

Le Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité (GRIP) est un centre de recherche indépendant fondé à Bruxelles en 1979.

Composé de vingt membres permanents et d'un vaste réseau de chercheurs associés, en Belgique et à l'étranger, le GRIP dispose d'une expertise reconnue sur les questions d'armement et de désarmement (production, législation, contrôle des transferts, non-prolifération), la prévention et la gestion des conflits (en particulier sur le continent africain), l'intégration européenne en matière de défense et de sécurité, et les enjeux stratégiques asiatiques.

En tant qu'éditeur, ses nombreuses publications renforcent cette démarche de diffusion de l'information. En 1990, le GRIP a été désigné « Messenger de la Paix » par le Secrétaire général de l'ONU, Javier Pérez de Cuéllar, en reconnaissance de « Sa contribution précieuse à l'action menée en faveur de la paix ».



Le GRIP bénéficie du soutien du Service de l'Éducation permanente de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

ÉCLAIRAGE – 26 novembre 2019

MÉDARD Thomas. *Le rôle de la Turquie dans la gestion des détroits du Bosphore et des Dardanelles*, Éclairage du GRIP, 26 novembre 2019, Bruxelles.

<https://www.grip.org/fr/node/2854>



Le rôle de la Turquie dans la gestion des détroits du Bosphore et des Dardanelles

Par **Thomas Médard**

26 novembre 2019

Le 25 juillet 2019, les autorités ukrainiennes ont arraisonné un *tanker* russe stationné à Izmail, un port ukrainien du delta du Danube¹. L'opération constituait des représailles après l'incident de Kertch, en novembre 2018, dans lequel trois navires et 24 marins ukrainiens avaient été capturés par la Russie². Ces événements s'inscrivent dans un contexte de recrudescence des tensions en mer Noire, qui mettent en lumière l'intérêt stratégique de la région³.

Bordé par six États, le bassin pontique (autre dénomination de la mer Noire) communique avec la Méditerranée par les détroits du Bosphore et des Dardanelles. La circulation au sein de ces étroites voies navigables et dans la mer Noire est codifiée par la Convention concernant le régime des détroits, ou Convention de Montreux. Il s'agit d'un accord multilatéral, signé le 20 juillet 1936 par dix États⁴, qui consacre la souveraineté absolue de la Turquie sur les détroits. Cela autorise le régime turc à réguler la circulation dans les détroits en fonction, notamment, de sa perception de sa propre situation sécuritaire.

La Convention concernant le régime des détroits a été élaborée pour garantir le respect de trois normes : la sécurité de la Turquie, la liberté de passage des navires marchands, et la liberté de passage sous conditions des navires de guerre⁵. Aujourd'hui, les tensions parcourant la région sont marquées par la position de plus en plus agressive de la Russie à l'encontre de ses voisins et par une relation Ankara-Moscou en pleine redéfinition.

Cet Éclairage analyse la régulation du passage dans les détroits turcs, ainsi que la Convention de Montreux qui y est associée. Pour ce faire, il interroge l'instrumentalisation de la Convention par la Turquie et la relation stratégique ambiguë entre Ankara et Moscou.

Dans un premier temps, ce texte étudie la Convention et ses interprétations. Dans un second temps, il s'intéresse à la projection de la puissance russe en mer Noire et à la manière dont elle compose avec les intérêts de la Turquie. Et enfin, il tente de décoder les paradoxes de la posture d'Ankara envers les États littoraux de la mer Noire. En définitive,

il s'agit de considérer l'hypothèse d'une révision de la Convention au regard des prérogatives actuelles de la Turquie.

Figure 1. Représentation cartographique de la région de la mer Noire



(Source : Wikipédia, 2019)

La Convention concernant le régime des détroits et ses interprétations

La Convention de Montreux détermine la liberté de passage des vaisseaux de commerce et de guerre dans les détroits du Bosphore et des Dardanelles. Elle veille donc à définir le droit d'entrer et de sortir de la mer Noire⁶.

En temps de guerre, le droit de passage dépend de la position de la Turquie dans le conflit en question. Les bâtiments de commerce et militaires sont autorisés à franchir les détroits si la Turquie ne fait pas partie des belligérants (article 19). *A contrario*, le passage des navires de guerre est « *entièrement laissé à la discrétion d'Ankara* » dans le cas où la Turquie est partie prenante au conflit ou si elle s'estime faire face à un danger imminent (articles 20 et 21)⁷.

En temps de paix, la liberté de circulation des navires de commerce est illimitée, mais les navires de guerre font l'objet d'un traitement spécifique. La Convention leur impose en effet de multiples limitations et interdictions. Les dispositions du texte établissent une double distinction entre, d'une part, les navires de commerce et les vaisseaux de guerre et, d'autre part, les navires de guerre des États non riverains de la mer Noire et ceux des États exogènes à cet espace. Ces derniers doivent se soumettre à davantage de restrictions que ceux des États riverains, qu'ils soient signataires ou non de la Convention.

En outre, l'accès aux détroits est conditionné par le tonnage et le nombre des vaisseaux en circulation dans les détroits et dans la mer Noire. Les États non riverains ne peuvent pas faire

transiter leurs navires de guerre plus de 21 jours en mer Noire. Ils ne peuvent pas non plus dépasser un tonnage cumulé de 45 000 tonnes pour l'ensemble de leur flotte présente dans le bassin pontique (article 18). Ils doivent aussi introduire une demande de passage à Ankara au moins quinze jours avant de pénétrer dans les détroits turcs (article 13). De plus, le transit des sous-marins et des porte-aéronefs est également restreint (articles 12 et 15)⁸.

La Convention concernant le régime des détroits contient par ailleurs plusieurs zones grises permettant à la Turquie de disposer de marges conséquentes d'interprétations. Historiquement, ces dernières ont établi un principe non discriminatoire dans l'application du droit de passage. Par exemple, Ankara n'a pas particulièrement favorisé dans le passé les intérêts de l'Organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) que la Turquie a rejointe en 1952. À cet égard, l'exemple d'interprétation de la Convention le plus saillant concerne peut-être le statut des porte-avions. Aucun article ne définit une limitation ou une interdiction à la circulation de ce type de vaisseau dans les détroits, que cela concerne les pays riverains ou non riverains. Le passage des porte-avions est donc soumis à la libre appréciation de la Turquie qui est libre d'interpréter ce qu'elle considère comme un « porte-avions ». Cette situation a donné lieu à des imbroglios notables. Par exemple, le vaisseau *Kiev* a été autorisé à franchir les détroits en 1976⁹, après que Moscou l'a présenté comme une sorte de destroyer (*antisubmarine cruiser*). Pourtant, ce même navire est considéré comme un porte-avions selon la nomenclature de l'OTAN. Il possède aussi un tonnage plus élevé que la limite de 15 000 tonnes prévue par la Convention pour les vaisseaux de guerre. *A contrario*, dans le contexte de la guerre en Géorgie en 2008, la Turquie a refusé de laisser circuler des navires-hôpitaux états-unis¹⁰, puisque leur passage aurait porté le tonnage du navire de l'*US Navy* en mer Noire à plus de 45 000 tonnes.

Sécurisation et projection russe en mer Noire

La permissivité de la Turquie a permis à la Russie de renforcer son influence au-delà des détroits au détriment des autres États riverains du bassin pontique. Le phénomène s'est accompagné de perceptions croissantes d'une menace russe en mer Noire, particulièrement depuis l'annexion de la Crimée en mars 2014 et la guerre du Donbass. Bien que largement critiquée pour ses agissements¹¹, la Russie s'est attelée à sécuriser ses positions dans une région qu'elle considère comme son pré carré¹².

Les déploiements de Moscou impliquent, entre autres choses, d'établir des dispositifs de déni d'accès (*Anti-Access/Area Denial, A2/AD*)¹³ dans une zone ayant pour épiceutre la péninsule de Crimée et couvrant l'ensemble du bassin pontique. Des dispositifs composés d'un large éventail de systèmes de défense (systèmes antiaériens, batteries de missiles antinavires, capteurs associés, flotte de surface et sous-marine, ainsi que chasseurs-bombardiers pour favoriser l'interception, etc.) ont vocation à dissuader de toute opération dans la zone compte tenu du coût matériel, logistique et humain qui y serait associé. Ils compliquent aussi l'acquisition du renseignement par des forces extérieures à la région. Outre cette dimension défensive, les dispositifs de déni d'accès permettent également la projection du potentiel militaire d'un État. Dans le contexte russe, cette projection se tourne, par-delà les détroits turcs, vers la Méditerranée, plus particulièrement vers la région du Levant, où Moscou dispose d'intérêts stratégiques. Le point d'appui matériel et technique que représente l'installation navale de Tartous¹⁴ en Syrie, revitalisée à l'occasion du conflit dans ce pays, explique d'ailleurs les passages répétés de vaisseaux russes dans les détroits¹⁵.

Cette affirmation des intérêts de la Russie en mer Noire se matérialise également par des oppositions frontales avec les États riverains, à l'image de la crise du détroit de Kertch en novembre 2018. Récemment, la confiscation de près d'un quart de la superficie de la mer Noire en juillet et août 2019 a illustré la chronicité des tensions dans la région. Ainsi, cinq zones totalisant une surface de plus de 120 000 kilomètres carrés ont été fermées unilatéralement par la Russie, officiellement pour y effectuer des manœuvres dans le cadre d'un exercice militaire maritime de grande envergure¹⁶.

La situation stratégique en mer Noire se voit ainsi redéfinie par les agissements récents de Moscou. Les États riverains tentent de contrebalancer cette influence croissante par un mélange de coopération multilatérale (notamment par le biais de l'OTAN) et de renforcement de leurs capacités propres¹⁷. Cette stratégie est perceptible, par exemple, à travers l'implication dans des manœuvres militaires régulières, à l'image des manœuvres opérées dans le cadre des exercices *Sea Shield* ou *Sea Breeze*¹⁸. Elle s'incarne également dans la volonté des États riverains de moderniser leurs capacités militaires. Par exemple, le ministère roumain de la Défense a prévu d'investir 2,8 milliards d'euros dans la reconstruction d'une base aérienne située aux abords de la mer Noire¹⁹. Cette nouvelle installation conforme aux normes de l'OTAN devrait pouvoir accueillir environ 10 000 soldats, ainsi que des avions roumains et des alliés de l'OTAN.

Le positionnement de la Turquie

Bien que dominante en mer Noire, la Russie doit ménager sa relation avec la Turquie pour continuer de bénéficier d'une projection en Méditerranée. En effet, le rôle dévolu à Ankara dans les détroits lui permet d'y maîtriser le flux de la circulation. Néanmoins, la situation invite également les autorités turques à appliquer la Convention de façon impartiale. Cette situation incite les deux États à trouver un terrain d'entente.

On a ainsi pu observer un rapprochement entre la Russie et la Turquie, notamment à la suite du coup d'État manqué contre le président Erdogan en juillet 2016²⁰. Les dirigeants occidentaux s'étaient montrés timides à défendre le régime en place à Ankara, alors que le président Poutine avait pour sa part apporté un soutien total à son homologue turc fragilisé. La période post-coup a été marquée par des discours bienveillants, l'amorce d'une coopération tactique en Syrie et le renforcement de la coopération énergétique²¹. Parallèlement, la signature d'un contrat de 2,5 milliards USD en septembre 2017 pour équiper la Turquie de systèmes de défense aérienne S-400 de fabrication russe²² a renforcé l'impression d'un rapprochement durable.

Cependant, malgré ce resserrement des liens, des divergences persistent en ce qui concerne la situation dans la mer Noire. Ainsi, la Turquie n'a pas reconnu l'annexion de la Crimée par la Russie. Elle se pose toujours comme défenseure des droits des Tatars de Crimée²³, une minorité turcophone et musulmane de la presqu'île. De plus, l'État turc s'est engagé dans une coopération militaire avec plusieurs États riverains de la mer Noire, en particulier avec l'Ukraine. Plusieurs contrats d'armements ont ainsi été signés entre Kiev et Ankara qui ont de plus esquissé un partenariat de coopération industrielle militaire²⁴. Par ailleurs, la Turquie s'applique à renforcer ses propres capacités militaires, notamment navales. Ankara vient ainsi de réceptionner sa quatrième et dernière corvette de lutte anti-sous-marine de classe Ada (programme MILGEM²⁵), se prépare à acquérir des frégates de défense aérienne²⁶, et à lancer officiellement son programme national de sous-marins²⁷.

Enfin, la Turquie a débuté la construction d'une nouvelle base militaire en mer Noire²⁸ dans la région de Trabzon, la seconde après celle de Karadeniz Ereğli. Il s'agit d'autant d'initiatives militaires qui montrent qu'Ankara n'entend pas rester inerte devant le déploiement la puissance de Moscou dans le bassin pontique.

Entre rapprochement avec Moscou d'un côté et renforcement de ses alliances dans la région et de ses propres capacités militaires de l'autre, la ligne directrice de la stratégie poursuivie par la Turquie en mer Noire est difficilement déchiffrable. Cherche-t-elle à modifier la situation stratégique en développant une coopération accrue avec les autres États riverains de la mer Noire ? Accepte-t-elle tacitement les ambitions de Moscou dans la région en échange de son soutien sur d'autres dossiers ?

Quelles que soient les réponses à ces questions, aucune incidence notable n'a pu être constatée sur l'application de la Convention. De même, l'évolution de l'équilibre militaire dans la région ainsi que la dynamique des relations tumultueuses entre l'OTAN et la Russie n'ont pas plus eu de répercussions sur la gestion des détroits par la Turquie.

L'improbable révision de la Convention de Montreux

Le positionnement turc à l'égard des prétentions russes en mer Noire et dans la Méditerranée est susceptible d'accentuer l'inquiétude sécuritaire des autres États riverains qui possèdent des moyens militaires limités. Ces derniers pourraient être tentés de s'appuyer davantage sur des acteurs non riverains, tout particulièrement sur les États-Unis avec lesquels ils entretiennent pour la plupart une coopération militaire. Renforcer la présence navale américaine impliquerait d'amender ou de dénoncer la Convention et ses dispositions limitant la circulation et la durée de séjour en mer Noire des navires des États non riverains.

Or, à ce jour, aucun État partie n'a émis l'idée de réviser la Convention. Cette constante est peut-être aussi attribuable au fait que la remise en cause de la Convention elle-même n'est tout simplement pas une option concevable. Cette éventualité est en effet hautement improbable, tant en raison de la procédure de révision elle-même que des risques associés à une telle entreprise.

D'abord, bien que l'éventualité d'une révision ait été prévue dès l'élaboration de la Convention (article 29), la procédure convenue est contraignante : une révision du texte nécessite l'accord des trois quarts des États signataires, dont les trois quarts des États signataires riverains de la région, incluant l'obligatoire aval de la Turquie. Cette dernière est ainsi protégée juridiquement par la Convention. Le partage de ces prérogatives actuelles est invraisemblable, l'État turc n'ayant aucun intérêt à se risquer dans une procédure de modification de la Convention qui lui occasionnerait assurément plus de pertes que de gains. On peut rappeler ici que la Turquie n'est pas signataire de la Convention de Montego Bay²⁹ en vigueur depuis 1994 et qui définit les libertés et les devoirs liés à la circulation dans les détroits internationaux. Le régime dont Ankara bénéficie pour le Bosphore et les Dardanelles est donc juridiquement inattaquable.

Ensuite, la conduite de la politique étrangère sous l'Administration Trump pourrait dissuader les États riverains de se lancer dans une dénonciation de la Convention. En effet, le président américain s'est illustré par une prise de distance avec certaines alliances existantes. La démarche interroge sur la valeur des engagements américains dans la région³⁰. Dans cette situation, on voit mal la Roumanie, la Bulgarie ou même l'Ukraine dénoncer leur engagement dans la Convention. Il vaut sans doute mieux pour ces États qu'ils fassent profil bas et ne

créent pas les conditions favorables à une révision des engagements militaires des États-Unis en mer Noire. Cette logique est également valable pour la Russie, qui n'a elle-même aucun intérêt à modifier un système qui lui est actuellement favorable.

Conclusion

En définitive, la Convention de Montreux concernant le régime des détroits est un aspect à ne pas négliger dans l'analyse des relations bilatérales de la Turquie avec ses voisins de la mer Noire. Ankara utilise et interprète l'autorité qui lui est reconnue sur les détroits stratégiques du Bosphore et des Dardanelles pour dessiner sa politique de voisinage. La situation actuelle place Ankara dans une position délicate. Son rapprochement avec la Russie nourrit les craintes de ses alliés de l'OTAN et renforce sa réputation d'acteur volatile sur la scène internationale. Pour le moment, la Turquie continue néanmoins de se positionner comme la garante impartiale de la libre circulation dans le Bosphore et les Dardanelles, un choix qui lui impose de maintenir une relation ouverte avec Moscou tout en ménageant ses alliés de l'OTAN.

* * *

Auteur

Thomas Médard est assistant de recherche au GRIP et étudiant en master en Études internationales à l'université de Montréal.

-
1. « [L'Ukraine arraisonne un pétrolier russe sur le Danube](#) », *Le Monde*, 25 juillet 2019.
 2. « [La Russie capture trois navires ukrainiens en mer Noire](#) », *Le Monde*, 25 novembre 2018.
 3. Concernant la recrudescence des tensions dans la région, notamment la rivalité entre la Russie et l'Ukraine, voir : Denis Jacqmin, « [Tensions en mer d'Azov](#) », *Éclairage du GRIP*, 13 septembre 2018 et « [Tremblement de terre dans l'Église orthodoxe](#) », *Éclairage du GRIP*, 14 décembre 2018.
 4. La Turquie, la Bulgarie, la Roumanie, l'URSS, la France, le Royaume-Uni, l'Australie, l'Empire du Japon, la Yougoslavie et la Grèce sont [les signataires originaux](#). Aujourd'hui, la Russie et l'Ukraine sont tenus pour successeurs de l'URSS. Chypre s'est également vue associée à la Convention au titre de succession d'État après son indépendance vis-à-vis de la couronne britannique.
 5. Tolga Bilener, « [Les détroits, atout stratégique majeur de la Turquie](#) », *Annuaire français de Relations internationales (AFRI)*, volume 8, 2007, p. 756.
 6. Pour les mentions à la Convention, et les spécificités du texte, se référer au document original de la [Convention concernant le régime des détroits](#).
 7. *Ibid.*
 8. Ces deux dernières restrictions concernent tous les États susceptibles de franchir les détroits avec ce type d'équipement.
 9. « [Soviet carriers in the Turkish straits](#) », *Strategy and Campaign Department Report*, 1-90, janvier 1990, p. 16.
 10. « [Turkey and Black Sea Security: Ten years after the war in Georgia](#) », *Atlantic Council*, 8 août 2018.
 11. Voir les résolutions prises par le Conseil de sécurité des Nations unies : la [Résolution 68/262](#) en mars 2014, ou encore la [Résolution A/73/L.47](#) en décembre 2018.
 12. Concernant les zones d'influence russes (notamment en mer Noire) et la confrontation avec l'OTAN sur l'élargissement de l'organisation à d'anciens territoires soviétiques, voir : Mark Kramer, « [The Myth of a no-NATO-Enlargement Pledge to Russia](#) », *The Washington Quarterly*, volume 32-2, 2009. Voir également : Jeffrey Mankoff, « [Russia's Latest Land Grab. How Putin Won Crimea and Lost Ukraine](#) », *Foreign Affairs*, volume 93-3, 2014.

-
13. Définition dans l'encart « A2/AD » in Frédéric Ramel, Jean-Baptiste Jeangène Vilmer, Benoît Durieux (dir.), *Dictionnaire de la guerre et de la paix*, 2017, Paris, Presses universitaires de France. Sur le cas spécifique de la bulle A2/AD en Crimée voir : Octavian Manea, « [The Black Sea and NATO in the Age of Access-Denial](#) », *Romanian Political Science Review*, volume 18-3, 2018.
 14. « [Syria may soon lease out Tartus seaport to Russia for 49 years](#) », TASS, 20 avril 2019.
 15. Voir les rapports annuels du ministère des Affaires étrangères de la République de Turquie sur le mouvement des navires à travers les détroits turcs : [en 2014](#), 150 des 222 navires de guerre passés dans les détroits étaient de pavillon russe, et 170 sur 234 [en 2017](#).
 16. « [A “Russian lake”: The nine aspects of the current situation in the Black Sea](#) », *Black Sea News*, 4 août 2019.
 17. Pavel Anastasov, « [The Black Sea region: a critical intersection](#) », *North Atlantic Treaty Organization*, 25 mai 2018.
 18. Concernant l'exercice *Sea Shield 2019*, voir : « [Des navires de l'OTAN s'exercent avec la marine roumaine dans la mer Noire](#) », *Organisation du Traité de l'Atlantique Nord*, 12 avril 2019. Concernant l'exercice *Sea Breeze 2019*, voir : « [NATO ships exercise in the Black Sea](#) », *North Atlantic Treaty Organization*, 19 juillet 2019.
 19. « [Romania invests in reconstruction of Black Sea Airbase](#) », *IHS Jane's 360*, 8 octobre 2019.
 20. Octavian Manea, « [The Black Sea and NATO in the Age of Access-Denial](#) », *Romanian Political Science Review*, volume 18-3, 2018, p. 499.
 21. « [The Turkey-Russia Reset. Erdogan needed a friend after the failed coup, so he headed to Russia](#) », *Politico*, 10 août 2016.
 22. « [La Turquie signe avec la Russie pour la fourniture de missiles antiaériens S-400](#) », *Le Monde*, 13 septembre 2017. Pour la première partie de la livraison des missiles, voir : « [La livraison de missiles russe S-400 à la Turquie « a commencé », annonce Ankara](#) », *Le Monde*, 13 juillet 2019.
 23. Voir les dénonciations récurrentes d'*Amnesty International* sur le quotidien des populations Tatars de Crimée. Exemples du [jugement de plus de 70 militants tatars](#) en décembre 2017, ou encore [l'arrestation de 20 individus considérés comme déloyaux au régime russe](#) en mars 2019.
 24. Concernant les projets de défense communs les plus récents entre les deux pays, se référer à l'article : « [Turkey, Ukraine seek to jointly produce 'sensitive' defense technology](#) », *Defense News*, 16 septembre 2019. À noter également un bref historique de cette coopération dans : « [Prospects for a Strategic Military Partnership Between Turkey and Ukraine](#) », *Eurasia Daily Monitor*, volume 15, décembre 2018.
 25. Pour une introduction aux bases du programme : « [Milgem Class Multimission Corvettes](#) », *Naval Technology*. Sur la livraison des navires, voir : « [Turkish navy receives fourth and last Milgem corvette](#) », *IHS Jane's 360*, 1^{er} octobre 2019.
 26. Concernant les frégates de défense aérienne, voir les mentions au projet TF-2000 dans : Turgut Kaymal, « [Turkish Navy's Guided Missile Ships with Projections to 2030](#) », *Bahriye Enstitüsü*, 31 août 2018. Voir également : « [Turkish Naval Forces – Dependable in Cooperation, Deterrent in Crises and Decisive in Combat](#) », *Defence Turkey*, volume 12-80, décembre 2018.
 27. « [Turkey launches homemade submarine program](#) », *Defense News*, 22 octobre 2019.
 28. La Turquie dispose de huit bases navales sur son territoire. Une seule est pour le moment active sur les bords de la mer Noire, la base de Ereğli. Pour ce projet d'ouverture d'une nouvelle base navale aux alentours de Trabzon, voir : « [A new naval base in the Black Sea](#) », *Turkish Navy*, 3 février 2019.
 29. La [Convention des Nations unies sur le droit de la mer](#) (signée en 1982 à Montego Bay en Jamaïque) est entrée en vigueur en novembre 1994. Aujourd'hui, [157 États sont signataires et 168 États sont parties](#) à cette convention.
 30. « [Personne ne peut compter durablement sur les États-Unis](#) », *Les Échos*, 11 octobre 2019.