



LES PUBLICATIONS

**LA MER D'AZOV, NOUVEAU POINT CHAUD DU CONFLIT
RUSSO-UKRAINIEN**

Par Ulrich BOUNAT



**LES JEUNES
IHEDN**

A PROPOS DE L'ARTICLE

Depuis la révolution de Maïdan en 2014, les conflits ne manquent pas entre la Russie et l'Ukraine. Annexion de la Crimée, soutien russe aux séparatistes dans le Donbass, cyberguerre ... Néanmoins, jusqu'au 25 novembre 2018, aucun conflit armé ouvertement assumé par la Russie n'avait éclaté. Ce jour-là, au large du détroit de Kerch, la marine russe ouvre volontairement le feu sur trois navires ukrainiens, arraisonnés avec leurs 24 membres d'équipage. Comment en est-on arrivé à une telle escalade, et quelles en sont les conséquences sur la sécurité du flanc est de l'Europe et de l'Otan ?

Pour répondre à ces questions, il convient de s'intéresser à l'importance stratégique de la mer d'Azov pour la Russie et l'Ukraine, ainsi qu'au statut légal de cette mer et du détroit de Kerch qui lui est associé. Dans un deuxième temps nous examinerons l'aggravation progressive des tensions ayant amené à l'abordage par les forces russes, pour finir par analyser les conséquences de cet incident sur les équilibres stratégiques entre les états riverains de la mer Noire.

A PROPOS DE L'AUTEUR



Ulrich BOUNAT est membre du Comité Europe des Jeunes de l'IHEDN.



Ce texte n'engage que la responsabilité du / des auteur(s). Les idées ou opinions émises ne peuvent en aucun cas être considérées comme l'expression d'une position officielle

La mer d'Azov, un « lac » stratégique au statut trouble

La mer d'Azov est une mer quasiment fermée dont les seuls états côtiers sont la Russie et l'Ukraine. D'à peine 39 000 km², elle est peu profonde : 7 mètres en moyenne. Elle est reliée au sud à la mer Noire par le détroit de Kerch, long de 5 kilomètres et d'une largeur minimale d'environ 4 kilomètres. La mer d'Azov revêt un intérêt stratégique : économique pour l'Ukraine, militaire pour la Russie.

La côte ukrainienne abrite les ports de Berdyansk et Marioupol, portes de sortie des produits issus du sud-est de l'Ukraine et d'une capacité combinée de 17 millions de tonnes de fret par an¹. Ces ports représentaient 25% des exportations maritimes de l'Ukraine avant 2014. Le conflit dans le Donbass et les tensions maritimes croissantes avec la Russie ont drastiquement fait baisser le volume, qui ne s'élevait qu'à 5,6 millions de tonnes en 2018². Cette baisse pèse fortement sur la situation économique du sud-est ukrainien, déjà fortement touché par le conflit.

¹ <https://jamestown.org/program/russias-hybrid-strategy-in-the-sea-of-azov-divide-and-antagonize-part-one/>

² *Ibid*



Côté russe, le principal port est Rostov, d'une capacité de 12,9 millions de tonnes. Peu au regard du principal débouché russe en mer Noire : Novorossiysk, d'une capacité de 131,4 millions de tonnes³. Cependant, des marchandises profitent du faible intérêt occidental sur la mer d'Azov : celles issues des trafics. Le port d'Azov a vu ses exportations de charbon bondir de 50% entre 2017 et 2018⁴. Le 21 janvier 2019, deux tankers LNG tanzaniens, le Maestro et le Candy, prennent feu dans le détroit. Le⁴ Maestro, en route vers le port russe de Temryuk, appartient à une société turque⁵ sous sanctions américaines pour contrebande d'hydrocarbures avec la Syrie.

Le principal aspect qui préoccupe la Russie en mer d'Azov est le volet militaire. La mer est reliée à la mer Caspienne, où la Russie renforce actuellement sa présence militaire⁶. Permettre à la flotte de la Caspienne de passer dans les mers chaudes est stratégique.

³ <https://jamestown.org/program/russias-hybrid-strategy-in-the-sea-of-azov-divide-and-antagonize-part-two/>

⁴ Explication la plus probable : la majeure partie du minerai provient des mines situées côté séparatiste du Donbass

⁵ La compagnie Milenyum Denizcilik Gemi (<https://www.maritime-executive.com/article/us-puts-sanctions-on-companies-aiding-syria>)

⁶ <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/august-2018-navy-naval-defense-news/6427-kaspiysk-to-become-main-naval-base-of-russia-s-caspian-flottila.html>

Depuis son annexion illégale en 2014, la Crimée constitue pour Moscou un « porte-avion terrestre » aux capacités pensées pour en faire une forteresse imprenable : une zone A2/AD⁷ aux portes de la Roumanie, membre de l'OTAN.

Le statut légal de la mer d'Azov repose sur un accord signé en 2003 par la Russie et l'Ukraine⁸. Tenant sur une page, il stipule que la mer est considérée comme des eaux territoriales partagées à gérer de façon bilatérale. Il n'est fait aucune référence au droit international de la mer ou à démarcations territoriales, renvoyées à « un accord entre les parties »⁹.

Ce traité avantage la Russie, bien plus puissante que sa voisine. Il lui permet de faire ce que bon lui semble tout en restreignant la capacité de l'Ukraine à faire appel à une aide extérieure. La signature de ce traité désavantageux s'explique par la menace faite par Moscou à l'époque de construire un barrage entre la péninsule de Taman et l'île ukrainienne de Tuzla¹⁰, située au milieu du détroit.

⁷ Anti Access / Area Denial. Déploiement de quatre bases de missiles S-400 , de systèmes de protection côtiers BAL et Bastion , du système d'alerte radar Voronezh-M, extension de la base aérienne de Belbek pour y accueillir des bombardiers stratégiques...

⁸ Le « traité de coopération entre la Fédération de Russie et l'Ukraine sur l'usage de la mer d'Azov et du détroit de Kerch ». Signé en 2003 et ratifié en avril 2004 par les deux pays, disponible ici :

http://www.fao.org/fishery/shared/faolextrans.jsp?xp_FAOLEX=LEX-FAOC045795&xp_faoLexLang=E&xp_lang=en

⁹ Ce traité consacre la liberté totale de mouvement des bateaux civils et militaires ukrainiens et russes. Les bateaux commerciaux étrangers « peuvent » entrer dans les eaux. Les navires militaires étrangers ne peuvent venir que sur invitation d'une partie et accord de l'autre. Aucune mention d'une durée ou procédure de résiliation, toute dispute devant être réglée par voie bilatérale.

¹⁰ <http://www.ukrweekly.com/old/archive/2003/430301.shtml>



VLADIMIR POUTINE ET LEONID KOUTCHMA SIGNANT L'ACCORD SUR LA MER D'AZOV ET LE DÉTROIT DE KERCH

La prise de la Crimée, moteur des tensions en mer d'Azov

C'est le passage de la péninsule dans le giron russe qui a fait basculer la situation instable issue du traité de 2003. Grâce à cette capture militaire, la Russie contrôle l'ensemble du détroit de Kerch. Elle le considère donc de facto comme des eaux territoriales, bien que l'annexion n'ait jamais été reconnue par la communauté internationale. Refusant cet état de fait mais dépouillée de la majeure partie de sa flotte par les « petits hommes verts »¹¹ du Kremlin, l'Ukraine est impuissante à sortir du traité. Non seulement parce qu'elle n'a pas les capacités militaires de s'opposer à la Russie, mais aussi parce que ce vide juridique amènerait à la reconnaissance de facto et implicite du contrôle du détroit et de la majeure partie du littoral de la mer d'Azov par la Russie.

Occupée à lutter contre les séparatistes soutenus par Moscou dans le Donbass, l'Ukraine n'a considéré que tardivement le risque stratégique porté par le détroit de

¹¹ Surnom donné aux forces spéciales déployées lors de la conquête militaire de la Crimée par la Russie en 2014 <http://www.lefigaro.fr/international/2014/03/23/01003-20140323ARTFIG00135-crimée-la-reddition-de-la-flotte-ukrainienne.php>

Kerch. De fait, la situation ne s'est dégradée qu'à partir de la mise en service du pont de Kerch en mai 2018. Ce pont, qui matérialise la mainmise de la Russie sur le détroit, pose de par sa conception même un problème stratégique à l'Ukraine. Sa hauteur limite le tonnage des bateaux pouvant passer. Environ 30% de la flotte qui accédait jusqu'alors à Marioupol ne peut désormais plus emprunter le détroit de Kerch¹².

Quant aux bateaux dont le tonnage passe encore sous le pont, ils sont depuis mai 2018 soumis à des contrôles poussés par les gardes-côtes russes. Cette procédure dite de *stop and search*, légale puisque les eaux du détroit sont aussi russes qu'ukrainiennes depuis 2003, permet aux autorités russes de soumettre les navires marchands à des inspections plus ou moins poussées. Entre mai et novembre 2018, ce sont ainsi 683 bateaux qui ont été inspectés dans le détroit, engendrant des retards allant de quelques heures pour les contrôles en mer à 3 voire 5 jours lorsque les navires sont redirigés vers les ports russes¹³. Le zèle des autorités russes retardant les cargaisons a coûté environ 36 millions de dollars à l'Ukraine¹⁴. Cette attitude permet à la Russie d'affirmer sa souveraineté de facto sur le détroit, tout en dégradant la situation économique du sud-est ukrainien. Avec l'objectif de déstabiliser économiquement et d'augmenter le ressentiment dans la partie du Donbass encore sous contrôle ukrainien, et peut-être tenter à terme de créer un corridor terrestre entre le Donbass séparatiste et la Crimée, comme initialement prévu dans les plans de Novorossiia en 2014¹⁵.

Afin de lutter contre l'asphyxie progressive de Berdyansk et Marioupol, l'Ukraine tente d'agir. Militairement, deux navires de guerre désarmés pour le trajet passent de la mer

¹² <https://jamestown.org/program/russias-hybrid-strategy-in-the-sea-of-azov-divide-and-antagonize-part-one/>

¹³ *Ibid*

¹⁴ *Ibid*

¹⁵ Le concept de Novorossiia, d'origine tsariste, regroupe grosso modo l'ensemble des terres situées à l'est et au sud de l'Ukraine, à l'est d'une ligne Odessa-Kharkhiv. Il a été grandement popularisé au début de la rébellion séparatiste dans le Donbass par le Kremlin, qui espérait susciter un soulèvement général de cette partie de l'Ukraine, majoritairement russophone. (<https://carnegie.ru/commentary/60249>)

Noire à celle d'Azov le 23 septembre 2018. Le passage se fait sous supervision d'un avion de reconnaissance américain et ne donne lieu qu'à l'utilisation d'équipements¹⁶ de guerre électronique par la Russie. Politiquement, le président Porochenko publie le 12 octobre le décret sur la « détérioration de la situation en mer d'Azov », demandant à l'armée ukrainienne de proposer des mesures pour défendre les positions maritimes ukrainiennes¹⁷. Ces actions ukrainiennes sont appuyées par l'Europe. En octobre, le Parlement Européen vote la résolution 2870 « Sur la situation en mer d'Azov ». Elle condamne les actions de militarisation russes et propose une feuille de route¹⁸. A l'occasion du débat au Parlement, Federica Mogherini, Haute Représentante de l'Union Européenne pour les Affaires étrangères et la politique de sécurité, prend une position très ferme contre l'attitude de Moscou en mer d'Azov¹⁹.



NAVIRES DE GUERRE UKRAINIENS LE JOUR DE LA FÊTE DE LA MARINE, À ODESSA

¹⁶ <https://jamestown.org/program/ukraine-as-clandestine-testing-ground-for-russian-electronic-warfare/>

¹⁷ <https://jamestown.org/program/ukraines-strategic-aims-in-the-sea-of-azov/>

¹⁸ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P8-TA-2018-0435&format=XML&language=FR>

¹⁹ <https://www.ukrinform.fr/rubric-polytics/2565049-mogherini-union-europeenne-ne-reconnaitra-jamais-l'annexion-de-la-crimee.html>

C'est donc dans un contexte bilatéral et international tendu que l'Ukraine tente, le 25 novembre 2018, de faire passer trois navires : un remorqueur, le *Yani Kapu*, et deux canonnières légèrement armées, le *Berdyansk* et le *Nikopol*. Ayant informé la partie russe de leur volonté d'entrer dans le détroit, ceux-ci se voient opposer un refus, en contradiction avec le traité de 2003. Après une attente de plusieurs heures, pendant laquelle la Russie bloque le passage sous le pont avec un tanker, les 3 bateaux ukrainiens décident de rentrer à Odessa. C'est durant le voyage retour, dans les eaux internationales de la mer Noire, que se produit l'attaque. Le bateau de garde-côtes russe *Don* percute volontairement le *Yani Kapu*, et des roquettes sont tirées sur les autres bateaux, blessant six marins²⁰. S'ensuit un assaut rapide, et les trois navires sont ramenés en Crimée, les marins étant envoyés en détention provisoire en Russie pour avoir « pénétré illégalement dans les eaux territoriales russes »²¹.

Depuis, la situation semble s'être stabilisée dans le détroit de Kerch. Après quelques semaines de blocage total, les autorités russes ont rouvert le passage aux bateaux commerciaux à destination des ports ukrainiens de la mer d'Azov, réduisant même les *stop and search*²². Néanmoins, tant que la Russie continuera à contrôler de facto le détroit de Kerch, une reprise des tensions sera toujours possible. Surtout si les rumeurs d'une nouvelle tentative de passage de navires militaires ukrainiens se concrétisent²³. C'est donc pour tenter de circonscrire ce nouveau foyer du conflit russo-ukrainien à ses frontières que l'Europe et les occidentaux tentent une stratégie multi vectorielle.

²⁰ <https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2018/11/30/investigating-the-kerch-strait-incident>

²¹ https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/manifestations-en-ukraine/crimee/crimee-trois-navires-de-guerre-ukrainiens-ont-penetre-dans-les-eaux-territoriales-revendiquees-par-les-russes_3050993.html

²² https://en.cfts.org.ua/news/russias_blockade_of_sea_of_azov_costs_ukraine_uah_10_billion_omelian

²³ <https://www.unian.info/politics/10456014-klimkin-we-hope-to-surprise-russia-in-kerch-strait.html>

Un conflit aux portes de l'Europe

Si le conflit dans le Donbass peut parfois sembler lointain, les tensions dans le détroit de Kerch et ses éventuelles conséquences en mer Noire concernent directement l'UE et l'OTAN. Deux états de l'UE sont riverains de cette mer²⁴, et trois membres de l'OTAN en possèdent une partie du littoral²⁵. Dans ces conditions, toute tentative de restriction des droits de navigation et la militarisation à outrance de la Crimée fait peser un risque sur la sécurité de l'UE et de l'Alliance Atlantique.

L'un des états les plus concernés est la Roumanie. État de l'UE et de l'OTAN le plus proche de la Crimée, ses eaux territoriales²⁶ sont également voisines de plateformes offshore annexées par la Russie en même temps que la Crimée et autour desquelles la Russie tente de constituer de petites zones A2/AD mobiles. Ceci tant afin de les sécuriser que pour gêner le trafic maritime à destination des ports ukrainiens d'Odessa, Kherson et Mykolaiv²⁷. Bucarest a pris des mesures pour augmenter sa sécurité, en lançant des appels d'offre pour la fourniture de plusieurs corvettes et augmenter ses défenses côtières²⁸. L'OTAN a également répondu à son appel en augmentant les exercices militaires et les rotations de navires, même si celles-ci sont limitées par les accords de¹⁰ Montreux²⁹.

²⁴ Roumanie et Bulgarie

²⁵ Roumanie, Bulgarie et Turquie

²⁶ Et notamment celle autour de l'île aux serpents

²⁷ <https://image.zn.ua/media/images/original/Aug2018/211244.jpg>

²⁸ <https://jamestown.org/program/romania-undertakes-naval-modernization-program-part-two/>

²⁹ Signés en 1936, ils donnent à la Turquie un droit de regard sur le trafic dans le Bosphore et les Dardanelles et limitent le tonnage, le nombre et la durée de séjour des bâtiments militaires des états non riverains de la mer Noire dans celle-ci

L'OTAN apporte également son soutien à l'Ukraine en envoyant des navires visiter les ports ukrainiens et par des actions de formations³⁰. L'OTAN participe aussi à la redéfinition de la stratégie navale ukrainienne. Présentée par l'amiral Voronchenko fin novembre 2018, elle vise à permettre d'ici 2035 une totale interopérabilité avec l'OTAN et une augmentation progressive des capacités de défense depuis la côte, pour finir sur l'ensemble de la ZEE à partir de 2030³¹. La stratégie repose notamment sur le déploiement d'une *mosquito fleet*. Des bateaux de petites tailles mais en grande quantité et très manœuvrables pour contrer la puissante marine russe. A l'image des deux patrouilleurs de la classe Island cédés par les gardes côtes américains à l'Ukraine³².



11

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OTAN JENS STOLENBERG ET L'ANCIEN PRÉSIDENT UKRAINIEN PETRO POROCHENKO

³⁰ <https://www.gov.uk/government/news/maritime-training-deployments-to-deepen-uk-ukraine-defence-partnership>

³¹ <https://navy.mil.gov.ua/en/strategiya-vijskovo-morskyh-syl-zbrojnyh-syl-ukrayiny-2035/>

³² <https://www.kyivpost.com/ukraine-politics/ukraine-accepts-two-us-patrol-boats-after-four-years-of-bureaucratic-blockades.html>

De son côté, l'UE et plus particulièrement l'Allemagne tentent de désamorcer la situation par les voies diplomatiques. Une première proposition, formulée en décembre 2018, visait à étendre le mandat de la mission de monitoring de l'OSCE dans le Donbass au détroit de Kerch et à la mer d'Azov, tout en ajoutant le sujet aux discussions du format Normandie³³. Cette idée est rejetée par la Russie, qui ne souhaite pas étendre le mandat de l'OSCE et donner un cadre multilatéral à une dispute qui se déroule selon elle dans ses eaux territoriales³⁴. La diplomatie allemande a formulé une nouvelle proposition courant janvier. Elle repose sur l'envoi d'observateurs français et allemands dans le détroit pour superviser le passage en toute sécurité des bateaux. Si cette proposition est acceptée avec enthousiasme par Moscou³⁵, elle ne convient en revanche pas à Kiev.

Les raisons de ce refus sont de plusieurs ordres. Tout d'abord, Kiev souhaite que les observateurs supervisent le libre passage et non pas uniquement le passage en toute sécurité des navires, pour respecter le traité de 2003. D'autant que tout autre mandat que la libre circulation des navires reviendrait à reconnaître de facto un droit spécial à la Russie sur le détroit de Kerch et légitimerait donc la prise de la Crimée. L'Ukraine¹² souhaite également conserver le format Normandie pour les discussions, et non uniquement une discussion tripartite entre la Russie, la France et l'Allemagne³⁶.

L'Union européenne envisage différents formats pour soutenir l'Ukraine. Les visites de plusieurs ministres européens se succèdent en Ukraine, et le 18 janvier une augmentation de l'assistance financière est discutée lors de la réunion des ministres des

³³ Qui regroupe l'Allemagne, la France, la Russie et l'Ukraine pour tenter de résoudre le conflit dans le Donbass

³⁴ <https://jamestown.org/program/moscow-and-kyiv-respond-to-german-proposal-on-the-kerch-strait-and-azov-sea-part-two/>

³⁵ <https://www.france24.com/en/20190118-russia-agrees-germany-france-monitor-kerch-strait-lavrov>

³⁶ <https://jamestown.org/program/moscow-and-kyiv-respond-to-german-proposal-on-the-kerch-strait-and-azov-sea-part-two/>

affaires étrangères de l'UE³⁷. L'un des objectifs principaux est d'investir dans le renouvellement des infrastructures routières et ferroviaires entre Berdyansk, Marioupol et le reste de l'Ukraine, pour faciliter le transport de marchandises qui ne peuvent plus s'écouler par les ports³⁸. D'autres investissements sont sans doute à prévoir.

La situation dans la mer d'Azov et le détroit de Kerch reste à ce jour fluctuante et tendue. Premier affrontement armé entre les deux pays ouvertement assumé par Moscou, il est la conséquence de la prise de la Crimée, du flou légal du traité de 2003 et de la faiblesse actuelle de l'Etat ukrainien. Ce nouveau point chaud du conflit entre les deux états n'est pas sans conséquences sur la sécurité de l'UE et de l'OTAN en mer Noire, allongeant la liste déjà longue des griefs entre Moscou et l'occident. Si un renforcement rapide des capacités de l'OTAN en mer Noire est inéluctable, l'avenir de l'affrontement dans le détroit de Kerch est plus imprévisible.

³⁷ <https://jamestown.org/program/europeans-make-a-move-in-the-sea-of-azov/>

³⁸ <https://www.kyivpost.com/business/europe-may-come-to-rescue-of-ukraines-troubled-azov-sea.html>



publications@jeunes-ihedn.org