « sûr ».

L'ouverture du canal de Suez permet aux armateurs d'éviter 7 000 km de navigation en ne contournant pas l'Afrique, soit un gain de temps de plusieurs semaines.

Le second chapitre est consacré aux aléas des passages maritimes étroits. Il y a les dangers naturels, comme la présence de récifs, d'îlots, l'ensablement, l'état des rives, les courants marins puissants..., mais également des obstacles artificiels constituant des dangers pour la navigation (ex : ponts, embarcadères, ports...).

Le passage des détroits turcs comporte des risques significatifs pour la navigation en raison de l'importance croissante du trafic de pétroliers au regard de l'augmentation des exportations russes et des pays du Caucase.

La vulnérabilité du passage resserré peut être accidentelle en raison de l'échouement d'un navire (ex : Ever Given), ou pour un motif politique (fermeture du canal de Suez de 1967 par les autorités Égyptiennes). Les États riverains assurent la sécurité et la sûreté dans le passage.

Le troisième chapitre est consacré à la gestion d'espaces complexes. Les détroits et les canaux focalisent diverses interactions en un espace limité. L'attrait pour les armateurs de ces passages resserrés se traduit par le renforcement des établissements portuaires sur ou à proximité de ces voies de navigation. Ces ports sont devenus des hubs (ex : Port-Saïd, Algeciras, TangerMed...).

La situation clé des passages maritimes resserrés attise les convoitises des États riverains et des grandes entreprises de transport maritime et de logistique, de même que l'intérêt des puissances politiques et militaires. Selon le Professeur J-M Miossec « Devenues des zones essentielles de l'économie et de la politique, les détroits internationaux sont désormais d'un intérêt mondial ». On assiste depuis peu à une poussée de la marine russe en Méditerranée, à un réveil maritime turc et à la création d'un réseau d'escales par la Chine.

Le chapitre quatre évoque les échanges et les tensions en Méditerranée. Cette mer est quasiment fermée, n'est accessible que par quelques portes étroites, bien qu'elle soit traversée par les lignes de navigation maritime les plus importantes de la planète. La construction du canal de Suez a ouvert une seconde porte de la Méditerranée vers l'extérieur. La Convention de Constantinople de 1888 qui lui octroie un statut international.

Le détroit des Dardanelles, la mer de Marmara et le détroit du Bosphore ouvrent sur la mer Noire et au-delà sur la mer Caspienne. Ce parcours permet à des navires de 5 000 tonnes de port en lourd d'accéder à partir de la mer Noire, via la mer d'Azov, à la mer Caspienne. Avec un brin de malice, le Professeur J-M Miossec pose la question « quels sont les alliés des Russes ? », et il déclare « leurs seuls alliés sont l'armée et la flotte. De nos jours s'y ajoutent « le gaz et le pétrole ».

Gibraltar, Malte, Suez, Djibouti sont exactement sur la route du trafic international de marchandises. Ils ne nécessitent aucun déroutement, à la différence des autres ports et terminaux plus à l'écart. La circulation maritime en Méditerranée est désormais polarisée par les grands hubs de Port-Saïd Est, Malte, Algeciras, Tanger-Med, Le Pirée.

Fortement sollicités, les détroits sont au cœur des enjeux d'une géopolitique renouvelée. Derrière les intérêts économiques (énergétiques, concessions de terminaux, etc...) se profilent des intérêts diplomatiques, politiques, militaires. La présence de flottes de guerre s'est considérablement modifiée depuis une décennie. A la faveur des conflits en Syrie et en Libye, les Russes sont de retour, à partir de la mer Noire et via le détroit de Gibraltar. Ils bénéficient désormais d'un havre à Tartous en Syrie.

Le Professeur J-M Miossec fait le constat que la convergence d'une forte densité de trafic vers les passages resserrés « crée une crispation susceptible de dégénérer... Le risque passage maritime resserré est ainsi, plus que jamais, au cœur de la future distribution de la puissance dans les décennies à venir ».

Les travaux du Professeur J-M Miossec montrent leur complémentarité avec ceux des juristes.