

Lina Murr Nehmé et Michel Fayad - Ormuz : la bataille pour le contrôle d'un détroit qui commande le monde

[La Nouvelle Revue Politique](https://nouvellerevuepolitique.fr/lina-murr-nehme-et-michel...aille-pour-le-controle-dun-detroit-qui-commande-le-monde/)

Le détroit d'Ormuz est devenu le théâtre d'une bataille qui dépasse de très loin la circulation des pétroliers. Derrière la négociation entre l'Iran et Oman se joue une question autrement plus lourde : qui aura le pouvoir de décider des conditions de passage dans l'un des détroits les plus stratégiques du monde ?

Car le passage est très étroit, et si l'on enlève les eaux territoriales de l'Iran et d'Oman, il n'en reste plus grand-chose à la navigation internationale. L'Iran a joué sur cela, minant la partie internationale et forçant les bateaux à entrer dans ses eaux, ce qui lui donnerait le droit de les taxer.

Entre l'Iran, au nord, et Oman, au sud – notamment à travers la péninsule de Musandam – Ormuz voit transiter habituellement des parts considérables des hydrocarbures et de leurs dérivés transportés par mer : près de 20 % du pétrole, 22-23% du gaz naturel liquéfié (GNL), et le tiers des engrais. Une fermeture prolongée exerce immédiatement une pression sur l'énergie, les marchés et les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Du libre passage à la gestion du détroit

Le point de départ de la crise actuelle a été le mémorandum d'Islamabad conclu en juin entre Washington et Téhéran. Son article 5 prévoyait un passage commercial sûr et gratuit dans le détroit pendant 60 jours, ainsi que le déminage et la levée des obstacles techniques ou militaires par l'Iran dans les 30 jours. Et surtout, il prévoyait un dialogue avec Oman pour définir l'administration future et les services maritimes du détroit, en concertation avec les autres États riverains du Golfe.

Le mécanisme s'est effondré avec la détérioration des relations américano-iraniennes. Téhéran lie désormais la réouverture effective du détroit d'Ormuz au respect par Washington de ses engagements, notamment concernant le blocus naval des ports iraniens.

C'est ce qui donne aux discussions de l'Iran avec Oman leur véritable dimension : elles ne portent pas seulement sur la réouverture du détroit, mais sur le régime politique et maritime qui pourrait lui succéder.

Le 23 juin, Mascate et Téhéran ont réaffirmé leurs droits souverains sur leurs eaux territoriales et leur volonté de garantir un passage sûr conformément au droit

international. Un groupe de travail conjoint a été créé pour examiner l'administration de la navigation, les services et leurs coûts.

Mais derrière le vocabulaire diplomatique, les divergences sont rapidement apparues.

Oman a proposé un mécanisme relativement équilibré : une voie dans les eaux iraniennes, l'autre dans les eaux omanaises. Téhéran a voulu aller plus loin, en réclamant une voie entièrement située dans ses eaux et une partie de l'autre sous sa surveillance effective, faisant de la géographie un instrument de pouvoir.

Le corridor de tous les dangers

Le 25 août, après la visite du ministre omanais des Affaires étrangères Badr Al Busaidi à Téhéran, les deux pays ont annoncé un cadre « progressif » pour la réouverture du détroit : corridor temporaire, déminage conjoint, échange d'informations, gestion du trafic et négociation d'une solution permanente.

Les éléments techniques avancés du côté iranien sont révélateurs : un corridor d'environ sept milles nautiques de large, une entrée dans le Golfe entièrement par les eaux iraniennes et une sortie empruntant des eaux iraniennes et omanaises. Une période transitoire de trente à soixante jours doit permettre de négocier le régime définitif.

Mais l'idée de « transitoire » et de « temporaire » doit être prise très au sérieux, car un dispositif provisoire peut devenir une habitude, et une habitude peut devenir une norme. Et une norme peut finir par consacrer un rapport de force.

Les déclarations iraniennes sur un partage des revenus du détroit ajoutent une autre dimension à la négociation. Téhéran parle de sécurité, de surveillance et de services ; Washington redoute qu'il ne s'agisse, sous d'autres noms, d'un droit de contrôle et de perception sur le trafic international.

La distinction entre « frais de service » et « péage » n'est donc pas sémantique : elle est politique.

Financer le déminage, les aides à la navigation, la sécurité ou la protection environnementale peut relever d'un mécanisme légitime de services. Conditionner le passage à un paiement ou à une autorisation politique serait d'une tout autre nature.

Le droit international face au rapport de force

Le régime du passage en transit dans les détroits internationaux est établi par la Convention de l'ONU sur le droit de la mer. Le droit de passage ne peut, en principe, être ni suspendu ni entravé, et aucun péage ne peut être imposé à un bateau parce qu'il est passé par ce lieu.

L'Iran n'a pas signé cette Convention. Mais cela ne signifie pas que Téhéran évolue dans

un vide juridique : plusieurs principes fondamentaux du régime des détroits sont largement considérés comme relevant du droit international coutumier.

La question d'Ormuz est donc appelée à dépasser le contentieux iranien. Si le principe selon lequel un État riverain peut transformer sa souveraineté territoriale en pouvoir d'autorisation sur un détroit international s'imposait, le précédent serait considérable.

Car alors, la navigation dans les détroits de Malacca, Bab el-Mandeb et Gibraltar – et d'autres passages stratégiques encore – pourraient demain être confrontée à des revendications analogues.

Le dossier militaire

Un autre point pourrait s'avérer explosif : l'éventuelle exclusion des navires militaires.

Une telle restriction toucherait directement la présence navale américaine dans le Golfe, notamment les forces relevant de la V^e Flotte basée à Bahreïn. Elle transformerait alors un mécanisme de sécurité maritime en question de souveraineté stratégique.

C'est probablement ce que cherche à éviter Washington. Les États-Unis veulent un retour aux conditions antérieures : liberté de navigation, absence de péage et absence d'autorisation iranienne préalable.

Téhéran, à l'inverse, cherche à convertir sa position géographique en levier diplomatique : tant que le détroit reste fermé ou fortement contraint, l'Iran dispose d'un moyen de pression sur Washington concernant les sanctions, le blocus et plus largement les conditions de l'après-conflit.

Oman, l'indispensable arbitre

Dans cette confrontation, Oman occupe une position singulière.

Mascate est suffisamment proche de Téhéran pour maintenir un dialogue crédible, mais suffisamment indépendant pour ne pas apparaître comme le relais de Washington. Son insistance sur le droit international, la liberté de navigation et la coopération régionale vise précisément à empêcher que la négociation ne se transforme en tête-à-tête irano-américain.

Le message du diplomate et homme politique omanais Badr al-Bousaïdi, après sa visite à Téhéran, est révélateur : dialogue constructif, corridor temporaire, arrangements pratiques, et ensuite seulement négociation sur la gestion future du détroit.

Mascate veut d'abord réouvrir Ormuz pour éviter qu'il ne devienne un instrument permanent de coercition. Mais il doit avancer sur une ligne de crête. Accepter une gestion conjointe de la sécurité et de la navigation peut en effet être une démarche pragmatique. Accepter que cette gestion confère à l'un des États un droit politique de contrôle sur le

trafic international, c'est tout autre chose.

Or le temps presse.

Un navire a été touché par un projectile non identifié près de Khasab alors même que les discussions se poursuivaient. Cet incident rappelle brutalement que la diplomatie avance sous la menace permanente d'une escalade militaire. La vraie bataille commence après la réouverture

Les marchés surveillent évidemment le prix du pétrole. Mais le véritable enjeu est ailleurs. La question n'est pas simplement de savoir si Ormuz sera réouvert. La question est de savoir dans quelles conditions.

Un détroit réouvert mais soumis à des autorisations, à une surveillance politique ou à des paiements obligatoires ne serait plus tout à fait le même détroit. Et un corridor provisoire qui consacrerait progressivement une prééminence iranienne pourrait modifier durablement l'équilibre stratégique du Golfe.

À l'inverse, un accord garantissant la sécurité, le déminage, la coordination technique et la liberté de navigation, sans transformer les services en péage ni la souveraineté en droit de veto, pourrait constituer une véritable sortie de crise. C'est pourquoi les trente à soixante prochains jours seront déterminants.

Ormuz n'est pas seulement une artère énergétique. C'est un test : le test de la capacité de l'Iran à convertir sa géographie en pouvoir. Et le test de la capacité d'Oman à transformer sa médiation en compromis durable.

Et surtout, le test de la capacité de la communauté internationale à défendre un principe simple : un détroit international ne peut devenir la propriété politique, militaire et économique du voisin qui en contrôle la rive.