

***Le détroit :***  
***Enclos de souveraineté ou espace de communication maritime ?***

Louis le Hardÿ de Beaulieu  
Professeur à l'Université catholique de Louvain  
Président de l'Académie Royale de Marine

Il n'est pas certain que l'objet « détroit » revête toujours pour le juriste ou le politologue la même signification que celle qu'il a pour le géographe.

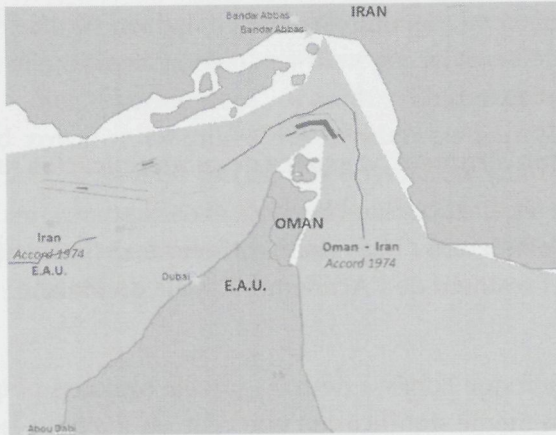
Pour les besoins de la réflexion, il est donc suggéré de retenir ici qu'un détroit est constitué par un bras de mer naturel<sup>1</sup>. En outre, pour qu'il soit soumis à un régime juridique particulier, on ajoutera qu'il convient en principe que sa largeur soit inférieure à la largeur cumulée des mers territoriales de l'État ou des États qui le bordent.

Depuis la convention des Nations Unies sur le Droit de la mer signée à Montego-Bay en 1982, cette exigence d'une largeur maximale n'est plus formellement requise. Il demeure que si sa largeur est supérieure à la largeur des mers territoriales revendiquées par les autorités territoriales voisines, s'y dégage alors un espace de haute mer qui n'autorise conceptuellement plus à parler de détroits sauf à considérer - en forçant le trait - que l'océan Atlantique serait un détroit séparant l'Europe et l'Afrique du continent américain. Au titre de ces détroits qui n'en sont pas véritablement, on peut songer par exemple au détroit d'Ormuz (34 nautiques), au détroit de Behring (45 nautiques) ou au canal du Mozambique (230 nautiques).

---

<sup>1</sup>. L'espace considéré ne serait-il pas naturel, mais créé par l'homme, il serait alors regardé comme canal maritime.

## Le détroit



1. Le détroit d'Ormuz (34 nautiques)

C'est la situation qu'évoque pour partie l'article 36 de la Convention des Nations unies sur le Droit de la mer<sup>1</sup>. Étonnamment, la convention utilise malgré tout ici le terme de détroit qu'elle vide en apparence de tout sens spécifique lorsqu'elle parle de «détroits servant à la navigation internationale et qu'il est possible de franchir par une route de haute mer ». Pour être plus précis, il est permis d'avancer une perte de sens juridique, mais un gain de sens politique dès lors que l'expression correspond à un regard posé sur les détroits comme sur des espaces de mobilité et de communication.

Ceci étant posé, l'observateur n'est cependant pas quitte des classifications.

En effet, il y a lieu d'observer trois types de détroits soumis à des régimes juridiques différents qui constituent autant de témoignages de la sensibilité politique particulière dont les États font montre à l'égard de ces espaces maritimes spécifiques.

---

<sup>1</sup> Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982.

## ***I. Les détroits internationaux situés sur des routes maritimes majeures***

Dès 1949 et son célébriissime arrêt dans l'affaire dite de Corfou<sup>1</sup>, la Cour internationale de justice avait adopté une vision à l'époque fondamentalement novatrice du monde : les détroits sont destinés à faire communiquer entre eux des espaces de haute mer. Ils ne sont donc plus simplement des espaces maritimes qui viennent consacrer la frontière d'un ou de plusieurs États.

Pour autant, la traduction concrète de cette approche mettra du temps à se frayer un chemin dans les textes juridiques internationaux.

Ainsi, des quatre conventions de Genève du 29 avril 1958<sup>2</sup>, c'est celle qui est consacrée à la mer territoriale qui traite des détroits. Ce n'est évidemment pas le fruit du hasard et cela explique que cette convention regarde le détroit comme un espace soumis, à peu de choses près, au régime traditionnel des eaux territoriales. Cela signifie que l'État riverain (ou les États riverains) y exerce(-nt) de très importants droits de souveraineté : en particulier, les sous-marins doivent y croiser en surface et battre leur pavillon tandis que les porte-aéronefs ne peuvent traverser le détroit qu'à la condition que leurs avions ou leurs hélicoptères soient appontés.

Dans le régime de Genève, une exception doit cependant être mentionnée par rapport au régime général du libre passage inoffensif en mer territoriale. En effet, l'article 16.4 de la convention détermine et que « le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits » qui servent à la navigation internationale.

À part cette clause de non-suspension, on observe donc que le régime applicable demeure à l'époque profondément marqué par une vision

---

<sup>1</sup>. C.I.J., 9 avril 1949, aff. du détroit de Corfou, Royaume-Uni c. Albanie, *Rec.*, 1949, p. 244.

<sup>2</sup>. Ces quatre conventions portaient sur la mer territoriale et la zone contiguë; la haute mer; le plateau continental; la pêche et la conservation des ressources biologiques.



territorialiste du détroit, qui se trouve d'ailleurs synthétisée dans un seul article de la convention.

Un quart de siècle plus tard, en 1982, lorsqu'est adoptée la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, la perspective a radicalement changé<sup>1</sup>.

C'est en effet toute la troisième partie de la convention qui est consacrée à la question des détroits et l'approche même qui y est réservée n'a plus rien de commun avec celle de 1958. L'angle de vue a en effet changé de 90 degrés : les auteurs de la convention ne regardent en effet plus le détroit depuis la terre mais depuis la mer et dans une perspective transocéanique. L'objectif devient de faire communiquer des espaces de haute mer et non plus de prolonger le statut des mers territoriales des États riverains du détroit.

On pourrait être tenté de considérer que cette fois la convention a été rédigée non plus pour les terriens mais pour les marins. Il faut toutefois se garder d'une simplification abusive de ce point de vue. En effet, l'approche nouvelle retenue en 1982 est particulièrement intéressante pour les grandes puissances maritimes<sup>2</sup>. Celles-ci ne pouvaient accepter que leurs sous-marins doivent faire surface des qu'ils franchissent un détroit ou que leur groupes aéronavals soient véritablement pieds et poings liés lorsqu'ils franchissent une zone aussi délicate pour eux. On sait en effet que pour qu'un porte-avions puisse se déplacer de manière à la fois efficace et sûre en situation opérationnelle, il convient qu'il puisse bénéficier d'une protection de surface (assurée par d'autres navires tels que des frégates), mais également d'une protection aérienne (assurée par des avions de chasse en vol) et d'une protection sous-marine.

Le régime du « passage en transit » met très bien cela en évidence dès lors qu'il consacre que « tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit sans entrave »<sup>3</sup> en précisant que ce passage doit être «

---

1. MOMTAZ D. (1974), « La question des détroits à la IIIe Conférence du Droit de la mer », *Annuaire français de droit international*, volume 20, 1974. pp. 841-859.

2. SCHACHTE William L. Jr. (1992), "International Straits and Navigational Freedoms", Remarks prepared for presentation to the 26th Law of the Sea Institute Annual Conference, Genoa, Italy, June 22-26.

3. CNUDM, article 38.1.



continu et rapide » mais aussi et surtout qu'il peut se faire « selon leur mode normal de navigation »<sup>1</sup>. Or, pour un sous-marin le mode normal de navigation consiste à se trouver en plongée et pour un porte-aéronefs (porte-avions ou porte-hélicoptères) il consiste à se déplacer dans la configuration d'un groupe aéronaval, c'est-à-dire en bénéficiant de sa protection de surface mais aussi de sa couverture aérienne et sous-marine. Comment le sait, ce sont les principales puissances maritimes qui possèdent ces types de navires et c'est donc logiquement à elles aussi que bénéficient principalement ces dispositions.

Pour autant, il ne s'agit bien entendu que d'un droit de « transit ». La convention indique donc très logiquement, d'une part, que « toute activité qui ne relève pas de l'exercice du droit de passage en transit par les détroits reste subordonnée aux autres dispositions applicables de la convention »<sup>2</sup> et, d'autre part, que les navires et aéronefs qui bénéficient de cette nouvelle liberté doivent s'abstenir « de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des États riverains du détroit ou de tout autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations unies ».

Cette citation a toute son importance dès lors qu'elle est la traduction littérale de l'article 2.4 de la Charte des Nations unies qui constitue le fondement du système international de préservation de la paix et de la sécurité internationale depuis 1945. L'idée est donc clairement de faciliter la circulation sur l'ensemble de la planète bleue sans pour autant ouvrir la porte de l'écluse à toute forme d'intervention dans les eaux des grands détroits internationaux.

---

1. CNUDM, article 39.1.c.

2. CNUDM, article 38.3.

## Le détroit

	Passage en transit	Passage inoffensif dans un détroit	Passage inoffensif en mer territoriale
Caractère suspensible du passage	Non (article 44 in fine)	Non (article 45.2)	Très limité (article 25.3)
Exercice non discriminatoire des autres volets de la souveraineté sur le détroit	Oui (articles 34. 2 et 38. 3)	Oui (article 34. 2)	Oui (article 34. 2)
Liberté de survol	Oui (article 38. 2)	Non (article 18.1)	Non (article 18.1)
Liberté de passage en plongée	Oui (article 39.1 c.)	Non (article 20)	Non (article 20)
Application de la réglementation internationale relative à la sécurité en mer et à la prévention de la pollution	Oui (articles 39. 2 et 3, 41 et 42)	Oui (article 21. 4)	Oui (article 21. 4)
Application de la réglementation nationale (éventuellement plus exigeante que la réglementation internationale) relative à la sécurité en mer et à la prévention de la pollution	Non (article 42)	Oui (article 21. 4)	Oui (article 21. 4)
Caractère « inoffensif » du passage	Oui (Articles 39. 1 et 40)	Oui (article 19 et 20)	Oui (article 19 et 20)

De grands détroits tels que Gibraltar, Bab-el-Mandeb ou Malacca sont soumis à ce régime du libre passage en transit.

Celui-ci n'a cependant pas empêché certains États de chercher, à leur manière, un moyen de sauvegarder la pleine force de leurs droits de souveraineté dans les eaux les plus proches de leurs côtes sans pour autant contrevenir au principe de la liberté du passage transocéanique.

Ainsi certains ont-ils unilatéralement réduit la largeur de leur mer territoriale en manière telle qu'entre la limite externe de celle-ci est le début de la mer territoriale de l'État qui leur fait face, réapparaissent un chenal de haute mer.

Bien entendu, dans ce dernier espace cité prévalent toutes les règles de la liberté propre à la haute mer (c'est-à-dire aussi la liberté pour les sous-marins de naviguer en plongée et pour les porte-aéronefs de bénéficier de leur couverture aérienne en vol) tandis que l'État riverain jouit aussi dans sa mer territoriale ainsi recrée selon le mode le plus traditionnel de tous les droits qui sont afférents.

En d'autres termes, dans les eaux les plus proches de sa côte, cet État peut revendiquer que les navires étrangers croisent en surface et en battant leur pavillon et que les aéronefs soient pleinement soumis au régime applicable dans son espace aérien national dont on rappellera que, conformément à la convention de Chicago du 7 décembre 1944, celui-ci surplombe non seulement le territoire national mais également la mer territoriale. Le cas du Japon est emblématique de ce point de vue.



2. Détroit de La Pérouse entre Sakhaline et Hokkaido (22 nautiques)<sup>1</sup>



3. Détroit de Corée entre cet État et les Tsushima (23 nautiques)<sup>2</sup>



---

<sup>1</sup>. Permalink de cette carte :  
[http://map.openseamap.org/map/?zoom=8&m lat=45.62669&m lon=141.92587& m text=&layers=BFTFFFTFFTF0FFFFFTFF](http://map.openseamap.org/map/?zoom=8&mlat=45.62669&m lon=141.92587& m text=&layers=BFTFFFTFFTF0FFFFFTFF)

<sup>2</sup>. Permalink de cette carte :  
<http://map.openseamap.org/map/?zoom=8&m lat=34.30847&m lon=128.72030& m text=&layers=BFTFFFTFFTF0FFFFFTFF>



## Le détroit

### 4. Détroit de Tsugaru entre Hokkaido et Hondo<sup>1</sup>

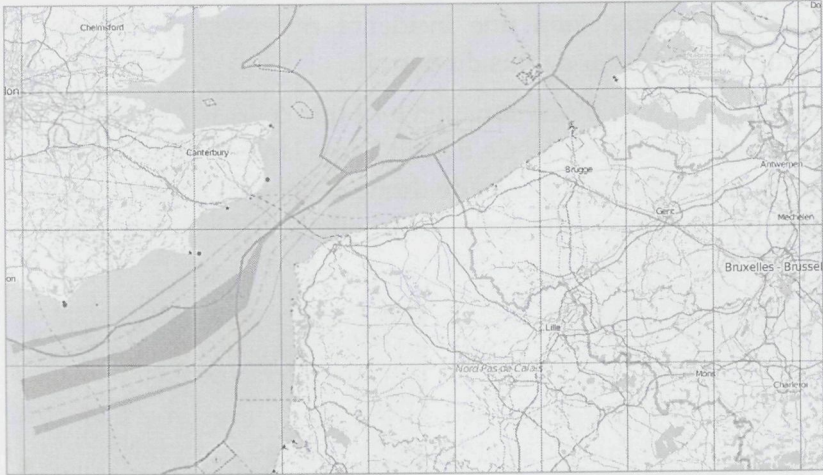
Enfin, dans cette catégorie de détroits, comment ne pas évoquer ici le Pas-de-Calais ?

À ces extrémités Nord et Sud, le Pas-de-Calais a une largeur d'environ 26 nautiques. En revanche entre le Cap Gris-Nez et Douvres sa largeur est limitée à 17 nautiques. Les deux États principalement intéressés (la France et le Royaume-Uni) sont donc convenus aux termes d'un accord relatif à la délimitation de leurs mers territoriales respectives signée à Paris le 2 novembre 1988 de prendre comme base de leur frontière maritime commune la ligne médiane.

Dès lors, ce détroit qui compte parmi les plus fréquentées du monde rentre typiquement dans les conditions des détroits internationaux soumis au libre passage en transit tel qu'il est défini dans la Convention de Montego Bay. Un groupe aéronaval peut donc s'y déployer avec l'ensemble de ses moyens en situation opérationnelle c'est-à-dire tant en surface que dans les airs ou en plongée.

---

<sup>1</sup>. Permalink de cette carte :[http://map.openseamap.org/map/?zoom=8&m lat=41.37595&m lon=140.32187&mtext=&layers=BFTFFFFFTFOFFFFFFF](http://map.openseamap.org/map/?zoom=8&mlat=41.37595&m lon=140.32187&mtext=&layers=BFTFFFFFTFOFFFFFFF)



5. Pas-de-Calais<sup>1</sup>

## II. Les détroits internationaux situés hors des routes maritimes majeures

Deux types de situations sont ainsi visés.

1. Les détroits « formés par le territoire continental d'un État et une île appartenant à cet État, lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer, ou une route passant par une zone économique exclusive, de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques » (article 38.1)

Deux critères apparaissent ici en vue de qualifier la situation : d'une part il s'agit de l'appartenance territoriale des deux rives du détroit à un même État et d'autre part se trouve en jeu la notion de « commodité comparable ». Quant à ce dernier point, il est difficile de déceler une échelle de valeurs. Une chose semble cependant certaine. La commodité dont il est ici question ne peut porter que sur la navigation maritime ; le propos semble évident, mais il convient néanmoins de le noter car ce critère afférent à la

---

<sup>1</sup>. Permalink de cette carte :

<http://map.openseamap.org/map/?zoom=10&mlat=51.01045&m lon=1.48523&mt ext=&layers=BFTFFFTFFTF0FFFTFFTF>

## Le détroit

navigation maritime aura une incidence majeure sur le statut de la navigation aérienne au-dessus du détroit.

Il s'agit typiquement d'une situation telle que celle du détroit de Messine entre la Calabre et la Sicile. Ce détroit a une largeur de 1,70 nautique en son point le plus étroit. La carte de droite ci-dessous illustre parfaitement le caractère de commodité comparable offert par la route maritime qui passe à l'Ouest de l'île.

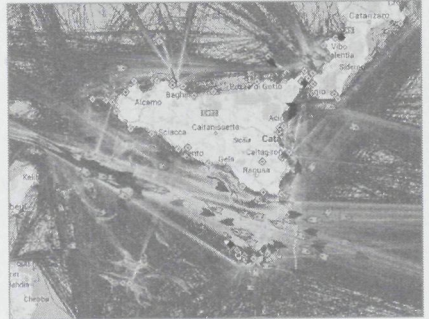


Figure 6. Détroit de Messine<sup>1</sup>

### 2. Les détroits reliant « la mer territoriale d'un État à un partie de haute mer ou à la zone économique exclusive d'un autre État » (article 45.1.b)

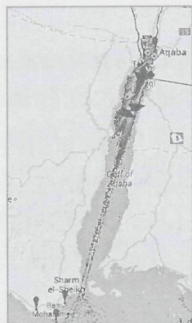
On songera par exemple au détroit de Tîran qui donne accès à la mer Rouge depuis le golfe d'Akaba et dont on se souvient de la sensibilité puisque son blocus fut en bonne part à l'origine de l'éclatement de la guerre des six-jours entre Israël et l'Égypte en 1967.

---

<sup>1</sup>. Permalink de la carte :

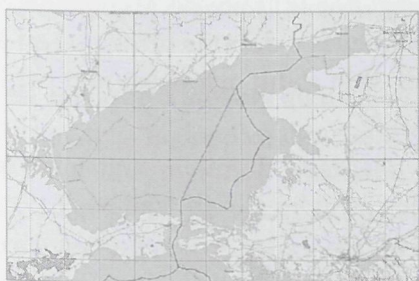
[http://map.openseamap.org/map/?zoom=13&m lat=38.26593&m lon=15.65182&mtxt=&layers=BFTFTTTF0FFFFFTFF](http://map.openseamap.org/map/?zoom=13&mlat=38.26593&m lon=15.65182&mtxt=&layers=BFTFTTTF0FFFFFTFF). Voir aussi : <http://www.marinetraffic.com> (14 mai 2014)





7. Détroit de Tiran<sup>1</sup>

Dans la même catégorie, comment ne pas citer aujourd'hui le détroit de Kertch qui relie la mer d'Azov à la mer Noire ? Comme l'illustre la carte ci-dessous, il est la condition d'un des accès majeurs de la Russie à la mer Noire et au-delà à la Méditerranée de même qu'au reste du monde depuis un port aussi économiquement sensible pour la Russie que Rostov sur le Don. Dans la même optique, on rappellera également l'existence de gisements gaziers dans l'Est de la mer d'Azov, singulièrement dans la partie qui relève de la souveraineté de la Russie. Bien qu'il existe un projet de construction d'un pont reliant les deux rives du détroit et malgré les événements récents en Crimée, on comprend donc combien la Russie a un intérêt majeur à s'assurer la sécurité de l'accès à ce détroit.



---

<sup>1</sup>. Permalink de la carte :  
[http://map.openseamap.org/map/?zoom=11&m lat=27.99378&m lon=34.45028&text=&layers=BFTFTTTF0FFFFTFF](http://map.openseamap.org/map/?zoom=11&mlat=27.99378&m lon=34.45028&text=&layers=BFTFTTTF0FFFFTFF); Voir aussi :  
<http://www.marinetraffic.com> (14 mai 2014)



### 1. *Le détroit de Malacca*

Le détroit de Malacca offre au regard une physionomie qui pourrait laisser penser à l'observateur qu'existe un chenal de haute mer où des opérations internationales de police seraient possibles mais où il n'en est rien. Ainsi par exemple, entre les approches de Kuala Lumpur et celles de Pulau Halang qui leur font face, il y a certes 60 nautiques mais il n'y a pas pour autant de véritable espace de haute mer dans la mesure où, du côté indonésien, une vaste zone maritime est constituée d'eaux archipélagiques soumises à un régime spécifique et où, du côté malaisien, une zone très importante tendant vers le Nord est constituée par des eaux intérieures positionnées sous des « lignes de base droites ».

Le traité de Manille de 1977 qui règle le statut du détroit apparaît, lors de sa conclusion, comme un traité novateur en ce sens qu'il met singulièrement l'accent sur la double question de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution marine. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle outre un régime de partage des eaux du détroit, le traité instaure des règles de navigation strictes incluant des couloirs de navigation, des zones de séparation du trafic ainsi que des limitations de vitesse et des interdictions de dépassement à certains endroits. La sévérité de ces règles est compréhensible des lors que l'on sait combien la morphologie des côtes et l'existence de récifs combinées à l'intensité du trafic régional croisant l'axe du trafic interocéanique constituent de réels dangers.

Ceci explique d'ailleurs qu'il ait fallu un certain temps pour aménager les dynamiques régionales nécessaires à la lutte contre la piraterie maritime et pour imaginer des procédures communes aux États de Malaisie, d'Indonésie et - plus au Sud des détroits - de Singapour en vue d'autoriser des interventions coordonnées ou conjointes dans des espaces maritimes où ces opérations n'auraient pas été possibles autrement.



## Le détroit

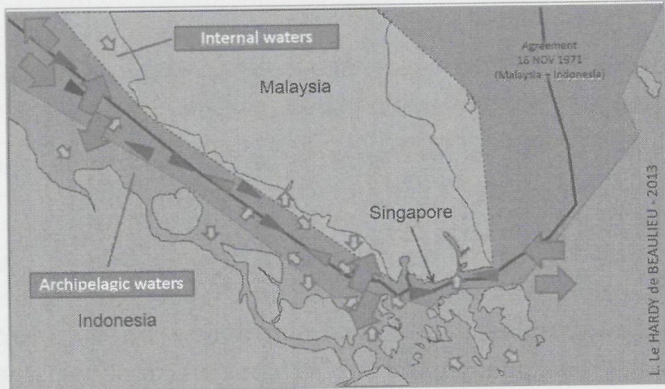


Figure 9. Détroits de Malacca et Singapour

### 2. Les détroits turcs

Parlant des détroits turcs, on aborde à l'évidence une zone économiquement et stratégiquement sensible qui fut l'objet de nombreux moments de tension au fil de l'Histoire. C'est la raison pour laquelle deux conventions furent successivement conclues au lendemain de la première guerre mondiale. Tout d'abord une convention de Lausanne du 24 juillet 1923 et ensuite la convention de Montreux du 20 juillet 1936. Le régime juridique spécifique qui s'applique à cette dernière convention témoigne à suffisance de l'importance de ses détroits qui enserment la mer de Marmara.

En ce qui concerne la navigation commerciale en temps de paix, un régime de liberté très large fut imaginé à Montreux. Ce régime est le signe d'une volonté forte des États signataires d'imposer à la Turquie une forme de servitude sur cet espace de communication maritime. Ainsi, par exemple, malgré la complexité de la navigation dans ses espaces maritimes étroits et sinueux qui constituent les deux détroits, la Turquie s'est vue refuser de pouvoir exiger la présence à bord des navires étrangers d'un pilote en vue de franchir ces détroits.

Il fallut un incident dramatique en 1994<sup>1</sup> pour que la Turquie décide unilatéralement de passer outre les règles conventionnelles de 1936 et d'adopter une réglementation nationale spécifique dans ses détroits.

Des lors, malgré les protestations d'un certain nombre d'opérateurs maritimes soutenus en cela par leurs États<sup>2</sup>, la Turquie, forte du soutien de l'organisation maritime internationale<sup>3</sup>, a adopté le 11 janvier 1994 un Règlement sur la régulation du trafic dans les détroits et la région de Marmara<sup>4</sup> qui impose désormais le respect de zones de séparation de trafic ainsi que des règles particulières pour certains types de navires.

Ainsi les navires de grande taille (au-delà de 200 m de long), les navires à propulsion nucléaire ainsi que les navires transportant certaines matières dangereuses sont soumis à un contrôle de la part des autorités turques auquel elles doivent annoncer leur passage, lequel ne peut se dérouler de nuit. En outre, la Turquie s'est réservé le droit de suspendre temporairement le passage dans les détroits en cas de force majeure (situations météorologiques dangereuses, etc.).

En ce qui concerne les navires militaires, la liberté de passage est accordée moyennant un «dipclear» (c'est-à-dire une autorisation diplomatique) du gouvernement turc<sup>5</sup>. Une distinction est toutefois opérée entre les navires des États riverains de la mer Noire et ceux d'autres États : elle porte sur les tonnages sur les armements<sup>6</sup> autorisés et, pour les navires des États

---

1. Le pétrolier chypriote Nassia fut percuté par un cargo dans le Bosphore. Trois de ses dix réservoirs furent endommagés et laissèrent échapper 95.000 de tonnes de pétrole brut. Les deux navires prirent rapidement feu et l'accident tourna à la tragédie puisqu'on ne dénombra pas moins de 24 morts et de 10 disparus au-delà d'une trentaine de blessés.

2. Il s'agit spécialement de l'Ukraine, la Bulgarie, la Grèce, la Roumanie et la Russie.

3. I.M.O. Res.A/857.

4. Révisé par un règlement du 6 novembre 1998.

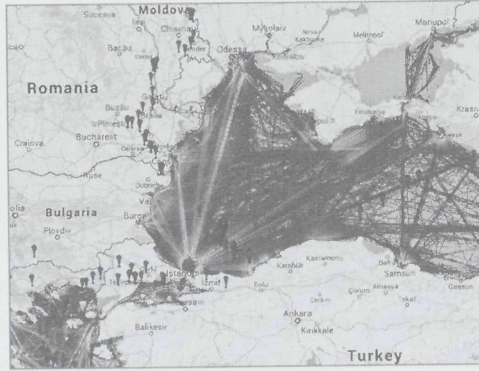
5. Seuls les porte-avions sont soumis à un régime spécifique.

6. Dans ce dernier cas, il faut bien reconnaître que les règles de 1936 relatives aux types de calibre autorisé n'a plus grand-chose de commun avec la réalité du début du XXIe siècle.



## Le détroit

non-riverains, sur une durée de séjour en mer Noire qui ne peut excéder 21 jours<sup>1</sup>.



10. Détroits turcs

### IV. Gestion des détroits et dynamiques politiques

Le statut réservé aux détroits en Droit de la mer traduit aujourd'hui assez exactement le regard que la communauté internationale et – plus encore – les États posent sur l'importance de ces lieux de communication essentiels. En effet, si – en fonction de considérations juridiques, politiques ou liées par exemple à la criminalité maritime - la fluidité du trafic maritime n'était plus assurée dans les détroits<sup>2</sup>, la planète ne serait sans doute plus « bleue ». Elle serait constituée d'espaces terrestres enserrant de grands lacs.

- 
1. Force cependant de reconnaître qu'à l'heure actuelle cette disposition de l'article 18 de la convention de Montreux n'est plus véritablement respectée par les grandes puissances
  2. FRÉMONT A. (2008), « Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ? », *Revue internationale et stratégique*, 2008/1 N°69, p. 17-30.



La considération n'est pas affective; elle a des conséquences très pratiques dans un monde où plus de 80 % du flux des marchandises empruntent au moins partiellement la voie maritime<sup>1</sup> au cours de leur cycle de vie.

Dès lors, si on imagine le voyage d'un navire entre Tokyo et Anvers passant par le détroit de Malacca et le golfe d'Aden pour rejoindre le canal de Suez, traversant la Méditerranée et le détroit de Gibraltar avant de rejoindre l'Atlantique, on considère qu'il faut en moyenne une cinquantaine de jours pour parcourir les onze mille nautiques qui séparent les deux métropoles.

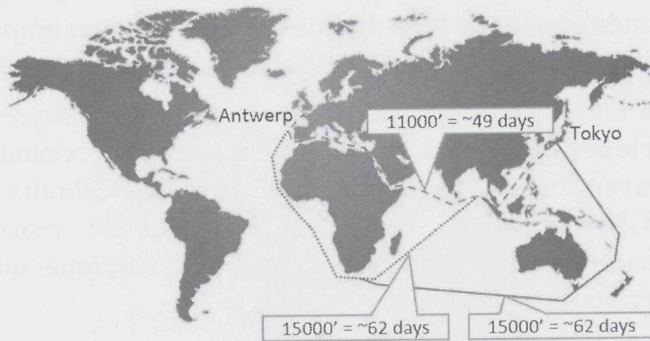
En revanche, si pour un motif juridique ou pour une raison de sécurité l'accès au golfe d'Aden et au canal de Suez n'était plus possible, le navire considéré devrait passer par le Cap de Bonne-Espérance et d'allonger ainsi le trajet d'environ quatre mille nautiques et d'une douzaine de jours.

Enfin, dans l'hypothèse la plus défavorable où il serait exclu d'emprunter les détroits du Sud-Est asiatique, il conviendrait de passer au large de l'Australie. Le trajet mesurerait alors de dix-huit mille nautiques et le voyage prendrait près de soixante-quinze jours de navigation, soit un accroissement de 50 % du nombre de jours de mer<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup>. UNCTAD, *Review of maritime transport*, 2012, p. XIII évoquait 80 %, tandis que le rapport 2013 indique depuis lors une augmentation de quelques 4,3% (p. XI). Le rapport américain « A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower », déjà cité, évoque quant à lui le chiffre de 90% du commerce mondial.

<sup>2</sup>. Bien entendu, à cet accroissement du temps de transit correspondent également des frais supplémentaires liés à la consommation de carburant, à la non disponibilité des navires pour d'autres voyages, au salaire des marins, au paiement des primes de mer, etc.



11. Routes maritimes Anvers-Tokyo<sup>1</sup>

Il s'en suivrait une hausse significative des coûts économique et écologique du transport. En particulier sous l'angle économique, les produits manufacturés destinés à l'exportation deviendraient plus chers et donc moins concurrentiels sur les marchés extérieurs; à l'importation, les produits provenant du reste du monde deviennent plus chers pour les opérateurs économiques des pays d'arrivée. Ceux-ci ne manqueraient évidemment pas de répercuter ces surcoûts en direction des consommateurs. En période de crise, est-il besoin d'insister sur le fait que l'impact économique est également susceptible de se traduire en impact social réel ?

### *En guise de conclusion...*

Décidément les temps semblent durs pour la notion juridique et politique de frontière...

La frontière terrestre - que l'on pourrait doute également qualifier de « frontière fine » au sens où elle se matérialise par la ligne de basculement de l'assise territoriale des souverainetés - qui était sans doute l'une des plus parfaites illustrations de la souveraineté domaniale a été rendue

---

<sup>1</sup>. Droits d'auteur carte de base: [http://fr.123rf.com/profile\\_tilo](http://fr.123rf.com/profile_tilo) / 123RF Banque d'images (20 avr 2015).

poreuse (voire a partiellement disparu) du fait des processus d'intégration économique dans certaines régions du monde.

La frontière maritime pour sa part apparaît ici plutôt comme une « frontière épaisse » ou – autrement dit - comme une zone de lente dépression de la consistance matérielle et conceptuelle de cette même souveraineté domaniale. Elle n'est pas une ligne fine ; elle est plutôt une zone dans laquelle se dilue petit à petit la souveraineté de l'État riverain. Mais dès lors que cet État riverain voit ses côtes baigner un détroit international, l'enjeu communautaire de la communication entre les espaces maritimes prime à ce point sur l'enjeu particulier de la finitude territoriale de l'État que celle-ci s'estompe plus fort et avec plus de contraintes pour l'État riverain<sup>1</sup>. C'est d'ailleurs souvent la détermination du point d'équilibre entre ces deux types d'enjeux qu'il est délicat de trouver<sup>2</sup>.

En ce sens, selon le point de vue de l'observateur, la physionomie du détroit changera profondément : pour l'observateur riverain, il apparaîtra comme signant la finitude de son espace de souveraineté, tandis que pour l'observateur international, il constituera davantage un point de passage nécessaire vers un nouvel espace communautarisé.

En d'autres mots, selon qu'il adressera sa question à un habitant de la côte ou un homme de la mer, le Petit Prince pourrait bien obtenir une réponse très différente à sa requête : « s'il te plaît, dessine-moi un détroit ».

\*           \*

\*

---

1. Sans doute est-ce là que l'on perçoit le mieux la différence entre le détroit de Gibraltar et celui de Messine et que le titre l'ouvrage de René-Jean DUPUY *L'Océan partagé* (Pedone, Paris, 1979) prend tout son sens.

2. L'exemple évoqué ci-dessus des détroits japonais en témoigne.



