

## Bases militaires de la route maritime du Nord

Les propos de cette fiche ont fait l'objet de recherches d'informations uniquement accessibles sur le Net. Leurs analyses et leurs interprétations sont le fruit de l'intérêt que porte l'auteur pour ce sujet et de ses 15 années d'expérience professionnelle comme officier de spécialité Radar dans la Marine nationale. Ces propos n'engagent que lui.

### Répartition des moyens militaires russes le long de la RMN

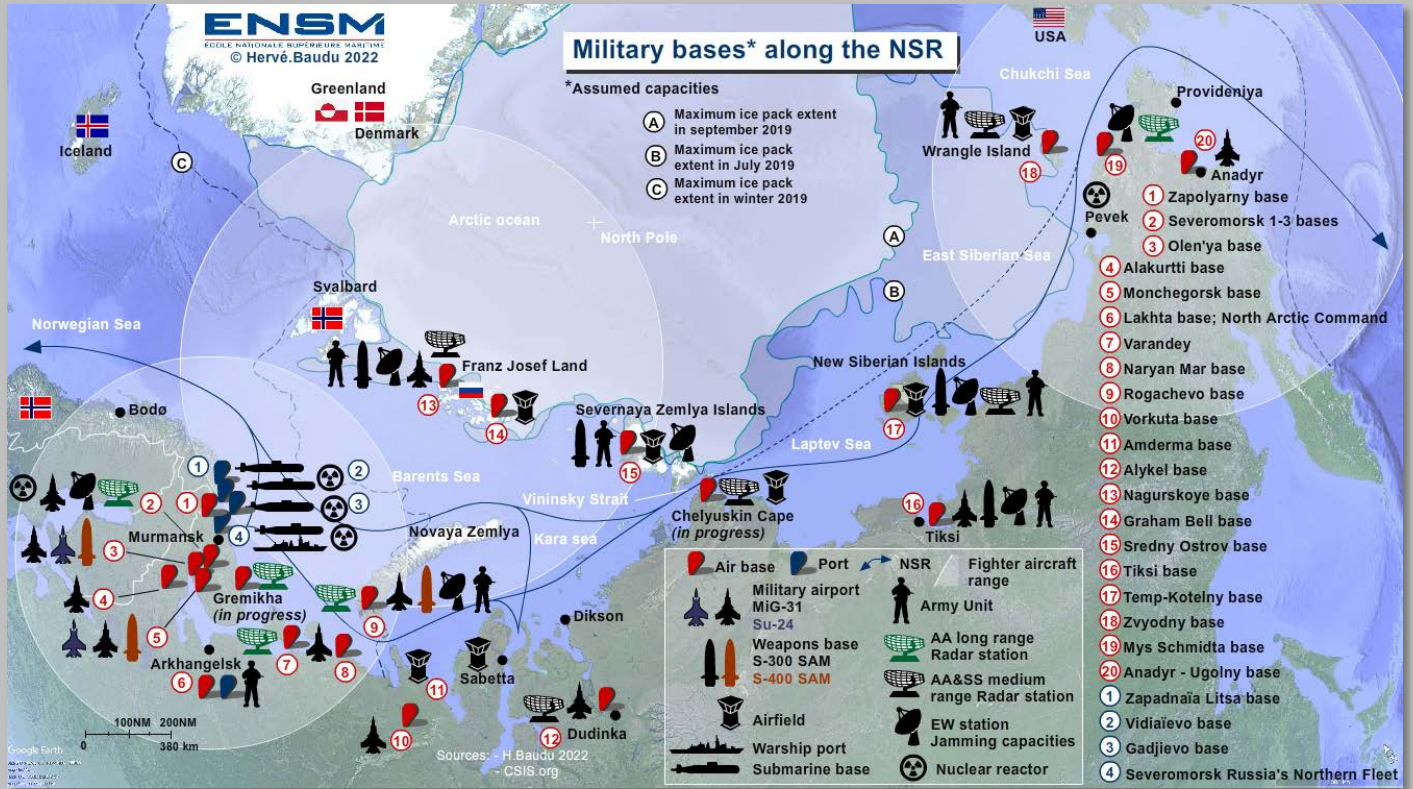


Figure 1 : bases militaires russes le long du passage du Nord-Est (© Hervé Baudu – 2022)

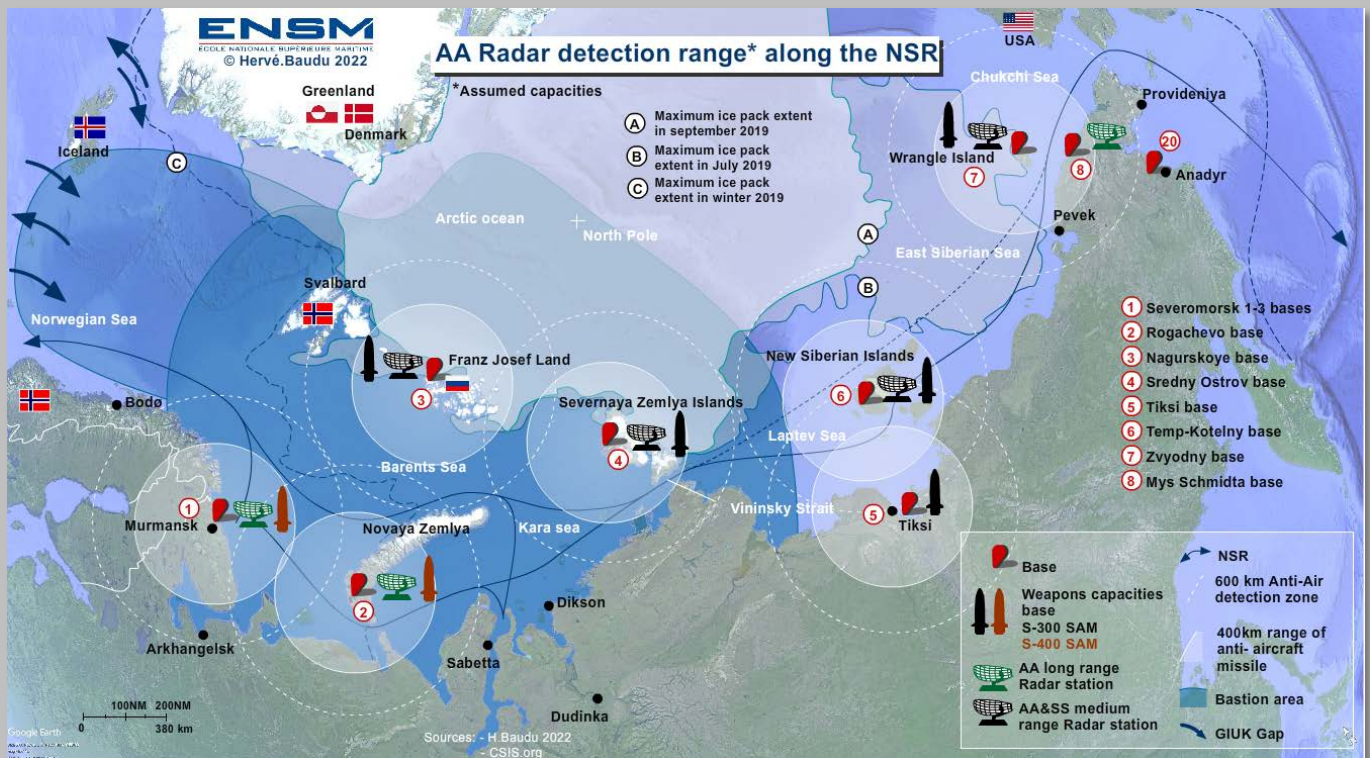


Figure 2 : portée des moyens de détection russes le long du passage du Nord-Est (© Hervé Baudu – 2022)

## Présence militaire en Arctique

La présence militaire de la Russie dans l'Arctique vise essentiellement trois objectifs, développer une puissance militaire, maritime notamment, pour affirmer sa souveraineté sur son arc arctique et plus largement sur l'Ouest de l'Arctique, disposer de moyens armés modernes pour contrer les puissances de l'OTAN notamment au-delà de la mer de Norvège afin de protéger ses bases stratégiques de la péninsule de Kola et contrôler le trafic maritime du passage du Nord-Est. Toute la mer de Barents est considérée par la Russie comme une zone sanctuaire (*Bastion*) étendue à la mer de Norvège jusqu'au **GIUK** dans laquelle la Marine de la flotte du Nord doit contenir les flottes de l'OTAN qui se trouveraient alors en portée des centres vitaux russes (bases de sous-marins nucléaires, flotte du Nord) par des tirs de missiles de croisières. Depuis l'exercice OTAN *Trident Juncture* qui s'est tenu fin 2018 en mer de Norvège, le plus grand jamais organisé depuis la fin de la guerre froide, les marines de l'OTAN (Angleterre, USA, Norvège et Danemark) mènent des opérations dites de sécurité de plus en plus nombreuses en mer de Barents, prétextant vouloir affirmer leur liberté de naviguer en océan Arctique. Sans toutefois qualifier ces manœuvres de **FONOPS**, ces incursions dans ce que la Russie considère comme son Bastion (figure 2) font l'objet de protestations chroniques de la Fédération. Face à ces démonstrations de forces que la Russie interprète comme une ingérence dans son espace de défense légitime, elle n'hésite pas à se manifester de façon jugée agressive avec notamment de longs survols d'avions de reconnaissance aux limites des territoires arctiques, norvégiens et américains, voire à brouiller de manières sporadiques les ondes GPS perturbant localement le trafic aérien civil. Sans pour autant parler de montée de tension entre la Russie et les pays de l'OTAN des **Arctic 8**, notamment la Norvège et les USA, l'activité militaire n'a jamais été aussi importante ces dernières années. Les États-Unis considèrent la Norvège comme la principale tête de pont dans l'Arctique. La Russie s'oppose à la présence de navires de guerre étrangers sur la route maritime du Nord qu'elle considère comme une route de transit historique russe. A l'occasion de la réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique en mai 2021, le ministre russe des Affaires étrangères, Sergueï Lavrov, a d'ailleurs rappelé que les tentatives de la Norvège d'impliquer l'OTAN dans la région arctique n'était pas un facteur d'apaisement des tensions dans la région. La Russie procède à des tirs, souvent en marge des exercices OTAN, et conduit des entraînements avec la flotte du Nord qui s'est projetée pour la seconde fois jusqu'en mer de Béring. Avec des unités majeures comme un porte-avions, la Navy cherche par sa présence à s'affirmer de plus en plus dans cet espace arctique qu'elle a trop longtemps négligé. Dans ces affirmations de souveraineté ; pour la Russie, protection de ses bases stratégiques de sous-marins nucléaires en péninsule de Kola et de son trafic commercial le long de la route maritime ; pour les USA, sa sacro-sainte liberté de navigation sur toutes les mers du globe, les enjeux sont clairement contradictoires. La Russie se donne les moyens de faire de l'océan Arctique un espace fermé en exerçant un contrôle strict sur un corridor qui correspond à sa ZEE ouvert en période estivale et à terme toute l'année grâce à sa future flotte de brise-glaces nucléaires. A l'inverse, les Américains (mais également les européens) veulent se garantir une légitimité d'une navigation libre en haute mer sans être contraints par une quelconque réglementation, même au titre de **l'article 234** de la CNUDM. Faut-il y voir également de la part des USA, une appropriation de cet espace pour être en mesure, le moment venu, d'exercer une pression sur les marines chinoises qui ambitionnent d'emprunter largement les routes maritimes du Nord ? A l'opposé, le Canada reste discret dans ses manifestations de souveraineté, partageant avec la Russie cette volonté identique de contrôler leur propre route maritime, même si c'est pour le Canada en limiter l'accès pour des raisons de préservations environnementales. Ce positionnement n'empêche pas que ce dernier est le premier pays de l'Arctique à avoir construit un brise-glace militaire d'une série de six, le Harry DeWolf capable de mettre en œuvre des missiles antinavires. La Russie sera la seconde nation à posséder en 2023 ce type de navire avec l'Ivan Papanin qui aura des capacités de mise en œuvre de missiles à longue portée. La flotte du Nord (bâtiments de surface et flottilles de sous-marins classiques et nucléaires) est devenue son propre district militaire le 1<sup>er</sup> janvier 2021. C'est la première fois que le statut d'une flotte est élevé à égal à celui des quatre districts militaires terrestres existants - Ouest, Sud, Est et Centre. Le district militaire de la Flotte du Nord est responsable de l'Arctique, de son littoral et de la Route maritime du Nord. La principale base navale de la flotte, Severomorsk, est située près de Mourmansk et maintient au moins six bases supplémentaires dans le district. Créé en 2011 par EUCOM et la Norvège, qui le co-président, la table ronde des forces de sécurité de l'Arctique (ASFR) est un forum informel d'Alliés et partenaires OTAN ayant des intérêts sécuritaires en Arctique est à ce jour le seul qui traite des questions de sécurité (domaine qui est absent du Conseil de l'Arctique). Il rassemble les officiers généraux (niveau 2 étoiles OTAN) en charge de la stratégie sur l'Arctique pour les Etats suivants : Allemagne, Canada, Danemark, États-Unis, Finlande, France, Islande, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède. Non décisionnel, ses préconisations n'ont pas de caractère contraignant et sont simplement le reflet des échanges qui ont lieu dans son enceinte. Des nations extérieures (comme la Russie jusqu'en 2014) peuvent y être invitées.

L'investissement à y consentir ne doit pas empiéter sur nos engagements dans le cadre de l'OTAN ni sur nos dialogues sécuritaires bilatéraux avec les « Arctic-8 ». C'est en revanche un moyen d'améliorer notre perception du contexte stratégique et sécuritaire en Arctique et un vecteur d'influence complémentaire pour nos intérêts nationaux vis-à-vis de cette région.

Sur le plan militaire, les États-Unis peuvent compter sur une coopération de la Norvège, de la Suède mais également de l'Angleterre aux côtés desquelles elles s'entraînent régulièrement. Des exercices avec les pays de l'OTAN sont de plus en plus fréquents et d'envergure comme Junction Joint Warrior 2020 ou [Icex](#). Il s'agit surtout pour l'Alliance Atlantique de garder une maîtrise de libre circulation à l'océan Arctique et de s'opposer aux stratégies de déni d'accès russe à la région boréale, son Bastion. Ces efforts et ces manifestations ostensibles visent à démontrer les capacités des pays de l'OTAN et plus largement des pays occidentaux subarctiques à déployer des forces pour faire face à la remilitarisation de la Russie en Arctique qui déploie des moyens modernes, notamment dans le domaine anti-aérien. On notera que le Canada se tient à l'écart de ces exercices

militaires, se limitant à sa politique de défense, notamment avec la mise en œuvre de la chaîne radars AEW qui fait partie de la ligne de défense contre les missiles balistiques russes. Le Danemark et le Groenland pour lequel les affaires de sécurité est du ressort de l'Etat danois sont en train d'investir significativement dans les capacités de défense sous la pression de l'OTAN (Etats-Unis).

La coopération nordique en matière de défense se fait sous l'égide de l'organisation [NORDEF](#). Le fait que tous les pays nordiques ne soient pas membres de l'OTAN ou de l'UE a naturellement un effet sur la coopération. L'Islande est située à un carrefour important entre le Groenland et le Royaume-Uni en ce qui concerne la maîtrise de la mer. Le Danemark est la sentinelle de la Baltique et il a ses responsabilités au Groenland et dans l'Arctique. La Norvège et la Suède sont dos à dos, les deux observant une direction : la Norvège surveille les zones maritimes du Nord, tandis que la Suède est plus orientée vers la mer Baltique. La Finlande, pour sa part, regarde vers l'est, aux frontières extérieures de l'Union européenne.

## Capacités maritimes militaires

Sans toutefois atteindre le niveau de la guerre froide, la fédération de Russie essaye de maintenir un renouvellement de sa flotte de surface et sous-marines. Si cette dernière est privilégiée, les frégates du [projet 22350](#) devraient devenir les navires de guerre les plus avancés de la marine russe dans leur classe. Ces frégates déplacent 4 500 tonnes et peuvent développer une vitesse de 29 nœuds. Elles sont armées de missiles Oniks et Kalibr et de systèmes de missiles de défense aérienne. La frégate Admiral Kasatonov est la seconde de la série. L'amiral Gorshkov, est entrée en service dans la marine russe en juillet 2018. La première frégate produite en série, l'amiral Kasatonov, a été mise à flot en 2014. La frégate du projet 22350, l'amiral Golovko, a été déposée le 1er février 2012. Quatre autres frégates de ce projet sont à divers stades de leur construction au chantier naval de Severnaya.

La construction russe de sous-marins à propulsion nucléaire atteint son apogée post-soviétique avec 15 sous-marins actuellement en construction à différents stades de préparation au chantier naval de Severodvinsk en mer Blanche. Sevماش est le seul chantier naval en Russie qui construit des sous-marins à propulsion nucléaire. À l'époque soviétique, le chantier, alors connu sous le nom de Shipyard n° 402, a construit un total de 128 sous-marins nucléaires. Le sous-marin Kazan, de classe Yasen-M, sera suivi de 7 autres sous-marins selon le programme d'armement de l'État. Le dernier devrait être mis en service en 2027. Tous les sept sont déjà en chantier et à différents stades de construction. Cinq de la classe [navigueront pour la flotte du Nord](#), basée sur la péninsule de Kola (Kazan, [Novossibirsk](#), Krasnoïarsk, Arkhangelsk, [Permanente](#), [Oulianovsk](#), [Voronej](#), [Vladivostok](#)). Le [Déclassement](#) progressif des 6 SNLE type Delta IV (problèmes NUC) sont en cours. La Classe Borei-A est destinées à remplacer les sous-marins lance-missiles balistiques actuels, le Delta-III (flotte du Pacifique) et le Delta-IV (flotte du Nord), quatre autres classes Borei-A devraient être mises en service d'ici 2023 (Knyaz Oleg, Generalissimus Suvorov, [Imperator Aleksandr III](#), Knyaz Pozharskiy. Le [Belgorod \(K-329\)](#) est un sous-marin d'intérêt particulier, construit sur la coque d'une classe Oscar-II, bien que rallongé, afin de transporter des équipements sous-marins spéciaux pour les installations et les opérations militaires sur le plateau arctique. À bord, il pourrait embarquer nouvelle torpille à propulsion nucléaire Poséidon. Le Belgorod naviguera pour GUGI, la direction principale de la recherche en haute mer basée à [Olenya Bay](#) sur la péninsule de Kola et à Severodvinsk où les torpilles Poséidon sont emmenées en mer pour des tests. Le sous-marin mesure 184 mètres de long, 11 mètres de plus que les sous-marins Typhoon. Un autre sous-marin, le [Kabarovsk](#) à propulsion nucléaire est en construction à Sevماش. Le Khabarovsk est le premier d'une série de 3 ou 4, tous censés transporter plusieurs torpilles à propulsion nucléaire Poséidon.



Figure 3 : projet frégate russe Ivan Papanin



Figure 4 : conteneurs missile embarqués

## Capacités militaires sur les bases

Les moyens mis en œuvre sont à l'origine de nouvelles constructions ou de rénovations de bases, principalement sur les archipels arctiques où sont déployés des garnisons, des avions de chasse, des batteries de missiles antiaériens, des systèmes modernes de détection aérienne moyenne et longue portées associés à des capacités de guerre électronique (détection et brouillage). Il est encore difficile d'apprécier les capacités réelles de ces nombreuses bases à mettre en œuvre ces équipements et de connaître exactement la présence sur ces sites de tous ces armements. Il est raisonnable de penser, que même si le potentiel affiché par les autorités russes n'est pas effectif sur l'ensemble des bases déclarées, les capacités de les accueillir sont réelles (figures 5, 6 et 7). Des travaux sont notamment entrepris pour rallonger la piste toutes saisons sur l'aérodrome de Nagurskaya de la flotte du Nord sur l'île d'Alexandra Land, dans l'archipel Franz Josef qui peut recevoir tout type d'avion, y compris les bombardiers stratégiques Tu-95MS. Ces moyens militaires sont dédiés à la détection en priorités d'une menace aérienne en provenance des USA, que ce soient avec des missiles de croisière ou par aéronefs. Tous ces dispositifs reposent sur une détection lointaine des vecteurs aériens de façon à obtenir un préavis suffisant pour les traiter par missiles ou par brouillage. Ce sont les raisons pour lesquelles les sites les plus élaborés sont ceux des archipels qui sont les plus proches du pôle sur les trajectoires orthodromiques des bases aériennes et sites de lancement de missiles de croisière américains. Toutes ces bases sont équipées de radars longues distances couplés à des missiles SAM 300 ou 400 pour la plupart. La flotte du Nord est composée d'une quarantaine de bâtiments de surface et autant de sous-marins concentré dans la péninsule de Kola proche de Mourmansk. La composante sous-marine est également conséquente, même si elle a perdu en capacité depuis l'effondrement de l'ère soviétique.



Figure 5 : bases militaires autour de Mourmansk (@ Geopolitical figures)

| Moyens  | Nom  | Fonctions   |
|---|--|---|
| <b>Radars détection aérienne:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Moyenne portée (350 km)</li> <li>– Longue portée</li> <li>– Très longue portée (&gt;1000km)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Spoka-2</li> <li>– Kontainer</li> <li>– Resonance-N</li> </ul>                                      | Détection aéronefs et missiles de croisière   |
| <b>Guerre électronique AEW :</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Krasukha 2 et 4</li> <li>– Divnomorye</li> <li>– Mourmansk-BN</li> </ul>                            | Détection émissions ondes radars et brouillage radar, GPS et communications<br>Brouillage HF- SHF longue portée |
| <b>Missiles antiaériens :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Missile anti-aérien moyenne portée (300 km)</li> <li>– Missile de croisière (&gt;1000km)</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>– S-300 et S-400</li> <li>– Pantsir</li> <li>– Kh-35U</li> </ul>                                      | Missile antiaérien multi-cibles<br><br>Missile de croisière supersonique  |
| <b>Missiles antinavires (300 km) :</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bastion P avec missile supersonique P-800 Oniks</li> <li>– SSC-3 Styx</li> <li>– Tsirkon</li> </ul> | Système de défense côtière mobile<br><br>Missile hypersonique   |

|  |   |   |
|--|---|---|
| <b>Missiles de croisière (&gt;1000 km)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kinzhal</li> <li>– Dagger</li> </ul>   | Missile aéroporté hypersonique  |
| <b>Aéronefs :</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Su-24M et Su-24MP</li> <li>– Su-34</li> <li>– MIG 31K</li> <li>– TU 142</li> <li>– Il-76</li> <li>– Tu-95Ms</li> </ul> | 4500 km sans ravitaillement<br>Porteur du missile hypersonique Kinzhal<br>Porteur du missile Dagger (>2000km)<br>Rayon d'action 6500 km<br>Piste de Franz Josef |



Figure 6 : base militaire du Trèfle de l'archipel de la Terre Franz Josef sur l'île Alexandra (© TASS)



Figure 7 : emplacement de plateformes radar et d'engins mobiles de tir de missiles Oniks Bastion-P de la base de Temps-Kotelny sur l'archipel de la Nouvelle Sibérie (© CSIS)

### Capacités de détection à partir des bases terrestres

A l'exception du passage dans les détroits des îles qui longent le littoral russe, la route maritime du Nord est éloignée des côtes (une soixantaine de milles en moyenne). Que ce soit visuellement ou à l'aide de radars de détection surface, le trafic maritime restera hors de portée des moyens de détection terrestre. La rotondité de la Terre, les fréquences et puissances utilisées par des radars de surface (ondes courtes Bandes S et X) limitent la détection d'un navire de commerce en-deçà d'une vingtaine de milles. L'appréciation d'une présence de la côte à partir d'un navire est à peu près identique, à fortiori lorsque le littoral est peu élevé comme c'est le cas avec la toundra qui borde la Sibérie. Prétendre comme l'affirment les autorités russes que la surveillance du trafic maritime est assurée par les moyens radars disposés sur les différentes bases militaires essaimées sur les archipels ou dans les ports du littoral est une hérésie. Les ondes émises par les radars de détection aérienne répondent aux mêmes logiques que les ondes courtes des radars de surface, elles sont directes et ne se comportent pas comme les ondes de sol qui suivent partiellement la rotondité de la Terre. Tous les radars militaires sont antiaériens, mêmes ceux qui ont vocations à tirer des missiles contre navires à très grandes distances nécessitant un report de position par un aéronef pour la désignation de l'objectif (missile Oniks du système Bastion-P par exemple). Les radars de détection aérienne contre avions et missiles de moyenne et longue portées sont tangents à l'horizon et sont de facto optimisés pour la détection de cibles en altitude (figure 5). Sur les 3000 milles que représente le passage du Nord-Est, il est illusoire de rechercher une détection de tout le trafic maritime à l'aide de radars conventionnels. C'est comme si on s'obstinait à vouloir suivre tous les navires en Atlantique Nord sur la route entre la Manche et New-York. Outre les radars embarqués sur aéronefs militaires spécialisés comme le Beriev A-100 AWACS, le seul moyen civil actuel de poursuite d'un navire de commerce est le *reporting* de sa position émise par son AIS. Une constellation de satellites va survoler les mêmes zones plusieurs fois par jour et va ainsi pourvoir fournir un suivi du navire accessible via un portail, gratuit pour les pistes détectées le long des côtes, payant pour celles hauturières. Ces providers (*Marine traffic.com*, *Vessel Finder.com* pour les plus connus) sont accessibles à tous publics. Evidemment, ce suivi repose sur l'obligation des navires Solas (navires de commerce) à conserver l'émission de leur transpondeur. S'il est coupé ou en panne, la poursuite du navire est suspendue. Elle peut être intentionnelle pour les navires militaires qui souhaitent effectuer un transit discret. Sans doute que le nouveau centre de contrôle de l'administration de la route maritime du Nord, la NSRA à Mourmansk, possède de tels outils pour assurer une surveillance du trafic maritime. Un projet de VTS côtier a été élaboré par le fabricant de simulateur Transas (maintenant appartenant au groupe finlandais Wärtsilä) intégrant ses outils de poursuite de navires. Ces capacités peuvent cependant être mises en doute lorsqu'en septembre 2018, le BSAM Rhône de la Marine nationale française

fut le premier navire militaire étranger à emprunter la totalité de la RMN depuis 1940 sans l'escorte d'un brise-glace. Bien qu'averties préalablement, les autorités russes ont réagi vigoureusement à ce déploiement en prenant un arrêté en mars 2019 exigeant dorénavant une demande de transit préalable de 45 jours pour les voyages de navires de guerre le long de la route. En outre, le nom et le grade du capitaine de chaque navire, ainsi que de toutes les informations relatives au navire seront exigés, chaque navire embarquera un pilote russe et une l'escorte d'un brise-glace peut être imposée.

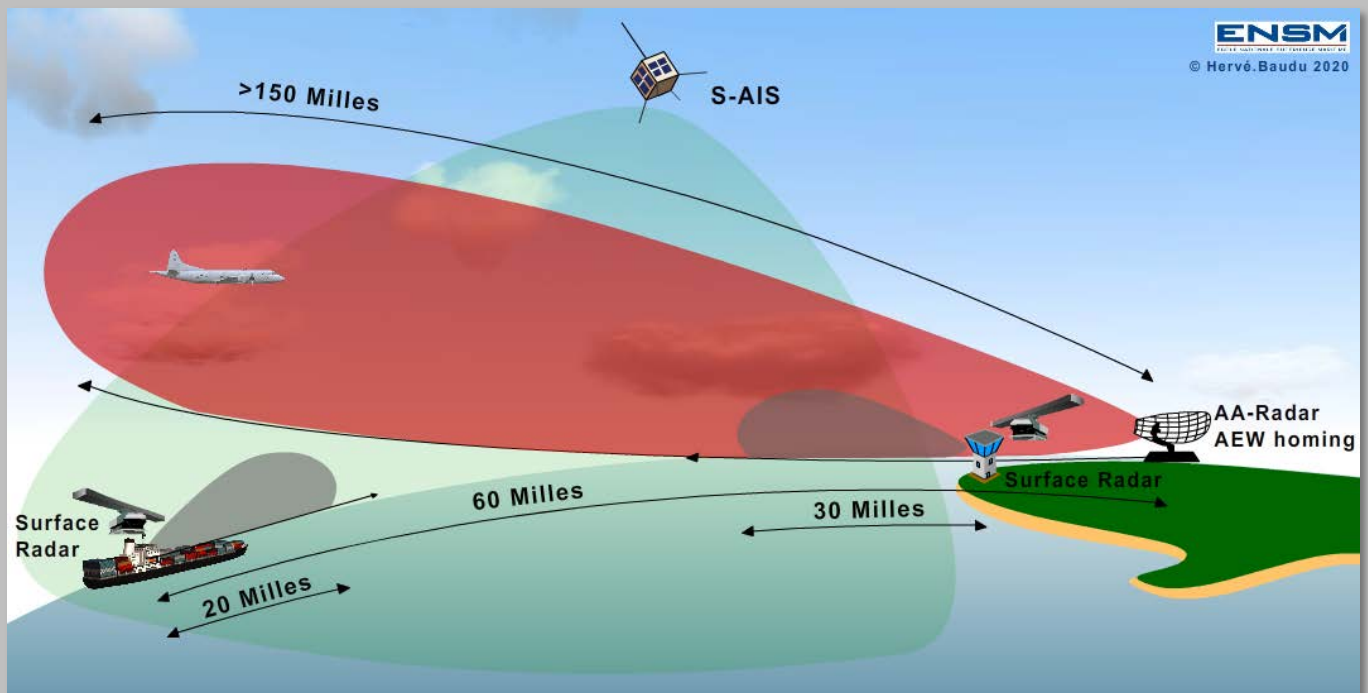


Figure 3 : portées de détection radars de surface et radar Air (© Hervé Baudu – 2020)

**GUIK** : Greenland, Iceland, United-Kingdom. Passage obligé des flottes de sous-marins de l'OTAN pour pénétrer dans l'océan Arctique et « verrou » pour la Marine russe gênée d'accéder librement en Atlantique Nord. Pendant la guerre froide, ce passage était équipé d'hydrophones sous-marins américains mouillés au fond de l'océan, la chaîne Sosus (*SOund SURveillance System Barrier*) chargé de repérer les navires russes qui rejoignaient l'océan Atlantique. Elle est aujourd'hui désarmée.

**FONOPs** : Freedom of Navigation Operations; opération navale justifiant la liberté de navigation en haute mer (au-delà des eaux territoriales) conformément à la Convention des Nations Unies du droit de la mer. La marine américaine mène de façon régulière de telles opérations en mer de Chine pour protester contre l'appropriation illégale de la Chine des atolls de Spratley et de Paracel.

**Arctic 8** : Sur les 8 pays qui forment le Conseil de l'Arctique, seules la Suède et la Russie ne font pas partie de l'OTAN.

**Article 234** de la Convention des Nations Unies du droit de la mer autorise un Etat côtier d'exercer un contrôle non discriminatoire sur le trafic maritime en ZEE couverte par les glaces pour prévenir les risques de pollutions.

#### Références :

- Site de l'auteur : retrouver les fiches de l'auteur sur [Polar-navigation.com](http://Polar-navigation.com)
- [Feuille de route de route pour l'Arctique](#) juin 2016
- [La France et les nouveaux enjeux stratégiques en Arctique](#), DGRIS novembre 2019
- [CSIS.org](http://CSIS.org)
- [Buisnessinsider.fr.us](http://Buisnessinsider.fr.us)
- [Radartutorial.eu](http://Radartutorial.eu)
- [MissileThreat.csis.org](http://MissileThreat.csis.org)