

La marine russe et l'Arctique : nouvelle réalité, anciens enjeux

Igor Delanoë | 18 août 2023



Alors que la mer Baltique est en passe de devenir un « lac otanien » avec l'entrée dans l'OTAN de la Finlande et, celle, à venir de la Suède, l'Alliance cherche à s'investir davantage sur son flanc arctique. La zone arctique se trouve à l'extrémité nord de la ligne de fracture qui sépare la Russie et la communauté euro-atlantique, de la mer du Nord à la Méditerranée orientale. Bien qu'il n'existe pas à ce jour une stratégie otanienne pour l'Arctique, l'intégration des deux nouveaux membres nordiques devrait cependant apporter une plus grande cohérence et une fluidité augmentée au dispositif de l'OTAN sur son flanc Nord. Dans la nouvelle réalité de la confrontation entre Russes et Occidentaux sous le seuil du conflit, la zone arctique fait aujourd'hui figure de théâtre secondaire sur lequel sont projetées des tensions extra-régionales en provenance de la mer Noire et d'Ukraine. Le débouché occidental de la Route maritime du Nord (RMN) pourrait bien cependant redevenir une ligne d'endiguement et de contrôle de l'activité de la marine russe, structurée par l'OTAN autour de la ligne maritime imaginaire reliant le Groenland, l'Islande et le Royaume-Uni (GIUK), comme au temps de la Guerre froide.

Disposant de la plus grande ligne côtière en Arctique – 14 000 kilomètres entre la mer de Barents et le détroit de **Béring** –, la Russie va quant à elle désormais se retrouver face à un Conseil de l'Arctique « otanisé ». Principale force navale arctique, la flotte russe du Nord – qui aligne près de 25 sous-marins et une vingtaine de bâtiments de surface (porte-avions, croiseurs, frégates et navires amphibies) – a son quartier-général établi à Severomorsk (dans la région de Mourmansk). Avant la guerre, elle faisait l'objet d'un programme de **modernisation** conçu à la fin des années 2000 et mis en œuvre depuis le début des années 2010, dans le cadre du programme d'armement 2011-2020, censé rénover ses capacités de surface et sous-marines. Qu'en est-il désormais ? Compte tenu du nouveau contexte géopolitique post-24 février 2022, et alors que les combats se poursuivent en Ukraine, comment la marine russe se positionne-t-elle dorénavant en Arctique ? Quels intérêts est-elle censée promouvoir et

protéger dans cette région ? Quelle est sa posture dans ce contexte de tensions et dans quelle mesure le conflit en Ukraine est-il de nature à contrarier ou modifier les plans de modernisation de la flotte du Nord entrepris par Moscou voilà bientôt 10 ans ?

Une flotte arctique, pour quoi faire ? Enjeux et perception vus de Moscou

La flotte du Nord est l'une des cinq composantes qui forment la marine russe, avec les flottes de la Baltique, de la mer Noire et du Pacifique, ainsi que la flottille de la Caspienne. Avec la flotte du Pacifique, il s'agit surtout d'une des deux composantes navales stratégiques qui mettent en œuvre la posture de dissuasion nucléaire stratégique à travers la permanence opérationnelle à la mer assurée par leurs sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). En outre, depuis le 1^{er} janvier 2021, la flotte du Nord a vu son statut organiquement **rehaussé** puisqu'elle est devenue un district militaire à part entière, et c'est sur sa base qu'a été formé le commandement stratégique Nord. Ce commandement stratégique régional s'ajoute ainsi aux commandements stratégiques Ouest, Sud, Centre et Oriental. Toutefois, il est difficile d'évaluer à ce jour les conséquences de la guerre en Ukraine pour ce nouveau district militaire. Au printemps dernier, certaines **informations** faisaient ainsi état de la possibilité de placer toutes les formations navales russes de nouveau sous le commandement direct de l'état-major de la Marine, comme cela était le cas jusqu'au début des années 2010. Les commandements intégrés des districts militaires perdraient alors « la main » sur la flotte, ce qui poserait la question de la coordination des moyens terrestres et aériens pour la mise en œuvre du « bastion » stratégique Nord qui sanctuarise les approches maritimes russes en mer de Barents. Cette évolution témoigne néanmoins, avant l'éclatement de la guerre en Ukraine, d'une prise de conscience côté russe de la centralité du facteur maritime dans le contexte de compétition géopolitique et de conflictualité renouvelés qui se dessine alors déjà à travers la région. Rappelons qu'au cours de la Guerre froide, l'Arctique avait été un terrain de compétition et de confrontation silencieuse entre sous-marins nucléaires américains et soviétiques.

Le corpus doctrinal russe concernant l'Arctique s'est étoffé ces dernières années avec la publication d'un certain nombre de textes officiels : la « **Stratégie de développement de l'Arctique à l'horizon 2035** » (octobre 2020) et, plus récemment, la « **Doctrine navale** » russe (31 juillet 2022) et le nouveau « **Concept de politique étrangère de la Fédération de Russie** » (31 mars 2023). À ces documents s'ajoute l'ancienne version du « Concept de politique étrangère » de la Russie, dont la parution remonte à 2016, et dont la comparaison avec la récente mise à jour datant de mars 2023 permet de constater un rehaussement du rang de l'Arctique parmi les priorités régionales de la politique extérieure russe. Enfin, mentionnons la « **Doctrine militaire** » de 2014, dont le texte devrait certainement faire l'objet d'une actualisation prochainement. S'ajoutent à ces documents d'autres plans directeurs portant sur des secteurs industriels (par exemple les constructions navales ou le secteur énergétique) stratégiques pour le développement des régions russes riveraines de l'Arctique.

La lecture de ces textes permet de faire ressortir une série de défis identifiés par les autorités russes sur le flanc Nord du pays. Le maintien d'un libre accès à ce que l'on nomme en Russie « l'océan mondial » constitue l'un d'entre eux. Cette appellation à consonance anglo-saxonne désigne les étendues d'eau situées au-delà des « zones maritimes proches » (les eaux intérieures et territoriales, la zone économique exclusive) et des « zones maritimes éloignées » (par exemple la Méditerranée). Cette première préoccupation fait écho à une représentation géopolitique vivace parmi les élites politiques et sécuritaires d'un territoire russe enclavé. L'OTAN, à travers son maillage de bases et ses déploiements navals, exercerait une pression sur le débouché occidental de la RMN, qu'empruntent inévitablement les bâtiments militaires et marchands russes pour rejoindre l'Atlantique nord. À cet égard, la théorie géopolitique du *Heartland* **élaborée** par le géographe britannique Halford John Mackinder au début du XX^e siècle semble trouver un écho particulier à Moscou. Nikolai Patrouchev, le secrétaire général du Conseil de sécurité de la Fédération, la cite ainsi lors d'une interview accordée aux *Izvestia* début mai 2023 afin de décrire ce qui correspond, selon lui, aux projets et convoitises occidentales sur le territoire russe et ses ressources.

Ceci nous amène au second défi identifié par ces documents officiels : l'affirmation de la souveraineté russe sur la zone arctique. Le « complexe de souveraineté » russe s'exprime en Arctique notamment à travers une forme de crispation sur les **modalités** de circulation des bâtiments étrangers le long de la RMN. Cette posture de souveraineté russe est ainsi réaffirmée à l'occasion de l'exercice stratégique « Oumka-2021 » réalisé en mars 2021, au cours duquel trois sous-marins nucléaires font surface sur la banquise au large de l'archipel François-Joseph, le territoire le plus septentrional de la Russie, à l'est du Svalbard norvégien. Des défis en matière de développement des zones côtières arctiques russes sont par ailleurs clairement identifiés, par exemple dans la « **Stratégie de développement de l'Arctique à l'horizon 2035** ». Hormis l'armée et les entreprises issues du secteur énergétique, peu d'acteurs sont susceptibles de drainer des investissements et de contribuer à la création d'emplois dans ces contrées reculées au climat hostile. Le développement de la RMN, à travers les projets d'infrastructure qui la soutiennent, reste aussi perçu comme un moyen d'enrayer le **dépeuplement** de la zone arctique russe. Un territoire comme celui du

Primorié, en Extrême-Orient, a ainsi **perdu** près de 16,8% de sa population entre 1991 et la fin des années 2010. Enfin, la militarisation de l'Arctique et l'importation d'une conflictualité extrarégionale sont considérées comme des défis sécuritaires de premier ordre. Leur actualité est, vu de Moscou, renouvelée par les contrecoups de la guerre en Ukraine, avec l'entrée dans l'OTAN de nouveaux membres nordiques.

Classé troisième au rang des priorités régionales dans le « Concept de politique étrangère » de 2016, l'Arctique apparaît en deuxième position dans la nouvelle version de ce texte parue en 2023, juste après « l'étranger-proche » de la Russie. Il s'agit d'une zone dans laquelle Moscou entrevoit des intérêts considérés comme vitaux et où, compte tenu notamment des investissements énergétiques qui y ont déjà été consentis et des projets liés au développement de la RMN, elle adopte une posture géopolitique qui est globalement celle du *statu quo*. Cette préférence pour le conservatisme géopolitique en Arctique se traduit par une posture militaire défensive qui implique des actions à caractère offensif, y compris au-delà de la région arctique.

La flotte du Nord avant la guerre : un effort de modernisation contraint, mais volontariste et persistant

La flotte du Nord dispose d'une vaste zone de responsabilité qui englobe, outre les eaux arctiques, l'océan Atlantique et la Méditerranée. Ses unités sont aussi amenées à sillonner occasionnellement l'océan Indien et la mer Rouge, comme cela a été le cas en 2023 pour la frégate *Amiral Gorchkov* qui a fait escale au Cap, en Afrique du Sud (février), puis à Djeddah (avril), en Arabie saoudite. Le renouvellement de ses capacités a débuté avec le programme d'armement 2011-2020 qui a permis de revitaliser la composante sous-marines (avec les nouveaux SNLE du Projet 955 et les nouveaux sous-marins lanceurs de missiles de croisière – ou SSGN – du Projet 885) tandis que les frégates du Projet 22350 sont censées constituer la nouvelle ossature des capacités de surface. À ce jour, la flotte du Nord a reçu :

- 2 nouveaux SNLE du Projet 955 et dérivé, sur les 6 admis au service actif depuis 2013 ;
- 2 SSGN du Projet 885, sur les 3 admis au service actif depuis 2014 ;
- 2 frégates du Projet 22350.

Parallèlement, les plateformes hauturières ex-soviétiques – le croiseur du Projet 1164 *Amiral Oustinov*, les grands bâtiments de lutte ASM du Projet 1155, les SSGN du Projet 949, les SSN du Projet 971 – bénéficient d'un programme de modernisation assez poussif, censé, pour certains d'entre eux, les doter d'une capacité en missiles de croisière. Enfin, le porte-avions *Amiral Kouznetsov* est lui aussi supposé bénéficier d'une modernisation a minima qui a toutefois viré à l'épopée. Son retour en ligne reste annoncé pour 2024. Nouvelles frégates et nouveaux SSGN du Projet 885 sont équipés en missiles de croisière longue portée Kalibr, et la frégate *Amiral Gorchkov* a même fait office de plateforme d'essais pour le missile hypersonique Tsirkhon qui est intensément testé pendant plusieurs campagnes de tirs en 2020-2021. Cette dissémination des missiles de croisière – on parle de « khalibrisation » de la flotte – constitue une des orientations structurelles du nouveau programme d'armement 2018-2027, qui prolonge une tendance déjà observée avec l'implémentation du plan 2011-2020, qui faisait des technologies de rupture une priorité, notamment pour la marine.

Car outre la dissuasion stratégique nucléaire mise en œuvre par les SNLE de type Delta IV avec leurs missiles Sineva et ceux, de dernière génération, de type Boreï, avec le missile balistique intercontinental Boulava, les bâtiments de la flotte du Nord jouent aussi un rôle dans la posture de dissuasion stratégique non nucléaire. Celle-ci est assurée par les plateformes susmentionnées porteuses de missiles de croisière longue portée (Kalibr, Tsirkon). La montée en puissance de ces munitions disséminées sur les nouvelles plateformes de surface et sous-marines russes au cours des années 2010 transparait notamment dans leur implication au cours d'exercices stratégiques. Ainsi, lors des exercices annuels « Grom », durant lesquels la triade nucléaire est testée, la marine russe réalise aussi des tirs de missiles de croisière en complément de ceux de missiles balistiques intercontinentaux. Ainsi, lors de l'édition 2019 de cet exercice, le K-560 *Severodvinsk* (unité tête de série du Projet 885) a tiré un missile de croisière Kalibr en immersion. Il s'agit alors du premier **emploi** de cette munition dans ce type de manœuvre. Ce panachage illustre l'emploi à des fins préstratégiques de ces missiles de croisière appelés à équiper un nombre croissant de plateformes navales russes. La perte d'allonge géographique des bâtiments de surface, du fait des difficultés rencontrées par les chantiers navals russes à produire des navires hauturiers, est partiellement compensée par la longue portée de ces missiles de croisière (jusqu'à 2 500 km pour le Kalibr). Ces munitions et leurs navires porteurs rentrent aussi dans le dispositif de déni d'accès et d'interdiction de zone édifié par la Russie sur le débouché occidental de la RMN, et dans lequel la flotte du Nord est pleinement intégrée.

La guerre en Ukraine : quelles conséquences pour le dispositif naval russe en Arctique ?

Compte tenu de la tournure prise par les événements en Ukraine depuis le 24 février 2022, la flotte du Nord pourrait se retrouver confrontée à une série de défis d'ordre structurel. La guerre en Ukraine conservant une dimension avant tout terrestre, la marine devrait continuer de faire les frais d'arbitrages financiers défavorables, ce qui était déjà le cas avec le plan d'armement 2018-2027. En outre, les sanctions euroatlantiques pèseront, directement ou indirectement, sur la base industrielle et technologique de défense, ce qui pourrait occasionner des retards dans la réalisation de programmes. L'accaparement et l'attrition des forces conventionnelles en Ukraine pourraient cependant amener le Kremlin à miser davantage sur l'atome dans le rapport de force avec l'OTAN. Ce choix, s'il se confirmait, devrait bénéficier – au minimum politiquement – à la flotte du Nord et se traduire par le maintien de dépenses en vue de son renforcement.

Alors que la guerre en Ukraine est, de l'avis même des responsables russes, appelée à durer, la flotte du Nord devrait parallèlement voir son spectre de missions s'élargir. Ainsi, au niveau politique, il apparaît plus important qu'auparavant pour Moscou d'aller « hisser le pavillon » sur « l'océan mondial », notamment auprès des pays dits du « Sud global ». Cette mission échoit naturellement à la flotte du Nord qui est dotée de capacités hauturières (bâtiments ex-soviétiques, frégates du Projet 22350 dont l'*Amiral Gorchkov* est l'unité tête de série) lui permettant de se projeter jusqu'en Afrique et au Moyen-Orient, où se trouvent des partenaires de Moscou (Soudan, Syrie, Algérie...). Son rôle dans cette mission se trouve d'autant plus crucial que la flotte de la mer Noire demeure « confinée » dans le bassin pontique depuis la fermeture des détroits du Bosphore et des Dardanelles à la navigation militaire par Ankara le 28 février 2022 (la Turquie a invoqué le 28 février 2022 les articles 19 et 21 de la Convention de Montreux qui lui permettent de fermer les Détroits à la navigation militaire en cas de conflit). Or, d'ordinaire, la flotte de la mer Noire contribue aussi à la diplomatie navale russe. La frégate *Amiral Gorchkov* a ainsi pris part en février 2023 à l'exercice naval trilatéral « Mosi » organisé par l'Afrique du Sud avec la marine chinoise. En outre, en raison encore de la fermeture des Détroits turcs, la flotte du Nord sera par ailleurs plus lourdement sollicitée pour maintenir la voilure du détachement naval opérationnel russe en Méditerranée orientale (généralement, une dizaine de bâtiments, tous types confondus). Celui-ci repose d'ordinaire largement sur les unités de la flotte de la mer Noire qui n'ont donc plus la capacité d'aller se relayer en Méditerranée orientale. Le concours de la flotte du Nord paraît d'autant plus déterminant, que la flotte de la Baltique – dont les unités sont aussi traditionnellement associées à l'ordre de bataille de l'escadre méditerranéenne russe – présente un faible taux de disponibilité. Enfin, les bâtiments de la flotte du Nord seront aussi certainement amenés à accompagner, voire à escorter, un certain nombre de tankers de ce que la presse a appelé « la flotte fantôme » russe. Les bâtiments de cette flotte qui transportent le brut russe sous sanctions occidentales pourraient, le cas échéant, faire l'objet de tentatives d'arraisonnement ou, tout du moins, de manœuvre d'intimidation, de la part de marines alliées ; c'est en tout cas un scénario auquel la marine russe [pourrait](#) se préparer.

Cet élargissement du spectre de missions, sur fond de guerre en Ukraine et de capacités qui se renouvellent qualitativement, mais pas nécessairement quantitativement, devrait se faire ressentir sur la durée et l'allonge des déploiements, qui seront amenés à augmenter. À titre d'exemple, la frégate *Amiral Kassatonov*, la deuxième unité du Projet 22350, est rentrée à son port-base le 25 mars dernier après 422 jours de déploiement. À côté de ces défis liés aux tensions sur la disponibilité des bâtiments, il existe un certain nombre de verrous technologiques et capacitaires persistants susceptibles d'entraver qualitativement les missions de la flotte du Nord. L'industrie russe continue ainsi de travailler à l'élaboration d'un prolongateur d'autonomie en plongée pour ses sous-marins classiques (les sous-marins du Projet 677 sont censés en être dotés à l'avenir). Cependant, l'annonce récente de la commande d'une nouvelle flottille de 6 sous-marins classiques du Projet 0636.3 pour la flotte du Nord tend à confirmer que la disponibilité de ce type de prolongateur est suffisamment [douteuse](#) à moyen terme. La marine russe ressent donc probablement le besoin, pour « faire la soudure », de commander ce type de plateformes, certes éprouvées – les flottes de la mer Noire et du Pacifique ont reçu chacune un lot [similaire](#) au cours des 10 dernières années –, mais technologiquement assez datées face à ses potentiels compétiteurs dans la zone (les futurs sous-marins norvégiens dérivés du Type 212 allemand, censés arriver en ligne au milieu de la présente décennie, sont d'une génération plus récente). En outre, il existe toujours des « trous dans la raquette » en matière de lutte anti-sous-marine (ASM), avec des plateformes ex-soviétiques en cours de modernisation – l'avion Il-38N « Novella », qui dispose d'une électronique embarquée modernisée, et l'hélicoptère Ka-27M. L'avenir des nouveaux programmes – comme l'hélicoptère Ka-65 Minoga – demeure à ce jour incertain. En outre, les pistes considérées pour la nouvelle plateforme aérienne, sur la base du Tu-142 équipé de la suite « Novella », ne semblent pas réalistes avant la fin de la décennie.

En somme, la flotte du Nord devra faire plus avec autant de moyens : sanctuariser les approches septentrionales du territoire russe, tenir tête à l'OTAN en Arctique, sécuriser la navigation le long de la RMN, et se projeter vers « l'océan mondial » pour y remplir un spectre de missions encore plus exigeantes. Autrement dit, son ubiquité sera davantage sollicitée, mettant à l'épreuve

les navires et leurs équipages. Ceci pourrait conduire la Russie à considérer avec davantage d'intérêt la nécessité de disposer de points d'appui naval – ou à défaut, de disposer de facilités d'accès à des ports pour des opérations légères (repos des équipages, maintenance légère, recharge des cuves en eau fraîche, plein, etc.) – dans des zones qu'elle considère d'intérêts (mer Rouge, océan Indien) en vue d'y soutenir l'activité de sa flotte.

Crédit photo: [Christopher Michel](#)



Igor Delanoë

Igor Delanoë est directeur adjoint de l'Observatoire franco-russe (CCI France-Russie, Moscou) et docteur en histoire de l'université Nice-Sophia Antipolis. Son expertise porte sur la géopolitique de la Russie, sur la présence et les intérêts russes en mer Noire, en Méditerranée et au Moyen-Orient, et sur les questions de sécurité et de défense russe, en particulier la marine de guerre.

Comment citer cette publication

Igor Delanoë, « La marine russe et l'Arctique : nouvelle réalité, anciens enjeux », *Le Rubicon*, 18 août 2023 [<https://lerubicon.org/la-marine-russe-et-larctique-nouvelle-realite-anciens-enjeux/>].

