

2017-2018



Le président russe Vladimir Poutine à bord du K-18 *Karelia* 06/04/2000

ARCTIQUE

LES ENJEUX DE LA DEFENSE MARITIME RUSSE

 **Université
Paris Nanterre**

QUENTIN BENOIT

MASTER I – AFFAIRES RUSSES ET POSTSOVIETIQUES
Sous la direction du professeur des universités Jean-Robert Raviot

Arctique

Les enjeux de la défense maritime russe

2017-2018



Quentin Benoit

Master I – Affaires russes et postsoviétiques

Sous la direction du professeur des universités Jean-robert Raviot

Remerciements

Je tiens dans un premier temps à remercier mon directeur de master Jean-Robert Raviot de m'avoir accepté au sein du master en affaires russes et postsoviétiques de l'Université Paris Nanterre. Celui-ci me permettra de valider une spécialité qui j'en suis sûr sera bénéfique pour mon futur parcours professionnel. Je remercie dans le même temps Anne Le Huerou, qui, faisant partie de l'équipe enseignante du master, s'est assurée du suivi de la rédaction du mémoire tout en proposant ses conseils ainsi que des pistes de recherches.

Ce mémoire portant sur un sujet peu exploité et touchant aux cordes sensibles et contraintes du milieu de la défense, sa rédaction n'aurait pas été possible sans ma rencontre avec le professeur d'histoire, Jean-Stéphane Betton. Enseignant au Lycée Alexandre Dumas à Moscou, notre rencontre suite à une conférence sur la Russie et les enjeux maritimes fut une amorce décisive pour le travail de recherche exigé et je lui exprime ma gratitude.

Je remercie par la suite le Capitaine de Vaisseau Alexandre De Lapeyriere du ministère des armées qui a accepté de me recevoir en entretien sur le site de Balard. Les informations diverses qui m'ont été apportées à travers cette rencontre ont permis de former l'ossature de ce mémoire tout en m'offrant de nouvelles perspectives de recherche à explorer.

Enfin, je remercie naturellement mes proches qui me soutiennent dans mon parcours et sans qui tout cela n'aurait pas été possible.



La base militaire russe du Trèfle Arctique basée sur l'île de Terre Alexandra ©Vadim Savitsky / Sputnik

Liste des acronymes

AA = Antiaérien

ASCM = Anti-ship Cruise Missile (missile de croisière anti-navire)

ASM = (lutte) Anti-sous-marine

CLPC = Commission des limites du plateau continental

CNUDM = Convention des Nations unies sur le droit de la mer

FSB = *Федеральная служба безопасности Российской Федерации* (Service fédéral de sécurité de la fédération de Russie)

IPER = Indisponibilité périodique pour entretien et réparation

ONU = Organisation des Nations Unies

OSK = Commandement unifié stratégique

OTAN = Organisation du traité de l'Atlantique nord

SAR = *Search and Rescue* (recherche et sauvetage)

SNA = Sous-marin à propulsion nucléaire d'attaque

SNLE = Sous-marin nucléaire lanceur d'engins

SSGN = Sous-marin nucléaire lanceur de missiles de croisière

SSK = Sous-marin à propulsion classique

VMF = *Военно-Морской Флот* (Marine de guerre)

VPK = *Военно-промышленный комплекс* (Complexe militaro-industriel russe)

ZEE = Zone économique exclusive

Table des matières

Introduction.....	1
1. L'Arctique, front pionnier de la Russie contemporaine.....	6
1.1. Un espace à délimiter.....	6
1.2. Un espace à développer	9
1.3. Un espace à protéger.....	12
2. L'Arctique, la composante stratégique de l'OSK « Flotte du nord »	14
2.1. Organisation et réorganisation militaire de l'Arctique	14
2.2. La flotte du Nord : Pilier central de l'OSK Nord.....	18
2.3. Quel futur pour la flotte du nord ?	22
3. L'Arctique, la Russie & les puissances extérieures	26
3.1. Un théâtre de confrontation ?.....	26
3.2. Un théâtre de coopération ?	30
3.3. Un théâtre d'avenir ?.....	34
Conclusion	38
Bibliographie.....	42
Sources primaires :.....	42
Ouvrages généraux :	42
Articles scientifiques :.....	43
Sites internet et presse en ligne :	44
Annexes.....	47
Annexe n°1 : Les délimitations géographiques de l'Arctique	47
Annexe n°2 : Les routes maritimes arctiques	48
Annexe n°3 : Brochures relatives au code polaire	49

Introduction

« *Российская Федерация, являясь великой морской и сухопутной державой, должна учитывать все аспекты геополитических процессов, происходящих в Мировом океане, на приморских территориях и в прилегающих акваториях* » (La fédération de Russie, en tant que grande puissance maritime et terrestre, doit prendre en compte tous les aspects des processus géopolitiques qui ont lieu dans l’Océan mondial, sur les territoires côtiers et dans les eaux environnantes) - art.52, Chapitre VII, Oukase n°327

Ces quelques lignes représentent l’article 52 au sein du dernier chapitre qui clôture l’Oukase n°327¹, daté et signé par le président Vladimir Poutine le 20 juillet 2017. Cet Oukase intitulé « *Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года* » (Approbation des principes fondamentaux de la politique d’état de la fédération de Russie dans le domaine des opérations navales pour la période s’étendant jusqu’à l’année 2030) met à jour, en 55 articles, la politique de la marine de guerre de la fédération de Russie (*Военно-Морской Флот ; VMF*) et fixe la ligne directrice qu’elle devra suivre jusqu’en 2030. L’Oukase revient sur sa capacité, sa stratégie d’évolution, son rôle opérationnel dans les intérêts de la fédération de Russie et ses ambitions futures. La signature apposée par le président Vladimir Poutine, est une décision éminemment politique qui traduit l’importance accordée à l’outil maritime. A la fois instrument s’inscrivant dans la politique militaire mais aussi moyen d’exercer sa diplomatie extérieure. Plus encore, cette signature permet de désigner comme prioritaire le plan imposé par l’Oukase au sein des débats autour de la répartition du budget accordé à la défense russe, qui s’élève pour l’année 2018 à 46 milliards de dollars soit 2.8% du PIB². Cependant il convient de contraster la place « prioritaire » que l’on pourrait accorder à la VMF et de davantage désigner cet Oukase comme une trace écrite signée de la main du président qui est là pour rappeler sur le long terme le rôle de la Russie en tant que puissance navale. En effet, si la VMF était une grande bénéficiaire du plan d’armement 2011-2020³, le nouveau plan 2018-2027 adopté par la Russie

¹ Oukase n°327 : <http://static.kremlin.ru/media/acts/files/0001201707200015.pdf>

² *Russia to shell out \$46 bln on defense spending in 2018* : <http://tass.com/defense/982575>

³ Ceci via un vaste programme de modernisation qui connaît de nombreux retards suite aux crises politiques de la décennie et aux sanctions, cela a également mis en lumière les difficultés en matière navale du complexe militaro-industriel russe (VPK) : Igor Delanoë, *Marine de Guerre russe : Atouts et faiblesses d’un outil en mutation*, note de l’Observatoire franco-russe, n°17, mars 2018, Moscou

le 24 janvier 2018 ne fait plus de la VMF une priorité mais dédie l'essentiel des dépenses à la triade nucléaire⁴. La VMF ne devrait recevoir que 13% des 19 000 milliards de roubles dédiés au nouveau plan soit prêt de deux fois moins que le plan précédent⁵.

La VMF se divise en cinq composantes autonomes, ceci afin de couvrir les cinq façades maritimes de la fédération de Russie qui forment un littoral d'une longueur totale de 37 563 km. La flotte du Nord (*Северный флот*) et la flotte du Pacifique (*Тихоокеанский флот*) constituent l'ossature de la VMF. Ces deux flottes disposent à la fois des éléments stratégiques comme les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE⁶) et des bâtiments de surfaces aptes à effectuer des missions en hautes mers et donc de projeter la puissance militaire et diplomatique de la fédération de Russie sur les océans du globe. La flotte de la Mer Noire (*Черноморский флот*), la flotte de la Mer Baltique (*Балтийский флот*) et la flotte de la Mer Caspienne (*Каспийская флотилия*) exercent leurs activités au sein des « mers fermées ». Ceci au sens littéral pour la Mer Caspienne et dans le sens où l'accès à la mer est contrôlé par des puissances extérieures regroupées au sein de l'Alliance du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) pour les deux autres. De ce fait, la façade Arctique et la façade Pacifique sont, pour la fédération de Russie, des zones stratégiques clefs à partir desquelles elle peut rayonner sur les océans du globe conformément à ses ambitions navales dictées par l'Oukaze n°327.

Dans ce dernier, l'Arctique y est d'ailleurs cité à trois reprises⁷, soit trois fois plus que les autres façades maritimes. Il apparaît alors comme une zone de premier intérêt dans le cadre de la doctrine navale. La route maritime du nord (*Северный морской путь*) y est décrite comme une voie de communication nationale qui doit être protégée des menaces extérieures. Une route d'un intérêt vitale où se dressent des infrastructures offshore et se réalise le transit des hydrocarbures. Mais aussi une voie de communication, où devrait être réalisé d'ici 2025 le câblage des fonds sous-marins qui reliera par la fibre optique le quartier général de la flotte du

⁴ *PISM Spotlight: Russia's 2018–2027 Rearmament Program: Significance for Poland and NATO* : <http://www.pism.pl/publications/spotlight/no-7-2018>

⁵ Pour la VMF, le plan 2011-2020 lui dédiait un budget de 4 700 milliards de roubles là où il serait de 2 600 milliards pour le plan 2018-2027 : <http://www.ponarseurasia.org/memo/russias-military-modernization-plans-2018-2027>

⁶ Il s'agit des SNLE Type Kalmar (flotte du Pacifique) & Delfin (flotte du Nord) ainsi que des Classe Boreï de 4^e génération dont trois modèles (un pour la flotte du Nord et deux pour le Pacifique) ont été achevés sur les huit attendus pour 2020

⁷ Chapitre II, article 24 & 27 ; Chapitre III, article 29

Nord basée à Severomorsk à celui de la flotte du Pacifique à Vladivostok. Le tout pour une longueur totale de 12 700 kilomètres de câbles⁸.

Pour comprendre les enjeux qui se déroulent dans l'Arctique et la politique de la fédération de Russie, il faut aussi revenir sur les tendances environnementales qui prédiraient un Océan Arctique libre des glaces d'ici 2050. Néanmoins les puissances adjacentes ont déjà bien entamé ce que je qualifierai de « Grand Jeu⁹ » Arctique. Un Grand Jeu de luttes d'influences où les rivalités diplomatiques et militaires mettent en lumière des enjeux économiques et politiques. Pour améliorer les dialogues et promouvoir la coopération, le Conseil de L'Arctique est formé en 1996 après une succession d'accords établis entre les puissances concernées tandis que le droit de la mer s'est imposé comme une norme. Ces événements qui se déroulent dans l'Arctique ne sont pas sans rappeler, dans une certaine mesure, les anciennes entreprises coloniales des puissances européennes. Le parallèle historique étant d'autant plus tentant que l'Arctique est également, à l'instar du Nouveau Monde, une zone d'exploration et de prospection mais aussi d'installation et d'appropriation. Ceci avec la construction toujours plus profonde de nouveaux complexes d'exploitations énergétiques¹⁰ et de nouvelles bases militaires¹¹. Il faut pourtant nuancer le regain d'intérêt trop contemporain que l'on peut accorder à cette région, qui était déjà une des clefs de voûte stratégique lors de la Guerre Froide avant d'être progressivement délaissée faute de moyens et de réelle volonté politique de la part de la Russie dans les années 90. De même, il convient de modérer le caractère conflictuel que l'on peut prêter trop facilement à la région qui est aussi, à bien des égards, un espace de coopération devant répondre au droit international. En réalité, on assiste depuis le début du XXIème siècle à un regain d'intérêt pour l'Arctique, motivé par la fonte des glaces, par les nouveaux moyens technologiques et par la présence d'une marine russe redynamisée par le plan d'armement 2011-2020. C'est pourquoi émerge une question centrale :

⁸ Новая волоконно-оптическая линия позволит военным морякам обмениваться информацией в режиме реального времени : <http://pro-arctic.ru/24/04/2018/news/31764#read>

⁹ Le Grand Jeu est un terme géopolitique qui renvoie aux événements de rivalité diplomatique entre l'Empire Russe et l'Empire Britannique en Asie Centrale dans un contexte de colonisation et d'étendue d'influence au XIXème siècle

¹⁰ Les entreprises russes sont les grandes bénéficiaires de la politique arctique, comme Rosneft qui concentre ses projets offshore dans l'Arctique : <https://www.rosneft.com/business/Upstream/Offshoreprojects/>

¹¹ La base du Trèfle Arctique a notamment fait parler d'elle en avril 2017 suite à la visite de Vladimir et la communication du ministère de la Défense russe qui propose même via son site internet une visite virtuelle de la base : <http://mil.ru/files/files/arctic/Arctic.html>

Dans quelle mesure, l'Arctique est-il, pour la Fédération de Russie, une zone d'intérêts et comment se traduisent les enjeux stratégique-militaires dont la composante centrale, la flotte du Nord, est, par ses moyens et ses missions, tournée à long terme, vers l'avenir du pays ?

Faisant l'objet d'une étude dans le cadre du Master I en affaires russes et postsoviétiques, ce sujet s'intéresse à la politique de défense de la Fédération de Russie dans ses territoires arctiques. Des clefs de compréhension étant nécessaires pour saisir les enjeux de la défense russe dans l'Arctique, ce mémoire se veut avant tout être une synthèse approfondie d'une question plus générale s'étendant à la politique globale russe dans l'Arctique. Ceci non seulement à une échelle nationale, mais aussi dans les rapports entretenus avec les nations extérieures.

L'investigation qui mena à la rédaction de ce mémoire est le fruit d'un procédé en plusieurs étapes. Les travaux scientifiques et l'intérêt pour l'Arctique étant contemporains, la majorité des sources ont été trouvées sur Internet. Ceci à partir des sites gouvernementaux, des instances supranationales, des centres d'analyses, des organisations non gouvernementales, de la presse en ligne ou encore des articles scientifiques. Le sujet étant d'actualité, il était aussi nécessaire de mener en parallèle de mes recherches une veille multimédia à grande échelle sur les questions arctiques. Cette veille a exigé une certaine rigueur pour trier et vérifier l'information afin de la mettre en relation avec le sujet et les sources plus anciennes. Un entretien d'une heure, en mars 2018, avec le Capitaine de Vaisseau Alexandre De Lapeyriere du ministère des armées, a permis de définir les bases de la doctrine de défense russe dans l'Arctique et de fournir des axes de recherche à explorer. M'étant préparé à cet entretien en amont, cela m'a permis de lier directement certaines informations et d'approfondir certains points en direct. C'est suite à cet entretien que j'ai étendu mon cadre de recherche sur la thématique de défense russe dans l'arctique. Celle-ci, initialement concentrée sur sa composante maritime, représentée par la flotte du nord, a évolué à une échelle plus globale, celle de l'OSK Nord.

Mon cadre de réflexion sur le sujet se présente en trois grands axes. Tout d'abord, comprendre objectivement le point de vue russe et sa politique arctique, se positionner en tant qu'universitaire français et présenter les intérêts de la France vis-à-vis du sujet abordé, se placer au mieux par rapport au débat universitaire sur l'arctique russe dans la vision équilibrée. La

Russie et l'Arctique suscitent des débats universitaires¹² avec l'existence de plusieurs narratifs. La vision d'une politique complexe et équilibrée de la Russie demeure cependant minoritaire face au narratif mettant en avant une politique intégralement conflictuelle ou une politique purement coopérative. Lassi Heininen se place dans le contexte d'internationalisation de l'Arctique qui rend la définition de la politique russe bien plus complexe que le conflit ou la coopération. De même, Lincoln E. Flake déclare que la politique arctique de la Russie n'est ni belligérante ni bienveillante, notant une présence militaire mais ne considérant pas les ambitions russes comme hostiles. Jørgen Staun présente la politique arctique russe comme n'étant pas unilatéralement, soit militaire, soit coopérative, mais comme étant l'ensemble d'un rouage institutionnel à la fois réaliste et libéral. Enfin, Heather A. Conley et Caroline Rohloff considèrent cette politique à la fois belligérante et coopérative.

Pour comprendre les enjeux de la défense maritime russe dans l'Arctique, il faut d'abord délimiter le cadre géographique et mettre en évidence les intérêts russes dans la région en présentant l'Arctique comme un front pionnier de la Russie contemporaine (chapitre 1). C'est cette dynamique croissante et ses investissements qui nécessitent une organisation militaire en profondeur de la région arctique, ceci en mettant au centre du dispositif la flotte du nord, un outil stratégique qui s'inscrit à long terme dans les ambitions politiques de la Russie (chapitre 2). Cela conduit alors à se poser certaines questions sur les relations extérieures entre la Russie et ses voisins directs arctiques ainsi que les puissances éloignées, entre confrontation et coopération, il s'agit aussi d'anticiper l'avenir géopolitique de l'Arctique (chapitre 3).

¹² Voir chapitre 3 ; sous-chapitre 3

1. L'Arctique, front pionnier de la Russie contemporaine

L'Arctique est une région internationale émergente qui gagne progressivement en intérêt à mesure que le temps passe. La Russie est une puissance arctique et partage ce vaste territoire en commun avec les autres nations arctiques ainsi que les acteurs extérieurs.

1.1. Un espace à délimiter

Il est possible de situer et de localiser la région arctique de plusieurs façons, la première consiste à y inclure tous les territoires au nord du 66° parallèle nord, ce dernier permet de définir le tracé du cercle polaire. La seconde consiste à définir l'Arctique selon une définition climatique, en l'occurrence en fonction de la courbe isotherme. Est inclus dans l'Arctique toute région au nord, dont la courbe isotherme ne dépasse pas les 10° Celsius en juillet, température à laquelle les arbres ne poussent plus¹³. On compte six nations arctiques selon la dénomination de la courbe isotherme, la Russie, le Canada, les États-Unis, la Norvège, l'Islande et le Danemark (Groenland). Viennent s'y ajouter la Suède et la Finlande en prenant la définition du cercle polaire basé sur le 66° parallèle nord (ces deux états n'ont cependant pas d'accès direct à l'Océan Arctique). Les huit nations forment depuis 1996 le Conseil de l'Arctique, chargé d'établir une coopération entre les pays et faciliter le développement de l'Arctique. Pour la Russie, l'Arctique s'étend de la région de Mourmansk à la mer de Béring sur une distance couvrant plus de 7000 km.

Mais ce sont davantage les délimitations des espaces maritimes qui posent des problèmes plus que les frontières terrestres déjà bien établies. Depuis la fin de la Guerre Froide, les états arctiques revendiquent les territoires maritimes. Les conditions sont fixées par la Convention des nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) formée en, 1973 par la résolution 3067 de l'Organisation des Nations unies (ONU). La CNUDM va définir les termes et conditions du droit de la mer moderne, notamment en matière de revendication et de juridiction. Les closes

¹³ Voir annexe n°1

seront signées par les pays du monde en 1982 à Montego Bay (Jamaïque), à l'exception notable des États-Unis, du Pérou, d'Israël, de la Syrie, de la Turquie, du Venezuela et de l'Erythrée.

On compte toujours la délimitation des zones à partir de la ligne de base qui sépare le domaine émergé du domaine maritime d'un État côtier. Les douze premiers Nq¹⁴ représentent la mer territoriale sur laquelle l'État exerce un droit sur le sous-sol, le sol, la colonne d'eau et l'espace aérien, il doit tout de même garantir un droit de passage inoffensif pour les navires extérieurs. La zone contiguë s'étend jusqu'à 24 Nq de la ligne de base, dans cette zone, l'État possède des droits de douane et de police. La zone économique exclusive (ZEE) est une possibilité pour un État qui doit en faire la demande auprès du CNUDM, elle s'étend au maximum sur 200 Nq à partir de la ligne de base. Au sein de celle-ci, l'État qui possède la ZEE a des droits souverains et exclusifs pour l'exploration et l'exploitation des sols et sous-sols ainsi que la réglementation de la pêche. Le plateau continental (PC) est une extension possible pour un État de sa ZEE, jusqu'à 350 Nq à partir de la ligne de base. L'État y possède les droits d'exploitation du sol et sous-sol. C'est en 1997 qu'est formée la Commission des limites du plateau continental (CLPC)¹⁵, celle-ci définit sa mission comme telle « L'objectif du CLPC est de faciliter la mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en ce qui concerne l'établissement des limites du plateau continental au-delà de 200 Nq à partir de la ligne de base. ». Actuellement, les enjeux des revendications dans l'Arctique se jouent autour de l'extension du plateau continental des nations¹⁶.

Depuis les années 2000, la Fédération de Russie a réalisé trois demandes auprès de la CLPC. Deux concernent l'Océan Arctique, la première demande en 2001¹⁷ se concentrait sur la Dorsal Lomonossov et Mendeleïev. Ces deux dorsales sont aux cœurs des conflits de revendications qui opposent Russie, Canada et Danemark. Faute d'éléments suffisants, la CLPC a rejeté la demande de la Russie en 2002. Chaque procédure de demande requiert un dossier solide, appuyé par des preuves qui exigent des expéditions pour l'exploration et la cartographie des fonds marins. C'est ce qui justifia en 2007, l'expédition russe « Arctica-2007 », équipée de deux navires dont un brise-glace, d'un sous-marin, de deux hélicoptères et d'un avion. C'est

¹⁴ Nq est utilisé dans la marine française pour représenter le nautique (ou mille marin), un nautique est environ égal à 1852 mètres

¹⁵ CLPC : https://www.un.org/depts/los/clcs_new/clcs_home.htm

¹⁶ Voir chapitre 3 ; sous-chapitre 3.1

¹⁷ *Submissions to the Commission: Submission by the Russian Federation (2001)*:
https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_rus.htm

avec les éléments ramenés par l'expédition que la Russie relance une nouvelle demande de revendication en 2015¹⁸ auprès du CLPC, celle-ci est toujours en cours d'évaluation. Toute procédure de demande s'effectue en plusieurs étapes :

- La constitution d'un dossier appuyé par des preuves de la part de l'état revendicateur
- La présentation du dossier à la CNUDM via la CLPC
- Le rendu public de tous les éléments et début de l'analyse par la commission qui se compose de plusieurs membres
- Publication par la commission de « recommandations » à l'issue de la séance

La Russie possède tout un réseau d'îles et d'archipels dans l'Océan Arctique qui lui permettrait de disposer, bien qu'il reste encore beaucoup à explorer, de la majorité des gisements en hydrocarbures dans la région. Ce réseau d'îles structure aussi la route maritime du nord¹⁹ (aussi nommé passage du Nord-Est) qui représente, pour la Russie, un de ses projets d'avenir majeur en termes de développement économique. La route maritime du nord permet de relier le Pacifique à l'Atlantique du détroit de Béring au cap Nord en longeant le littoral russe, elle réduit ainsi de 40%²⁰ la durée du trajet entre l'Asie et l'Europe par rapport au passage de Suez. D'ouest en est, elle est délimitée par l'archipel de la terre François-Joseph, l'archipel de la terre du Nord, les îles de Nouvelle-Sibérie et l'île Wrangel. Ainsi, la Russie partage avec la Norvège la Mer de Barents à l'extrême ouest et la mer de Tchouktches avec les États-Unis à l'extrême est. Elle contrôle au centre la mer de Kara, la mer de Laptev et la mer de Sibérie Orientale.

¹⁸ *Submissions to the Commission: Submission by the Russian Federation (2015):*
https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_rus_rev1.htm

¹⁹ Voir Annexe n°2

²⁰ *Ministère des affaires étrangères, le grand défi de l'Arctique :*
https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/fma_-_vf_-17-06-web-bd_cle8b359f.pdf

1.2. Un espace à développer

C'est en 2001 que la Russie se dote d'une politique arctique, le document du gouvernement russe fixe les axes principaux « Fondamentaux de la politique d'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique ». Le document est complété en 2008 avec le document officiel « Fondamentaux de la politique de l'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique au cours de la période allant jusqu'à 2020 et au-delà ». Ces deux documents fixent les points principaux qui définissent l'Arctique pour la Russie, une zone de ressources stratégiques naturelles à exploiter, une zone de paix et de coopération, une zone d'importance écologique, une zone de communication avec la route maritime du nord. Enfin, le document officiel de 2013 « Sur la stratégie pour le développement de la zone arctique de la Fédération de Russie et la sécurité nationale pour la période allant jusqu'à 2020 » permet de mettre plus en avant les objectifs de développement dans l'arctique russe. En priorité, le développement socio-économique mais aussi la construction d'infrastructures d'informations et de télécommunications ou encore la recherche scientifique et technologique. Il faut rendre la zone attractive en soutenant des projets et le développement national mais aussi en attirant les investisseurs étrangers. La faible densité de population, la distance entre les zones et le manque d'infrastructures de transport ainsi que les conditions climatiques et dans le même temps la fragilité de l'environnement sont les principaux problèmes retenus par le document au bon développement de la région.

Le transport maritime dans l'Arctique devrait être régulier à partir de 2040. Actuellement, la voie de navigation de la route du nord est libérée des glaces trois mois sur douze environ en été. Le reste de l'année, la flotte des brise-glaces nucléaires de la Russie ouvre le passage. Les conditions polaires impliquent des coûts de construction élevés pour les navires en capacité de traverser la zone, en plus des primes d'assurances onéreuses (ceci à cause de l'évaluation des conditions de navigation et d'une insuffisance d'infrastructures pour la SAR). Le trafic par la route du Nord-Est reste donc marginal, en 2014, 1.3 million de tonnes de marchandises seulement l'ont emprunté (contre 750 millions de tonnes annuelles via le canal de Suez). En 2016, seulement 100 000 tonnes de marchandises transitent par la route du Nord-Est. Néanmoins, l'Arctique demeure une zone propice au développement, il est suggéré que plus de 25% des réserves mondiales d'hydrocarbures s'y trouveraient tandis que la fonte des glaces donnerait un accès accru de +16% à la ZEE de la Russie. On estime à 90% les ressources potentielles en hydrocarbures encore inexplorées sur le plateau Arctique. La majorité des gisements seraient au sein de la zone russe qui détiendrait ainsi 95% des réserves en gaz et 60%

des réserves en pétrole de l'Arctique. Cela permettrait ainsi de reconstituer une base de ressources stratégiques pour la Russie et de compenser les gisements de Sibérie Occidentale. Le plateau continental de l'Arctique russe renfermerait 12% des ressources en gaz et 9% des ressources en pétrole du pays. 20% du PIB de la Russie est déjà généré au-dessus du cercle polaire mais l'accès aux zones les plus extrêmes reste compromis par les conditions d'exploitation. L'intérêt est d'autant plus diminué tant que le prix du baril restera inférieur à 100 \$. Outre les hydrocarbures, l'Arctique est aussi un haut lieu de la ressource halieutique compte-tenu de sa biodiversité encore largement préservée de la pêche industrielle. Cependant, le développement de la zone est compromis par des facteurs politiques comme les sanctions occidentales en vigueur depuis la crise en Ukraine interdisant notamment les investissements occidentaux dans le domaine de l'énergie russe. Ce sont les pays asiatiques et notamment en tête la Chine²¹ mais aussi le Japon ou la Corée du sud qui prennent le relais des investissements occidentaux en montrant un intérêt certain dans le développement de la route maritime du nord.

La Fédération de Russie œuvre dans l'amélioration et la construction de ses infrastructures de transport et de ses voies de communication qui permettent de desservir l'Arctique. La construction du chemin de fer « Belkomur » devrait débuter en 2018 pour s'achever en 2023. Elle s'inscrit dans le plan du développement stratégique des chemins de fer de la Fédération de Russie jusqu'à 2030. Il permettra de desservir les principales zones d'intérêts de la mer Blanche en passant par la République des Komis jusqu'à l'Oural (Arkhangelsk-Syktvykar-Perm). Cette nouvelle voie s'inscrit aussi dans un projet bien plus vaste qui devrait aboutir à un corridor s'étendant de la Finlande à l'Asie Centrale. Avec le projet « Belkomur », la Russie compte développer l'attractivité du port d'Arkhangelsk et avec elle, directement contribuer à la mise en valeur de la route maritime du nord. Dans le cadre du développement maritime des transports dans l'Arctique, la Russie reconstitue sa flotte de brise-glaces nucléaires. En août 2013, le premier ministre Dimitri Medvedev signe la Résolution n°715 sur la production de deux bâtiments d'une nouvelle classe de brise-glaces nucléaires, ce qui aboutit au projet 22220 (classe LK-60Ya). Le Chantier de la Baltique se charge de la construction. L'*Arctiqua* et le *Sibir* sont actuellement en chantier, ils sont attendus entre 2019 et 2020²². Ils rejoindront Atomflot, une filiale de Rosatom qui est l'unique compagnie dans le

²¹ Voir chapitre 3 ; sous-chapitre 3.3

²² Спуск на воду атомного ледокола "Сибирь" проекта 22220 : <http://www.atomic-energy.ru/photo/79611>

monde à détenir des brise-glaces nucléaires (cinq actuellement en service). Les brise-glaces sont obligatoires pour garantir un accès toute l'année à la route maritime du nord. La Russie anticipe aussi l'aménagement de ses infrastructures portuaires avec par exemple le port d'Arkhangelsk, amené par le futur à jouer un rôle clef dans le transit des marchandises. Ceci grâce à sa liaison terrestre avec le chemin de fer « Belkomur » et sa liaison maritime via la route maritime du nord.



Mise à l'eau de la quille du *Sibir* en septembre 2017 au chantier naval de la Baltique ©Атомная энергетика

Le développement, la mise en valeur du territoire et la multiplication des flux sont aussi un facteur d'accroissement des risques. Même si l'Arctique est une zone amenée à se normaliser avec le changement climatique, il n'en demeure pas moins que les conditions extrêmes exigent des interventions à la mesure des risques encourus. Dans ces conditions polaires, c'est aussi la rapidité d'intervention qui est vitale dès lors qu'une mission de recherche ou de sauvetage est nécessaire. C'est pourquoi, la Russie a aussi construit en 2015 une dizaine de centres SAR avec un budget alloué de 21.8 millions d'euros²³. Ces derniers répondent non seulement aux

²³ *Russia to have ten Arctic rescue centers by 2015* : <http://barentsobserver.com/en/topics/russia-have-ten-arctic-rescue-centers-2015>

exigences du Conseil de l'Arctique qui, dans le cadre de la coopération promeut une couverture SAR de l'Arctique dans l'optique d'assurer une sécurité suffisante aux voies de navigation. Les centres SAR sont établis tout le long de la route maritime du nord. D'ici 2020, le Ministère des Situations d'urgence russe prévoit la construction de quatre nouveaux centres SAR. Durant les cinq dernières années, le nombre de centres a augmenté de 20% dans l'Arctique. C'est aussi la communication et la surveillance qui doivent être améliorées dans l'Arctique et ainsi permettre une réponse optimale. La Russie se dote de satellites lancés en orbite afin de perfectionner le réseau de communication dans sa région arctique. Les lancements sont effectués à partir du cosmodrome de Plessetsk au sud d'Arkhangelsk. Actuellement, quatre satellites *Meridian* à usage civil et militaire sont en orbite pour étendre les communications entre les navires, les aéronefs et les stations côtières. En 2018, la Russie a proposé aux nations arctiques le projet « Express RV »²⁴, un programme satellite commun pour établir un système de communication global dans le cadre de la coopération arctique.

1.3. Un espace à protéger

Le vaste littoral que possède la Russie en Arctique, l'immensité de son espace maritime et surtout, le développement et l'intérêt croissant de la zone, nécessite un contrôle de la part des autorités compétentes. Le quadrillage de la zone s'accompagne d'infrastructures militaires dont le but est aussi bien de surveiller que de prévenir les intrusions hostiles dans les eaux de la Fédération de Russie.

Il faut voir l'Arctique russe comme un vaste ensemble où toutes les composantes militaires et civiles collaborent dans un projet global de développement et de mise en valeur du territoire. Les services des situations d'urgence ou les garde-côtes des différents pays arctiques ont aussi besoin de coopérer avec leurs armées qui fournissent des moyens adaptés à la rudesse de l'environnement polaire. La protection de l'espace maritime arctique russe est assurée par la flotte du nord d'une part et du service des garde-côtes d'autre part. Le service des garde-côtes russe est associé au Service fédéral de sécurité de la fédération de Russie (FSB). L'Oukase

²⁴ *Russia proposes Arctic countries jointly use new satellite communications system* : <https://arctic.ru/infrastructure/20180327/731580.html>

n°327 revient sur les objectifs de coopération mutuelle entre les garde-côtes et la flotte du nord. L'article 14 fixe les objectifs de mission et le cadre de juridiction. A savoir la politique de protection des frontières, la protection de l'économie, les intérêts légitimes de la nation et la représentation du contrôle de l'État sur les ressources marines. Dans le document de 2013, « Fondamentaux de la politique de l'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique au cours de la période allant jusqu'à 2020 et au-delà », la sécurité est une priorité dans la stratégie de développement. Protéger sa frontière arctique, c'est avant tout protéger ses intérêts économiques vitaux comme les gisements d'hydrocarbures. C'est aussi garantir une zone sécurisée pour les investisseurs internationaux. On peut distinguer trois formes de menaces pour la région :

- Les menaces conventionnelles, elles se justifient par l'aspect stratégique de l'Arctique pour la Fédération de Russie et sont à placer dans le contexte de la lutte entre les états souverains. Concernant l'Arctique, c'est la flotte du nord qui défend la zone et est la première à répondre dans le cas d'une menace conventionnelle majeure.
- Les menaces non conventionnelles, elles sont des menaces émergentes à cause du développement de l'Arctique et de son importance croissante. L'importance des flux de circulation, les pays engagés dans le développement et surtout les richesses en provenance de l'Arctique ne sont pas à l'abri d'être convoitées. Les plateformes d'hydrocarbures offshore et les navires civils peuvent être les cibles privilégiées de la piraterie ou du terrorisme. La configuration de l'espace géographique, immensément vaste, pourrait aussi être victime de la contrebande ou de l'immigration illégale. Si pour le moment l'Arctique est une zone relativement calme, la Russie anticipe les changements futurs et se prépare à toutes éventualités.
- Les menaces écologiques, les champs d'hydrocarbures avec leurs installations offshore sont, non seulement des cibles vulnérables mais peuvent également constituer un véritable danger pour l'environnement. La Russie entend par ailleurs mettre en place un système national de surveillance de la pollution dans les zones arctiques. En effet, l'Arctique est riche en ressources halieutiques et la surpêche est une menace sérieuse compte tenu de l'intérêt des pays asiatiques pour cette zone. Dans le cadre de la CNUDM, la Russie est par ailleurs autorisée à contrôler et à réguler la pêche dans sa zone maritime.

2. L'Arctique, la composante stratégique de l'OSK « Flotte du nord »

Après avoir délimité le cadre géographique, présenté la stratégie de développement ainsi que les enjeux sécuritaires de l'Arctique pour la Fédération de Russie, il est nécessaire d'approfondir le sujet de la défense russe dans l'Arctique. Cette dernière est l'héritière théorique du temps de la Guerre Froide. Cependant, son cadre et ses moyens ont été adaptés, modernisés et répondent à de nouveaux objectifs tournés vers les exigences du présent et les ambitions du futur.

2.1. Organisation et réorganisation militaire de l'Arctique

L'Arctique apparaît comme un nouveau front d'importance stratégique dans le contexte de la Guerre Froide qui oppose l'URSS aux États-Unis ainsi que leurs blocs respectifs. L'URSS développe dans les années 50 le bombardier stratégique Tu-95²⁵ qui rentre en service en 1956. La variante Tu-95A (A comme Arctique) se distingue par son système de chauffage, ses rideaux contre la lumière ainsi que l'isolation thermique du compartiment dédiée à transporter des armes nucléaires. L'Arctique devient dès lors la voie aérienne privilégiée par l'URSS pour assurer une dissuasion nucléaire menaçant directement le territoire américain. En réponse, les États-Unis, avec le Canada, installent un réseau de stations radars dans l'Arctique, le front polaire est né. Les évolutions balistiques des années 1960 rendent désuets les bombardiers stratégiques nucléaires au profit des missiles intercontinentaux, dont le chemin direct passe par le pôle Nord. Dans les années 1960, les principales puissances maritimes, les États-Unis, la France, l'URSS et le Royaume-Uni développent leurs programmes de SNLE. L'Arctique devient une zone de patrouille privilégiée des grandes puissances, dès les années 1970, grâce à la couche de glace qui limite la détection et l'emplacement géographique permettant un rayon

²⁵ Le Tu-95 est initialement conçu comme bombardier stratégique, son rôle initial étant de frapper une cible sur un long rayon d'action. Il existe une multitude de variantes répondant à des objectifs de missions polyvalentes comme la surveillance, reconnaissance, testeurs de missiles, frappe conventionnelle ou nucléaire etc.

d'action optimal. Dans les années 1980, les stratèges américains²⁶ prennent conscience de l'importance stratégique de l'Arctique et du potentiel maritime de l'URSS. En cas de conflit direct, le plan convient de frapper le potentiel stratégique de l'URSS dans l'Arctique. Ouvrant ainsi un front soulageant le conflit en Europe Centrale, tout en permettant de neutraliser la flotte soviétique et les menaces nucléaires visant les États-Unis. Consciente de l'importance stratégique de sa flotte de SNLE basée dans l'Arctique, l'URSS adopte une doctrine rationnelle pour sa marine de guerre, le bastion. Dans la stratégie navale, le bastion est une zone maritime protégée au sein de laquelle les forces navales alliées peuvent opérer en toute sécurité. En l'occurrence, dès les années 1970, l'URSS cherche à protéger sa flotte de SNLE dans une zone exigeant des moyens de défense terre-air-mer afin de garder l'ennemi à distance et conserver ainsi son potentiel tactique nucléaire. Le bastion fonctionne sur le principe d'une défense de couches alliant une profondeur stratégique croissante qui s'étend de la côte au littoral jusqu'à l'océan. En 1987, le président soviétique, Mikhaïl Gorbatchev, dans son discours du 1^{er} octobre, fait la promotion de l'Arctique comme zone de paix et expose en six points la démilitarisation et la coopération transnationale²⁷. Son discours, mal accueilli en URSS, se heurte au 1^{er} ministre soviétique Nikolai Ryzkhov qui explique qu'un « manque de confiance s'est construit dans cette région si sensible du point de vue des intérêts de sécurité ». C'est finalement la chute de l'URSS en 1991, le démantèlement de la moitié de ses forces armées suivi des crises politiques et économiques des années 1990 qui vont marquer la perte d'intérêt pour l'Arctique. Le déclin de la marine soviétique et la rationalisation de sa flotte (y compris son potentiel tactique nucléaire) est si visible que le Canada et les États-Unis réinvestissent en 1991 dans les systèmes radars moins onéreux des années 1950. Néanmoins, les accidents de collisions comme celui du 20 mars 1993 entre le SNA Américain « Bâton Rouge » et le SNLE Russe « Kostrama » au large de la péninsule de Kola, témoignent de l'importance stratégique historique de l'Arctique, notamment au niveau de la dissuasion nucléaire. 2007 est une année clef dans la politique arctique russe, en l'espace d'un mois, la Russie réalise à deux reprises le tour des grands médias internationaux et remet sur le devant de la scène les problématiques de défense dans l'Arctique, en suspens depuis le début des années 1990. L'expédition russe « Arctica-2007 » mène depuis

²⁶ Principalement sous l'impulsion du *Center for Naval Analyses* (CNA) avec le soviétologue James McConnell et de l'*Office Naval Intelligence* (ONI), même si les premières analyses sont développées dans les années 70 la concurrence entre le CNA privé et l'ONI étatique vont ralentir les travaux : John B. Hattendorf, D. Phil., *The Evolution of the U.S. Navy's Maritime Strategy, 1977–1986*, Naval war college newport paper 19, 2004

²⁷ Voir chapitre 3 ; sous-chapitre 3.2

le 10 juillet 2007, date à laquelle elle quitte le port de Saint-Pétersbourg, une expédition vers le Pôle Nord dont l'objectif est d'explorer les revendications de la Russie présentées en 2001 à la Commission des limites du plateau continental de l'ONU. Un drapeau russe est planté dans les fonds marins à l'aide d'un sous-marin le 2 août 2007²⁸. Cette action suscite les réactions sur la scène internationale et notamment celles des puissances arctiques, qui, à l'instar du ministère des affaires étrangères canadien, tournent l'expédition au ridicule. « *Ce n'est pas le XV^{ème} siècle. Vous ne pouvez pas aller à travers le monde et juste planter un drapeau et dire : Nous réclamons ce territoire* » et y ajoutant « *Il n'y a pas de menace à la souveraineté canadienne dans l'Arctique... Nous ne sommes pas du tout concernés par cette mission. En fait c'est juste un show de la Russie* ». Pourtant cette ironie qui frôle l'arrogance et le mépris va rapidement muer dans le discours des politiciens des puissances arctiques. Deux semaines plus tard, le 17 août, le président Vladimir Poutine officialise la remise en état et l'utilisation des bombardiers stratégiques Tu-95 et Tu-160²⁹, une première depuis 1992 et les accords de désarmements sur l'aviation à long rayon d'action. La Russie renoue alors officiellement sur la scène internationale avec les bases historiques de son activité militaire dans l'Arctique. En septembre 2008, est publié par le gouvernement russe le document sur « Les fondements de la politique de la Fédération de Russie dans l'Arctique jusqu'en 2020 et au-delà »³⁰. C'est un document fondateur sur la compréhension de la politique militaire arctique russe, l'Arctique y est défini comme « sphère de sécurité militaire » mais aussi une « région de coopération pacifique à maintenir ». En février 2013 vient s'y ajouter le document pour « La stratégie de développement de la zone arctique de la Fédération de Russie. »³¹ le document est une extension du précédent et revient sur les besoins d'une composante terre-air-mer pour assurer la sécurité nationale. Le sens de « sécurité nationale » y est à comprendre au sens large, il s'agit de protéger son territoire, sa population et ses installations cruciales mais aussi de garantir et protéger ses voies de communications. C'est pourquoi le document encourage le développement de la flotte des brise-glaces ainsi que la construction d'infrastructures aériennes et de télécommunications.

²⁸ *Russia plants flag on North Pole seabed:* <https://www.theguardian.com/world/2007/aug/02/russia.arctic>

²⁹ *Putin revives long-range bomber patrols:* <https://www.theguardian.com/world/2007/aug/18/russia.ewenmacaskill>

³⁰ *Basics of the state policy of the russian federation in the arctic for the period till 2020 and for a further perspective:* <http://www.arctis-search.com/Russian+Federation+Policy+for+the+Arctic+to+2020>

³¹ *The development strategy of the Arctic zone of the Russian Federation:* <http://www.iecca.ru/en/legislation/strategies/item/99-the-development-strategy-of-the-arctic-zone-of-the-russian-federation>

Le 1^{er} décembre 2014³², le ministère de la Défense de la Fédération de Russie forme un cinquième district militaire, découpé à partir du District Militaire de l'Ouest dont le quartier général est basé à Saint-Petersbourg. C'est la naissance du Commandement unifié stratégique « Flotte du nord »³³ (OSK Nord) dont le quartier général est basé à Severomorsk. L'OSK Nord réunit les moyens combinés terre-air-mer et sa mission principale est de préserver l'intégrité territoriale de la Russie, sanctuariser ses eaux et ses airs, dans un cadre opérationnel s'étendant de la Mer de Barents aux îles Wrangel. Un programme qui fait écho à la stratégie du bastion adoptée sous l'URSS, c'est d'ailleurs le nom adopté en 2010 par le système de missiles côtiers antinavires chargé de protéger les côtes contre les intrusions maritimes, « *Bastion-P* » pour la variante mobile et « *Bastion-S* » pour la variante statique.

En 2017, l'OSK Nord se compose de :

- Deux brigades autonomes d'infanterie motorisées arctique, la 80^e et la 200^e, équipées en conséquence et spécialisées dans le combat en condition polaire, les deux brigades répondent aux missions de contrôle du territoire arctique.
- La 61^e brigade autonome d'infanterie de marine, destinée aux opérations amphibies
- Quatre brigades d'unités spéciales de lutte contre les forces de sabotage subversives et les moyens de la flotte du nord, la 140^e, 152^e, 160^e et 269^e qui sont chargées de la protection des bases et des installations maritimes.
- Trois centres stratégiques, le 186^e centre de guerre électronique de la flotte du nord, le 516^e centre de communication de la flotte du nord ainsi que le 420^e centre spécial de renseignement de la flotte du nord.
- La 536^e brigade autonome de missiles et d'artillerie côtière de la flotte du nord chargé de la défense antinavire à partir de la terre et dotée du système « bastion ».
- Le 180^e bataillon de génie maritime de la flotte du nord.
- La 45^e armée de l'air et des forces de défense aérienne qui sécurise l'espace aérien et est équipée de systèmes AA S-300 et S-400 ainsi que de Su-24 et Mig-31
- La flotte du nord en elle-même et sa composante navale

³² Russia's Defense Ministry establishes Arctic Strategic Command: <http://tass.com/russia/764428>

³³ Объединённое стратегическое командование «Северный флот»: <https://structure.mil.ru/structure/okruga/north/news.htm>

2.2. La flotte du Nord : Pilier central de l'OSK Nord

Il convient de revenir brièvement sur le fonctionnement et la structure de l'OSK Nord, ce dernier est donc un groupement interarmes et se compose d'éléments terrestres, aériens et maritimes. Son quartier général, basé à Severomorsk sur les bords de la baie de Kola, se situe dans la région de Mourmansk, à quelques kilomètres plus au nord de la ville du même nom. Le district militaire est dirigé par l'Amiral de la flotte du nord, lors de sa création en 2014, il est sous le commandement de l'Amiral Vladimir Korolev³⁴ (actuellement commandant en chef de la VMF depuis avril 2016). L'OSK Nord, est, depuis avril 2016 sous le commandement de l'Amiral Nikolai Evmenov³⁵. C'est actuellement le seul district militaire qui compte à sa tête un officier supérieur de la marine de guerre russe, les quatre autres étant commandés par des officiers supérieurs des forces terrestres. L'OSK Nord se distingue donc par l'importance toute particulière accordée à l'outil maritime.



La 4^e génération de SNLE, ici le *Iouri Dolgorouki* en dotation dans la flotte du nord, nouveau représentant de la dissuasion nucléaire russe ©7x7

³⁴ *Королев Владимир Иванович* :

https://structure.mil.ru/management/combatant_arms/more.htm?id=10558562@SD_Employee

³⁵ *Евменов Николай Анатольевич* :

https://structure.mil.ru/management/info.htm?id=12082301@SD_Employee

La flotte est dispersée dans un réseau de villes portuaires fermées comme Severomorsk, Poliarny etc. La composante navale de la flotte du nord se divise en deux parties :

- **La flotte stratégique** des SNLE, c'est ici la mission principale de la flotte du nord, assurer la dissuasion nucléaire. Elle est la seule flotte, avec celle du pacifique à détenir les moyens de dissuasion nucléaire. Il s'agit ici des SNLE de 3^e génération classe Delfin³⁶ en dotation depuis le milieu des années 1980 dont sept sont en service, ils ont été dotés de missiles balistiques *Sineva* dans le cadre de la modernisation de la VMF depuis le plan d'armement 2011-2020. La flotte stratégique se compose aussi de deux SNLE de 4^e génération de classe Boreï, le *Iouri Dolgorouki* et le *Prince Vladimir* qui entrera en service en 2019, deux autres sont en dotation dans la flotte du pacifique tandis que quatre autres sont attendus d'ici 2020. Les Classe Boreï sont armés de missiles *Boulava* testés sur l'*Akula Dimitri Donskoï*, le missile rencontrerait des problèmes d'informatique et seuls 18 tirs sur 28 ont été concluant.
- **La flotte conventionnelle**, se compose des bâtiments de combats conventionnels dont l'Oukase n°327 accorde une certaine importance dans le cadre de la ligne stratégique de la VMF. Sa mission consiste à sanctuariser la zone, protéger la côte et le littoral pour garantir un accès à la haute mer et ainsi assurer la projection de puissance en surveillant les flottes extérieures et contribuer ainsi au rayonnement de la VMF sur les eaux du globe.

Pour faciliter le décryptage de la flotte du nord il est possible de diviser la flotte conventionnelle en sous-groupe :

Les bâtiments « prestigieux », par leur présence symbolique et leur impact sur la vision générale de la flotte du nord. Le navire amiral de la flotte du nord est le croiseur à propulsion nucléaire de classe Kirov *Pierre le Grand* en service depuis 1998. Les navires de classe Kirov sont entrés en service progressivement dès 1977 au nombre de quatre bâtiments, conçus pour

³⁶ Delta (code OTAN)

être des tueurs de porte-avions, ils étaient un des fleurons de la marine soviétique. C'est aujourd'hui le dernier en activité, un CGN similaire, l'*Amiral Nakhimov* est aussi en dotation dans la flotte du nord. Cependant, il a été placé en réserve dans les années 1990, il est en cours de modernisation depuis 2013, modernisation qui devrait s'achever en 2021³⁷. Le porte aéronef *Amiral Kouznetsov* contribue au rayonnement de la VMF, il est d'avantage un symbole fort et un outil diplomatique qu'un réel outil de projection (voir son intervention en Syrie en 2016). A la différence d'un porte-avions, le porte-aéronefs ne dispose pas de catapulte, les avions décollent à partir du tremplin, il ne peut d'ailleurs contenir qu'une quinzaine d'aéronefs (avions et hélicoptères) contre une quarantaine, à titre d'exemple, sur le Charles de Gaulle. L'*Amiral Kouznetsov* est à l'origine un tueur de porte-avions, le pont principal contenait alors 12 silos à missiles de croisières antinavires P-700 *Granit* avant leur retrait en 2000 pour optimiser l'emport d'aéronefs.

La flotte sous-marine, on dénombre une trentaine de sous-marins (en excluant les SNLE qui font partie de la flotte stratégique). La sanctuarisation de la zone, la garantie de l'accès à la haute mer et la surveillance des flottes extérieures sont des missions principalement dédiées aux SSGN, SNA et SSK. La flotte du nord est équipée de quatre SSGN classe Oscar de 3^e génération en service depuis les années 1990 et du SSGN classe Iassen de 4^e génération *Severodvinsk* en service depuis 2013. Treize SNA de classe Akula, Barracuda³⁸ et Yorsh³⁹ sont aussi présent pour soutenir les objectifs de missions ainsi que cinq SSK de classe Kilo. La flotte du nord compte aussi dans ses rangs huit sous-marins à propulsions nucléaire à usage spécial, aussi nommée station nucléaire de plongée profonde (AGS). Ce sont les projets 09787, 09786, 18511, 1910 et 10831 dont certains en plusieurs exemplaires. Ces derniers sont destinés aux opérations spéciales, en eau profonde, notamment pour neutraliser les câbles sous-marins⁴⁰. Le projet 10831 *Losharik* lancé en 2003 pourrait atteindre une profondeur de 6000m, embarquer un équipage de 25 officiers avec un mois d'autonomie, la projection sur zone du *Losharik* se fait à partir du SSGN *Orenbourg* de Classe Delta modifié en porte sous-marin⁴¹.

³⁷ Ремонт и модернизация тяжелого атомного ракетного крейсера «Адмирал Нахимов» идет в соответствии с графиком : https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12143718@egNews#txt

³⁸ Sierra (code OTAN)

³⁹ Victor (code OTAN)

⁴⁰ Russian Ships Near Data Cables Are Too Close for U.S. Comfort : <https://www.nytimes.com/2015/10/26/world/europe/russian-presence-near-undersea-cables-concerns-us.html>

⁴¹ ГУГИ против США: «скрытая угроза» и невидимый фронт : <https://riafan.ru/455430-gugi-protiv-ssha-skryitaya-ugroza-i-nevidimyy-front>

La flotte de surface, se compose d'une majorité de petits et moyens bâtiments. La colonne vertébrale des bâtiments de surface se regroupe autour d'une dizaine de navires alliant des moyens de lutte ASM et antinavires. La couverture ASM est assurée par cinq destroyers de classe Oudaloï et un de classe Sovremenny ainsi que six corvettes Grisha en service depuis la fin de la Guerre Froide. Les deux navires de classe Nanushka et le croiseur lanceur de missiles de croisières de classe Slava, le *Maréchal Oustinov* ont pour fonction principale la lutte antinavire. La flotte du nord se compose en plus d'une dizaine de dragueurs de mines, de quatre navires de débarquement Ropucha et quatre péniches de débarquement Onducha.

La force navale de la flotte du nord est concentrée autour de sa composante sous-marine qui est en capacité de remplir les missions de type ASM et antinavire. Elle forme donc la colonne vertébrale de l'OSK Nord, tout en y assurant au mieux la protection des SNLE et en garantissant ainsi la capacité de dissuasion nucléaire de la Russie. La VMF n'est pas une flotte à vocation océanique. Néanmoins, la flotte du nord possède quelques bâtiments hauturiers, vestiges du passé maritime soviétique comme le porte avion *Kuznetsov* (55 000t), les destroyers de classe Oudaloï et Sovremenny (8000t) et des navires plus lourds comme les croiseurs *Pierre le Grand* (28 000t) et *Maréchal Oustinov* (11 000t). Faute de remplaçants où de programmes de modernisations, ces navires hauturiers sont condamnés à disparaître, étant trop coûteux et devenant désuets. L'Arctique représente, avec le Pacifique, le seul accès à une mer ouverte pour la Russie (là où la mer Noire, la mer Baltique et la Caspienne sont des mers fermées). Pourtant, les capacités et les moyens actuels de la flotte du nord sont tournés vers une doctrine défensive justifiée par le faible nombre de navires de gros tonnage et une présence maritime de la Russie dans l'Arctique bien moins importante que pendant la guerre froide. Il est cependant intéressant de souligner l'Arctique comme étant l'un des seuls fronts d'ouverture et de projection de puissance navale pour le pays (la flotte du pacifique ne profitant pas d'une telle autonomie au sein de son district militaire commandé par un officier supérieur des forces terrestres). Ceci expliquerait l'intérêt tout particulier de la région arctique et la dominance des opérations et installations maritimes de l'OSK Nord formé en 2014. Non pas pour attendre des résultats immédiats mais pour poser et garantir les bases d'une politique avantageuse que se donne la Russie sur le long terme. En affirmant son contrôle sur ses territoires arctiques, mais aussi ses connaissances et ses capacités d'interventions et de projections dans un cadre polaire, la Russie se place dans une optique de légitimité et prend les devants par rapport aux autres puissances arctiques. Concernant la flotte du nord, tandis que le plan d'armement 2011-2020

touche à sa fin, le nouveau plan d'armement 2018-2027 s'impose avec l'Oukase n°327 comme les nouvelles lignes directives de la VMF et de l'OSK Nord pour les dix prochaines années.

2.3. Quel futur pour la flotte du nord ?

Afin de mettre en lumière l'avenir de la flotte du nord, il est nécessaire de prêter attention non seulement au plan d'armement 2018-2027 mais aussi à l'Oukase n°327 tout en tirant les conclusions du plan d'armement 2011-2020. Pour ce dernier, sur les 4.7 milliards de roubles dédiés à la VMF sur la période 2011-2020, plus du quart est destiné à la modernisation de la flotte, notamment les bâtiments possédant le plus gros tonnage (plus de 8000t) de la période soviétique. Concernant la flotte du nord, on trouve parmi les bâtiments sélectionnés pour une IPER le porte-aéronefs *Amiral Kuznetsov*. Cela concerne sa capacité d'emport d'aéronefs devant être doublée, le changement de sa propulsion à mazout et turbines à vapeur désuets, l'installation de missiles *kalibr* et l'amélioration de son système de détection. Après avoir été repoussée, l'IPER de l'*Amiral Kuznetsov* a finalement débuté en avril 2018 et devrait s'achever courant 2021⁴², reste à voir l'ampleur finale de cette modernisation. L'*Amiral Nakhimov* le frère du *Pierre le Grand* a débuté sa modernisation en 2013 et doit rentrer en service avant 2021⁴³, il embarquera des missiles *kalibr* ainsi qu'un nouveau système AA⁴⁴. Il sera de ce fait le navire le plus puissant de la flotte du nord (et donc de toute la VMF), il remplacera le *Pierre le Grand* comme navire amiral le temps, lui aussi, de sa modernisation. Le *Maréchal Oustinov* est rentré en IPER le 29 juin 2011 et retourné en service en décembre 2016⁴⁵ avec un nouveau système de détection, des missiles de croisière P-1000 Vulcan et d'un système aérien « *Fort* » basé sur les S-300 terrestre⁴⁶. Enfin, les destroyers de classe Oudaloï, l'actuel fer de lance des bâtiments

⁴² «Адмирал Кузнецов» будет умеренно модернизирован : <https://www.kommersant.ru/doc/3612722>

⁴³ На Севмаше рассказали о модернизации крейсера «Адмирал Нахимов» : <https://tvzvezda.ru/news/opk/content/201801101906-rqb9.htm>

⁴⁴ La VMF compte doter progressivement ses navires de surfaces du projet ZRK « redoute » un système AA basé sur les S-400 terrestres : <https://topwar.ru/108099-zrk-redut-i-poliment-redut-problemnoe-budushee-flota.html>

⁴⁵ After 5 years of upgrade, destroyer «Marshal Ustinov» is back in Barents Sea : <https://thebarentsobserver.com/en/security/2017/05/after-5-years-upgrade-destroyer-marshal-ustinov-back-barents-sea>

⁴⁶ Ракетный крейсер "Маршал Устинов" вышел на испытания : <https://www.vesti.ru/doc.html?id=2816612>

de surface dans la lutte ASM doivent eux aussi passer en IPER, car la VMF compte en faire des destroyers polyvalents en leur ajoutant un système AA ainsi que des missiles *kalibr*.

Outre la modernisation, c'est aussi la construction de nouveaux bâtiments qui est au cœur du plan d'armement 2011-2020. Deux nouveaux bâtiments de surface, les brise-glaces de classe Ivan Papanin (8500t) du projet 23550 dont la construction a débuté en avril 2016 devraient voir le jour d'ici 2021⁴⁷. Ils s'inscrivent parfaitement dans la nouvelle doctrine prônant la polyvalence de la VMF tout en se spécialisant dans les opérations arctiques. Trois SNLE de classe Boreï, actuellement en construction, seront dédiés à la flotte du nord et doivent être achevés pour 2021. Cependant la construction a pris du retard depuis les sanctions imposées à la Russie. Six SSGN classe Iassen sont en construction et doivent compléter les flottes du nord et du pacifique d'ici 2020. Concernant la marine civile, Atomflot, deux brise-glaces nucléaires polyvalents de classe LK-60Ya (projet 22220) l'*Arctiqua* et le *Sibir* sont actuellement en chantier, ils sont attendus entre 2019 et 2020⁴⁸.

Si la VMF était la grande gagnante du plan d'armement 2011-2020, la flotte du nord est sans nul doute la flotte qui en a le plus bénéficié. On remarque, grâce aux projets de modernisation et de construction que la VMF se concentre sur deux objectifs principaux. Le premier, garantir et pérenniser ses capacités sous-marines, ceci grâce aux nouveaux SNLE classe Boreï accompagnés des SSGN de classe Iassen. Le second, moderniser sa flotte de surface et réhabiliter autant que possible les navires placés en réserve depuis la chute de l'URSS. Les modifications sur la flotte de surface tendent vers la polyvalence des rôles accordés aux navires et une certaine uniformisation des capacités, notamment en matière balistique, en assistant à une « missilisation » des bâtiments. La flotte de surface se dote de plus en plus des missiles *Kalibr*. Le cahier des charges de la VMF est un calcul se basant sur les capacités de son complexe militaro-industriel naval, en berne depuis les sanctions. La Russie choisit donc le moindre mal en se concentrant sur la production de nouvelles unités sous-marines dont elle possède le savoir-faire et en se contentant de moderniser sa flotte de surface tout en privilégiant la production de bâtiments à plus petits tonnages. La « missilisation » de sa flotte est un simple calcul entre les moyens, les coûts de production et les exigences de missions.

⁴⁷ Ivan Papanin (Project 23550) Class Arctic Patrol Vessels : <https://www.naval-technology.com/projects/ivan-papanin-project-23550-class-arctic-patrol-vessels/>

⁴⁸ Спуск на воду атомного ледокола "Сибирь" проекта 22220 : <http://www.atomic-energy.ru/photo/79611>

En fait, la VMF répond à sa mission principale, la défense de ses mers et la sanctuarisation de ses territoires maritimes, ici l'Arctique dans le cadre de sa politique de dissuasion nucléaire. Aussi, la flotte du nord assure la défense de ses frontières, eaux et mers intérieures, de sa ZEE et de son plateau continental dans l'optique de protéger ses ressources et ses lignes de communication tout en se donnant les capacités d'assurer le contrôle et la sécurité de navigation sur ses eaux conformément aux lois internationales. Bien que la VMF et notamment la flotte du nord, dispose de navires hauturiers capables de réaliser des missions extérieures comme par exemple en Syrie ou dans le cadre de la lutte anti-pirates en Guinée⁴⁹, il faut surtout lier ces cas à la diplomatie globale de la Russie. Il ne faut pas oublier que VMF est un outil à la fois diplomatique et symbolique, jouissant du prestige et des liens avec la période soviétique. La doctrine principale est défensive, comme le démontre la configuration de ses bâtiments. Le cœur de la doctrine navale de défense russe reposant sur ses missiles, multiplier le nombre et les capacités des petits tonnages revient à multiplier sa force de frappe balistique et son périmètre de couverture (les *kalibr* ont une portée allant de 1500 à 2000 km suivant les versions). La Russie est consciente de sa faiblesse maritime face à l'OTAN, c'est dans ce contexte de guerre maritime asymétrique qu'elle multiplie ses systèmes de missiles et les plateformes pouvant les accueillir. Certes l'Oukase n°327 donne pour ambition à la VMF qu'elle devienne la deuxième flotte au monde et possède un deuxième porte-aéronef ou encore une présence permanente en méditerranée. La signature par le président Vladimir Poutine de cet Oukase permet en fait de graver sur le long terme les ambitions navales de la Russie et ainsi fixer un cap

On retrouve par ailleurs pour la flotte du nord, avec les patrouilleurs de classe Ivan Papanin, la volonté particulière de vouloir montrer que la Russie possède des moyens de contrôle et est capable d'assurer, des missions de projections ou d'interventions SAR. Il semble clairement que la Russie priorise et s'investit dans la région Arctique, comptant ainsi s'assurer d'avoir toujours un temps d'avance par rapport aux puissances adjacentes mais aussi de se positionner d'office comme un acteur (pour ne pas dire l'acteur majeur) du développement dans l'Arctique. En matière de communication, la Russie débute en 2018 ses travaux de câblages des fonds arctiques. Le projet devrait s'achever en 2025 et relier par la fibre le quartier général de la flotte du nord basé à Severomorsk à celui de la flotte du pacifique à Vladivostok en passant

⁴⁹ Moscou et Malabo signent un accord ouvrant les ports de Guinée équatoriale aux navires de guerre russes : <http://www.cameroonvoice.com/news/article-news-19587.html>

par les bases militaires des archipels arctique. Là encore, la Russie prend les devants, cette fois en matière de maillage de sa zone et rapproche ainsi numériquement ses territoires arctiques. Si l'objectif est militaire, le projet présente également un intérêt civil puisqu'il lui permettra de sécuriser la route maritime du Nord, faciliter les missions de SAR et exercer sa souveraineté. Dans un contexte de basculement de la géopolitique internationale vers l'Asie, il faut y voir également le rapprochement des composantes maritimes du nord à celles du pacifique. Ce qui permettrait pour la Russie, de réaliser plus facilement une potentielle fusion entre les deux flottes pour ainsi concentrer son potentiel maritime.



L'illustration de la « missilisation » de la flotte russe, ci-dessus un *kalibr* en action, ici à partir d'un bâtiment de surface de la flotte de la mer Caspienne © РИА Новости / Министерство обороны РФ

3. L'Arctique, la Russie & les puissances extérieures

La Russie s'intéresse à l'Arctique en tant que pays souverain, désireux de se développer de manière légitime sur cette vaste frontière « ouverte » dont l'intégrité est préservée par l'OSK Nord. Elle y place ses moyens militaires et ses investissements économiques dans l'optique d'y trouver ce que ses autres frontières géographiques ne peuvent lui donner. Néanmoins, toute frontière nécessite une cohabitation avec ses voisins.

3.1. Un théâtre de confrontation ?

L'Arctique est un point d'accès maritime entre l'Europe et l'Amérique du Nord. En outre, les États-Unis, le Canada, le Danemark, l'Islande et la Norvège sont toutes des puissances siégeant au Conseil de l'Arctique et membres de l'OTAN. Dans une interview⁵⁰ du ministre des affaires étrangères norvégien par la Revue de l'OTAN en 2013 ce dernier évoque les intérêts pour l'Alliance, de nouvelles opportunités économiques grâce aux ressources arctiques mais aussi un cadre de coopération avec la Russie qui doit être préservé. La gestion des conflits étant remise aux instances internationales comme le Conseil de l'Arctique ou l'Organisation maritime internationale (OMI). La région a toujours été un lieu reconnu où croisent les sous-marins de toutes les nations, le redéploiement de la Russie sur son territoire et son intérêt croissant pour l'Arctique ne suscitait néanmoins pas de réactions particulières. Ceci se faisant dans le cadre logique du développement de la route maritime du nord. Pourtant, l'OTAN, à certains égards, voit dans l'Arctique un moyen de continuer d'exister à travers une logique de Guerre Froide⁵¹, le fait que la Russie investisse sa région Arctique rappellerait les grandes heures de la confrontation nucléaire et de la compétition par les armes. C'est à partir de la crise en Ukraine, en 2014, que l'Arctique a de nouveau suscité un intérêt pour l'OTAN sans pour autant représenter un intérêt prioritaire mais pourtant de plus en plus croissant. Néanmoins, les questions arctiques et leurs contextes sont d'une toute autre nature que la crise en Ukraine. Cette

⁵⁰ *Évolution de l'Arctique : quel rôle pour l'OTAN ?* : <https://www.nato.int/docu/review/2013/Partnerships-NATO-2013/Changing-Artic-NATO-involve/fr/index.htm>

⁵¹ Voir chapitre 2 ; sous-chapitre 1

dernière a-t-elle fait germer le doute sur les véritables intentions de la Russie ? Ou a-t-elle été la source et l'occasion d'un prétexte afin de préparer le terrain pour légitimer une présence de l'OTAN dans l'Arctique et convaincre ses alliés, même éloignés, d'y consacrer leurs moyens militaires et politiques ? Pour le moment, la priorité pour l'Alliance Atlantique est de pouvoir garantir la sécurité de ses lignes de communication, principalement les câbles sous-marins, vulnérables en cas de conflit, notamment face à la 29^e division d'AGS de la flotte du nord⁵². Dans le cadre de la dégradation des relations avec la Russie, l'Arctique devient pour l'OTAN une zone de pression et d'intimidation potentielle, non sans rappeler la stratégie des États-Unis adoptée dans les années 1980. On assiste depuis les dernières années à la multiplication des exercices militaires de l'Alliance dans l'Arctique⁵³ et des démarches diplomatiques de coopération avec le partenaire suédois voir d'intégration à l'alliance dans le cas de la Finlande⁵⁵, deux pays d'habitude favorables à la coopération avec la Russie. Le 5 mai 2018, les États-Unis réactivent la 2^e flotte dédiée à la surveillance de l'Atlantique Nord qui avait été dissoute en 2011⁵⁶. Dans le rapport de l'assemblée parlementaire de l'OTAN du 7 octobre 2017⁵⁷, l'Alliance reconnaît à la Russie le passage par les instances internationales pour régler les conflits de revendications. Elle reconnaît aussi ses capacités de projection dans l'Arctique et ses unités spécialisées sans pour autant réussir à justifier sérieusement une « menace russe », devant pour se faire rappeler les événements délocalisés en Géorgie et en Ukraine. Certaines préoccupations de l'alliance vont aussi au-delà de la Russie. Elles concernent l'engagement et l'intérêt porté par des puissances extérieures comme la Chine, dans la région arctique. Le rapport note aussi les avis « divergents » des alliés sur les intentions de la Russie et l'adoption d'une stratégie otanienne - ou non - qui conférerait aux alliés non arctiques une influence. La Russie possède un temps d'avance que l'OTAN ne peut, pour le moment, contrebalancer. Le

⁵² *Les troupes des abysses* : <http://www.rusnavyintelligence.com/2018/04/les-troupes-des-abysses.html>

⁵³ *Cold Response: Nato exercises in the Arctic Circle* : <http://www.bbc.com/news/av/world-26627368/cold-response-nato-exercises-in-the-arctic-circle>

⁵⁴ *Canadian Army Deploys to the Arctic to Conduct Northern Exercise 2018 (NOREX 18)* : https://www.canada.ca/en/departement-national-defence/news/2018/02/canadian_army_deploystothearcticconductnorthernexercise2018nor.html

⁵⁵ *Selon une étude sur l'adhésion à l'OTAN en Finlande, le duo nordique doit rester uni* : <https://www.nato.int/docu/review/2016/Also-in-2016/nato-membership-finland-sweden/FR/index.htm>

⁵⁶ *Face à la menace russe, Washington réactive sa flotte dans l'Atlantique nord* : <http://www.rfi.fr/ameriques/20180505-face-menace-russe-washington-reactive-flotte-atlantique-nord-john-richardson>

⁵⁷ *L'OTAN et la sécurité arctique* : <https://www.nato-pa.int/download-file?filename=sites/default/files/2017-11/2017%20-%20172%20PCTR%2017%20F%20r%20C3%A9v.%201%20fin%20-%20ARCTIQUE.pdf>

niveau de confrontation militaire entre la Russie et l'OTAN dans l'Arctique, bien qu'il puisse être instrumentalisé⁵⁸, ne doit donc pas être surévalué.

En lien avec le retour de la question arctique au sein de l'OTAN, les spécialistes se divisent en plusieurs courants afin d'expliquer les comportements dans la région, justifiant, la plupart du temps, un comportement menant à la confrontation. Dans cette logique, l'Arctique apparaît pour la Russie comme une zone de compensation des pertes dues à la chute de l'URSS. Le développement de l'Arctique serait un symbole économique et militaire avec l'ouverture de bases militaires et d'installations offshore. L'expansion et la bonne maîtrise de l'environnement polaire seraient vectrices de progrès civils et militaires. Cela afin de mettre en relief le nationalisme russe et d'augmenter le prestige interne avec l'ouverture d'un nouveau front pionnier. L'Arctique, « zone cohérente pour le statut de grande puissance et la restauration de celui-ci »⁵⁹, une Russie qui menace militairement les acteurs en s'imposant comme la puissance majeure dans la zone. D'autres⁶⁰ évoquent non pas une confrontation militaire mais plutôt économique, le contexte étant favorable à la compétition. Avec l'usage de sa diplomatie, la Russie chercherait à conserver un *statut quo* dans la région qui serait propice à un développement économique et à la coopération via les instances internationales. Ceci en priorisant les investissements dans sa ZEE et son plateau continental. Cela justifierait ainsi la modernisation militaire de sa flotte, répondant aux objectifs prioritaires, et visant à améliorer son potentiel SAR, en réaction à la baisse globale du budget de la défense allant en majorité aux forces terrestres. Enfin, un discours⁶¹ plus objectif mais moins répandu, qui prône une politique de l'entre deux, à la fois militaire, alliant la compétition et la confrontation, mais aussi économique, alliant la coopération et la diplomatie. Pour la première, le ministère de la Défense de la Fédération de Russie assure la sécurité et le contrôle militaire tandis que le ministère des Affaires étrangères et le ministère des transports et des énergies agit dans le domaine de l'économie et de la coopération. C'est l'ensemble de l'appareil étatique de la Russie qui

⁵⁸ Voir ici par exemple la théorie alarmiste et les interventions du sénateur des États-Unis pour l'Alaska Dan Sullivan, notamment sa carte arctique de la « l'agression russe » publiée sur internet et qui a fait le tour des sites de défense et d'opinion occidentaux. Celle-ci présentant les stations SAR comme des aéroports et des bases militaires.

⁵⁹ Ekaterina Piskunova, professeur à l'Université de Montréal (CA) & Shane C. Tayloe, professeur à l'Université de Pepperdine (US)

⁶⁰ Valery Konyshov & Alexandre Sergunin professeurs à l'Université d'État de Saint-Petersbourg (RU)

⁶¹ Jørgen Staun professeur à l'Université de Copenhague (DK) et Lincoln E. Flake chercheur à l'Université d'intelligence nationale (US)

structure la politique arctique, sa politique n'est ni belligérante ni bienveillante, elle est souveraine.

Une autre figure de la confrontation dans l'Arctique se joue au niveau diplomatique et juridique, il s'agit des revendications territoriales par les différents états. Ces revendications sont soumises par les états à la Commission des limites du plateau continental dans le cadre de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, les rapports soulèvent une coopération positive entre les états dans les limites du cadre juridique. C'est actuellement le cas des revendications entre la Russie, le Canada et le Danemark sur la dorsale Lomonossov qui sont à l'origine de conflits territoriaux depuis le début des années 2000. Aussi, la route du Nord-Ouest, lieu de passage clef entre l'Atlantique et le Pacifique est actuellement revendiqué par le Canada mais contesté par les États-Unis. La route maritime du Nord, allant de la mer de Barents au détroit de Béring suit, quant à elle, la ligne côtière septentrionale de la Russie et n'est pas l'objet de revendications extérieures.



Ci-dessus, une carte importée du rapport de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN du 07/10/2017, *revendications territoriales dans l'Arctique*, on y distingue les principaux théâtres de revendications opposants le Danemark, le Canada, les États-Unis et la Russie. Les revendications se font sur la délimitation du plateau continental (350 Nq à partir de la ligne de base). A noter, que la Norvège est pour le moment le seul pays à avoir résolu ses enjeux territoriaux avec ses voisins russes et danois.

3.2. Un théâtre de coopération ?

L'Arctique, avant d'être un théâtre de confrontation est aussi et surtout une zone de coopération entre les puissances. Dans son article « *La fin de la post-guerre froide dans l'Arctique* » publié en 2011 par la *Nordia Geographical Publication*, le professeur de l'Université de Lapua (FI), Lassi Heininen, explique que dès la chute de l'URSS, l'Arctique apparaît comme une nouvelle région internationale. Le but ultime des états arctiques est alors de diminuer les tensions militaires. La fin du XX^{ème} et le début du XXI^{ème} siècle sont synonymes d'amélioration des relations avec les populations indigènes locales, de construction d'une région avec des états unifiés sous l'égide du Conseil de l'Arctique et de l'apparition des relations entre l'Arctique et le monde (autour des enjeux climatiques mais aussi économiques). Toutes les puissances arctiques prônent un discours de stabilité et de pacifisme via la coopération et s'engagent à travailler avec les institutions internationales. Ainsi, le rapport de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN du 07/10/2017 écrit « *Les pays de l'Arctique manifestent le souhait de coopérer étroitement afin de relever les défis communs et de régler les différents territoriaux par la voie diplomatique* ». Dans le même temps, l'Oukase n°327 de juillet 2017 signale des domaines de coopération potentielle comme la sécurité des activités maritimes, les questions environnementales et la gestion des ressources naturelles.

Le pôle de la coopération dans l'Arctique est représenté par le Conseil de l'Arctique, formé en 1996, ce dernier, composé des huit États membres (Russie, États-Unis, Canada, Danemark, Islande, Norvège, Suède, Finlande). La présidence du conseil se fait de manière tournante par mandats de deux ans entre les pays membres. En 2017, c'est la Finlande qui a obtenu la présidence après un mandat de deux ans des États-Unis. La Russie obtiendra la présidence pour le mandat 2021-2023. Les pays membres se réunissent environ deux fois dans l'année dans une ville du pays président. A la fin de chaque présidence est organisée une réunion ministérielle avec les participations des ministres des affaires étrangères des membres permanents. En plus des six nations permanentes, on trouve dans le cadre de la politique de coopération, six organisations représentatives permanentes des autochtones (Inuits, Samis, Aléoutes, Athabascans, Gwich'ins, Sibériens). On compte en plus treize pays observateurs dont la France et le Royaume-Uni mais aussi la Chine, le Japon, Singapour, l'Inde et la Corée du Sud, ce qui témoigne ici dans une certaine mesure de l'intérêt porté par les pays asiatiques à l'Arctique comme zone d'investissement et de passage. Le Conseil Arctique a par ailleurs conclu une série d'accords signés à l'issue des réunions ministérielles entre les huit États

membres. Le premier accord, signé en 2011⁶² concerne la coopération aéronautique et maritime dans le cadre des missions de SAR. Celui-ci oblige tous les pays à répondre aux signaux de détresse dans leurs zones respectives de juridiction mais aussi renforce la communication et l'assistance entre les pays en matière de sécurité maritime. Un deuxième accord signé en 2013⁶³ concerne cette fois la coopération sur la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique. Il exige une aide mutuelle dans le cas où le déversement de pétrole dépasserait les capacités d'intervention d'un pays, des exercices conjoints, de l'échange de renseignements etc. Enfin, un troisième accord a été signé en 2017⁶⁴. Il porte sur la coopération scientifique dans l'Arctique et mènera au projet MOSAIC (*Multidisciplinary drifting Observatory for the Study of Arctic Climate*) avec une première expédition en 2019-2020 et un budget de 60 millions d'euros. Aussi, en décembre 2017, les six nations arctiques (Russie, États-Unis, Islande, Canada, Norvège, Danemark) ont signé avec l'Union européenne, la Chine, le Japon et la Corée du Sud, un moratoire de 16 ans interdisant la pêche dans l'Océan Arctique. Ceci en anticipant la fonte des glaces et pour garantir un terrain fertile à la coopération et aux travaux scientifiques dans la région. Le 1^{er} janvier 2017, l'Organisation maritime internationale a élaboré le Code Polaire⁶⁵ afin de « renforcer la sécurité de l'exploitation des navires et d'atténuer son impact sur les Hommes et l'environnement dans les eaux polaires, qui sont éloignées, vulnérables et peuvent être inhospitalières. ». Il est rentré pleinement en vigueur le 1^{er} janvier 2018. Le code définit trois catégories de navires A, B et C en fonction de leur aptitude à naviguer dans les eaux glacées arctiques (à partir du nord du 60° parallèle nord et au sud du 60° parallèle sud). Il s'agit de la première réglementation internationale pour la navigation dans l'Arctique et elle est un témoin direct de la multiplication du trafic maritime sur zone. Le Code Polaire protège la sécurité des navires et des équipages ainsi que l'environnement⁶⁶.

La coopération économique multilatérale entre la Russie et les pays extérieurs est un des grands défis pour le pays. Le modèle de coopération qui semble prédominer en Russie consiste à amorcer un projet industriel à partir d'une entreprise russe et d'ouvrir celui-ci aux

⁶² *Agreement on cooperation on aeronautical and maritime search and rescue in the arctic* : <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/531>

⁶³ *Agreement on cooperation on marine oil pollution preparedness and response in the arctic* : <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/529>

⁶⁴ *Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation* : <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/1916>

⁶⁵ *Le Code Polaire entre en vigueur* : <https://omi.delegfrance.org/Le-Code-Polaire>

⁶⁶ Voir annexe n°3

investisseurs internationaux. Comme pour assurer ses arrières et dans une optique de développement sur le long terme, les parts d'investissements sont divisées d'une façon optimale ou l'entreprise russe est l'actionnaire majoritaire en détendant au minimum la majorité des parts. Le reste est distribué si possible équitablement entre les investisseurs étrangers pour éviter de voir émerger un actionnaire trop puissant. Cette stratégie se retrouve par exemple dans le projet gazier Yamal LNG initié par Novatek⁶⁷ et permet à l'entreprise russe de rester maître des décisions. C'est d'ailleurs le secteur énergétique des hydrocarbures qui suscite le plus les investisseurs étrangers et représente à ce jour les projets de coopération économique multilatéraux les plus aboutis.

Outre la coopération du secteur civil et notamment scientifique, il est possible de démontrer une coopération militaire avec la Fédération de Russie. Il faut noter que depuis 2014, nombres d'exercices militaires communs avec la Russie ont été arrêtés. Il est tout de même intéressant de mentionner par exemple les exercices POMOR⁶⁸ entre la marine russe et norvégienne, un exercice annuel au mois de mai de 2010 à 2013. Il n'a cependant pas été reconduit en 2014 suite à l'annexion de la Crimée. Plus vaste, l'exercice annuel FRUKUS réunissait au large de Brest en France, des éléments de la flotte du nord avec la marine française, américaine et anglaise dans de vastes manœuvres. Cet exercice annuel de 2003 à 2013 à lui aussi été suspendu en 2014. C'est dans le domaine de la recherche et du sauvetage que la coopération avec la Russie continue d'exister, la Norvège réalise deux exercices conjoints annuels⁶⁹ entre ses garde-côtes et les services du FSB russe en charge de la protection et la surveillance des côtes. Bien qu'il s'agisse ici de garde-côtes et non plus de coopération entre marine de guerre, ceux-ci sont pourtant intégrés dans les forces armées. Dans un sens donc, la coopération militaire continue mais avec des objectifs de mission tournés vers le SAR. Cela s'est d'ailleurs amplifié avec la création en 2015 du Forum des garde-côtes de l'Arctique⁷⁰ (ACGF), qui se compose des huit nations arctiques. Ce dernier réalise en 2017 l'exercice

⁶⁷ Voir chapitre 3 ; sous-chapitre 3.3

⁶⁸ *Norwegian-Russian POMOR-2013 naval exercise starts this week* : <http://barentsobserver.com/en/security/2013/05/norwegian-russian-pomor-2013-naval-exercise-starts-week-07-05>

⁶⁹ *Norway, Russia continue Coast Guard cooperation* : <https://thebarentsobserver.com/en/security/2016/01/norway-russia-continue-coast-guard-cooperation>

⁷⁰ *Forum des garde-côtes de l'Arctique* : <https://www.arcticcoastguardforum.com/>

« *Arctic Guardian-2017* » un exercice de grande ampleur réunissant tous les services de garde-côtes des puissances arctiques. Il a été reconduit pour le printemps 2019⁷¹.

On remarque que l'Arctique est un fort théâtre de coopération où la Russie n'est pas en retrait dans les négociations et se montre toujours comme un acteur volontaire dans le bon développement de la région. Ceci aux côtés de ses voisins qui comptent pourtant les États-Unis et quatre autres pays de l'OTAN. La Russie s'en remet aux instances internationales et au droit dans la résolution des conflits d'intérêts. L'Arctique semble être une zone préservée par les tensions militaires, la réelle probabilité de voir un conflit militaire éclater est faible et serait en contradiction totale avec la volonté des huit puissances. Néanmoins, la coopération dans l'Arctique a été victime, à un certain degré, de conflits délocalisés comme celui en Ukraine et l'annexion de la Crimée par la Russie, qui, depuis 2014, a mis en suspend les coopérations à but militaire. Pourtant, la crise en Ukraine n'est pas, par certains aspects, si différente des questions et enjeux que l'on retrouve dans l'Arctique. Il est là encore question de profondeur stratégique, de zone d'influence mais aussi d'une résurgence de la question des frontières, poreuses en Europe de l'Est, après la dissolution de l'URSS. Pour faire le parallèle, il est intéressant de noter que la Russie contemporaine souhaite légitimer légalement et graver dans le marbre ses délimitations territoriales arctiques pour garantir son avenir et ainsi éviter un nouveau traumatisme à ses frontières qui ouvrirait la porte à de nouveaux conflits et crises. De telles négociations nécessitent du temps, de la volonté, ainsi que de la diplomatie. On peut supposer que si l'Europe de l'est, en 1991, avait fait l'objet de débats politico-économico-militaires similaires à l'Arctique, certains conflits et crises, *a posteriori*, auraient pu être évités.

⁷¹ *Arctic Coast Guard Forum members to hold Arctic exercises in spring 2019* : <https://arctic.ru/international/20180405/733521.html>

3.3. Un théâtre d'avenir ?

L'Arctique est devenu un théâtre d'observation dès lors que celui-ci est devenu une région d'intérêt international dans les années 90. La France est le premier pays à installer une base scientifique en 1963 sur l'archipel du Svalbard et représente le neuvième pays au monde en matière de production scientifique sur l'Arctique. C'est aujourd'hui un État observateur du Conseil de l'Arctique, pour elle, l'Arctique représente sa profondeur stratégique, au-delà de l'Atlantique Nord. Les missions principales de la France dans la région consistent à réaliser des missions de renseignements, scientifiques et militaires, afin de connaître la zone et anticiper ses changements. La France doit aussi garantir et s'assurer de la liberté de circulation dans les eaux arctiques, en vérifiant et démontrant ses capacités de projection lors de déploiement de longue durée⁷². Avoir une force de projection dans l'Arctique, c'est aussi affirmer son autonomie stratégique pour pouvoir mener à bien des missions d'enjeux nationaux. La France est pour le moment limitée car elle ne possède pas de navires militaires adaptés aux conditions de la navigation polaire. Dans le cadre de la protection de nos enjeux économiques et de nos lignes de communications maritimes la France a besoin de connaître les conditions et les capacités de combats mais aussi de suivre les avancées technologiques en matière de défense et sécurité dans la région qui présente des particularités propres. Dialoguer avec toute la puissance arctique est une priorité pour la France afin de garantir sa place dans la diplomatie mais aussi pour l'exploitation des richesses de l'Arctique. La coopération pouvant mener à des échanges technologiques ou des commandes militaires pour notre complexe militaro-industriel comme cela était le cas pour la livraison des bâtiments de projection et de commandement *Mistral* dont un devait rejoindre la flotte du nord (livraison avortée suite à la crise en Ukraine). Du côté des entreprises civiles, la France via le groupe Total s'est investie dans le projet gazier *Yamal LNG* qui est entré en production en décembre 2017. La route maritime du Nord pourrait inclure à l'avenir d'avantage de transporteurs énergétiques français. Novatek (1^{er} groupe énergétique privé russe) encourage par ailleurs Total à entrer dans le nouveau projet *Arctic LNG 2*⁷³. De même, l'entreprise d'ingénierie énergétique Technip a remporté un contrat d'ingénierie sur le

⁷² *Languedoc : 104 jours de déploiement en Atlantique nord et en Arctique* : <http://www.colsbleus.fr/geographie/oc%C3%A9an-arctique>

⁷³ *Novatek pense que Total entrera dans son projet Arctic LNG 2* : <https://www.usinenouvelle.com/article/novatek-pense-que-total-entrera-dans-son-projet-arctic-lng-2.N685744>

projet gazier offshore Shtokman en mer de Barents⁷⁴. Elle a aussi signé en 2013 plusieurs accords avec son homologue russe, Rostec, afin de réaliser des conduites à destination des champs de pétrole dans l'Arctique⁷⁵. Le tourisme est aussi un secteur économique émergent dans l'Arctique, la compagnie de croisière française, Ponant, réalise depuis plusieurs années des croisières touristiques dans l'Océan Arctique. La compagnie a commandé un brise-glace de croisière auprès du constructeur Vard, il sera actif en 2021⁷⁶.

Le rapport de l'Assemblée parlementaire de l'OTAN d'octobre 2017, place l'observation et le renseignement comme les objectifs prioritaires de l'alliance dans l'Arctique. Faute de définir, pour le moment, une stratégie militaire globale pour la région, l'intérêt croissant pour la zone et le déploiement des forces est anticipé. C'est pourquoi le rapport conclut sur le besoin de renforcer dans le cadre de l'alliance les connaissances globales sur l'Arctique. Les alliés sont aussi encouragés à coopérer entre eux pour fournir les informations et ainsi favoriser le contexte d'implantation dans la région. Un « groupe de travail sur l'Arctique » doit aussi être constitué pour répondre à différentes questions. Dans un premier temps, l'évaluation des conséquences du changement climatique, réunir l'inventaire des infrastructures de l'OTAN dans la région, cartographier les territoires alliés, évaluer la capacité de dissuasion de l'alliance et son potentiel militaire engagé dans l'Arctique et enfin, surveiller les actions de la Russie et de la Chine. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, cinq pays asiatiques (Singapour, Chine⁷⁷, Japon, Corée du Sud et l'Inde) sont membres observateurs au Conseil de l'Arctique. Ces États s'intéressent en particulier à la route maritime du Nord qui mettrait en perspective l'exploitation de nouvelles ressources naturelles comme les minéraux ou la pêche.

La Chine principalement, s'intéresse de près à la route maritime du Nord mais aussi à l'Arctique dans sa globalité. Elle noue des partenariats bilatéraux avec tous les pays arctiques et compte aussi s'implanter au Groenland, dans l'archipel des Svalbard et en Islande. Mais le chemin vers l'investissement est rude et l'opposition à son implantation dans la zone est réelle

⁷⁴ Technip, en consortium, remporte un contrat d'ingénierie pour le projet Gazier Shtokman : <http://www.technip.com/fr/presse/technip-en-consortium-remporte-un-contrat-dingenierie-pour-le-projet-gazier-shtokman>

⁷⁵ Technip finalise deux accords avec Rostec pour répondre aux marchés subsea et onshore en Russie : <http://www.technip.com/fr/presse/technip-finalise-deux-accords-avec-rostec-pour-repondre-aux-marches-subsea-et-onshore-en-russ>

⁷⁶ Ponant invente le brise-glace de croisière : <https://www.meretmarine.com/fr/content/ponant-invente-le-brise-glace-de-croisiere>

⁷⁷ La Russie c'était d'ailleurs opposée, sans succès, à l'entrée de la Chine comme observateur en 2013

et croissante. En 2016, la Norvège a ainsi dépensé 33 millions d'euros dans le rachat de 218 km² de terre aux Svalbard qui était détenue depuis 2014 par le milliardaire chinois Huang Nubo qui comptait créer une zone touristique⁷⁸. De même en Islande, où le tourisme est devenu la ressource économique principale du pays, les entrepreneurs chinois sont de plus en plus nombreux à acquérir des terres tandis que le pays cherche à limiter par des lois protectionnistes l'acquisition de propriétés par les étrangers⁷⁹. L'Islande pourrait d'ailleurs devenir un pôle maritime majeur au cœur de la route transpolaire qui s'ouvrirait avec la fonte des glaces. Mais ce sont aussi et surtout les eaux territoriales de la Russie qui sont un terrain favorable pour les investissements chinois. Faute de partenaires européens suffisamment nombreux depuis la politique des sanctions, la Russie, qui a besoin de fonds, trouve avec la Chine les liquidités dont elle a besoin pour développer la zone. Le projet gazier Yamal LNG est ainsi détenu à 50% par Novatek (RU), 20% par Total (FR), 20% par CNPC (CH) et 10% par les Fonds de la Route de la Soie (CH). Aussi, le projet économique chinois, la nouvelle route de la soie, pourrait être étendu à un cadre arctique avec une route de la soie polaire⁸⁰⁸¹. Le livre blanc publié le 26 janvier 2018⁸² par la Chine livre les priorités de développement dans l'Arctique :

- Développer les routes maritimes arctique et viser une route de la soie polaire (route du Nord, du Nord-Ouest, du Nord-Est et transpolaire)
- Mener des actions de prospection et d'exploitation de ressources en hydrocarbures et minières
- Développer l'Arctique comme nouvelle zone de pêche
- Développer le tourisme arctique

Le livre blanc démontre par bien des aspects que la Chine agit dans ses propres intérêts, c'est la première puissance non arctique à s'investir autant économiquement dans la région et surtout, à démontrer un intérêt sur le long terme. La Russie, elle, apparaît comme un acteur

⁷⁸ *No Chinese resort in Svalbard, after all* : <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2016/10/no-chinese-resort-svalbard-after-all>

⁷⁹ *Iceland Plans to Shut the Door on Chinese Investors, Again* : <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-05/iceland-plans-to-shut-the-door-on-chinese-investors-again>

⁸⁰ *Shipping along the Arctic's Northern Sea Route will be determined by Russia-China cooperation in the region* : <https://www.sipri.org/commentary/expert-comment/2018/shipping-along-arctics-northern-sea-route-will-be-determined-russia-china-cooperation-region>

⁸¹ *chinese belt and road in the arctic* : http://valdaiclub.com/a/highlights/chinese-belt-and-road-in-the-arctic/?sphrase_id=324369

⁸² *China's Arctic Policy* : http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm

isolé, souhaitant développer ses zones territoriales. Elle est tiraillée, avec d'un côté les sanctions européennes qui nuisent à la coopération et la poussent vers les investissements chinois. Investissements à double tranchant, sur le long terme, s'ils venaient à être trop importants. Ceux-ci pouvant nuire, de façon significative, pour la Russie comme pour les autres puissances arctiques, à la coopération et à la stabilité de la zone, tout en ayant des conséquences économiques, environnementales et sécuritaires. C'est en mettant en parallèle l'intérêt croissant de l'Asie pour l'Arctique que l'on peut comprendre à la fois la doctrine adoptée par la VMF et le rapprochement progressif entre la flotte du nord et la flotte du pacifique. Tout en comprenant aussi la volonté réelle pour la Russie de coopérer avec ses voisins arctiques. En réalité, la politique russe dans la zone est tout autant tournée vers l'Arctique qu'elle ne l'est vers l'Asie. La Russie semble avoir, par rapport à l'OTAN, un temps d'avance dans l'analyse des événements et se concentre sur ses enjeux politiques futurs, prônant la coopération et recherchant des partenaires occidentaux pouvant faire contrepoids aux ambitions chinoises. Dans le même temps, elle conserve un certain pragmatisme, s'assurant de maintenir son avancée technologique, ses capacités de projection et son expérience du milieu polaire.



Le site gazier du projet Yamal LNG en service depuis décembre 2017, une capacité de production annuelle de 16.5 millions de tonnes de GNL. Un projet russe titanesque initié par Novatek avec la collaboration active du français Total et du chinois CNPC. Fruit de la coopération multipolaire, à contre-courant des sanctions occidentales, Total entend bien participer à l'extension du projet avec Arctic LNG 2 © Total

Conclusion

L'Arctique et son océan constituent, pour la Fédération de Russie, une zone d'intérêt à plusieurs niveaux. C'est une frontière de plus en plus active et en constante évolution depuis le début du XXI^{ème} siècle. Les autres puissances arctiques que sont le Canada, les États-Unis, le Danemark, la Norvège ou l'Islande sont concernées mais également des puissances extérieures qui y trouveraient des intérêts principalement économiques comme la Chine ou la France.

L'Arctique est aussi une zone d'intérêt économique pour la Russie, cela se traduit par la route maritime du nord qui relie l'Asie à l'Europe, offrant ainsi un gain de temps de 40 % par rapport au passage par le canal de Suez. Pour le moment néanmoins, et malgré les efforts de la Russie pour développer et sécuriser la zone en déployant des moyens et des infrastructures, la route maritime du nord peine à concurrencer le canal de Suez. Cela s'explique par les conditions de navigation encore trop extrêmes qui se reflètent dans la conception trop onéreuse de navires aptes à traverser la zone, ou encore aux assurances défavorables pour réaliser un bénéfice conséquent. Mais cette route maritime sera amenée à se développer dans les décennies qui arrivent, compte tenu des changements climatiques. La voie devrait être dégagée des glaces d'ici 2040 à 2050. Les investissements, même partiels, des puissances étrangères et notamment de la Chine, témoignent d'un intérêt certain pour cette route. L'Arctique russe renferme aussi de nombreux gisements en gaz et en pétrole qui représenteraient respectivement 12 % et 9 % des réserves actuelles russes. Cependant, le prix du baril, trop faible actuellement, ne permet pas de rendre la plupart des gisements bénéfiques en raison des coûts d'exploitation élevés. C'est pourtant ici l'un des enjeux des revendications territoriales maritimes sur l'extension du plateau continental. Ce dernier permettant au pays de bénéficier d'un droit souverain exclusif sur l'exploitation des sols et sous-sols. Mais outre les ressources dites « minérales », ce sont aussi les ressources halieutiques dites « vivantes » que l'on retrouve dans l'Océan Arctique. Cette zone a été pendant longtemps préservée de la pêche industrielle et constitue donc un sanctuaire naturel favorable au développement d'une certaine biodiversité. Ensuite, le changement climatique devrait favoriser l'Arctique comme lieu de migration privilégié de certains êtres vivants. Les ressources halieutiques sont présentes dans la colonne d'eau et ne sont pas, contrairement aux sols et sous-sols la propriété des états. Cependant, il est possible de fixer des réglementations, c'est pourquoi le Conseil de l'Arctique a signé en 2017 un moratoire de 16 ans interdisant la pêche industrielle. L'intérêt croissant porté sur l'Arctique et son

développement progressif requiert la construction d'un réseau d'infrastructures capable d'assurer un quadrillage nécessaire à la sécurité maritime. C'est le service des garde-côtes, assimilé au FSB et en collaboration avec la flotte du nord, qui permet d'assurer les missions de police et d'aide à la navigation.

L'Arctique est aussi un lieu stratégique-militaire pour la Russie. En 2014, la Russie a formé le district militaire de l'OSK Nord qui offre plus d'autonomie aux autorités militaires de la région. C'est le seul district où la marine de guerre russe, en l'occurrence la flotte du nord à autorité. Cela suggère l'importance accordée à l'outil maritime dans la défense de l'Arctique russe. La flotte du nord doit faire face aux menaces conventionnelles, dans l'Arctique, la principale menace pour la Russie provient de l'OTAN qui compte en ses rangs les puissances arctiques du Canada, des États-Unis, de l'Islande, du Danemark et de la Norvège sans compter les partenariats de plus en plus forts avec le « duo nordique » représenté par la Suède et la Finlande. Pourtant, la doctrine de la marine de guerre russe est, prioritairement défensive. L'objectif principal dans la composition de l'OSK Nord consiste en effet à sanctuariser les eaux arctiques de la Russie dans les airs, sur mer et sous la mer, un programme inspiré lui-même du « bastion » du temps de l'URSS. Ceci afin de protéger ses SNLE sur zone et donc son potentiel de dissuasion nucléaire, mais aussi pour garantir la protection de la route maritime du nord jonchée sur tout son trajet de bases militaires nouvelles ou réaffectées. C'est aussi la collaboration entre la flotte du nord et les garde-côtes qui doit permettre de contrer les menaces non-conventionnelles qui sont attendues à mesure que la route du nord gagnera en intérêt : terrorisme, piraterie, contrebande, immigration illégale, etc. La flotte du nord et son importance dans l'Arctique permettent à la Russie de s'affirmer comme un acteur majeur au sein du Conseil de l'Arctique et d'être considérée comme tel. C'est pourquoi la Russie poursuit dans cette voie et cherche à conserver une marge d'avance en terme de connaissance et d'expérience militaire dans la région. Ceci afin de démontrer son potentiel militaire dans un cadre polaire mais aussi et surtout sa capacité à contrôler son territoire légitime. Néanmoins, la flotte du nord doit aussi répondre à des objectifs supplémentaires, davantage offensifs et tournés vers l'extérieur. Il faut pour cela distinguer l'Arctique (avec le Pacifique) comme une frontière maritime « ouverte » de la Russie, *a contrario* de la mer Baltique ou de la mer Noire qui sont elles « fermées » au sens où le passage est contrôlé par des pays membres de l'OTAN. Cette frontière « ouverte » est une opportunité pour la Russie, tant au niveau politique et diplomatique qu'au niveau militaire. Elle facilite et explique la capacité de projection et d'intervention de la flotte du nord, au sein de l'Arctique tout d'abord mais aussi vis-à-vis de sa profondeur stratégique. La flotte

du nord dispose de bâtiments capables d'évoluer en haute mer, ce qui contribue donc au rayonnement politico-militaire de la Russie et constitue un outil diplomatique majeur. Les navires de la flotte du nord réalisent régulièrement des missions aux alentours du globe, en Guinée dans le cadre de la lutte antipiraterie, au Venezuela pour des exercices, en Argentine dans le cadre du naufrage du San-Juan en 2017 ou en Syrie en 2016 dans la guerre de soutien à la Syrie. La flotte du nord est donc, par bien des aspects, la grande bénéficiaire des plans de modernisation et de la part du budget accordé à la marine de guerre russe. Elle dispose entre autres du seul porte-aéronef russe, un outil davantage diplomatique que militaire qui permet à la Russie de se projeter au sein de sa profondeur stratégique. Pourtant, la marine de guerre russe en général n'est pas une marine à vocation océanique contrairement à la France ou aux États-Unis. La flotte du nord est donc, à bien des égards, davantage caractérisée pour un contexte de lutte défensive voir asymétrique que pour assurer la suprématie des océans. La Russie, vis-à-vis de la flotte du nord, mise, dans ses plans de construction, avant tout sur ses capacités sous-marines de dissuasion nucléaire avec les nouveaux SSBN classe Boreï et la protection de ceux-ci grâce aux SSGN classe Iassen. Concernant les bâtiments de surface, la modernisation se traduit par une « missilisation » des navires, notamment avec les systèmes de missiles antinavires et antiterrestres *kalibr* ainsi que les systèmes antiaériens *redoute*. Ces modernisations concernent le porte-aéronefs *Amiral Kuznetsov*, ainsi que les croiseurs *Amiral Nakhimov* et *Maréchal Oustinov* sans oublier les destroyers de classe Oudaloï. Le faible budget de la marine garanti par l'état à l'issue du plan d'armement 2018-2027 ralentit les ambitions navales de la Russie telles qu'elles sont émises dans l'Oukase n°327 de juillet 2017. Pourtant, la flotte du nord et son évolution semble répondre à sa mission principale de sanctuarisation des eaux et de quadrillage de la région arctique russe. En réalité, la signature du président russe Vladimir Poutine, grave dans le marbre les ambitions navales du pays. A savoir un deuxième porte-aéronef ou encore la volonté d'être une puissance maritime majeure sont remises *a posteriori* dans une vision à long terme.

C'est aussi sur l'avenir que mise la Russie dans sa politique de développement de l'Arctique. Si les fonds dépensés dans les domaines militaires et civils sont conséquents et pour le moment, à perte, la Russie compte conserver et maintenir ce temps d'avance qu'elle possède. Cela afin de conserver une position de force dans un cas de confrontation, mais aussi pour peser de tout son poids dans la coopération. Loin de là pourtant, la Russie ne possède pas toutes les cartes en main. Les puissances extérieures vont aussi contribuer à définir l'histoire qui sera écrite dans l'Arctique. Il s'agit ici des puissances occidentales à l'image des États-Unis ou de

la France, et plus largement des pays membres de l'OTAN d'un côté, ainsi que des pays asiatiques et principalement de la Chine de l'autre. L'OTAN, tout d'abord, consacre principalement sa politique extérieure à l'encontre de la Russie et les tensions se sont accentuées depuis la crise en Ukraine et l'annexion de la Crimée en 2014. La géopolitique européenne a eu des répercussions sur l'Arctique. La politique des sanctions économiques imposées sur la Russie, en bloquant les investisseurs occidentaux, a contribué largement à ralentir le développement dans l'Arctique russe. Dans cette région, l'OTAN opte pour une politique d'observation et note deux menaces, la première, russe avec le développement de la flotte du nord parallèlement au contexte de la crise géopolitique en Ukraine, et chinoise avec l'implication de plus en plus importante de celle-ci dans le secteur. Cette dernière compte, elle aussi, s'implanter dans l'Arctique pour en tirer des ressources halieutiques et énergétiques tout en incluant la route maritime du nord comme extension de son projet de nouvelle route de la soie. La Russie, elle, a besoin d'investisseurs étrangers pour mettre en valeur sa route maritime du nord. Elle est tiraillée entre d'un côté les occidentaux qui la considèrent comme une menace et de l'autre les investisseurs chinois qui contribuent, certes, au développement économique, mais constituent aussi une menace sur le long terme. Les sanctions, en fermant la porte aux investisseurs occidentaux, contribuent à l'implantation de la Chine. Une trop forte intrusion dans le cercle polaire pourrait alors se muer en intérêts nationaux à défendre de la part d'une puissance non-arctique, qui plus est de la Chine, et donc mettre en péril la coopération prédominante dans la zone.

Ceci soulève des questions dans un contexte où le pôle des préoccupations géopolitiques globales se déplace vers l'Asie orientale. L'Arctique pourrait donc être, à bien des égards, un corridor vital à détenir pour qui voudrait influencer la géopolitique asiatique.

Bibliographie

Sources primaires :

Fondamentaux de la politique d'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique (2001)

Fondamentaux de la politique de l'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique au cours de la période allant jusqu'à 2020 et au-delà (2008)

Sur la stratégie de sécurité nationale de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 (2009)

Sur la stratégie pour le développement de la zone arctique de la Fédération de Russie et la sécurité nationale pour la période allant jusqu'à 2020 (2013)

Le concept de politique étrangère de la Fédération de Russie (2016)

Oukase n°327, *Fondamentaux de la politique de l'État de la Fédération de Russie dans le domaine des opérations navales pour la période jusqu'en 2030* (2017)

Ouvrages généraux :

COLLECTIF, *Arctique, climat et enjeux stratégiques*, Mapped, Paris, 2015

LOPUCHET André, *Atlas des mers et océans : Conquêtes, tensions, explorations*, Atlas Monde, Autrement, Paris, 2015

PMARCHAND Pascal, *Atlas géopolitique de la Russie : Le grand retour sur la scène internationale*, Atlas Monde, Autrement, Paris, 2015

Articles scientifiques :

BAEV Pavel, *La politique russe dans l'Arctique et la modernisation de la Flotte du Nord*, ifri centre Russie/NEI, 2012

BOYER Loïc, *Les voies maritimes arctiques : Perspectives de mise en valeur stratégique des voies maritimes arctiques par les États côtiers*, Institut Français de la Mer, 2013

CARLSSON Märta, GRANHOLM Niklas, *Russia and the Arctic : Analysis and Discussion of Russian Strategies*, Swedish Defence Research Agency, 2013

COLLECTIF, *Qui tient la mer tient le monde*, Conflit, 2015, n°4, p.40-67

COOPER Julian, *Russia's state armament programme to 2020: a quantitative assessment of implementation 2011–2015*, Swedish Defence Research Agency, 2016

DELANOË Igor, *Marine de Guerre russe : Atouts et faiblesses d'un outil en mutation*, note de l'Observatoire franco-russe, n°17, mars 2018, Moscou

FLAKE Lincoln Edson, *Russia's Security Intentions in a Melting Arctic*, Military and Strategic Affairs, Vol. 6, n°1, March 2014

HATTENDORF John B, PHIL. D, *The Evolution of the U.S. Navy's Maritime Strategy, 1977–1986*, Naval war college newport paper 19, 2004

Heather A. CONLEY, Caroline ROHLOFF, *The New Ice Curtain. Russia's Strategic Reach to the Arctic*, CSIS Europe Program, août 2015

HEININEN L, SERGUNIN A, G YAROVOY, *Russian Strategies in the Arctic: Avoiding a New Cold War*, Valdai Discussion Club, 2014

HEININEN Lassi, ROUGE-OIKARINEN Regis, *Sustainable development in the Arctic region*

HOHMANN Sophie, *L'Arctique russe, reconquête d'un front pionnier ? Herodote*, 2017, n°166

SHESTAK Olga Igorevna, *Basic Directions and Mechanisms of State Policy in Arctic and Development of the Arctic Zone of the Russian Federation*, Canadian Center of Science and Education, 2015

STAUN Jørgen, *Russia's Strategy in the Arctic*, Royal Danish Defence College, 2015

Sites Internet et presse en ligne :

Agence de Presse Fédérale : <https://riafan.ru>

Ambassade de France en Russie : <https://ru.ambafrance.org>

Arctic : <https://arctic.ru>

Arctic Coast Guard Forum : <https://www.arcticcoastguardforum.com>

Arctic Council : <http://www.arctic-council.org>

ARCTIS Database : <http://www.arctis-search.com>

Atomic-Energy : <http://www.atomic-energy.ru>

BBC : <http://www.bbc.com>

Bloomberg : <https://www.bloomberg.com>

Cameroonvoice : <http://www.cameroonvoice.com>

Center for Naval Analyses : <https://www.cna.org>

Cols bleus : <http://www.colsbleus.fr>

Defense News : <https://www.defensenews.com/>

Gouvernement du Canada : <https://www.canada.ca>

Izvestia : <https://iz.ru>

Jane's 360 : <http://www.janes.com/>

Kommersant : <https://www.kommersant.ru>

KTOO : <https://www.ktoo.org/>

L'Observatoire franco-russe : <http://obsfr.ru>

L'Usine Nouvelle : <https://www.usinenouvelle.com>

Marine & Océans : <https://www.marine-oceans.com>

Mer et Marine : <https://www.meretmarine.com>

Ministère de l'Europe et des affaires étrangères : <https://www.diplomatie.gouv.fr>

Ministère de la Défense de la Fédération de Russie : <http://mil.ru>

Ministère des Affaires étrangères de la Fédération de Russie : <http://www.mid.ru>

Ministère des Armées : <https://www.defense.gouv.fr>

Nations-Unies : <https://www.un.org>

Naval Technology : <https://www.naval-technology.com>

Office of Naval Intelligence : <http://www.oni.navy.mil>

OTAN : <https://www.nato.int>

Polish Institute of International Affairs : <http://www.pism.pl>

PONARS Eurasia : <http://www.ponarseurasia.org>

Préfecture maritime Atlantique : <https://www.premar-atlantique.gouv.fr>

President of Russia : <http://en.kremlin.ru>

Pro-Arctic : <http://pro-arctic.ru>

Représentation permanente de la France à l'OMI : <https://omi.delegfrance.org>

Revue militaire : <https://topwar.ru>

RFI : <http://www.rfi.fr>

Rosneft : <https://www.rosneft.com>

RusNavy Intelligence : <http://www.rusnavyintelligence.com>

Russian Ships : <http://russianships.info>

Stockholm International Peace Research Institute : <https://www.sipri.org>

TASS : <http://tass.com>

Technip : <http://www.technip.com>

The Boston Globe : <https://www.bostonglobe.com>

The Guardian : <https://www.theguardian.com>

The Independent Barents Observer : <https://thebarentsobserver.com>

The Institute for National Security Studies : <http://www.inss.org.il>

The International Expert Council on Cooperation in the Arctic <http://www.iecca.ru>

The New York Times : <https://www.nytimes.com>

The State Council of the People's Republic of China : <http://english.gov.cn>

Total : <https://www.total.fr>

US Naval War College : <https://usnwc.edu>

Valdai : <http://valdaiclub.com/>

Vesti : <https://www.vesti.ru>

Zone Militaire : <http://www.opex360.com/>

Zvezda : <https://tvzvezda.ru>

Annexes

Annexe n°1 : Les délimitations géographiques de l'Arctique



Source : CIA World Factbook

Annexe n°2 : Les routes maritimes arctiques



Source : LASERRE Frédérique

Annexe n°3 : Brochures relatives au code polaire

QUE SIGNIFIE LE RECUEIL SUR LA NAVIGATION POLAIRE DU POINT DE VUE DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES?

ÉQUIPEMENT

- FENÊTRES DE LA PASSERELLE**
Les fenêtres sont dotées de dispositifs permettant d'enlever la glace fondue, le givre, la neige, la buée, les embruns et la condensation
- EMBARCATIONS DE SAUVETAGE**
Toutes les embarcations de sauvetage sont partiellement ou complètement fermées
- VÊTEMENTS 1**
Une protection thermique satisfaisante est prévue pour toutes les personnes à bord
- VÊTEMENTS 2**
À bord des navires à passagers, une combinaison d'immersion ou un moyen de protection thermique est prévu pour chaque personne à bord
- MOYEN D'ENLEVER LA GLACE**
Équipement spécial pour enlever la glace (appareils électriques et pneumatiques, outils spéciaux, par exemple des haches ou des pieux de bois)
- PROTECTION CONTRE L'INCENDIE**
Matériel d'extinction pouvant fonctionner à des températures basses (à protéger contre la glace). Peut être utilisé par des personnes portant des vêtements chauds, épais et encombrants

EXPLOITATION ET EFFECTIFS

- NAVIGATION**
Il faut pouvoir recevoir des renseignements sur les conditions de glace
- CERTIFICAT ET MANUEL**
Le navire est tenu de détenir un Certificat pour navire polaire et doit avoir à bord également le Manuel d'exploitation dans les zones polaires
- FORMATION**
Les capitaines, seconds et officiers chargés du quart à la passerelle doivent avoir suivi la formation élémentaire appropriée (pour l'exploitation en eaux libres), ainsi que la formation avancée pour l'exploitation dans les autres eaux, y compris dans les eaux couvertes de glace

CONCEPTION ET CONSTRUCTION

STRUCTURE

La structure des navires à coque renforcée pour la navigation dans les glaces doit être conçue de manière à résister aux charges globales et locales s'exerçant sur la structure

MATÉRIAUX

Les navires destinés à être exploités à des températures basses doivent être construits dans des matériaux adaptés pour fonctionner à la température de service pour la navigation polaire du navire

STABILITÉ À L'ÉTAT INTACT

Les navires doivent avoir une stabilité à l'état intact suffisante pour résister à une accumulation de glace et il faut tenir compte de l'accumulation de glace dans les calculs de stabilité

CATÉGORIES DE NAVIRES

Trois catégories de navires peuvent être exploitées dans les eaux polaires en fonction des conditions de glace:

- A) glace moyenne de première année
- B) glace mince de première année
- C) glace mince de première année

Les conditions de glace sont moins rigoureuses que pour les catégories A et B

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

- LE RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES APPLICABLES AUX NAVIRES EXPLOITÉS DANS LES EAUX POLAIRES A ÉTÉ ADOPTÉ EN NOVEMBRE 2014 PAR LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME DE L'OMI
- LE RECUEIL S'APPLIQUE AUX NAVIRES EXPLOITÉS DANS LES EAUX ARCTIQUES ET ANTARCTIQUES
- LE RECUEIL VISE À ASSURER LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PROTECTION DU MILIEU POLAIRE EN TRAITANT LES RISQUES QUI EXISTENT DANS LES EAUX POLAIRES ET NE SONT PAS ATTENDUS DE FAÇON SATISFAISANTE PAR D'AUTRES INSTRUMENTS

COMMENT LE RECUEIL SUR LA NAVIGATION POLAIRE PROTÈGE L'ENVIRONNEMENT

HYDROCARBURES

- REJETS**
Le rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges contenant des hydrocarbures provenant d'un navire, quel qu'il soit, est interdit
- STRUCTURE**
Tous les pétroliers, y compris ceux d'un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes (navires des catégories A et B construits le 1er janvier 2017 ou après cette date) doivent avoir une double coque et un double fond
- FUEL-OIL LOURD**
Le fuel-oil lourd est interdit dans l'Antarctique (en vertu de MARPOL). Les navires sont encouragés à ne pas utiliser ou transporter du fuel-oil lourd dans l'Arctique
- LUBRIFIANTS**
Envisager d'utiliser des lubrifiants biodégradables non toxiques ou des systèmes à base d'eau pour les éléments lubrifiés en dehors de la partie immergée de la coque qui sont en interface directe avec l'eau de mer

ORDURES

- MATIÈRES PLASTIQUES**
Tout rejet de matière plastique est interdit (en vertu de MARPOL)
- DÉCHETS ALIMENTAIRES I**
Le rejet de déchets alimentaires sur les glaces est interdit
- DÉCHETS ALIMENTAIRES II**
Le rejet de déchets alimentaires qui ont été broyés ou concassés (pour pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm) est uniquement autorisé lorsque le navire se trouve à une distance supérieure à 12 milles marins de la terre la plus proche, du plateau de glace le plus proche ou de la banquise côtière la plus proche
- CARCASSES D'ANIMAUX**
Le rejet de carcasses d'animaux est interdit
- RÉSIDUS DE CARGAISON**
Les résidus de cargaison et les agents ou additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales peuvent uniquement être déchargés si : ils ne sont pas nuisibles pour la mer; le port de départ et le port saillant de destination ne trouvent tous deux à l'intérieur des eaux arctiques, et aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans ces ports. Les mêmes prescriptions s'appliquent pour la zone arctique en vertu de MARPOL

EAUX USÉES

- REJETS I**
Aucun rejet d'eaux usées dans les eaux polaires n'est autorisé (sauf dans des conditions spécifiques)
- INSTALLATIONS DE TRAITEMENT**
Le rejet est autorisé si le navire est doté d'une installation de traitement des eaux usées et si le rejet des eaux usées traitées est effectué aussi loin que possible dans la pratique de la terre la plus proche, de toute banquise côtière, de tout plateau de glace ou des zones présentant une concentration de glace spécifique
- REJETS II**
* Les eaux usées qui n'ont pas été broyées ou désinfectées peuvent être rejetées à une distance de plus de 12 milles marins de tout plateau de glace ou toute banquise côtière
* Les eaux usées qui ont été broyées et désinfectées peuvent être rejetées à une distance de plus de 3 milles marins de tout plateau de glace ou toute banquise côtière

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

- LE RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES APPLICABLES AUX NAVIRES EXPLOITÉS DANS LES EAUX POLAIRES ENTRERA EN VIGUEUR LE 1ER JANVIER 2017
- LE RECUEIL S'APPLIQUE AUX NAVIRES EXPLOITÉS DANS LES EAUX ARCTIQUES ET ANTARCTIQUES - COMPLÈMENT AUX PRÉSCRIPTIONS EXISTANTES DE MARPOL
- LE RECUEIL VISE À ASSURER LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN TRAITANT LES RISQUES SPÉCIFIQUES QUI EXISTENT DANS LES EAUX POLAIRES ET NE SONT PAS COUVERTS PAR D'AUTRES INSTRUMENTS

DÉFINITIONS

- CATÉGORIES DE NAVIRES**
Il existe trois catégories de navires conçus pour être exploités dans les eaux polaires:
A) dans au moins de la glace moyenne de première année
B) dans au moins de la glace mince de première année
C) dans des eaux libres ou dans des conditions de glace moins rigoureuses que celles des catégories A et B
- BANQUISE CÔTIÈRE** : glace de mer qui se forme et reste fixe le long de la côte, ou elle est attachée soit au rivage, soit à un mur de glace, soit à une falaise de glace, entre des hauts fonds ou des icebergs échoués
- PLATEAU DE GLACE** : glacier plat flottant, d'une épaisseur considérable, qui émerge de 2 à 50 m ou plus et est fixé à la côte

PRODUITS CHIMIQUES

- REJETS**
Le rejet de substances liquides nocives ou de mélanges contenant de telles substances est interdit dans les eaux polaires