

## LA FLOTTE RUSSE, UNE MARINE ENCLAVÉE ?

Publié en 2023, le nouveau concept de politique étrangère de la fédération de Russie réaffirme les ambitions navales russes. Ce document souligne en particulier l'importance d'un accès libre à l'océan mondial dans son article 36 et consacre un article entier aux intérêts russes en Arctique. Cette importance de la vision stratégique navale de la Russie a également été visible au cours de l'invasion de l'Ukraine. La priorité russe, suite à l'échec de l'offensive sur Kiev, a en effet été de s'assurer le contrôle de la mer d'Azov en effectuant la jonction entre la Crimée et le Donbass.

Il y a néanmoins un écart considérable entre les ambitions de la Russie en matière maritime et ce que lui permettent les contraintes géographiques et ses moyens.

### UNE AMBITION NAVALE CONTRAINTE PAR LA GÉOGRAPHIE

La marine russe est en effet dispersée entre cinq flottes : océan Arctique, mer Baltique, mer Noire, océan Pacifique et mer Caspienne. Deux de ces flottes opèrent dans des mers dont les entrées sont des détroits contrôlés par des pays de l'OTAN (détroits danois en Baltique et détroits turques en mer Noire) et une troisième opère dans une mer intérieure (mer Caspienne). En conséquence, seules la Flotte du Nord opérant en Arctique et la flotte du Pacifique ont un accès libre à l'océan mondial. Et même dans ces régions, la liberté de manœuvre russe est contrainte par la ligne GIUK (Groenland, Islande, United Kingdom) permettant à l'OTAN de surveiller l'accès à l'Atlantique Nord d'une part et les bases américaines au Japon d'autre part.

Un système de canaux entre les fleuves et lacs russes permet dans une certaine mesure de relier les mers Blanche, d'Azov, de Caspienne et de la Baltique ( cf. carte : Le système des cinq mers). La profondeur des canaux, limitée à 4 mètres maximum, ne permet néanmoins le transit que de navires de très faible tonnage. Disposer d'un tirant d'eau permettant l'accès à ce système est justement l'un des critères de construction naval des corvettes modernes équipées du missile de croisière Kalibr.

La marine russe doit donc répartir ses bâtiments entre des flottes isolées géographiquement, qui ne sont pas à même de se soutenir mutuellement, ce qui la force à mettre en œuvre une stratégie de répartition de ses moyens. Les sous-marins nucléaires d'attaques et lanceurs d'engins, destinés à opérer en haute-mer, sont par exemple exclusivement basés dans le Pacifique et en Arctique pour garantir leur accès aux océans.

### LES CONSÉQUENCES DE LA GUERRE EN UKRAINE

Depuis l'invasion de l'Ukraine, la liberté de manœuvre de la marine russe n'a cessé de se dégrader. A compter de février 2022, la Turquie a invoqué les clauses de la convention de Montreux pour interdire le passage de ses détroits aux navires de guerre russes, enfermant de facto la flotte de la mer Noire, qui était traditionnellement en charge des déploiements russes en Méditerranée. Les navires russes déployés en Méditerranée orientale (MEDOR) depuis Sébastopol pouvait rallier le port syrien de Tartous via un trajet de 1 100 nautiques marins. Depuis la Baltique, l'Arctique ou le Pacifique les distances à parcourir sont désormais respectivement 4 200 nautiques pour Kaliningrad, 4 900 nautiques pour Mourmansk et 8 300 nautiques pour Vladivostok.

En Baltique, la marine russe doit faire face à l'adhésion de la Suède et de la Finlande à l'OTAN qui font de cette mer un véritable lac otanien. L'adhésion de la Finlande en particulier isole d'autant plus la base navale russe de Kronstadt et rapproche l'OTAN de la mer Blanche. A ce titre le récent exercice otanien *Freezing Winds 23*, dirigé pour la première fois par la Finlande, a été particulièrement commenté par la presse russe.

Après avoir sécurisé avec succès la mer d'Azov, la flotte de la mer Noire est désormais soumise à une menace constante d'attaques ukrainiennes avec près de 17 navires endommagés depuis le début du conflit, dont son

### LE SYSTÈME DES CINQ MERS



navire amiral, le croiseur *Moskva*, coulé en avril 2022. Initialement présente en force au début du conflit, la marine russe a depuis limité ses déploiements dans la partie occidentale de la mer Noire et commence depuis l'automne 2023 à replier ses navires de la base de Sébastopol, trop exposée, vers les bases de Feodosia et Novorossisk plus à l'est.

Les attaques continues sur la Crimée ont par ailleurs également remis en question l'efficacité supposée des systèmes A2/AD (*Anti-Access / Area Denial* - déni d'accès et interdiction de zone) mises en place par la Russie le long de ses littoraux. La capacité de la Russie à défendre efficacement certains ports militaires face à des attaques par les airs en particulier est désormais soumise à caution.

## LA RÉORGANISATION DE LA MARINE RUSSE

Dans ces conditions, pour s'adapter à ce nouveau contexte, la marine russe semble avoir entamé une réorganisation de ses moyens qui passe en premier lieu par une recentralisation du commandement des opérations navales.

En effet depuis 2010 le commandement opérationnel des flottes avait été placé sous la direction des 4 grands commandements interarmées correspondant chacun à un district militaire (Ouest, Est, Centre et Sud). Cela a conduit de facto à une subordination des forces navales aux forces terrestres, prédominantes dans l'état-major des districts militaires, et donc à des tensions sous-jacentes. C'est ce qui a encouragé dès 2014 la création d'un commandement Nord autonome en Arctique distinct du district militaire Ouest, avec pour objectif d'offrir une certaine autonomie à la Flotte du Nord. En 2023

le ministre de la Défense Sergueï Choïgou a confirmé sa volonté de redonner le commandement opérationnel des flottes à l'état-major de la marine, et non plus aux districts militaires. Cette réforme devrait permettre de centraliser à nouveau le commandement des opérations navales russes et d'éviter les conflits de commandement avec les districts militaires.

La marine russe restera néanmoins confrontée à l'horizon visible à ses deux difficultés irréductibles : l'éclatement de ses ressources entre de multiples théâtres d'opérations et le décalage entre ses ambitions et ses moyens capacitaires.

### LE COMMERCE MARITIME RUSSE APRÈS 2022

Dès décembre 2022, l'Union européenne a interdit le transport maritime de pétrole venu de Russie au-delà d'un prix bien en deçà du marché (60 dollars). Les armateurs russes n'ont également plus accès aux compagnies d'assurances occidentales, ce qui impacte d'une part la sécurité de ces navires en mer et d'autre part leurs accès à certaines eaux territoriales et ports. Le Danemark envisage justement depuis novembre 2023 d'utiliser ce risque sécuritaire comme prétexte pour interdire le transit des pétroliers russes par le détroit d'Øresund. En dépit de ces sanctions, le transit par les ports russes, exprimé en tonnage annuel, est presque remonté en 2023 à son niveau d'avant-guerre. Ce « succès » s'explique notamment par le développement rapide au niveau mondial, de la flotte fantôme, des navires ne respectant pas les règles maritimes internationales (assurances fictives, pavillons de complaisance etc...). Cette flotte, essentielle aux exportations russes pour échapper aux sanctions occidentales, représenterait 10% à 20% de la flotte mondiale en 2023.

## LES MERS OCCIDENTALES VUES DE RUSSIE

