




La mer Noire, une domination russe sans prise sur la guerre en Ukraine ?

Coincée entre l'Europe, le Caucase et l'Anatolie, la mer Noire — ou anciennement Pont-Euxin (« mer hospitalière ») chez les Grecs —, regroupe six pays littoraux (Ukraine, Russie, Géorgie, Turquie, Bulgarie, Roumanie) et accueille trois fleuves majeurs que sont le Danube, le Don et le Dniepr. Elle communique à l'ouest avec la mer de Marmara par le détroit du Bosphore, dont le point de passage le plus étroit ne mesure que 704 mètres, et à l'est avec la mer d'Azov par le détroit de Kertch.

Jusqu'à présent, la bataille pour la maîtrise de la mer Noire a reçu moins d'attention internationale que les combats pour la maîtrise des terres, en dehors peut-être du naufrage du croiseur *Moskva*. Comment expliquer que la supériorité navale russe ne lui permette pas d'accéder à la suprématie espérée ?

En effet, la Russie est entravée par les capacités de défense côtière ukrainienne (missiles *R-360*) qui la contraignent dans sa manœuvre militaire — pas de débarquement à Odessa, risque pour ses bâtiments de Sébastopol et en mer d'Azov ; la régulation turque du détroit du Bosphore l'oblige à négocier avec la Turquie, la pression internationale l'oblige à lever le blocus sur les céréales. De fait, la Russie n'arrive pas à transformer la mer Noire en un lac russe ; elle est obligée de composer. Analyser les enjeux de la mer Noire permet donc de mieux comprendre l'évolution de la guerre, l'affirmation du rôle de la Turquie et l'importance du fait maritime en matière commerciale, halieutique ou navale. Autrement dit, la poursuite de la guerre autant que les voies de communication mettent la mer Noire au cœur de ce conflit, tant pour les principaux protagonistes que pour le reste du monde.

La mer Noire, théâtre de conflits et de confrontations

Contrairement à l'espace terrestre, la mer ne peut être ni fracturée ni fortifiée. À ce titre, il n'y a pas de front maritime similaire à ce que l'on peut trouver dans le Donbass. Sa fonction barométrique se mesure davantage aux usages qui sont faits de la mer plutôt que par la définition d'une ligne de front maritime qui n'existe pas en tant que tel.

De fait, chaque belligérant entend pourtant s'assurer la meilleure position possible sur le plan naval (surface, sous-marin, aérien), afin de contraindre l'adversaire en lien avec les autres théâtres d'affrontements (aérien, terrestre et cyber). L'élément naval permet différents types de contraintes : projeter des forces (débarquement, missiles, aviation), bloquer l'adversaire ou ses routes commerciales, envahir par une opération amphibie, lancer des missiles depuis la mer ou neutraliser des câbles sous-marins sont autant de moyens à disposition de l'armée qui a l'avantage maritime.

Dans ce conflit, la Russie a disposé d'un avantage de départ certain, disposant de la flotte de la mer Noire positionnée en Crimée depuis 1783. Après la chute de l'URSS, les flottes ukrainienne et russe coexistaient sur place : l'accord de Yalta d'août 1992 fait de la flotte de la mer Noire une force commune russo-ukrainienne pour une période de transition, avant que l'accord de Sotchi de 1995 ne répartisse les forces entre les deux pays. L'annexion de la Crimée en mars 2014 a cependant vu 75 % de la flotte ukrainienne rejoindre la flotte russe, introduisant un déséquilibre majeur des forces. Depuis, les Russes disposent d'une suprématie complète, à l'exception de la zone côtière ukrainienne

Par **Florent Parmentier**, secrétaire général du Centre de recherches politiques de Sciences Po (CEVIPOF) et fondateur du site web EurAsia Prospective. Il est également officier réserviste citoyen de la Marine nationale.

Photo ci-dessus : Vue sur la mer Noire depuis la ville d'Odessa. Suite à l'invasion de la Russie, ce port reste la dernière ouverture de l'Ukraine sur la mer Noire, et constitue ainsi un enjeu vital pour l'économie du pays. (© Shutterstock)

défendue, en particulier par des batteries côtières de missiles anti-navire *R-360 Neptune* d'une portée de près de 300 kilomètres. La désignation des objectifs à ces missiles peut se faire soit de la terre par des radars soit par des drones. Dès lors, la marine russe se trouve en zone de danger missile dès qu'elle s'approche à moins de 300 kilomètres des côtes ukrainiennes. On peut considérer que la marine russe a un avantage indiscutable mais qu'elle n'arrive pas véritablement à l'exploiter. Enfin, les Russes ont été en mesure de dénier l'accès de la mer d'Azov aux Ukrainiens, d'autant que Moscou a inauguré en 2018 un pont de 18 kilomètres pour relier la Crimée au territoire russe. L'asymétrie des forces est donc une réalité, mais elle n'a pas pour autant permis à la Russie de conquérir le Sud-Ouest de l'Ukraine au début du conflit de 2022, la seule conquête significative étant la ville de Kherson. En effet, au 24 février 2022, la flotte ukrainienne se limitait pour l'essentiel à de petits patrouilleurs dédiés à la protection

de la côte sud de l'Ukraine. C'est pourtant bien en mer que commence la défense d'Odessa : les Ukrainiens ont su mettre en place un système de protection efficace en s'appuyant sur des mines marines, qui ont dissuadé une attaque amphibie des forces russes. L'objectif recherché de Moscou est alors de priver l'Ukraine de son accès à la mer Noire : conquérir le littoral de la mer Noire devait permettre la réalisation du projet de « Nouvelle-Russie » (*Novorossia*), déjà évoqué en 2014 par le pouvoir russe, et endossé dans les discours de Vladimir Poutine de 2022, à la suite de la reconnaissance officielle des républiques sécessionnistes du Donbass. Aussi favorable à la Russie que soit le rapport de force en mer au début du conflit, les Ukrainiens ont su défendre au mieux leurs positions, affirmant une farouche volonté de résister, avant d'être en mesure de contreattaquer. Le symbole de cette résistance se retrouve dans deux faits maritimes de ce conflit, autour de l'île aux Serpents et du croiseur *Moskva*.

L'île aux Serpents, située à 45 kilomètres du détroit du Danube, est prise dès le 24 février 2022 par les forces armées russes : on pense dans un premier temps que les 13 gardes-frontières ukrainiens sont morts après avoir résisté, disant des mots

donner un avantage décisif à la Russie, contrairement à la guerre russo-géorgienne d'août 2008 qui avait pour enjeu le sort de l'Ossétie du Sud.

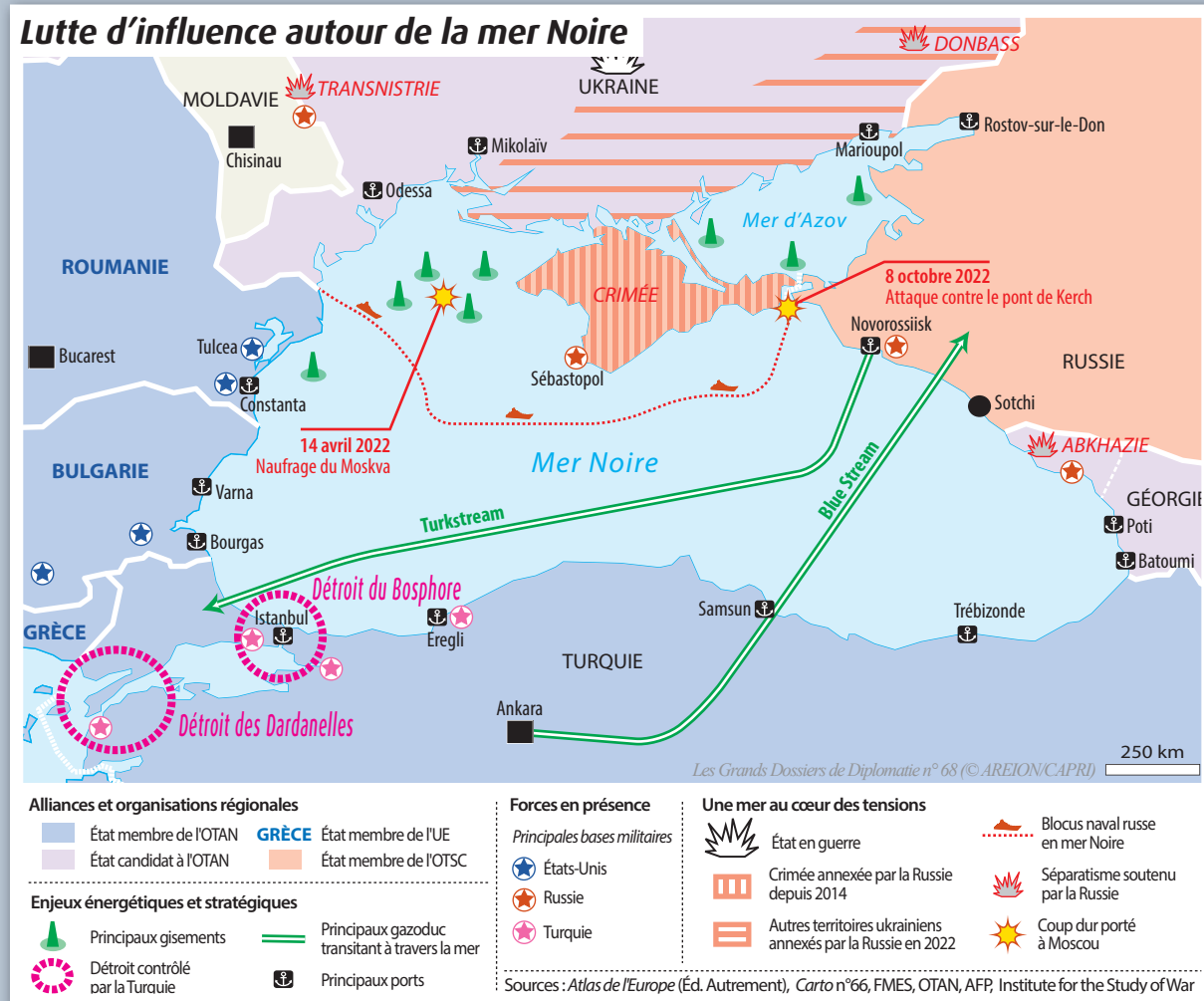
Toutefois, malgré ces pertes importantes pour la marine russe, il est probable qu'après la guerre, la reconstitution des forces se fera avant tout au bénéfice de l'armée de terre et des forces aériennes et spatiales, ce qui a pour conséquence prévisible de laisser la marine russe dans une position durablement affaiblie. Il est donc probable qu'elle se recroqueville à nouveau, comme lors des années 2000.

Rivalités de puissance et affirmation de la diplomatie turque

Alors que Russes et Ukrainiens s'affrontent sur la mer Noire, la Turquie s'est affirmée comme un partenaire incontournable pour chacun. Elle dispose, depuis les conventions de Montreux de 1936, de la maîtrise des détroits des Dardanelles et du Bosphore, garantissant la libre circulation des navires de commerce et détenant la possibilité de restreindre celle des navires et des sous-marins militaires. Dans ce contexte, la Turquie a mené, depuis le début du conflit russo-ukrainien, une politique de puissance

d'équilibre : elle a estimé au mieux ses intérêts, poursuivi un dialogue avec les belligérants, agi avec fermeté et su profiter des circonstances.

Privilégiant ses intérêts à la cohésion de l'Alliance atlantique, le comportement de Recep Tayyip Erdogan vis-à-vis des sanctions peut être considéré comme ambigu : Ankara, membre de l'OTAN, a choisi de ne pas imposer les sanctions à la Russie, à la différence des autres États membres de l'Alliance et ceux de l'Union européenne. En outre, la Turquie s'avère être une destination clé pour les Russes, des émigrants économiques et politiques comme des touristes, en partie grâce à la généralisation du système de paiement bancaire russe Mir. De plus, depuis le début du conflit, le volume des échanges commerciaux a explosé, ce qui montre le rôle de la Turquie dans les diverses stratégies de contournement économique des Russes. C'est à travers sa position sur la mer Noire que la Turquie est devenue le principal point de transit de marchandises vers la Russie. Le dialogue



peu amènes aux forces russes du navire *Moskva*, et devenant ainsi des héros de l'Ukraine. Cependant, on apprend quelques jours plus tard qu'ils étaient encore en vie, et même qu'ils ont pu être échangés en mars. Les Russes évacuent finalement l'île aux Serpents le 30 juin 2022, étant dans l'incapacité de conserver l'espace en dehors de la zone de tir des Ukrainiens, peu avant l'accord sur le blé. L'autre fait marquant est la disparition du navire amiral de la flotte de la mer Noire, le *Moskva*, coulé le 14 avril 2022 par deux missiles de croisière *R-360 Neptune* selon les forces ukrainiennes, bien épaulé par le renseignement américain. Si cet événement avait clairement une portée opérationnelle, il symbolisait également la limite de la modernisation des forces armées (4). En dépit de cet échec cuisant pour la marine russe, puisqu'il s'agit du plus grand navire de guerre (12 000 tonnes) coulé depuis la Seconde Guerre mondiale, ses forces navales conservent des atouts, avec ses navires et ses sous-marins armés de missiles de croisière *Kalibr*. Mais elle ne parvient pas à

énergétique est toujours nourri, puisqu'au-delà de la présence de Rosatom en Turquie, le gaz russe arrive dans le pays par le gazoduc *Blue Stream*, dont près du tiers de la longueur totale transite sous la mer Noire, et où le pétrole ne fait pas l'objet d'un embargo.

Sur le plan diplomatique, la position de puissance d'équilibre de la Turquie en fait un interlocuteur incontournable de part et d'autre. Ankara a ainsi, d'un côté, soutenu l'Ukraine en lui vendant des drones armés qui sont devenus une arme puissante contre l'invasion russe. D'un autre côté, Ankara a empêché certains des navires de guerre de Moscou d'entrer dans la mer Noire, ainsi que ceux des autres puissances non riveraines, mais elle a également facilité et accueilli deux séries de pourparlers de paix.

En tant que gardienne des détroits, la Turquie a pu afficher une certaine fermeté dans sa gestion de l'accès à la mer Noire. C'est la convention de Montreux de 1936

qui régleme la navigation dans le détroit turc. S'estimant menacée par le conflit en cours, elle a donc suspendu la libre circulation des navires le 28 février 2022, invoquant l'article 19, interdisant en fait le passage aux marines des États belligères — une décision qui a sans doute affecté la Russie plus que d'autres. La Turquie a officiellement indiqué à d'autres pays de ne pas déployer de navires de guerre en mer Noire, ce qui a laissé une carte blanche à la flotte de la mer Noire. Ces politiques ont gagné l'approbation des dirigeants occidentaux alors même que la Turquie s'est abstenue d'imposer des sanctions à la Russie et a accueilli les afflux d'argent russe. En somme, le président Erdogan a essayé de profiter au mieux des circonstances et de sa présence sur la mer Noire pour avancer ses intérêts sur les plans diplomatiques, économiques et politiques. Il a été d'autant plus contraint de le faire que la Turquie est actuellement au milieu d'une crise monétaire continue, engendrant une inflation considérable et poussant des millions de Turcs vers la pauvreté, jusqu'à fragiliser Erdogan auprès de sa base conservatrice. La volonté de médiation diplomatique de la Turquie ne peut être disjointe des considérations de politique intérieure du pays.

Le commerce dans la mer Noire, continuation de la guerre ou préfiguration de la paix ?

La résilience des économies ukrainienne et russe est profondément mise à l'épreuve au cours de cette guerre : tandis que la Russie fait face à des sanctions occidentales d'une ampleur sans précédent, l'économie ukrainienne subit une destruction massive de ses infrastructures physiques et se retrouve asphyxiée financièrement.

Sur un plan économique également, la question de la mer Noire se retrouve aux avant-postes. Débloquent les ports ukrainiens, afin de renouer avec les exportations, est rapidement devenu une priorité pour l'Ukraine. Jusqu'à l'été 2022, l'attention internationale s'est essentiellement focalisée sur les exportations agricoles, une des forces traditionnelles de la région : en effet, les exportations de blé vers la Grèce ont commencé dès le VI^e siècle avant notre ère (2). Il faut également se souvenir que l'entrée de l'Empire ottoman dans la Première Guerre mondiale, du côté de l'Allemagne, a de fait bloqué les exportations de céréales de l'empire russe, qui englobait alors l'Ukraine. En forçant le passage entre la mer Noire et la Méditerranée, avec l'expédition des Dardanelles menée par Churchill, la Grande-Bretagne et ses alliés espéraient sortir les Turcs de la guerre et rétablir le commerce russe. L'un des enjeux consistait aussi alors à réduire la flambée des prix des denrées alimentaires et à renforcer les finances fragiles de l'empire russe, une situation qui peut trouver quelques similitudes avec aujourd'hui.

Les sanctions contre la Russie après l'annexion de la Crimée en 2014 ne l'ont pas empêchée d'atteindre son objectif d'autosuffisance alimentaire, et ont peut-être même permis à cette dernière de redevenir une puissance agricole, notamment en matière d'exportations (3). En tant que puissance agricole, dotée d'un *hinterland* riche, l'Ukraine se doit d'exporter ses ressources par la mer, pour des raisons liées à la vitesse, à la sécurité et aux coûts de transport maritime. Avant la guerre, ce sont près de 4,5 millions de tonnes de denrées alimentaires qui étaient livrées au monde depuis Odessa, Tchornomorsk et Ioujne (4). Une solution ferroviaire doit être écartée d'emblée : les volumes transportés et les prix ne sont pas les mêmes et, sur un plan logistique, l'écartement des rails n'est pas le même en Ukraine et chez les voisins de l'ouest. Même si les convois en mer Noire sont confrontés à des contraintes militaires, juridiques et politiques, la Turquie (avec les Nations Unies), en arrachant un accord, a réussi à permettre à l'Ukraine de réexporter ses productions agricoles (blé, mais aussi maïs pour le bétail), notamment vers ses clients traditionnels (Égypte, Indonésie). La question est bien de savoir si l'accord signé le 22 juillet 2022, qui permet la reprise des exportations depuis les ports de la mer Noire, peut accélérer le rythme des livraisons même en période de continuation des hostilités, et si cette reprise permet d'éviter l'effondrement financier du secteur agricole ukrainien, après l'effondrement de sa production. Il n'en demeure pas moins que l'accord a permis une baisse des prix mondiaux, allégeant considérablement les prix pour les populations les plus vulnérables.

L'écrivain panslaviste Nikolai Danilevski, auteur de *La Russie et l'Europe* (1869), considérait que seule la mer Noire pouvait offrir pouvoir et influence dans toutes les mers du monde (5). Pour autant, force est de constater qu'aujourd'hui, en dépit de la supériorité navale de Moscou, la mer Noire n'est pas devenue un lac russe (6). Tour à tour espace de rencontres, de fractures et d'instabilités, la mer Noire offre une perspective différente sur la guerre russo-ukrainienne, tout en illustrant les plus grandes difficultés de la Russie à prendre le dessus sur son voisin.

Florent Parmentier

Notes

(1) Cyrille Bret, « Guerre en Ukraine : la perte du croiseur Moskva est le symbole des difficultés russes dans le conflit », *Le Journal du Dimanche*, 15 avril 2022 (<https://bit.ly/3e5UZpG>).

(2) Jan Bouzek, « Athènes et la mer Noire », *Bulletin de Correspondance Hellénique*, 1989, p. 249-259 (<https://bit.ly/3EjQL8w>).

(3) Muryel Jacque, « Comment l'agriculture russe prospère sous les sanctions », *Les Échos*, 25 avril 2017 (<https://bit.ly/3RHc9Yq>).

(4) Sébastien Seibt, « Guerre en Ukraine : l'île des Serpents, ce petit bout de terre devenu crucial en mer Noire », *France 24*, 26 juin 2022 (<https://bit.ly/3SzcFSQ>).

(5) In Oleg Serebrian, *Autour de la mer Noire : géopolitique de l'espace pontique*, Perpignan, Artège, 2010, p. 29-30.

(6) Arnaud Peyronnet, « Aspects navals du conflit en Ukraine : la mer Noire n'est pas encore un lac russe », *Institut FMES*, 29 juin 2022 (<https://bit.ly/3T2Fded>).

Photo ci-contre : Le croiseur russe *Moskva* à quai dans la base navale de Sébastopol, en Crimée, le 31 juillet 2021. En avril dernier, le *Moskva*, qui était également le vaisseau amiral de la flotte russe en mer Noire, a fini par couler après avoir été touché par un missile ukrainien. La perte de ce navire a constitué un coup dur pour la flotte russe dans la région, altérant la capacité de Moscou à établir une domination navale en mer Noire. (© Shutterstock)

