

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

**HERVÉ BAUDU – EMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY –
CAMILLE ESCUDE – JOAQUIM GAINARD – ALEXANDRE
TAITHE (coord.) – JULIA TASSE – JEAN-PAUL VANDERLINDEN –
FLORIAN VIDAL – MAGALI VULLIERME**

avec le soutien de la



SOMMAIRE

AMÉRIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE	3
NORVÈGE – SUÈDE – FINLANDE – RUSSIE	6
ÉTATS OBSERVATEURS ET UNION EUROPÉENNE	8
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....	11
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE	13
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	14

Contributeurs :

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

Bloc Amérique du Nord, Groenland/Danemark, Islande : Jean-Paul Vanderlinden (CEARC), Magali Vullierme (CEARC), Michael Delaunay (CEARC)

Bloc Nordique et Russe : Norvège, Suède, Finlande, et Russie : Florian Vidal (GEG), avec Hervé Baudu (ENSM)

Bloc États Observateurs et UE : Alexandre Taithe (FRS), Joaquim Gaignard (FRS)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : IRIS, avec Hervé Baudu (ENSM)

Publications des instituts de recherche sur l'Arctique : Alexandre Taithe (FRS), Joaquim Gaignard (FRS)

Bloc Trafic maritime et Sécurité maritime : Hervé Baudu (ENSM)

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

ÉTATS-UNIS

Trump annonce son soutien au projet de fret ferroviaire “A2A”, visant à relier l’Alaska et l’Alberta

Fin septembre, un projet de fret ferroviaire a rencontré le soutien, sur Twitter, du Président Trump.

Le projet “A2A” de fret ferroviaire, d’une estimation de 22 milliards de dollars, vise à connecter l’Alaska à l’Alberta. Débutant à Fort Murray, ce fret passerait par les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon, pour arriver en Alaska par Delta Junction. Il serait ensuite connecté aux voies déjà existantes pour aller jusqu’aux ports, en direction d’Anchorage. En juillet, la société “A2A” avait indiqué souhaiter commencer à défricher, clôturer et préparer les routes d’accès en Alberta « *au cours des trois à six prochains mois* ». D’une longueur de 2 570 kilomètres, ce fret permettrait de transporter « *du pétrole, de la potasse et du minerai, des marchandises en conteneurs ou même des passagers* ». Toutefois, selon Kent Fellows, économiste à l’Université de Calgary, le transport de pétrole serait la principale raison de ce projet.

Trump a annoncé son soutien suite aux recommandations du sénateur de l’Alaska Dan Sullivan et du membre du Congrès Don Young. Le projet doit encore faire l’objet des études d’impact sur l’environnement et obtenir les autorisations réglementaires aux États-Unis et au Canada. Sources : [RCINet](#)

L’Administration Trump valide un projet pétrolier de ConocoPhillips en Alaska

L’administration Trump a donné son accord final à ConocoPhillips pour l’exploitation d’un nouveau champ pétrolier au nord de la Réserve pétrolière nationale de l’Alaska (NRPA).

Le 27 octobre, le bureau de la gestion des terres a publié son compte rendu de décision en faveur du plan de développement du projet Willow, dans la formation géologique de Nanushuk située sur le versant nord de la Réserve nationale de pétrole en Alaska (*National Petroleum Reserve-Alaska – NPRA*). Avec des réserves estimées à 590 millions de barils, ce projet devrait produire 160 000 barils par jour pendant 30 ans. Si ConocoPhillips reçoit l’ensemble des accords réglementaires, la construction du projet devrait commencer en 2021. Cette décision a été saluée par les dirigeants politiques d’Alaska. Les écologistes ont toutefois souligné un travail précipité nuisant à l’écosystème fragile arctique. Sources : [Willow Master Development Plan](#) ; [Arctic Today](#)

CANADA

Le projet de vente de la mine de Hope Bay devra passer un examen de sécurité nationale

Sans surprise, le gouvernement fédéral canadien a décidé de demander un examen de sécurité nationale avant de pouvoir donner son feu vert pour la vente de la mine d’or de Hope Bay, au Nunavut, à l’entreprise chinoise Shandong Gold Mining.

La société chinoise Shandong Gold Mining, en partie détenue par l’État chinois, avait annoncé en mai 2020 la signature d’un accord pour l’achat auprès de la société canadienne TMAC Ressources de la mine d’or de Hope Bay, située à 125 kilomètres de la communauté Inuit de Cambridge Bay au Nunavut pour 230 millions de dollars canadiens (cf. bulletins précédents). Pour être finalisé, le projet de vente va être soumis à un examen de sécurité nationale par le gouvernement fédéral canadien. Cette annonce a été effectuée par l’actuel propriétaire canadien, TMAC Ressources, après décision du cabinet fédéral. Cette vente a pourtant été acceptée par les actionnaires de TMAC Ressources et par les actionnaires de Shandong Gold Mining. La vente doit être conclue avant le 8 février 2021, mais le processus d’examen fédéral qui peut durer jusqu’à 90 jours pourrait remettre ce calendrier en question. Sources : [Radio Canada](#), [CBC](#)

Le réchauffement climatique cause le détachement de la moitié du dernier glacier intact de l'Arctique canadien

Le plateau de glace Milne au nord de l'île d'Ellesmere dans l'archipel arctique canadien, était le dernier encore intact. Il a perdu près de la moitié de sa surface lorsqu'une partie s'est détachée, témoignant des effets du changement climatique.

Grâce à des images satellites, la chercheuse canadienne Adrienne White, du Service canadien des glaces, a découvert que 43% de la surface du plateau de glace (ou glacier) de Milne, situé au Nord de l'île d'Ellesmere dans l'archipel arctique canadien, s'est détaché en juillet 2020. Cette partie s'est séparée en deux blocs de 55 et 24 kilomètres carrés, mesurant entre 70 et 80 mètres de haut. Il restait le dernier plateau de glace encore intact de l'archipel arctique canadien, les autres ayant connu le même sort ces dernières années. Selon les observations des chercheurs, de nombreuses zones d'eau libre et des températures plus élevées sont constatées chaque été dans cette partie de l'archipel canadien. Pour Adrienne White, cet événement est directement lié au changement climatique. Sources : [Nunatsiaq](#), [The Guardian](#), [Twitter](#)

Le gouvernement fédéral investit dans les infrastructures alors qu'un rapport souligne à nouveau les carences en ce domaine dans le Nord

Le manque d'infrastructures dont souffrent le Nord canadien, et plus particulièrement le Nunavut, est à nouveau pointé du doigt par un rapport d'une organisation Inuit. En parallèle, le gouvernement fédéral a annoncé l'octroi de financements pour soutenir, entre autres, le secteur des transports aériens, vital pour le Nord.

Un nouveau rapport de l'organisation inuite « Inuit Tapiriit Kanatami » (ITK) souligne les déficiences d'infrastructures dans l'Arctique canadien et notamment au Nunavut, en comparaison avec le reste du Canada. Signe de ces problématiques, l'intégralité de la communauté de Sanirajak a dû se réfugier dans le gymnase après qu'une tempête a causé une panne du système fournissant l'énergie. Faisant écho à ces problématiques, le gouvernement fédéral a annoncé de nouveaux investissements infrastructurels. Ainsi, Marc Garneau, ministre des Transports, s'est engagé pour un investissement de 800 millions de dollars canadiens, à travers un appel à projets. Par ailleurs, un peu moins d'un million de dollars va être débloqué pour soutenir le programme de la Garde côtière auxiliaire canadienne. Ce programme va permettre aux communautés de Churchill (Manitoba), d'Arviat, de Pond Inlet et de Clyde River (Nunavut) de s'équiper en embarcations pour leurs missions de recherche et sauvetage. Enfin, le secteur aérien, vital pour de nombreuses communautés, continuera d'être aidé. Selon le ministre des Affaires intergouvernementales Dominic LeBlance, le gouvernement fédéral va débloquer 37,3 millions de dollars canadiens pour soutenir les compagnies aériennes desservant l'Arctique canadien. Sources : [NTI](#), [Nunatsiaq](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Nunatsiaq](#)

GROENLAND/DANEMARK

Les États-Unis renouvellent leur accord de coopération pour la base de Thulé, tout en signant un accord-cadre de coopération avec le Groenland et en se rapprochant des Îles Féroé

En renouvelant leur accord de coopération concernant la base de Thulé avec le Danemark et le Groenland, et en négociant une nouvelle coopération avec les Îles Féroé, les États-Unis continuent leur rapprochement avec le Royaume.

Le 28 octobre 2020, un accord de coopération composé de [quatre documents](#) a été signé entre les États-Unis, le Danemark et le Groenland. Ces négociations portaient notamment sur le contrat de service pour les opérations de maintenance, de construction et de cantine de la base aérienne de Thulé. Revenant historiquement à une entreprise dano-groenlandaise, ce contrat avait été unilatéralement attribué, par les États-Unis, à une entreprise américaine en 2014, ce qui avait été source de contestation au Groenland. L'accord de 2020 instaure de nouveaux critères d'appel d'offres qui contribueront à garantir que les futurs contrats de service soient signés avec des entreprises groenlandaises. Ainsi, le prochain contrat, renouvelé en 2024, sera obligatoirement attribué à une entreprise sous contrôle groenlandais.

En parallèle, un accord-cadre pose également les jalons d'une coopération bilatérale plus poussée entre le Groenland et les États-Unis sous la forme d'un « Dialogue sur la politique économique », basé sur quatre piliers : la coopération dans le secteur de l'énergie et des mines, l'éducation, le secteur touristique et la gestion de l'environnement.

Suite à cette signature, le Premier ministre du Groenland, Kim Kielsen, a dit être « *sincèrement satisfait* » de la poursuite de la coopération bilatérale avec les États-Unis. « *Il a toujours été important pour Naalakkersuisut [le gouvernement], Inatsisartut [le Parlement] et pour le peuple groenlandais de tirer des avantages réels et tangibles de la présence américaine* » sur leur territoire. Sources : [Naalakkersuisut](#) ; [Naalakkersuisut](#) ; [High North News](#) ; [Arctic Today](#)

Les îles Féroé en passe de signer un accord de coopération avec les États-Unis

Proposé en juin 2020 à l'instigation du ministre des Affaires étrangères des îles Féroé, un accord de coopération devrait être signé, après accord de la couronne, entre les îles et les États-Unis.

Un accord de coopération serait en passe d'être signé entre les États-Unis et les îles Féroé. Cet accord de coopération aurait été proposé en juin dernier par le ministre des Affaires étrangères des îles Féroé, Jenis av Rana, lors de la visite de Carla Sands, Ambassadrice américaine au Danemark. Selon le quotidien féroïen *Kringvarp*, l'accord est négocié et le vice-président américain devrait se rendre le 12 novembre aux îles Féroé pour le signer. Toutefois, les îles Féroé doivent consulter le Danemark avant de signer. Aucune information sur le contenu de cet accord n'a été rendue publique à ce jour. Sources : [High North News](#)

De nouveaux contrats pour le transport aérien de passagers vers et à l'intérieur du Groenland sont en cours de négociations

La Commission des finances et des impôts du Groenland est en train d'examiner de nouveaux contrats décennaux pour le transport aérien de passagers.

Le ministre groenlandais pour les Infrastructures, Karl Frederik Danielsen, a confirmé à la radio groenlandaise KNR que des négociations sont en cours pour des contrats de transport aériens de passagers. Ces contrats, d'une durée de dix ans, débiteront le 1^{er} janvier 2021 et ne seront pas soumis à un appel d'offres public. Les accords actuels, d'une durée de quatre ans, expirent à la fin de l'année. Il est à ce jour impossible d'acheter des billets d'avions pour voyager vers ou à l'intérieur du Groenland après le 1^{er} janvier 2021.

Les projets de contrats ont été soumis par le *Naalakkersuisoq* [le gouvernement] à la Commission des finances et des impôts de l'*Inatsisartut* [le Parlement]. Sources : [KNR](#) ; [High North News](#)

ISLANDE

Malgré la crise, Icelandair serait capable de tenir jusqu'à 2022

Malgré un nombre restreint de vols de passagers et une chute de 81% de son bénéfice net, le PDG d'Icelandair a annoncé que la compagnie serait capable de tenir jusqu'en 2022.

Selon les chiffres du troisième trimestre 2020, le bénéfice net d'Icelandair a chuté de 81% depuis l'année dernière, mais les revenus du transport de marchandises ont, eux, augmenté de 16%. Face au nombre restreint de vols de passagers entre l'Europe et l'Amérique du Nord pendant la pandémie, Icelandair a reçu le soutien du gouvernement et a organisé avec succès un appel public à l'épargne en septembre dans le cadre de sa restructuration financière. Grâce à cela, le PDG de la société, Bogi Nils Bogason, a déclaré fin octobre que la société pourrait maintenir un service et des ventes minimum jusqu'en 2022.

À la fin du troisième trimestre 2020, Icelandair enregistrait un ratio de fonds propres d'environ 26 points de pourcentage – soit environ 40,7 milliards d'ISK (246 millions d'euros) – et des capitaux propres d'environ 55 milliards de couronnes islandaises (333 millions d'euros). Sources : [Iceland Review](#)

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Nouvelle stratégie pour l'Arctique en Russie : sécurité nationale, ressources naturelles et transport maritime

Déjà connue depuis plusieurs mois, la nouvelle Stratégie pour l'Arctique de la Fédération de Russie jusqu'en 2035 a été signée par le président V. Poutine le 26 octobre 2020. Ce document met en exergue trois priorités stratégiques : l'exploitation des ressources naturelles, le développement de la route maritime du Nord et la sécurité nationale.

Alors que la Russie s'apprête à prendre la présidence du Conseil de l'Arctique en mai 2021, le président V. Poutine a définitivement validé le 26 octobre le document définissant la nouvelle stratégie de la Russie pour la région arctique jusqu'en 2035. Dans une analyse du document par le journal basé à Kirkenes *The Barents Observer*, le mot « *neft* » (pétrole) y est mentionné 26 fois alors que le mot « *gas* » (gaz) l'est 38 fois. Si l'exploitation des ressources naturelles est une des priorités du gouvernement russe, le développement de la route maritime du Nord (RMN) en est son pendant. Ainsi, la RMN est citée 26 fois tandis que le terme « infrastructure » l'est 46 fois, ce qui rappelle l'importance accordée aux projets de construction portuaire, ferroviaire, de sites logistiques, etc. 200 000 nouveaux emplois dans la zone arctique pourraient être créés d'ici 2035.

A *contrario*, les mots comme « changement climatique » et « énergie renouvelable » sont mentionnés respectivement neuf et trois fois. Ainsi, la tonalité de cette nouvelle stratégie est explicitement orientée de par son contenu vers un développement économique massif dans lequel les enjeux environnementaux n'apparaissent que secondaires. Par ailleurs, les mots « sécurité nationale » sont recensés 31 fois dans le document, ce qui en fait un pilier de la stratégie russe pour les prochaines années. En effet, la possibilité d'un conflit dans la région arctique est regardée comme une menace croissante.

Le document stratégique évoque de plus l'archipel de Svalbard de manière plus accentuée, et appelle à une « *égalité de conditions* » et à « *une coopération mutuellement bénéfique* » entre la Norvège et les autres pays signataires du traité de Svalbard. Contrairement à la précédente stratégie pour l'Arctique publiée en 2013, ce document a une approche plus conciliante et souligne la nécessité de « *fournir une présence russe mutuellement bénéfique, des activités économiques et de recherche dans l'archipel norvégien du Spitsberg* ». Sources : [Oukaze présidentiel sur la stratégie de développement de l'Arctique jusqu'en 2035](#), 26 octobre 2020, (en russe) ; [The Barents Observer](#), 30 octobre 2020

Parmi les objectifs de cette stratégie, qui s'apparente à un plan de mise en œuvre, figure un développement global de l'infrastructure des ports maritimes et des routes de navigation de la route maritime du Nord. Cette stratégie projette que le fret de la route maritime du Nord (NSR) atteindra 130 millions de tonnes par an d'ici 2035. Elle prévoit cinq brise-glaces à propulsion nucléaire du projet 22220, trois brise-glaces à propulsion nucléaire type Leader, seize navires de sauvetage et remorqueurs, trois navires hydrographiques. Cette stratégie s'échelonne en trois étapes. La première 2020-2024 mettra l'accent sur le développement d'une zone économique spéciale de la région arctique centrée sur l'amélioration des services aux populations. La deuxième étape 2025-2030 est l'augmentation de la compétitivité de la ZAR (Zone arctique russe) avec des expéditions « toute l'année » le long de la Route maritime du Nord pour en faire un corridor de transport maritime compétitif avec la construction de Hubs transarctiques. Pour la dernière étape, à partir de 2031, la Russie vise à renforcer considérablement la capacité de tous les projets de gaz naturel liquéfié (GNL) et de pétrole dans la ZAR. Sources : [Oukaze présidentiel sur la stratégie de développement de l'Arctique jusqu'en 2035](#), 26 octobre 2020 (en russe) ; [The Barents Observer](#), 30 octobre 2020, [Arctic.ru](#) ; [themoscowtimes.com](#) ; [Highnorthnews.com](#) ; [Arctictoday.com](#) ; [Tass.ru](#) ; [Proarctic.ru](#) (en russe)

Russie – Pays Nordiques : introduction du e-visa en 2021 dans la région de Barents

Le 6 octobre 2021, le Premier ministre M. Michoustine a officiellement validé l'introduction de nouvelles règles concernant l'établissement du visa électronique (e-visa) à partir du 4 février 2021. Cependant, les passages frontaliers des pays limitrophes de la Russie dans la région de Barents ne verront pas l'application de ce nouveau régime.

Le Premier ministre Mikhail Michoustine a signé l'approbation du gouvernement russe concernant la mise en œuvre du nouveau régime de visa électronique (e-visa) qui entrera en application à partir du 4 février 2021. Les futurs bénéficiaires de ce nouveau régime de visa appartiennent à une liste de 52 pays dont l'ensemble des pays nordiques. Le régime du e-visa est déjà en application depuis 2017 dans un projet pilote limité à certaines régions comme Saint-Petersbourg et Kaliningrad. Désormais, ce visa électronique intégrera tous les points de contrôle aux frontières extérieures du pays (ports, aéroports, frontières terrestres). Cependant, la liste des postes frontaliers terrestres recensés ne mentionne pas les onze points frontaliers entre la Finlande et la Russie, ni même le seul passage frontalier terrestre (poste-frontière de Storskog-Borisoglebsk) reliant la Norvège et la Russie. Sources : [Document gouvernemental sur l'introduction du e-visa](#), 6 octobre 2020 ; [Liste des points frontaliers appliquant l'e-visa](#), 23 octobre 2020 (en russe).

Nornickel sous la pression des autorités russes

Depuis la catastrophe écologique du mois de mai 2020, les relations entre le groupe Nornickel et les autorités fédérales russes se sont fortement dégradées. La visite de la présidente du Conseil de la Fédération Valentina Matvienko à Norilsk le 21 octobre rappelle ces vives tensions. Dans le même temps, le groupe minier maintient de nouveaux projets de développement dans la zone arctique.

La catastrophe écologique, suite à l'effondrement d'un réservoir de diesel dans la rivière Ambarnaïa le 29 mai 2020 (cf. Bulletin mensuel n° 14, juillet 2020), semble marquer une rupture dans les relations entre le groupe minier Nornickel et les autorités fédérales russes. La visite de Valentina Matvienko, présidente du Conseil de la Fédération, dans la ville de Norilsk a été remarquée par son discours offensif à l'égard du groupe russe, qui pointait du doigt son irresponsabilité, son cynisme et sa corruption. Elle a demandé à Nornickel de traiter l'ensemble des problèmes que connaît la ville de Norilsk, dont l'amélioration du système d'approvisionnement en eau potable et des services sociaux offerts à la population. Source : [Intervention de Valentina Matvienko](#), (en russe), 21 octobre 2020.

Malgré la dégradation des relations avec les autorités fédérales, le groupe minier russe entend maintenir ses différents investissements dans la région arctique russe. Ainsi, la modernisation du site de traitement du cuivre à Monchegorsk dans la péninsule de Kola est planifiée et attendue pour les prochaines années. Le montant de cet investissement serait de 90 milliards de roubles (970 millions d'euros) qui, selon le gouverneur de la région Andreï Chibis, est favorisé par l'application, entre autres, d'avantages fiscaux dans la région de Mourmansk dans le cadre du développement de la zone arctique. Sources : [Communiqué de presse du gouvernement de l'oblast de Mourmansk](#) (en russe) ; [The Barents Observer](#), 12 octobre 2020.

Norvège – Russie : accord sur les quotas de pêche pour 2021

Adossée à la commission bilatérale des pêches, la coopération entre Oslo et Moscou en mer de Barents dans ce domaine est bien établie depuis plusieurs décennies. Ce mécanisme permet d'attribuer annuellement le quota pour la pêche de plusieurs espèces. Pour l'année 2021, le quota concernant la pêche du cabillaud est en nette augmentation.

Depuis l'établissement de la commission bilatérale des pêches en 1976, la Norvège et la Russie se partagent les ressources halieutiques de la mer de Barents et établissent chaque année des quotas respectifs, en particulier sur quatre espèces : cabillaud, églefin, capelan et flétan. Dans une démarche de gestion durable de ces ressources, des chercheurs russes et norvégiens spécialisés dans le domaine marin étudient conjointement et fixent des recommandations pour les quotas de stocks de poissons dans la mer de Barents. La Russie et la Norvège se partagent la plus grande partie du quota, une plus petite partie étant attribuée à quelques autres pays de l'Union européenne et à l'Islande, qui pêchent dans les eaux arctiques du Nord.

Pour 2021, le quota de cabillaud est fixé à 885 600 tonnes, soit le même que celui conseillé par le Conseil international pour l'exploration de la mer (ICES). Il s'agit d'une augmentation de 20 % par rapport à l'année précédente. La part

accordée à la Norvège pour cette espèce a été fixée à 397 635 tonnes, dont 21 000 tonnes de cabillaud côtier et 7 000 tonnes de prises pour la recherche. Le quota d'aiglefin lui a été fixé à 232 537 tonnes et celui du flétan à 27 000 tonnes. Enfin, dans le prolongement des décisions de ces dernières années, les deux pays ont convenu de maintenir un quota de capture zéro pour le capelan en l'absence de progrès dans la reconstitution du stock de cette espèce. Source : [The Barents Observer](#), 18 octobre 2020.

Russie : feu vert pour le développement d'un gisement houiller dans la péninsule de Taïmyr

Alors que les projets miniers se multiplient dans l'Arctique russe, l'exploitation d'un gisement houiller dans la péninsule de Taïmyr prend forme après la validation par Glavekspertiza du plan présenté par la société Severnaya Zvezda.

Le 12 octobre 2020, la société Glavekspertiza, spécialisée dans l'expertise et la supervision technique de la construction, a validé la documentation du projet et les résultats des études techniques sur le développement d'un gisement houiller dans la péninsule de Taïmyr. Ce gisement est situé à 105 km de la ville de Dikson, à l'extrémité nord-ouest de la péninsule. Les évaluations géologiques estiment les réserves de charbon à 5,7 milliards de tonnes, dont la haute qualité permet son utilisation dans l'industrie métallurgique. Le plan de développement du gisement prévoit l'extraction à ciel ouvert, et vise une production annuelle pouvant atteindre 10 millions de tonnes. Lors de la première phase du projet, la production annuelle s'élèvera à 5 millions de tonnes.

Ce projet est défendu par la société Severnaya Zvezda, une filiale d'AEON, et son financement est assuré par le groupe bancaire Sberbank. Derrière le groupe AEON, l'oligarque russe Roman Trotsenko s'est positionné pour soutenir ce projet d'exploitation minière. Avec l'appui du gouvernement fédéral, Roman Trotsenko et Severnaya Zvezda ont annoncé leur intention de convenir d'un investissement d'au moins 35 milliards de roubles (373 millions d'euros) dans ce projet. Enfin, le développement du site minier comprend également la construction d'un port maritime et d'un terminal sur l'espace côtier de la mer de Kara. Ce terminal sera situé à 87 km de Dikson et pourrait accueillir jusqu'à 198 navires par an en empruntant la route maritime du Nord. Source : [Communiqué de presse de Glavekspertiza](#) (en russe), 12 octobre 2020.

États observateurs et Union européenne

Une nouvelle stratégie de l'UE en Arctique en 2021

La Commission européenne, bras exécutif de l'Union, a communiqué son programme de travail pour l'année prochaine. Parmi les objectifs mentionnés, la mise à jour de sa stratégie pour l'Arctique.

Lundi 19 octobre 2020, la Commission européenne a statué sur la nécessité d'une mise à niveau de la politique européenne pour l'Arctique. La Commission européenne a en effet révélé [ses objectifs de travail pour l'année 2021](#), et y figure en page 6, cette annonce concernant une nouvelle politique pour l'Arctique. La Commission va « présenter une Communication sur l'Arctique, pour mettre à niveau la politique de l'UE vers une région particulièrement exposée au changement climatique, aux pressions environnementales et ses conséquences économiques et sécuritaires. »¹

Signalé par [cet article d'Arctic Today](#), le journaliste relève que la sécurité semble être directement associée au changement climatique. Cet objectif de travail confirme donc la volonté de la Commission de s'impliquer davantage dans l'Arctique. Cela fait ainsi suite à la consultation publique lancée le 21 juillet et se clôturant le 6 novembre 2020 (voir Bulletin mensuel n° 16, septembre 2020). Cherchant encore sa légitimité dans la région après des débuts difficiles, l'UE semble de plus en plus attendue par certains protagonistes arctiques dans les cercles multilatéraux couvrant cette aire. Antti Rinne (précédent Premier ministre de la Finlande) avait ainsi déclaré en 2019 : « Il faut plus d'UE dans l'Arctique, et plus d'Arctique dans l'UE. » La Finlande, l'un des trois membres de l'UE ayant des territoires arctiques, et membre du

¹ "Present a Communication on the Arctic to update EU policy towards a region particularly exposed to climate change and environmental pressures and its economic and security impact."

Conseil de l'Arctique, met en avant une posture favorable à l'UE, à l'image de dirigeants nationaux et régionaux, notamment en Finlande et en Suède, qui plaident pour une activité accrue de l'Europe. La mise à niveau de la politique arctique de l'UE présentera sûrement un engagement plus fort, dans la ligne générale de cette Commission 'géopolitique' menée par Ursula Van der Leyen.

L'Écosse se positionne sur la scène politique arctique.

Le directeur des Affaires Extérieures du gouvernement écossais, rattaché à son ministère de l'Europe et du Développement International, a [annoncé le 9 octobre dernier](#), une série de conférences en ligne, intitulée "Arctic Connections".

Trois [conférences](#), les 19, 26 octobre et 9 novembre reprendront les différents aspects de la [stratégie arctique de l'Écosse, lancée en septembre 2019](#) (voir Bulletin mensuel n° 6, novembre 2019). Parmi les thèmes abordés au cours de ces conférences, se retrouvent l'économie rurale, le changement climatique ou encore la reprise soutenable de la pandémie mondiale de COVID-19. Ces conférences rassemblent des intervenants venus des pays nordiques, du Canada ou encore des États-Unis. Ces trois premières conférences se concentreront ainsi sur l'économie circulaire dans les industries de l'Arctique ; le développement rural et les leçons tirées des expériences écossaises et nordiques dans l'inversion du dépeuplement ; et enfin, sur la santé mentale dans les communautés éloignées.

Le Brexit est un élément structurant de ce regard porté vers l'Arctique, ces conférences s'inscrivant pleinement dans [la stratégie publiée l'an dernier](#). Michael Russell, Secrétaire aux Affaires constitutionnelles, à l'Europe et aux Affaires Extérieures, déclare sans détour lors de l'annonce de ces événements : « *L'Écosse est une nation regardant vers l'extérieur qui s'engage vers le monde – malgré la menace imminente du Brexit, nous sommes déterminés à jouer notre rôle en discutant d'enjeux communs avec les autres pays du globe.* » La communication légitimant l'intérêt de l'Écosse sur la base de liens historiques et culturels est également présente : les îles Shetland plus proches du cercle arctique que de Londres par exemple. La pandémie de COVID-19 est aussi employée pour justifier l'importance des discussions multilatérales, et cela bien sûr, en espérant l'autonomie vis-à-vis de Londres. L'agenda indépendantiste étant bien sûr en toile de fond de cette stratégie arctique, la pandémie permet aussi au gouvernement écossais de se distinguer dans sa gestion, de Westminster et de Downing Street.

Les conférences, tenues en ligne, seront – fait notable – de la communication publique et politique, diffusées en direct sur [Youtube, et enregistrées puis disponibles](#) sur la plate-forme.

L'Estonie au Conseil de l'Arctique : l'aboutissement d'un intérêt déjà ancien

L'Estonie va officiellement porter sa candidature au statut d'observateur au sein du Conseil de l'Arctique (CA). "Une politique clé" pour le pays, qui avait manifesté son intérêt pour ce forum de discussion il y a déjà plusieurs années.

Cette annonce du dépôt officiel de candidature au statut d'observateur au sein du CA avant la fin de l'année, par Urmas Reinsalu, ministre des Affaires étrangères, le 15 octobre dernier est l'aboutissement d'un processus [datant d'au moins 2014](#). La diplomatie estonienne depuis cette date, par des annonces, rappelait son intérêt pour la région et l'organe de gouvernance. Alors que l'examen de la candidature par la réunion interministérielle du CA se fera en mai 2021, l'Estonie a choisi de communiquer davantage sur la recherche et la coopération scientifiques, les opportunités économiques et la lutte contre le changement climatique.

L'Estonie met en avant dans son [annonce du 15 octobre dernier](#) ses intérêts économiques et scientifiques pour la région. Cela inclut la pêche, les projets d'infrastructures pour développer la logistique dans la région, ou encore les technologies 'vertes'. L'argument durable et l'attention au changement climatique sont ainsi promus par le ministre des Affaires étrangères. Cependant, le pays balte, en articulant sa situation géographique à des enjeux de sécurité nationale, semble regarder l'Arctique comme un lieu de potentielles tensions à venir. Sans insister sur ce thème hors-sujet au CA, l'Estonie veut s'investir dans ce lieu de coopération incontournable.

Il est intéressant de remarquer que la sécurité et les enjeux d'ordre géopolitique, mentionnés dans une communication de novembre 2019, sont aujourd'hui évacués. Le mot 'sécurité', par exemple, n'apparaît plus dans les communiqués de [janvier](#) ni [d'octobre](#) 2020, alors qu'il était présent dans celui de [novembre 2019](#). Le contexte international changeant reste tout de même une préoccupation, mais en toile de fond.

Les États riverains du Nord-Est de l'Atlantique et l'UE parviennent à un accord sur les quotas de pêche pour l'année 2021.

Les délégations de l'Union européenne, des îles Féroé, de la Norvège, de l'Islande, de la Russie et pour la première fois, du Royaume-Uni, ont convenu d'un accord sur les quotas de pêche du merlan bleu et du hareng atlantico-scandinave. Cet accord a été signé par les différentes parties le 21 octobre 2020, et s'appliquera donc pour l'année 2021. Les plafonds de prélèvement autorisés ont été fixés selon des recommandations émises par des commissions scientifiques.

Le [communiqué de presse](#) présente ainsi le "package deal" qui rassemble trois accords passés par ces différentes parties (pour le [merlan bleu](#) : Norvège, îles Féroé, Islande, Royaume-Uni et Union européenne ; pour le [hareng atlantico-scandinave](#) : Norvège, îles Féroé, Islande, Fédération de Russie, Royaume-Uni et Union européenne ; pour le maquereau : Norvège, îles Féroé, Groenland, Islande, Fédération de Russie, Royaume-Uni et Union européenne).

On relèvera ici que ces accords associent les îles Féroé, pourtant partie constitutive du Royaume du Danemark, sur le même plan que les autres États souverains prenant part aux accords. Par ailleurs, le Brexit se matérialise ici par le Royaume-Uni négociant en tant que partie indépendante de l'UE. Pour les deux gouvernements, cet accord est une manifestation de leur indépendance et de leur souveraineté. Encore incomplète pour les Féroïens tout en s'inscrivant dans un processus d'accès à l'indépendance, la souveraineté apparaît comme retrouvée pour les Britanniques. Enfin, cet accord est aussi par la formation de "[liens faibles](#)" la mise en forme d'une communauté flexible, nord-atlantique et subarctique, où les îles Féroé se retrouvent par exemple liées à la Fédération de Russie.

Approfondissement des relations entre la Corée du Sud et la Norvège

En octobre, l'Ambassade de Norvège en Corée du Sud, en lien avec l'Institut coréen de recherche polaire (KOPRI), a organisé une visioconférence intitulée « Women in the Arctic », occasion de faire le point sur le dynamisme des relations bilatérales.

En 2019, la Norvège et la République de Corée du Sud ont célébré les 60 ans de leurs relations bilatérales, marqués par la visite d'État du Président Moon Jae-in à Oslo, une première. Les deux pays s'étaient alors engagés à renforcer leur coopération dans trois secteurs clés : l'Arctique, la santé et le développement durable. La Corée du Sud est un partenaire clé de la Norvège et est surtout son 5^{ème} partenaire commercial derrière la Suède, les États-Unis, la Chine et l'Allemagne. Si le commerce maritime, la construction navale et les produits de la mer ont dominé les échanges, la coopération en Arctique prend une nouvelle ampleur. En témoigne notamment l'intégration de la Corée du Sud au Programme Panorama norvégien afin d'accroître la coopération scientifique et éducative, notamment dans l'Arctique. La Corée du Sud rejoint, avec le Canada et les États-Unis, les pays qui faisaient déjà partie de l'initiative de 2015 à 2020 (le Brésil, la Chine, l'Inde, le Japon, la Russie et l'Afrique du Sud). Cet approfondissement de la coopération scientifique a été rappelé par l'Ambassadeur norvégien lors de sa rencontre avec le vice-ministre des Affaires étrangères mi-octobre.

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Industrielle²

Commande de six méthaniers d'un nouveau design pour le projet Arctic LNG2 au chantier sud-coréen DSME

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) vient de signer un contrat avec le transporteur russe d'hydrocarbures Sovcomflot SCF et la compagnie japonaise Mitsui O.S.K. Lines (MOL) pour la construction de six tankers brise-glaces Arc7 chacun sur la base d'un design complètement renouvelé.

Le chantier naval sud-coréen DSME a construit les 15 méthaniers Arc7 pour la première usine de gaz naturel liquéfié de Novatek, Yamal LNG. Pour le deuxième projet GNL Arctic LN-2, 15 autres méthaniers ont déjà été [commandés](#) au chantier naval russe SSK Zvezda, tous dotés des cuves à membranes GTT Mark III sous licence du constructeur français [GTT](#). Les 6 navires commandés à DSME s'ajouteront à cette commande. Le montant de l'accord entre Sovcomflot, MOL et DSME s'élevait à 17,7 milliards de dollars. Les nouveaux tankers coûteront 283 millions de dollars par navire, soit 15% de moins que lors de la construction de méthaniers similaires pour Yamal LNG à DSME. Le coût de construction d'un navire à SSK Zvezda est de 330 millions de dollars, soit environ 50 millions de dollars de plus, coût compensé au chantier naval sous la forme d'une subvention de l'État. Les navires devraient être livrés de juillet à décembre 2023. Après la livraison de méthaniers supplémentaires, Sovcomflot et MOL deviendront propriétaires des tankers (3 navires pour chacune des compagnies) et ont déjà conclu un contrat d'affrètement à long terme de 30 ans avec Arctic LNG-2. Les trois navires SCF sous pavillon russe seront exploités par des équipages russes comme le stipule la loi fédérale russe de décembre 2017. Dans le même temps, ces armateurs géreront les méthaniers de manière indépendante, sans la participation de Smart LNG, joint-venture de NOVATEK et Sovcomflot, qui exploiteront les 15 autres méthaniers construits au chantier naval de Zvezda. Ces derniers seront livrés en trois phases, la première de mars 2023 à décembre 2025. SCF ne sera propriétaire que de la tête de série tandis que les 14 autres seront détenus par Smart LNG. Ces nouveaux méthaniers transporteront le GNL du terminal Utrenny du second projet de Novatek Arctic LNG-2, qui doit produire 14,7 millions de tonnes de GNL d'ici 2024, production qui sera portée ensuite à 19,8 millions de tonnes par an. La forme de la coque du tanker brise-glace a été entièrement revue et la puissance de propulsion augmentée de 45 MW à 51 MW de façon à atteindre la vitesse et la manœuvrabilité nécessaires pour naviguer dans des conditions de glace sévères toute l'année. Cette augmentation de puissance pourrait permettre à cette flotte de se passer de l'escorte d'un brise-glace. Cependant, une progression sans chenal ouvert préalablement par un brise-glace risque de faire croître considérablement la consommation, ce qui rendrait alors son modèle économique moins favorable. Sources : [Upstreamonline.com](#) ; [businessKorea.co.kr](#) ; [Sovcomflot.ru](#) ; [Neftegaz.ru](#) ; [teknoblog.ru](#) ; [Portnews.ru](#) ; [Rivieramm.com](#) ; [BarentsObserver.com](#) ; [Highnorthnews.com](#) ; [Mer et Marine](#)

Les ressources naturelles, pilier de la présence russe dans l'Arctique

Les ambitions de la Russie pour l'Arctique s'appuient sur deux piliers : exploitation des ressources naturelles et renforcement des capacités militaires.

Malgré la crise économique actuelle, la Russie ne renonce pas à ses ambitions pour l'Arctique. À l'horizon 2035, sa « Stratégie pour le développement de la zone Arctique [...] et la garantie de la sécurité nationale » doit ainsi s'articuler autour de deux aspects majeurs : d'une part, l'exploitation des ressources naturelles locales demeure l'aspect fondamental de l'activité économique dans l'Arctique russe, et ce malgré l'impact environnemental estimé de ces initiatives ; d'autre part, la Russie poursuivra le renforcement de ses capacités militaires dans la région. Ces deux piliers partagent un point commun évident, en ce qu'ils reposent tous deux sur le développement des infrastructures locales, et ce afin de faciliter les mouvements – économiques, mais aussi militaires – au sein de l'Arctique russe mais aussi entre cette région et le reste de la Russie, dans un contexte de tensions croissantes entre le pays et ses voisins d'Europe et d'Amérique du Nord.

Les décisions de la présidence russe sur le sujet ne sont pas surprenantes : alors que la crise économique se prolonge et que l'économie russe présentait déjà auparavant divers signes d'essoufflement, Moscou ne peut ignorer le caractère

² Voir également la rubrique trafic maritime / sécurité maritime.

lucratives des activités entreprises dans l'Arctique russe. Celles-ci, en plus de soutenir la présence militaire russe dans la région, sont synonymes de création d'emplois et assurent aux entreprises concernées une puissance et une influence renouvelées sur la scène régionale et même internationale. Elles servent par ailleurs à préserver des compétences clés dans le secteur industriel, malgré la participation d'acteurs étrangers à certains projets russes. L'Arctique, en ce sens, demeure avant tout un sujet domestique pour la Russie, plus liée à l'économie et à l'emploi qu'à un hypothétique affrontement avec l'Alliance Atlantique. Sources : [Barents Observer](#), [Présidence Russe](#) (en russe), [High North News](#)

Exploitation pétrolière : la Norvège face au défi environnemental Arctique

Il est difficile pour la Norvège de se doter aujourd'hui d'une politique cohérente dans l'Arctique : d'une part, le pays cherche à prioriser les enjeux environnementaux et n'ignore rien des conséquences qu'aurait pour le monde entier une dégradation irréversible de l'Arctique ; d'autre part, il tire une partie de ses importantes ressources d'un secteur énergétique dynamique, principalement articulé autour de l'exploitation du pétrole. Cette contradiction fondamentale s'incarne aujourd'hui dans le débat politique et légal national, en opposant par exemple la Cour Suprême du Pays à des associations écologistes opposées aux nouveaux projets d'exploitation d'hydrocarbures localisés dans l'Arctique et à proximité du Svalbard. Elle menace aussi désormais de liquer contre la Norvège une part conséquente des écologistes européens, de plus en plus soucieux de promouvoir à l'échelle de l'Union, mais aussi du continent, des politiques plus respectueuses de l'environnement. Sources : [Barents Observer](#), [The Guardian](#), [The New York Times](#)

Actualité Capacitaire

La Russie annonce de nouveaux tests pour le missile hypersonique Zircon

Dans le cadre de la modernisation de ses capacités militaires, la Russie cherche à se doter d'un missile de croisière hypersonique, le Zircon/Tsirkon, susceptible de représenter une menace renouvelée pour ses cibles en raison de sa vitesse, de sa portée et de sa létalité.

Cet outil, pour autant, n'est toujours pas opérationnel : en développement depuis des années, il rencontre aujourd'hui encore des défaillances majeures que la communication publique russe ne parvient pas tout à fait à dissimuler. Ainsi, et alors que le Zircon entrait en octobre dans une nouvelle campagne d'essais, l'analyste H. Sutton estime qu'une récente vidéo promotionnelle diffusée par le pouvoir russe et censée représenter un tir de Zircon montre en fait le test d'un autre missile de l'inventaire russe, l'Oniks, un missile de croisière supersonique d'une portée estimée de 600 à 800 kilomètres. S'agit-il dès lors de dissimuler un nouveau retard dans le développement du Zircon, ou d'une confusion plus anodine ?

Malgré ces défaillances, la Russie dispose aujourd'hui d'une avance importante dans le domaine des missiles hypersoniques et demeure l'un des membres principaux du club restreint des pays prêts à se doter de missiles hypersoniques fonctionnels, aux côtés de la Chine, des États-Unis et de l'Inde, domaine dans lequel ces deux derniers accusent un retard important – mais pas nécessairement irréversible. Sources : [Barents Observer](#), [H. I. Sutton](#), [Naval News](#), [International Institute for Strategic Studies](#)

La Suède cherche à se doter de nouvelles capacités militaires

Soucieuse de maintenir à l'égard de la Russie un semblant de dissuasion conventionnelle, la Suède cherche à se doter de nouvelles capacités militaires, mais aussi à préparer sa population à un conflit violent en développant la résilience de cette dernière et de ses institutions majeures.

Ainsi, la Suède cherche à augmenter son budget militaire de 40% dans les années à venir pour consacrer 1,5% de son PIB à la défense à l'horizon 2025, son plus haut niveau depuis 17 ans, une hausse qui devrait permettre, entre autres, une augmentation de 50% des effectifs militaires suédois, la renaissance de cinq régiments et la création d'une brigade mécanisée moderne ; la marine recevra par ailleurs un sous-marin de plus et le service militaire concernera 8 000 personnels à l'horizon 2025, contre 4 000 en 2019.

Si la Suède ne peut espérer disposer à elle seule de la puissance militaire nécessaire à une victoire contre la Russie, ses efforts visent à assurer un objectif principal : les unités suédoises doivent tenir suffisamment longtemps pour permettre l'acheminement de renforts étrangers vers la Suède, soutenue par une population acquise à l'indépendance suédoise et préparée à l'éventualité d'un conflit avec son imposant voisin. Sources : [Barents Observer](#), [The Economist](#), [The Washington Times](#), [The Guardian](#), [War on the Rocks](#)

Publications des instituts de recherche

"L'Arctique n'est pas la prochaine mer de Chine méridionale".

Dans un article publié sur le site War on the Rocks, les chercheuses Elizabeth Buchanan et Bec Strating tentent de déconstruire cette analogie courante dans les communautés stratégiques nationales. À l'image d'un "Background and Issues for the Congress" du Congressional Research Service récemment mis à jour le 4 novembre.

Le Congressional Research Service (CRS) est souvent désigné comme le think-tank interne du Congrès américain. Cet institut de recherche public est une agence du pouvoir législatif rattachée à la Bibliothèque du Congrès. Le CRS travaille surtout pour les Membres du Congrès, leurs Comités dans une mission d'information fiable et non-partisane.

"[Why the Arctic is not the 'next' South China Sea](#)" a été publié par les chercheuses Elizabeth Buchanan et Bec Strating, sur le site *War on the Rocks*. L'article soulève les problèmes que posent l'analogie, ayant acquis une dimension quasi-officielle aux États-Unis depuis notamment le [discours du Secrétaire d'État Pompeo le 6 mai 2019](#) à la réunion interministérielle du Conseil de l'Arctique à Rovaniemi. Les auteures défendent finalement une ligne assez claire, mais dont la nuance tranche avec beaucoup d'analyses plaquant des conceptions et analogies contestables. L'océan Arctique et la mer de Chine méridionale diffèrent à cause de leurs caractéristiques géographiques (taille, pays riverains) et de la nature plutôt coopérative de l'Arctique. La Chine pose un défi stratégique dans la région pour les États riverains, et en premier lieu aux États-Unis, mais un défi de nature différente. Prendre des décisions stratégiques et politiques avec cette analogie comme postulat pourrait avoir des résultats contre-productifs.

Cette analogie semble cependant bien ancrée dans les représentations au sein de la communauté stratégique américaine. En témoigne [un document paru le 4 novembre, du Service de recherche du Congrès des États-Unis](#), qui dans sa section sur la Chine dans l'Arctique, titre une de ses parties « *Linkages between Arctic and South China Sea* ». Ce document qui n'a pas vocation à prendre parti, livre une bibliographie intéressante des publications s'inscrivant dans cette analogie. Ce document très intéressant de plus de 140 pages mérite par ailleurs d'être exploré, faisant un état de l'art des enjeux actuels pour la région. Il permet de se rendre compte des représentations de l'Arctique en cours aux États-Unis dans les cercles politiques et administratifs, sur un grand nombre de sujets.

"It's a matter of when, not if" : l'extrême inquiétude des scientifiques constatant le réchauffement de l'Arctique qui accélère.

La communauté scientifique observant climat et environnement constate une année 2020 particulièrement inquiétante en termes de réchauffement de l'Arctique.

L'été 2020 a été parmi les étés les plus chauds que l'Arctique ait connu depuis que les observations satellites ont lieu. Les mois suivants ne démentent pas les inquiétudes et les aggravent. La vitesse à laquelle la région se réchauffe, la banquise fond et l'environnement se modifie dépasse les projections les plus pessimistes. Les conséquences sont difficiles à anticiper tant elles sont complexes et intriquées dans d'autres enjeux.

"[Alarm as Arctic sea ice not yet freezing at latest date on record](#)", titrait ainsi un article de Jonathan Watts dans *The Guardian* le 22 octobre. Dans un article publié par [The Conversation](#), Jonathan Bamber, professeur de Géographie Physique à l'University of Bristol, indique : « *Tout l'océan Arctique se dirige vers un avenir libre de glace, que l'on définit habituellement sous le seuil d'un million de kilomètres carrés.* » Les scientifiques sont particulièrement préoccupés par la mer de Laptev, au large des côtes sibériennes. Cette région de l'Arctique est en effet considérée comme la "fabrique" de la glace de mer de l'océan. Jonathan Bamber détaille : « *Cette partie de l'Arctique est habituellement l'usine à glace de mer, renouvelant la banquise à l'automne, et à l'hiver, quand les températures descendent en dessous de zéro, l'eau de surface gèle. Cette nouvelle glace est ensuite déplacée à l'Ouest par des vents persistants.* »

[Zachary Labe](#) est spécialiste de l'atmosphère à la Colorado State University. Il a ainsi [déclaré](#) : « *Rien du passé n'est comparable à 2020 dans les données enregistrées sur la glace de mer le long de l'Arctique sibérien.* » Son ton est alarmiste : « *La quantité d'eaux libres de glaces est absurde cet automne. Nous devons prêter attention à ces indices du changement*

climatique en cours ». La perte de glace blanche est aussi une perte de surfaces reflétant le soleil, ce qui conduit à encore plus de fonte, et encore plus de réchauffement. Ce sont les boucles de rétroactions que la climatologie connaît bien, pour ses conséquences extrêmement difficiles à anticiper.

Le 23 octobre, des [scientifiques de l'Université d'État russe de Tyumen](#) ont conclu que la température moyenne de l'air dans l'Arctique avait augmenté de 3 degrés Celsius depuis 1970. Ces scientifiques ont la charge de l'observation du permafrost dans le secteur occidental de l'Arctique russe. Alexander Vasilyev, chef de cette équipe, déclare ainsi que l'année 2020 nous « *rapproche des pires scénarios du changement climatique* ».

Le Dr Stefan Hendricks, un physicien spécialiste des dynamiques des glaces de mer, partageait ainsi son sentiment dans un [article paru dans The Guardian](#) : « *Cela est plus frustrant que choquant. Cela a été prédit et annoncé depuis déjà un long moment, mais peu de réponses à la hauteur ont été faites par les décideurs politiques* ».

Bruno Tremblay, *associate professor* dans le Department of Atmospheric and Oceanic Sciences à McGill University au Canada, indique dans une [interview donnée à Radio Canada International](#), qu'il est encore possible de changer les trajectoires, qui empirent toujours plus à mesure que les réponses tardent. « *Si l'on continue business as usual, cela sera de plus en plus fréquent, et les étés seront toujours libres de glaces à partir de 2030, 2035 ou 2040.* » L'*associate professor* continue : « *Si l'on procède à des réductions sévères de nos émissions de CO₂, cela se produira moins, une fois toutes les quelques années. Mais cela se produira quand même...* »

Un océan libre de glace pose cependant le paradoxe dit de l'Arctique, présenté dans le Bulletin mensuel n° 16. La navigation sur un océan libre de glace serait ainsi certainement moins dangereuse et moins coûteuse que dans les conditions actuelles. Le réchauffement climatique représente un danger global, mais il peut faire émerger des opportunités économiques dont des pays comme la Russie ou encore la Norvège pourraient s'accommoder officieusement, pour le développement économique de leurs régions arctiques. Pourtant, compte tenu de l'imprévisibilité des effets de tels phénomènes, il serait bien hasardeux de s'en réjouir. La fonte de la glace de mer peut ainsi avoir des effets sur la salinité des eaux, sur les courants sous-marins ou encore les précipitations, et cela à l'échelle planétaire. Il n'est pas certain qu'un océan arctique libre de glace soit réellement plus praticable.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Polémique sur le transit du navire norvégien *KV Svalbard* de la Garde-côtière au Nord de la ZEE russe de la mer de Sibérie orientale

Le voyage au nord de la Sibérie du KV Svalbard de la Garde-côtière norvégienne, appelé à récupérer trois instruments de mesures océanographiques ancrés au fond de l'océan Arctique, a soulevé une vaste polémique de désinformation par les médias russes.

Avec un transit commencé le 15 octobre au Nord du Svalbard, le *KV Svalbard* a navigué au Nord de la zone économique exclusive (ZEE) russe en direction de la mer de Beaufort au Nord de l'Alaska à environ 82° de latitude Nord à la lisière des glaces. Dans le cadre du projet scientifique « *Expérience coordonnée de thermométrie acoustique dans l'Arctique* » (CAATEX), cette opération de relevage de ces bouées devait être effectuée par le brise-glace *USCGC Healy* de la Garde-côtière américaine, actuellement en réparation après avoir subi un incendie et une panne de propulsion en août dernier (Bulletin mensuel n° 16 – Septembre 2020). La garde-côtière norvégienne affirme que l'itinéraire suit la limite des glaces vers la mer de Beaufort sur une distance de 5 700 milles marins dont la plupart est à l'intérieur de la ZEE russe, beaucoup plus au nord de la traditionnelle route maritime du Nord. L'histoire a rapidement été reprise par [divers médias](#) dans ce qui semble être une tentative coordonnée de tromper les lecteurs en leur faisant croire que le navire des garde-côtes norvégiens est un navire de guerre armé de l'OTAN naviguant de manière provocante dans les eaux arctiques russes sans autorisation. Certains médias notent également que « *Moscou a déclaré à plusieurs reprises qu'elle considèrerait cette région comme la sienne, dont l'accès est interdit à la flotte de l'Alliance [de l'OTAN]* ». [L'Agence fédérale de presse](#) fait même mention d'une « intrusion » norvégienne dans les eaux russes, le *KV Svalbard* n'ayant pas l'approbation préalable de la Russie, soulignant qu'il est un navire de guerre armé, contrairement au navire de la Marine française

BSAM Rhône qui a parcouru la route maritime du Nord en septembre 2018 sans armes. Le texte indique qu'en plus du canon embarqué Bofors de 57 mm, le navire brise-glace de guerre norvégien embarquerait un hélicoptère NH90, ce que dément le porte-parole de la Marine norvégienne, Michel Hayes. Ce non-événement appelle néanmoins plusieurs remarques que l'on pourrait considérer comme deux exemples successifs (le transit du BSAM Rhône et celui du KV Svalbard) qui créent un précédent. Rappelons que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ne s'applique pas aux navires d'État et qu'ils sont libres de circuler dans la ZEE sans avoir à notifier une quelconque demande préalable. Par courtoisie, les États informent du transit mais n'ont pas à se soumettre à la demande d'autorisation imposée aux navires de guerre (loi fédérale russe de 2019 depuis le transit du BSAM Rhône). Seules des contraintes d'un transit inoffensif sont applicables dans les eaux territoriales. Ce ressenti des Russes laisse imaginer les tensions qui pourraient apparaître lorsque des transits plus fréquents dans des eaux libres de glaces seront réalisés par des navires de guerre ou d'État américains, chinois ou de l'OTAN. Sources : Forsvaret.no ; BarentsObserver.com ; BarentsObserver.com

Développement maritime de la zone Arctique

Une réunion gouvernementale s'est tenue le 21 octobre pour faire un état du développement des infrastructures de la zone arctique, de la route maritime du Nord et de son potentiel à atteindre les objectifs fixés par le président Poutine en 2024.

Quelques semaines seulement après que le chef de la Direction de la route maritime du Nord de Rosatom, Vyacheslav Rukhsa, a clairement indiqué que l'objectif extrêmement ambitieux de Poutine pour les expéditions dans l'Arctique ne pourrait être atteint, le ministre de l'Extrême-Orient et de l'Arctique, Aleksandr Kozlov, ne doute pas que les expéditions sur la route maritime du Nord atteindront 80 millions de tonnes en 2024. Seulement 60 millions de tonnes de marchandises peuvent être expédiées sur la route de l'Arctique russe cette année-là, expliquait pourtant Vyacheslav Rukhsa de Rosatom. Selon le ministre qui fait les comptes du volume de fret transitant par la route maritime du Nord, la société de gaz naturel Novatek apportera 35,5 millions de tonnes de GNL, dont 20 millions proviendront de Yamal LNG, 14,7 millions d'Arctic LNG 2 et 0,8 million de tonnes d'Ob LNG. Jusqu'à 30 millions de tonnes seront expédiées par la compagnie pétrolière Rosneft dans le cadre du [projet Vostok Oil](#), 6,7 millions de tonnes proviennent du champ pétrolifère de Gazprom Neft à Novy Port (péninsule de Yamal) et 1,7 million de tonnes des projets polymétalliques de Nor Nickel à Taymyr. Un total de 3,8 millions de tonnes de charbon sera expédié par la société AEON depuis son [projet Syradasaysky](#) à Taymyr (péninsule de Gydan à l'Est de Yamal), et les expéditions en transit d'Europe vers l'Asie s'élèveront à 2,3 millions de tonnes. En 2019, 31,5 millions de tonnes de marchandises au total ont été expédiées sur la route de l'Arctique, contre 20,18 millions de tonnes en 2018 et 10,7 millions de tonnes en 2017. Les neufs premiers mois de cette année, le volume s'est élevé à 24,5 millions de tonnes. Le GNL représente 65% du transport de marchandises le long de la route maritime du Nord. Le ministre de l'Extrême-Orient et de l'Arctique se ménage cependant une porte de sortie si les projets n'avancent pas comme il le souhaiterait en indiquant que si les trois nouveaux brise-glace ne sont pas construits à temps (*Arktika*, *Ural* et *Sibir*), tous les projets énumérés pourraient ne pas avoir lieu. Cette précaution est habile, puisque jusqu'alors aucune construction de brise-glace n'a été en mesure de respecter les délais de livraison. Il convient également de noter que Novatek, Sovcomflot et Rosatom prévoient un transit expérimental en direction de l'Est au milieu de l'hiver, en février 2021. Le tanker russe LNG ARC7 *Christophe de Margerie* de SCF voyagera de Sabetta vers l'Asie avec une escorte de brise-glaces à propulsion nucléaire. Sources : government.ru ; BarentsObserver.com

Le nouveau brise-glace nucléaire russe *Arktika* atteint le pôle Nord

Le brise-glace russe Arktika a atteint le pôle Nord lors de ses premiers essais dans la banquise. Les conditions de glaces rencontrées n'ont pas été suffisamment épaisses pour valider le plein potentiel de ses capacités.

L'*Arktika* est parti de Saint-Pétersbourg le 22 septembre dans le cadre de ses essais en mer pour tester les capacités du navire à progresser dans la banquise. Cependant, les conditions de glace rencontrées sur la route du pôle étant exceptionnellement peu épaisses, le [brise-glace](#) n'a pas été en mesure de se qualifier pour les critères les plus sévères pour lesquels il est construit. Il est néanmoins entré officiellement dans la flotte nucléaire russe. Selon le décret du gouvernement de la Fédération de Russie n°1695 du 16 octobre 2020, le brise-glace *Arktika* sera mis en service avec une puissance limitée à 50 MW. En février 2020, lors des travaux de mise en service du brise-glace, le moteur électrique de l'hélice tribord est tombé en panne, ce qui a réduit sa puissance de 8 MW. En 2021, le navire retournera au chantier pour installer un nouveau moteur de propulsion tribord, ce qui lui permettra de recouvrer sa capacité nominale de 60 MW. Les brise-glaces du projet 22220 opéreront dans les mers de Barents, Pechora et Kara, ainsi qu'à l'embouchure de la rivière Yenisei et Ob Bay en péninsule de Gydan et de Yamal. La série *Arktika* est en mesure de travailler à la fois dans

les eaux arctiques et dans les estuaires des rivières polaires peu profondes, grâce à une conception qui lui permet de faire varier rapidement ses tirants d'eau. L'affectation du brise-glace *Arktika* sur la route maritime du Nord comme escorte débute en décembre 2020. En 2021 et 2023, deux autres brise-glaces à propulsion nucléaire du projet 22220, le *Sibir* et l'*Oural* entreront en service. La série devrait être complétée du *Yakoutie* et du *Tchoukotka*, prévus respectivement en 2024 et 2026. La *Sibérie* et l'*Oural* sont déjà en cours d'achèvement au chantier naval de la Baltique, la quille du *Yakoutie* a été posée en mai 2020 et celle du *Tchoukotka* devrait être posée en 2021. Sources : [HighNorthnews](#) ; [BarentsObserver.com](#) ; [Neftegaz.ru](#) ; [pro-arctic.ru](#) ; [Portnews.ru](#) ; [Sudostroenie.info.ru](#)

Faillite de la compagnie de transport maritime russe *Murmansk Shipping Company*

Murmansk Shipping Company a été officiellement déclarée en faillite par un tribunal d'arbitrage local en Russie, mettant fin à un chapitre de 81 ans dans l'histoire maritime de l'Arctique.

La *Murmansk Shipping Company* datait de 1939. Elle a été privatisée après l'effondrement de l'Union soviétique dans les années 1990. L'entreprise a eu du mal à maintenir son activité au cours des dernières années en raison de la concurrence. La société russe possédait une flotte de 19 navires composée principalement de petits vraquiers de classe Glace. C'était une décision attendue. Un grand nombre de navires de la compagnie sont détenus dans divers ports étrangers en raison de leur incapacité à s'acquitter de leurs dettes (48 millions d'euros). La *Murmansk Shipping Company* possédait autrefois une flotte de plus de 30 navires, dont beaucoup avec une classe Glace élevée lui permettant d'effectuer des expéditions vers des sites désolés le long de la côte arctique russe. Jusqu'en 2008, l'entreprise gérait le parc national russe de brise-glaces à propulsion nucléaire. À l'époque, c'était Vyacheslav Ruksha, actuellement chef de la direction de la route maritime du Nord de Rosatom, qui dirigeait l'entreprise. Sources : [BarentsObserver](#) ; [Splash247.com](#)

Novatek abandonnerait son projet de construction de 4 brise-glaces d'escorte propulsés au GNL

Le projet de construction de quatre brise-glaces de 40 MW alimentés au GNL, qui fait l'objet de discussions depuis trois ans, risque d'échouer. Le transit expérimental des tankers vers l'Est au printemps dernier avec la participation de brise-glaces à propulsion nucléaire a permis à NOVATEK et à la FSUE Atomflot de réviser le concept de soutien au déglacage.

L'entreprise Novatek pourrait enterrer son projet de construire ses propres brise-glaces propulsés au GNL pour escorter ses flottes de tankers LNG ARC7 YamalMax. Prévus à l'origine pour couvrir les besoins en mer de Kara, les conditions de glace moins sévères et les capacités accrues de la nouvelle flotte de méthaniers du projet Arctic LNG2 pourraient ne plus nécessiter d'escorte dédiée. Avec le réchauffement climatique, les conditions de glaces changent et permettent d'effectuer des voyages plus tôt dans la saison, comme cette année où les premiers transits vers l'Asie ont été possibles sans escorte dès fin avril. Des transits expérimentaux devraient se poursuivre en janvier-février prochain. En fonction des résultats, la stratégie d'escorte dans les zones les plus difficiles à franchir pourrait se contenter de la présence de la dizaine de brise-glaces nucléaires en cours de fabrication pour la prochaine décennie. Sources : [Kommersant.ru](#) ; [Proarctic.ru](#)

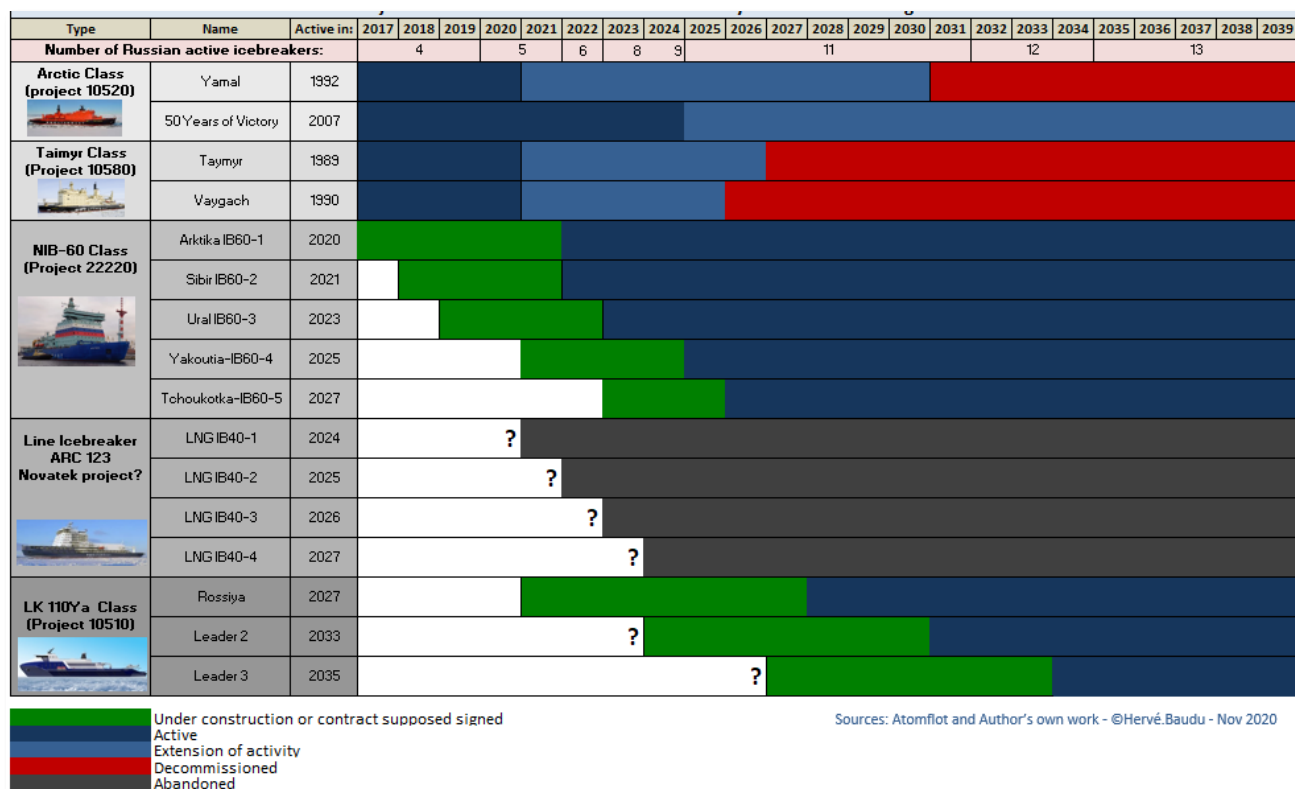


Figure 1 : Flotte de brise-glaces nucléaires russes dédiée à la route maritime du Nord (© H.Baudu-2020)

Le cargo à propulsion nucléaire russe Sevmorput en route vers l'Antarctique

Le Sevmorput transporte des modules pour la nouvelle station de recherche Vostok pour l'Antarctique.

Le *Sevmorput* a quitté Saint-Petersbourg le 5 octobre faisant route vers le sud. Il a été rejoint au large de l'Afrique par un autre brise-glace basé à Mourmansk, le *Kapitan Dranitsyn* également en route vers l'Antarctique avec des équipements scientifiques pour la station de recherche russe de Vostok. Le *Sevmorput* est chargé avec les modules de la nouvelle station de recherche Antarctica Vostok. Selon [Roshydromet](#), le Service fédéral d'hydrométéorologie et de surveillance de l'environnement russe, le *Sevmorput* devait arriver en Antarctique le 1^{er} novembre en baie de Tala, où la Russie dispose d'une station de recherche. Il semblerait cependant que le navire ait fait une escale dans un port africain pour des raisons techniques (suivi AIS du navire [Marinetraffic.com](#)). Une fois sur place, les modules y seront déchargés pour y être transportés jusqu'à Vostok, à environ 1 400 km à l'intérieur des terres. Les travaux de construction de cette station modulaire à Vostok auront lieu pendant les saisons estivales de l'Antarctique de novembre à février pendant trois ans, jusqu'en 2023. La nouvelle base de Vostok est en partie financée par Novatek, la société privée russe produisant du GNL sur la péninsule de Yamal dans l'Arctique. C'est la première fois qu'un navire civil à propulsion nucléaire arrive en Antarctique. Ce n'est cependant pas la première fois que l'énergie nucléaire est utilisée sur le continent. Au cours des années 1960 et au début des années 1970, la station américaine McMurdo était alimentée par un réacteur nucléaire portable de taille moyenne. L'exploitation du réacteur s'est avérée difficile, tant pour des raisons économiques que pour des raisons techniques. Après plusieurs incidents et contamination du sol, il a été décidé de fermer et de mettre hors service la centrale électrique nucléaire en 1972. Sources : [BarentsObserver.com](#) ; [meteorf.ru](#)

Utilisation du fuel lourd en Arctique

L'association de défense de l'environnement Clean Arctic Alliance fait savoir que les négociations à l'OMI sur l'utilisation du fuel lourd en Arctique ne sont pas à la hauteur des enjeux : « Si le projet de règlement est adopté dans sa version actuelle par l'OMI, le terme d'interdiction sera usurpé ».

Lors d'un webinaire organisé par la *Clean Arctic Alliance* le 28 septembre, les intervenants ont exploré les implications du projet de règlement de l'Organisation maritime internationale sur l'usage du fuel lourd en Arctique. « À la lumière des

insuffisances identifiées, la Clean Arctic Alliance ne soutient pas le projet de règlement tel qu'il est actuellement rédigé et appelle les États membres de l'OMI à le modifier avant qu'il ne soit approuvé. Il est essentiel que l'interdiction de l'utilisation et du transport de HFO (Ndlr : High Fuel Oil – Fuel lourd) dans l'Arctique entre en vigueur rapidement, afin de fournir à l'Arctique le niveau de protection dont il a si désespérément et urgemment besoin ». Dans le cadre du projet, des exemptions et dérogations permettront à 74% des navires alimentés au fuel lourd de continuer à l'utiliser dans l'Arctique jusqu'à la mi-2029. Par conséquent, seuls 30% du transport et 16% de l'utilisation du HFO seront réellement interdits dans le cadre de la proposition actuelle, font-ils valoir. Ces exemptions favorisent particulièrement le Canada et la Russie dont de nombreux navires utilisent ce fuel lourd pour le cabotage notamment. Les Russes font savoir que si ces propositions se durcissaient, ils ne signeraient aucun accord. Sources : JournalMarineMarchande.fr ; Rcinet.ca ; Pame.is

À Mourmansk, le quartier général des opérations navales a été ouvert pour développer les itinéraires de la route maritime du Nord

Le quartier général des opérations maritimes pour le développement de la route orientale de la route maritime du Nord a été mis en service à Mourmansk par le directeur général de la FSUE Atomflot, Mustafa Kashka, lors d'une cérémonie après le retour des essais au pôle Nord du brise-glace à propulsion nucléaire Arktika.

Ce centre des opérations maritimes permettrait de suivre les mouvements des navires le long de la route maritime du Nord et de fournir partiellement divers services avec ou sans brise-glace d'escorte. Il est difficile de savoir quels sont les moyens disponibles pour le suivi des navires tout au long de la route maritime du Nord, la couverture surface radar étant inexistante et seuls des moyens satellites par AIS permettent d'assurer ce service. La capacité des nouveaux brise-glaces permettra le développement de la route maritime du Nord. Les brise-glaces d'Atomflot sont capables de se déplacer vers l'Est pendant neuf mois par an. Une série de transits tests se poursuivra cet hiver pour consolider les besoins, l'ambition d'Atomflot étant d'ouvrir cette route toute l'année à partir de 2025. Dans la zone de la route maritime du Nord (NSR), l'Administration de la NSR (NSRA) impose aux navires qui veulent transiter ou naviguer dans la zone de se soumettre à une autorisation de passage dans la ZEE et de façon plus restrictive encore dans les eaux territoriales où le navire doit se signaler strictement à son entrée et à sa sortie. Le navire demandeur doit notamment fournir une copie de l'accord d'assistance d'un brise-glace, si nécessaire. Le permis de passage est payant (Ndlr : plusieurs dizaines de milliers de dollars pour un transit complet avec un surplus pour un transit dans les eaux territoriales). L'assistance de l'escorte d'un brise-glace et d'un pilote est en sus, les tarifs étant indiqués sur le site de la NSRA. Sources : pro-Arctic.ru ; Tass.ru

Un port de croisière en péninsule de Kola dans la baie de Pechanga au port de Liinakhamary

À proximité de Mourmansk, accessible par la mer de Barents, un investissement de 132 millions d'euros est prévu pour la construction d'un complexe portuaire dédié à la croisière. La fin des travaux est prévue pour 2026.

Les ports de Mourmansk et d'Arkhangelsk font partie de l'itinéraire des paquebots de luxe faisant la visite des îles Solovetskie, en mer Blanche. Les infrastructures portuaires ne sont pas suffisantes pour accueillir les grands navires de croisière. Les infrastructures touristiques à terre ne répondent pas aux normes de l'industrie des croisières et ne permettent pas de recevoir des paquebots supérieurs à 200 mètres, surtout à Arkhangelsk où le tirant d'eau du fleuve d'accès est faible. La mise en œuvre du projet est assurée par les autorités de la région de Mourmansk en collaboration avec Port Liinakhamary LLC, le ministère du Développement de l'Extrême-Orient et de l'Arctique de la Russie, le ministère de la Défense et l'Agence fédérale du tourisme. L'emplacement de ce port est identique à celui du projet de Hub pour le trafic aux conteneurs à l'extrémité de la route maritime du Nord (voir Bulletin mensuel n° 10 de mars 2020). Le Hub du port proposé aura une capacité annuelle de transbordement de 500 000 EVP et d'environ 1 million de tonnes de marchandises en vrac. Source : portnews.ru

Un nouveau navire de croisière classe Glace pour Swan Hellenic

Swan Hellenic et Helsinki Shipyard Oy ont conclu un accord pour la construction d'un troisième navire de croisière d'expédition.

Helsinki Shipyard Oy et Swan Hellenic ont conclu un accord pour un nouveau navire de croisière d'expédition de luxe. Ce nouveau contrat dans la conjoncture mondiale assombrie par le COVID-19 est un signal fort de la continuité des opérations du chantier naval d'Helsinki et de la confiance du client dans les opérations du chantier naval. Ce troisième navire viendra compléter la flotte des deux premiers dédiés à la navigation dans les glaces au Svalbard notamment. Sources : helsinkishipyard.fi ; swanhellenic.com

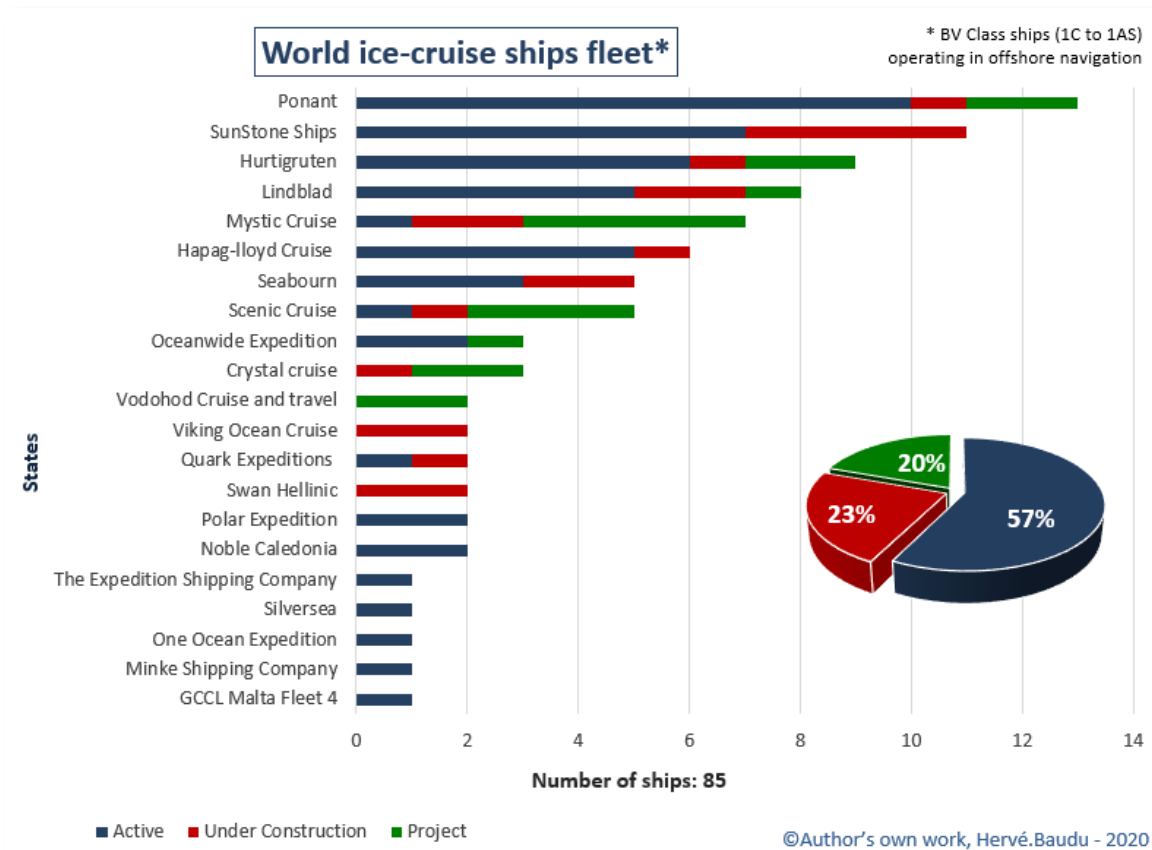


Figure 2 : Flotte de navires de croisière d'expédition polaire (© H.Baudu – 2020)

Le site du mois : Asialyst.com

Le tour d'horizon d'Asialyst sur la « Chine hauturière » avec 7 articles sur les ambitions de la Chine aux pôles.

Transit des tankers LNG ARC7 YamalMax durant le mois d'octobre

On note que le tirant d'eau des navires chargés contraint les tankers à privilégier une route au Nord des îles de Nouvelle Sibérie plutôt que par le détroit de Sannikov – 13m.

Source : cls.fr

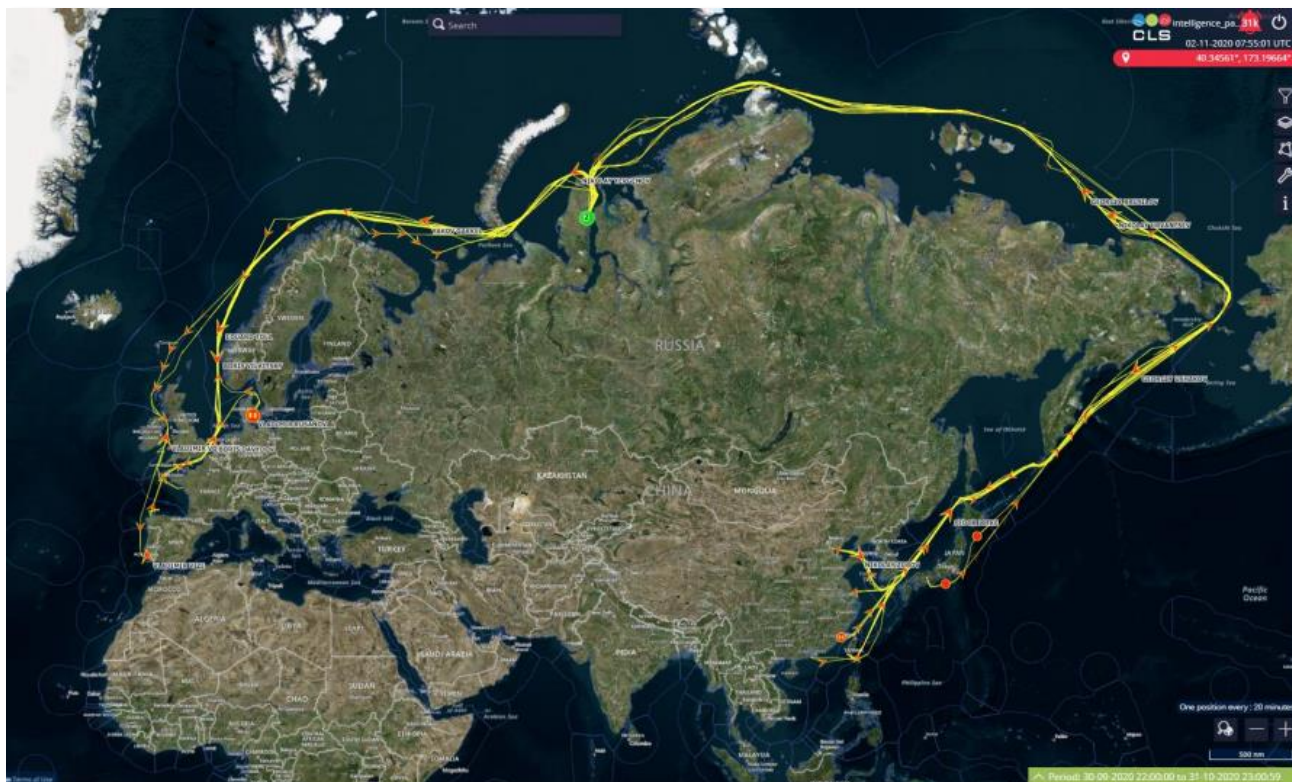


Figure 3 : Routes suivies par les tankers ARC7 YamalMax – mois d'octobre (© CLS.fr)

Extension minimale record à la fin de la période estivale

Selon le Centre américain de données sur la glace, l'extension de la calotte glaciaire arctique en 2020 a atteint le deuxième niveau le plus bas jamais enregistré.

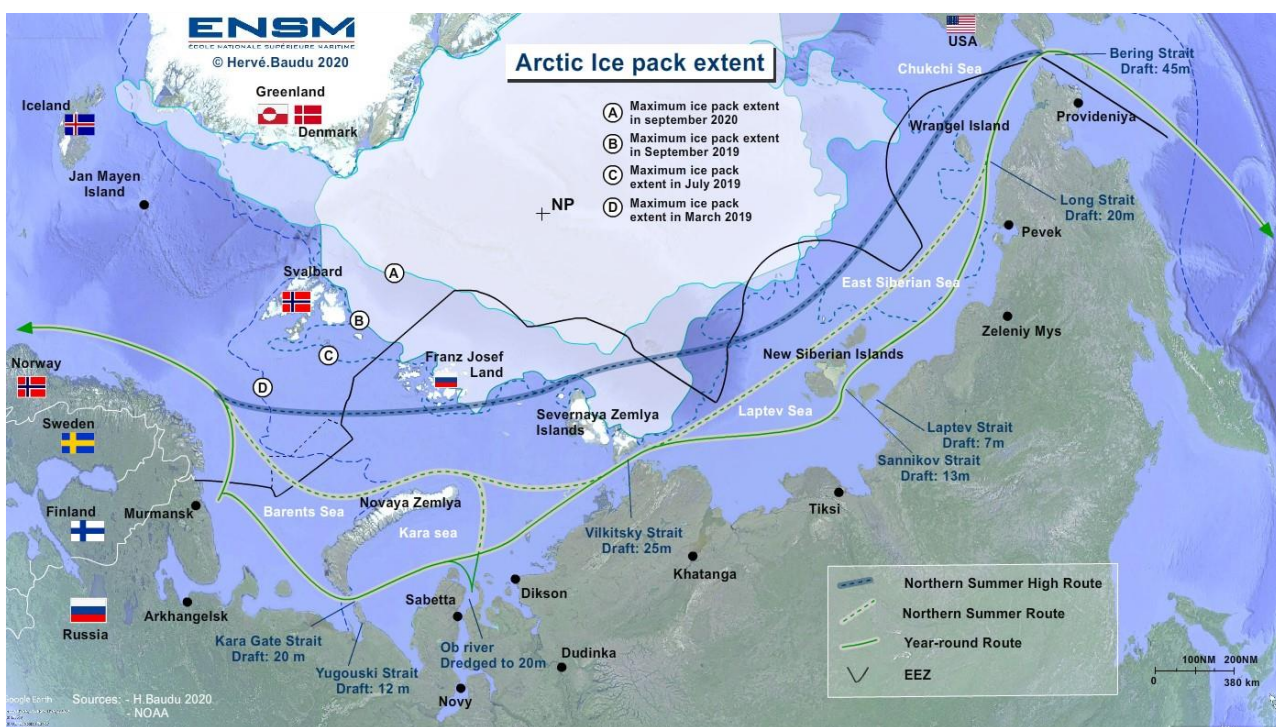


Figure 4 : Extension de la banquise à la fin de la période estivale (© H.Baudu – 2020 – Polarnavigation.com)

La lisière des glaces au nord du Svalbard et les archipels arctiques de la Russie dans plusieurs régions ont reculé à la latitude de 85° Nord. L'ensemble de la route maritime du Nord fut libre de glace pendant plusieurs semaines. Pour son centième anniversaire, le [Sedov](#) a réalisé la traversée de l'océan Arctique en suivant la route maritime du Nord et rapporte qu'il a toujours navigué dans une mer libre de glaces. Le voilier à trois mâts construit en 1921 a appareillé le 18 août de Vladivostok et devrait rejoindre son port d'attache, Kaliningrad, le 15 novembre prochain. Source : [NSIDC.org](#)

Carte d'extension des glaces du 3 novembre 2020

Carte d'extension de la banquise en Arctique (en rose, jeune glace de 1^{ère} année ; en carmin vieille glace ayant survécu à la fonte de la 1^{ère} année).

Sources : [Nsidc.org](#) ; [aari.ru](#)

