



LA MER D'AZOV : FRONT MARITIME DES TENSIONS RUSSO-UKRAINIENNES

Ancienne mer intérieure soviétique, la mer d'Azov est partagée depuis 1991 entre Ukraine et Russie. Depuis 2014 elle est devenue l'un des fronts de la guerre que se livrent désormais Kiev et Moscou. En effet, malgré sa taille et sa profondeur réduites, les eaux et les côtes de la mer d'Azov peuvent offrir des avantages multiples à la nation qui parviendra à en prendre le contrôle.

L'ABSENCE D'UN STATUT JURIDIQUE CLAIR

De 1791 à 1917, la mer d'Azov – 37 000 km² de superficie pour 14 mètres de profondeur au maximum – appartient entièrement à la Russie. Pendant la période soviétique, elle est administrée par la république socialiste soviétique d'Ukraine, qui demandait le paiement d'une commission aux navires passant le détroit de Kertch, lequel relie la mer d'Azov à la mer Noire. Après 1991, la Russie et l'Ukraine nouvellement indépendante ont cherché à établir un nouveau statut juridique pour la mer d'Azov, qui borde désormais deux pays souverains.

En 1993, une première tentative ukrainienne de mise en place d'un accord déterminant la répartition des zones maritimes entre les deux pays échoue. En 1995, l'Ukraine renouvelle la tentative, incluant la question du statut du détroit de Kertch dans les négociations. En 1997, un accord de « partenariat et d'amitié » est finalement signé entre les deux pays au sujet de la gestion la mer d'Azov.

Mais si la question de la gestion est temporairement tranchée, l'absence de fixation des frontières maritimes ouvre la porte à des tensions sporadiques. Ainsi, en 2003, la Russie fait placer des gardes-frontières sur l'île de Touzla, dans le détroit de Kertch. Une digue est ensuite bâtie pour la relier à la province russe de Krasnodar.

Les protestations de l'Ukraine, qui considère l'île comme faisant partie de la Crimée et donc de son territoire, entraînent une escalade des tensions. Un accord de gestion conjointe de la mer d'Azov permet toutefois d'apaiser la situation. Comme l'accord de 1997, celui de 2003 s'avèrera cependant temporaire.

UN NOUVEAU FRONT DE LA CRISE UKRAINIENNE

En 2014, l'Ukraine est le théâtre d'un changement de régime suivi d'une grave instabilité politique dans ses régions orientales et en Crimée. La péninsule de Crimée est annexée par la Russie qui s'assure ainsi, entre autres, le contrôle de la très stratégique base navale de Sébastopol. La mer d'Azov, malgré les tensions juridiques russo-ukrainiennes dont elle fut le théâtre par le passé, n'apparaît pas au départ comme un front majeur de la guerre larvée que se livrent désormais les deux pays. L'attention des belligérants et du reste du monde se concentre en effet sur les combats terrestres dans le Donbass.

Cette situation change cependant à partir de 2018 avec deux événements majeurs.

Le 15 mai 2018 est inauguré le pont de Crimée, qui enjambe l'étrémité du détroit de Kertch sur 19 kilomètres. Cet ouvrage symbolique marque ainsi de manière concrète le rattachement de la péninsule de Crimée à la Russie, à la suite de l'annexion de 2014. Il permet aussi de briser le blocus ukrainien instauré sur la péninsule depuis 2014 en la reliant à la province de Krasnodar. Enfin, il envenime les relations entre les deux pays en assurant *de facto* le contrôle par la Russie du détroit de Kertch, et donc de l'accès à la mer d'Azov.

En effet, l'espacement rapproché entre les piliers du pont de Crimée ne laisse qu'un unique passage, créant un engorgement qui n'existait pas auparavant et facilitant l'interdiction du détroit à tout navire jugé indésirable par la Russie. C'est ce qu'il se passe lors de l'incident du détroit de Kertch du 25 novembre 2018, qui débute lorsque trois navires de la marine ukrainienne tentent de passer sous le pont pour rejoindre la mer d'Azov. La Russie les accusant d'entrer illégalement dans ses eaux territoriales, arrête les navires et capture leur équipage. Cette crise provoque une nouvelle escalade des tensions.

La construction du pont de Crimée et l'incident du 25 novembre font de la mer d'Azov un point de tension véritablement actif du conflit russo-ukrainien, au même titre que le Donbass. La volonté des belligérants de contrôler ses eaux s'explique par plusieurs facteurs.

UNE MER AUX ENJEUX NOMBREUX

Le facteur commercial est déterminant. Les dimensions délibérément réduites du pont de Crimée – d'une hauteur de 33 mètres – interdisent l'entrée aux navires de guerre trop imposants, mais également aux grands cargos de type *Panamax*, obligeant un transbordement des marchandises sur de plus petits navires. Les navires de commerce sont aussi soumis à des procédures de *stop and search* par les autorités russes avant de pouvoir passer le détroit. Par conséquent, les navires à destination des ports de la mer d'Azov subissent désormais des délais d'attente de plusieurs jours.

Or, ces retards et complications divers ne touchent pas de la même façon les ports ukrainiens et les ports russes. Ces derniers sur la mer d'Azov ne pouvaient de toute manière pas accueillir des chargements trop importants en raison



de la faible profondeur de leurs abords marécageux. Les ports ukrainiens de Marioupol et de Berdiansk, en revanche, grâce à leur profondeur plus importante, peuvent accueillir des chargements de plus de 20 000 tonnes. Ils subissent donc directement la réduction du trafic maritime provoquée par les mesures russes mises en place dans le détroit de Kertch.

Pour leurs exportations, ces villes ukrainiennes doivent désormais compter sur le réseau ferré et le port d'Odessa, situé sur les bords de la mer Noire. Le coût en est huit fois plus important que la voie maritime directe et a pour conséquence de diminuer encore davantage le volume de fret transitant par ces ports, déjà malmenés depuis 2014 par la guerre du Donbass.

L'ouverture d'un passage par le Syvach – aussi nommé mer Putride – et l'isthme de Perekop, qui séparent la Crimée du continent, a été un temps envisagé. Mais cette solution est peu réaliste en raison de ses potentielles conséquences environnementales et du fait que la majeure partie de ces régions est sous le contrôle de la Crimée russe. L'Ukraine reste donc pour l'instant contrainte d'utiliser le détroit de Kertch pour une partie de son commerce maritime et par conséquent de se plier aux exigences russes pour son passage.

En outre, militairement, l'Ukraine peut difficilement faire face aux Russes dans la mer d'Azov. Ces derniers y disposeraient d'une quarantaine de vedettes de garde-côtes et de dix vaisseaux de guerre, dont plusieurs ont été transférés depuis la mer Caspienne via la Volga et le Don. L'annexion de la Crimée avait déjà privé l'Ukraine de 70 à 80 % de sa flotte, qui était stationnée dans les ports de la péninsule. L'acheminement de renforts vers les maigres forces navales déjà présentes en mer d'Azov est donc compromis.

L'Ukraine n'a donc pas de moyens sérieux pour contester sa perte de contrôle sur la mer d'Azov et son accès. Ceci l'empêche d'exploiter les ressources importantes que recèlent les eaux et les côtes de cette région.

Parmi celles-ci, la pêche et la pisciculture – la mer d'Azov était la zone de pêche la plus productive de l'Union soviétique – les ressources en hydrocarbures et en gaz, qui permettraient à Kiev d'assurer sa souveraineté énergétique, et les ressources minières – diamants et émeraudes – présentes sur ses côtes septentrionales.

La dégradation de la situation économique et commerciale dans le Sud-Est ukrainien, provoquée par la perte de contrôle sur la mer d'Azov et ses ressources, peut aussi aggraver l'instabilité dans la région. Cela pourrait permettre aux séparatistes du Donbass et à la Russie de prendre possession de nouveaux territoires et, *in fine*, de relier la Crimée par un corridor terrestre. Le contrôle total de la mer d'Azov aiderait aussi la Russie dans de potentiels projets d'expansion.

Malgré son flagrant désavantage dans le domaine militaire et la difficulté d'acheminer de nouvelles forces navales en mer d'Azov, l'Ukraine cherche à y développer ses capacités militaires, notamment en développant la base militaire de Berdiansk, à 72 km au sud-ouest de Marioupol. La constitution d'une "flottille de l'Azov" *via* des sources externes et internes – par exemple, la construction de canonnières supplémentaires "Gyurza-M" (projet 58155) – est aussi envisagée.

Certains responsables ukrainiens expriment également la nécessité de sanctionner les ports russes de la mer Noire et de la mer d'Azov et de développer les systèmes côtiers de défense antimissiles, qui pourraient dissuader la Russie de s'attaquer directement à Marioupol et Berdiansk.

À l'avenir, le contrôle de la zone et de ses ressources pourrait devenir un sujet de plus en plus conflictuel. En effet, certaines régions bordant la mer d'Azov sont semi-arides et les ressources en eau issue de la mer seront vitales pour l'alimentation comme pour l'agriculture. Conséquence du changement climatique, une guerre de l'eau entre Kiev et Moscou n'est pas impossible.

