

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.....	15

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 l'IRIS

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

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : IRIS, avec le CEARC

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

Bloc Trafic maritime et Sécurité maritime : Hervé Baudu (ENSM) avec Florian Vidal (GEG)

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

ÉTATS-UNIS

La doctrine « *Dynamic Force Employment* », base du repositionnement américain en Arctique

Après le virage entrepris par l'administration Trump ces dernières années, l'arrivée en poste du Président Biden fait peser une nouvelle incertitude sur le positionnement américain pour l'Arctique.

Depuis 2018, les États-Unis ont renforcé leur présence en Arctique, tant dans leurs eaux qu'auprès de leurs alliés. D'après des experts du CSIS et de l'Institut norvégien d'études de défense (IFS), ce revirement est étroitement lié à la nouvelle doctrine américaine, appelée la *Dynamic Force Employment* (DFE). Afin de dissuader tout adversaire potentiel de déclencher un conflit, cette doctrine sous-tend que les États-Unis doivent être « *stratégiquement prévisibles, mais opérationnellement imprévisibles* ». Basée sur la flexibilité militaire et l'imprévisibilité, les planificateurs militaires américains jugent la DFE particulièrement pertinente pour l'Arctique. En effet, l'environnement polaire rend les présences militaires coûteuses. En introduisant une part d'imprévisibilité, les États-Unis augmentent la dissuasion envers leurs adversaires. Toutefois, cela joue également contre leurs alliés. La Norvège par exemple est très déstabilisée par ce revirement. Selon ces experts, cette dernière doit repenser à son tour sa stratégie pour l'ajuster à celle des Américains. Par ailleurs, l'arrivée de J. Biden au pouvoir pourrait ne pas changer la donne, la DFE ayant *a priori* été pensée indépendamment de l'administration de la Maison Blanche. Sources : [High North News](#) ; [Arctic Today](#)

Les batailles judiciaires pour les nouveaux champs pétroliers en Alaska continuent de faire rage

Le mois de décembre a vu plusieurs rebondissements pour des projets de champs pétroliers au large de l'Alaska et dans le Refuge national de la faune de l'Arctique (ANWR)

Le 4 décembre 2020, la Cour d'appel fédérale pour le 9^{ème} Circuit a annulé l'approbation du plan de développement du champ pétrolier offshore Liberty en Alaska, donnée par le Bureau américain de l'énergie océanique en 2018, au motif qu'il était vicié et violait les lois environnementales. La Cour souligne que le Bureau n'a pas correctement examiné les impacts environnementaux du projet offshore et devra refaire son analyse. Il « *a agi de manière arbitraire et capricieuse* » en ne tenant pas pleinement compte des émissions de carbone qui seraient produites par le développement de Liberty et en se fondant sur une opinion biologique inadéquate du *US Fish and Wildlife Service* qui a ignoré les impacts sur les ours polaires.

Quelques jours plus tard, le 16 décembre, une décision du juge Sharon Gleason du tribunal de district des États-Unis a freiné les plans de développement du Refuge national de la Faune de l'Arctique (ANWR) de l'Administration Trump. En effet, elle a accueilli la demande d'examen accéléré d'une proposition d'ordonnance restrictive et d'une injonction préliminaire pour bloquer temporairement la vente des parcelles, prévue pour le 6 janvier, et le programme de relevés sismiques. Le 18 décembre, le Bureau de la gestion des terres a retiré 30 % des parcelles du Refuge national de la Faune de l'Arctique qui doivent être mises en vente. Cela représente 475 000 acres de la plaine côtière de 1,56 million d'acres. Cette décision a été prise sur la base des 40 000 commentaires, provenant notamment d'entités gouvernementales canadiennes, de l'Audubon Society et d'organisations tribales Gwich'in. Une décision finale devrait être rendue d'ici le 6 janvier 2021. Si la vente est repoussée au-delà du 20 janvier, date d'intronisation du Président-élu Biden, ces projets auraient de grandes chances d'être annulés, ce dernier ayant indiqué vouloir préserver cet environnement. À ce jour, on connaît au moins le nom d'un des acheteurs intéressés par la vente : l'État de l'Alaska, qui a dégagé 20 millions de dollars pour participer à la vente aux enchères. Sources : [Arctic Today](#) ; [US Court of Appeal](#) ; [Arctic Today](#) ; [Bureau de la gestion des terres](#) ; [Arctic Today](#) ; [Arctic Today](#)

Le gouverneur Dunleavy souhaite couper les ponts avec les banques s'étant prononcées contre les investissements pétroliers

Suite aux décisions d'une dizaine de grandes banques américaines et canadiennes d'arrêter de financer des projets de développements pétroliers dans l'Arctique, le gouverneur de l'Alaska, Mike Dunleavy, souhaite riposter.

Suite aux décisions de six grandes banques américaines et de cinq grandes banques canadiennes d'arrêter de financer de nouveaux projets pétroliers dans l'Arctique, le gouverneur de l'Alaska, Mike Dunleavy, dans un communiqué, souhaiterait introduire une législation obligeant les départements et agences de l'État à rompre leurs liens avec ces institutions. Pour Dunleavy, ce projet de loi est une protection économique pour l'État. Sources : [Arctic Today](#)

CANADA

Le gouvernement fédéral met son veto à la vente d'une mine au Nunavut à une entreprise chinoise

Annoncée en mai 2020, la vente à une entreprise chinoise de la mine de Hope Bay, appartenant à la société canadienne TMAC Ressources, a été stoppée par le veto du gouvernement fédéral canadien.

Le 22 décembre 2020, suite à l'évaluation de sécurité demandée par le gouvernement fédéral concernant le projet de vente de la mine d'or d'Hope Bay à Shandong Gold Mining – actuellement détenue par l'entreprise canadienne TMAC Ressources –, le gouvernement fédéral canadien a mis son veto à ce projet de vente pour des raisons de sécurité nationale. Contactées, les autorités fédérales n'en ont pas détaillé les raisons, évoquant une clause de confidentialité. En réponse, les autorités chinoises ont appelé le Canada à respecter un environnement de marché équitable, ouvert et non discriminatoire aux entreprises de tous les pays, y compris la Chine, pour qu'elles investissent au Canada.

Pour rappel, en mai 2020 (cf. Bulletin mensuel n° 13), l'entreprise Shandong Gold Mining, détenue en partie par l'État chinois, a répondu à une offre de vente d'un montant de 208 millions de dollars canadiens pour la mine d'or de Hope Bay située à 125 km de Cambridge Bay. L'actuel propriétaire, TMAC Ressources, n'a pas les fonds nécessaires pour en développer les activités. Cette vente, validée par 97 % des actionnaires de TMAC ainsi que par les autorités de la République Populaire de Chine, devait garantir des investissements montant à 1 milliard de dollars. Sources : [The Hill](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Nunatsiaq](#), [Xinhua](#)

Le secteur minier dans le Nord optimiste pour la prochaine saison

Malgré les effets de la crise sanitaire, le secteur minier se dit confiant pour l'année à venir, alors qu'un nouveau gisement d'or et de diamant serait exploitable.

Un gisement de diamants et d'or, semble-t-il exploitable, a été découvert près de Kugluktuk au Nunavut, par des chercheurs canadiens de l'Université de l'Alberta, grâce à des échantillons récoltés récemment. Une découverte prometteuse qui ne peut que soutenir l'intérêt des investisseurs pour la région riche en minéraux. Au Yukon, malgré la crise sanitaire, les exploitations minières enregistrent un tiers d'investissements en moins que prévu. C'est lors du Forum géoscientifique, rendez-vous annuel du secteur, que Ed Peart, président de la Chambre des mines du Yukon, a affirmé que le secteur se portait bien. Il a évoqué de bonnes perspectives suite à la reprise des activités de la mine d'argent, de plomb et de zinc Bellekeno d'Alexco, fermée en 2013, des investissements importants pour les explorations, la montée du prix de l'or, une production plus importante qu'en 2019 et, enfin, une baisse du prix de l'essence.

Dans le même temps, le projet d'extension de la mine de Mary River rencontre encore une fois des obstacles. Plusieurs représentants Inuits de la région du Nord Baffin ont soumis une motion pour repousser, au moins jusqu'à mars 2021, la reprise du processus d'évaluation environnemental. Celui-ci doit se tenir en présentiel et à distance à Pond Inlet à partir du 25 janvier 2021. Cette motion est demandée pour laisser le temps aux populations et aux organisations Inuits (notamment de chasseurs) de s'informer et d'évaluer le projet correctement. Sources : [Nunatsiaq](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Regard sur l'Arctique](#).

Le secteur du tourisme fortement touché dans les Territoires du Nord-Ouest

Comme pressenti, le secteur du tourisme dans les Territoires du Nord-Ouest, qui repose sur l'observation des aurores boréales et qui séduit en grande partie une clientèle asiatique, a été fortement touché par les conséquences de la crise sanitaire.

Les conséquences de la pandémie sur le secteur du tourisme dans les Territoires du Nord-Ouest ont pu être évaluées par une enquête de l'organisme de Tourisme du Territoire. Cette enquête a été menée auprès des professionnels du secteur à la fin de l'été. On y apprend que sur 94 personnes interrogées, 42 % ont dû fermer, temporairement voire de manière permanente, leur activité. La directrice générale de « Tourisme des Territoires du Nord-Ouest », Cathie Bolstad, a d'ailleurs qualifié l'année 2020 de dévastatrice pour le secteur. La saison touristique se réduit principalement à la période où les aurores boréales sont les plus visibles – à l'automne et à l'hiver.

La majorité des touristes viennent d'Asie, région fortement touchée par la pandémie et les restrictions de déplacement. Selon Cathie Bolstad, ces impacts ont débuté dès décembre 2019 avec le début de la pandémie en Chine. En mars 2020, la fermeture des frontières a réduit à néant le flux de touristes, obligeant le secteur à se tourner vers le tourisme domestique pour tenter de sauver en partie la saison. Un retour à la normale n'est pas attendu avant 2022. Sources : [CBC](#), [Regard sur l'Arctique](#).

Le gouvernement fédéral dépose un projet de loi pour s'aligner sur la déclaration des droits de l'Homme autochtones

Très attendue par les populations autochtones canadiennes, ce projet de loi promis en 2016 par le Premier ministre Justin Trudeau permettrait d'introduire dans le droit canadien les dispositions de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

Un projet de loi transposant dans le droit fédéral canadien les dispositions de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones a été ajouté au calendrier parlementaire en décembre 2020 par le gouvernement. L'adoption de ces dispositions législatives est attendue par les peuples autochtones, dont les Inuits, fait suite à une promesse faite en 2016 par le gouvernement Trudeau. La Commission de vérité et réconciliation et la Commission Meurtres et disparitions de femmes autochtones avaient également appelé à son adoption. Natan Obed, le président de l'association Inuit Tapiriit Kanatami, a déclaré que l'adoption de cette loi serait un pas important vers la fin des discriminations envers les peuples autochtones en reconnaissant leurs droits et leur statut particuliers, qualifiant ce pas en avant de « positif et d'historique ». Par ailleurs, ITK fait pression sur le gouvernement pour que des mécanismes de recours en cas de non-respect de ces dispositions législatives soient ajoutés au texte, afin de ne pas faire de cette nouvelle législation un simple symbole sans réelles conséquences et donnant ainsi le pouvoir aux Inuits de faire respecter leurs droits.

La loi doit toutefois encore faire l'objet de concertations avec les populations concernées et passer au travers du processus législatif. Une fois adoptées, ces dispositions juridiques vont également demander une adaptation du droit canadien. Ces dispositions porteront sur le respect de la langue, de la culture, sur l'autodétermination, sur les terres ancestrales ainsi que sur la nécessité d'assurer une qualité de vie minimum aux populations autochtones. Elles donneront le droit aux populations autochtones d'invoquer ces dispositions devant les tribunaux. Sources : [CBC](#), [APTNews](#), [Eye on the Arctic](#), [ITK](#), [APTNews](#).

GROENLAND/DANEMARK

Les services de renseignements militaires danois ont publié leur rapport annuel sur l'état des risques pour le Danemark et le Groenland.

Un chapitre entier est consacré à l'Arctique et souligne les menaces que font peser les enjeux sécuritaires entre la Russie et les autres nations. En particulier la crainte est exprimée qu'une dégradation des relations sécuritaires n'entraîne une dégradation des relations sur d'autres fronts, tel celui des négociations quant au plateau continental arctique.

Outre les risques associés à la militarisation croissante de l'Arctique par la Russie, le rapport fait la part belle aux risques associés à une présence commerciale croissante de la Chine. Les services de renseignement danois y soulignent que, d'une part, l'avenir de l'Arctique sera de plus en plus déterminé par les interactions entre les trois « grands » que sont les États-Unis, la Russie et la Chine, et que, d'autre part, du point de vue militaire, seule la Russie semble investir l'Arctique de

façon significative. Ces mêmes services de renseignement disent dans ce rapport que la Russie se considère comme une nation arctique particulière qui a le droit historique d'y jouer un rôle majeur. La mise en opération de la base militaire de Naruskoye est citée en exemple de cette militarisation croissante. Finalement, du point de vue du Danemark, le renforcement de l'OTAN et des relations avec les États-Unis pourrait donner le sentiment à la Russie qu'il est souhaitable d'exploiter toute tension au sein du « commonwealth » danois. Sources : [Sermitsiaq-AG \(danois\)](#), [Services du renseignement militaire danois](#) (en danois).

Des excuses officielles du gouvernement danois à l'intention d'enfants groenlandais retirés à leur famille

En 1951, 22 enfants groenlandais ont été retirés à leurs parents et envoyés au Danemark dans le cadre d'une expérience destinée à construire une élite groenlandaise, inuite, mais parlant danois. Le gouvernement leur a, près de 60 ans plus tard, présenté des excuses officielles.

Ces excuses sont une des conséquences des travaux de la commission de réconciliation mise sur pied en 2014 par le gouvernement groenlandais. Cette commission avait recommandé d'analyser pourquoi et avec quelles conséquences certains enfants inuits avaient été retirés à leur milieu de naissance par les autorités danoises. Les travaux associés ont mené à la publication en novembre dernier d'un rapport analysant les événements liés au cas des 21 enfants de 1951. Ce rapport souligne notamment combien cette expérimentation a été toxique, non seulement pour les enfants, mais aussi pour les relations entre le peuple groenlandais et la couronne danoise. Ces excuses ont été formulées le 8 décembre par la Première ministre danoise. Le Premier ministre groenlandais, quant à lui, a souligné que, même si les relations avec le Danemark sont aujourd'hui des relations d'égal à égal, les excuses formulées étaient attendues de longues dates et reçues avec soulagement et émotion. Sources : [Sermitsiaq-AG \(danois\)](#), [Gouvernement du Groenland \(en danois\)](#).

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Rosatom : un projet d'une centrale nucléaire en Yakoutie pour 2028

L'entreprise publique Rosatom a annoncé la future construction d'une petite centrale nucléaire dans la République de Sakha (Yakoutie). Elle sera située dans le district d'Ust-Yansky dans la zone arctique et doit permettre une diminution des émissions de gaz à effet de serre dans cette région.

Ces dernières années, le groupe Rosatom a multiplié les projets dans la région arctique comme le lancement d'une première centrale nucléaire flottante au monde, *Akademik Lomonosov*, et son installation à proximité de la ville côtière de Pevek, dans le Tchoukotka. En décembre 2020, l'entreprise publique a annoncé un accord avec le gouvernement de Yakoutie visant à construire une centrale nucléaire de faible puissance dans la partie septentrionale du territoire. Si la livraison est programmée pour 2028, ce nouveau projet a pour ambition l'élimination progressive des sources d'énergie basées sur le charbon et le diesel dans les communautés isolées de cette région polaire.

D'une puissance de 50 MW, cette future centrale nucléaire aura pour cœur le réacteur RITM-200, et fournira l'électricité aux communautés arctiques éloignées du district d'Ust-Yansky. Selon les responsables de Rosatom, elle devrait réduire de moitié le coût de l'électricité dans la région. Le gouverneur de Yakoutie Aysen Nikolayev estime que cette infrastructure « donnera une impulsion qualitative au développement des régions arctiques de Yakoutie, stimulera le développement de l'industrie dans le district d'Ust-Yansky et améliorera le niveau de vie des habitants ». Source : [Communiqué de presse de Rosatom](#), 24 décembre 2020 (en russe).

Norvège : la Cour suprême rejette la plainte des ONG environnementales

Le 22 décembre 2020, la Cour suprême de Norvège a définitivement statué en rejetant la plainte des ONG environnementales contre l'État à propos de sa politique énergétique. Cette décision achève ainsi quatre années de procédures judiciaires initiées par des organisations de la société civile visant à interrompre les activités pétro-gazières du pays dans la région arctique.

Depuis 2016, Greenpeace et Natur og Ungdom, deux ONG environnementales soutenues par des experts et des scientifiques de la société civile, ont mené une bataille juridique pour mettre fin aux activités pétro-gazières de la Norvège dans la région Arctique. En effet, ces organisations affirment que les licences de forage pétrolier accordées aux entreprises dans cette zone devraient être annulées car elles violeraient la Constitution norvégienne, et notamment l'article 112 qui inclut le droit à un environnement sain. Après le rejet de la plainte par le tribunal du district d'Oslo et la Cour d'appel, les deux ONG avaient saisi la Cour suprême de Norvège pour se prononcer sur la question.

Le 22 décembre 2020, la demande est rejetée sans surprise dans une décision de la plus haute juridiction du pays. Cette décision clôt ainsi une intense bataille juridique opposant depuis 2016 une partie de la société civile à l'État norvégien. Si le gouvernement norvégien s'est engagé à réduire les émissions de CO₂ sur le territoire national, il n'entend pas pour autant interrompre les activités d'extraction gazière et pétrolière. Destinés à l'exportation, le gaz et le pétrole ont fait la richesse du pays depuis la fin des années 1960. Après cette décision, Frode Pleym, responsable de la branche norvégienne de Greenpeace, envisage de saisir la Cour européenne des droits de l'Homme mais aussi de poursuivre la mobilisation de la société civile lors des prochains scrutins norvégiens.

Si cette décision était largement prévisible, elle illustre bien la dualité de l'État norvégien. Réputé être un acteur important dans la lutte contre le dérèglement climatique, défenseur d'un modèle économique et social volontiers qualifié de progressiste, la Norvège bénéficie néanmoins de l'exploitation massive de ressources pétrolières et gazières, avec des conséquences directes pour l'environnement : en 2016, la combustion du gaz et du pétrole produits en Norvège et exportés à l'étranger était dix fois supérieure aux émissions sur le seul territoire norvégien. Sources : [NRK](#), [Retts24](#), [VG](#), 22 décembre 2020 (en norvégien).

Norilsk Nickel : clap de fin pour la fonderie de Nikel

Le 23 décembre, la fonderie de Nikel a définitivement interrompu ses activités après des années de négociations avec les autorités locales de la région de Mourmansk. Avec la fermeture de ce site, Norilsk Nickel met en application sa stratégie de dépollution d'une infrastructure industrielle obsolète.

Depuis plusieurs décennies, la fonderie de Nikel, située à quelques kilomètres de la frontière avec la Norvège, était l'objet d'importantes critiques en raison des émissions de dioxyde de soufre (SO₂), polluant l'atmosphère du pays voisin. Le 23 décembre 2020, la fonderie a définitivement fermé ses portes, ce qui marque un tournant majeur pour la communauté locale. La fermeture des trois fours métallurgiques conclut ainsi une aventure industrielle débutée il y a près d'un siècle. Les infrastructures datant de l'après-Guerre ne correspondent plus aux normes environnementales en œuvre dans l'industrie métallurgique.

Pour le président du groupe Norilsk Nickel Vladimir Potanine, la fermeture du site de Nikel est une nouvelle étape dans la stratégie de l'entreprise russe pour adopter un système de production moins polluant et nocif pour l'environnement et la santé humaine. Pour répondre à ces nouvelles exigences, V. Potanine a également annoncé « la modernisation de la production métallurgique à Monchegorsk, notamment en construisant de nouvelles installations à la pointe de la technologie ». Source : [Communiqué de presse de Norilsk Nickel](#), 23 décembre 2020 (en russe).

La Russie prévoit la modernisation de 123 stations météo en Arctique

Le vice-Premier ministre russe Iouri Troutnev a annoncé à l'occasion d'une réunion de la Commission arctique, la prochaine modernisation des stations de surveillance du service météorologique couvrant la région polaire.

Le gouvernement russe a fait du développement de la route maritime du Nord (RMN) une priorité dans sa stratégie nationale. Aussi pour s'assurer des bonnes conditions de navigation, le pays dispose d'un vaste réseau de stations météorologiques. Or celui-ci s'est dégradé au fil des ans et demande une mise à niveau ambitieuse. C'est à l'occasion d'une

réunion de la Commission arctique que le vice-Premier ministre russe Iouri Troutnev a annoncé la modernisation complète ou partielle des 123 stations de surveillance, appartenant au service météorologique Roshydromet. Selon lui, « la présence d'un système efficace de surveillance météorologique est synonyme de sécurité » garantissant le développement du transport maritime sur la RMN. Par ailleurs, le ministère pour le Développement de l'Extrême-Orient et de l'Arctique informe que les travaux de modernisation doivent être achevés d'ici 2024. Enfin, Roshydromet recevra un financement fédéral pour moderniser également son système d'information Sever relatif au contrôle des glaces de mer dans l'océan Arctique. Source : [Communiqué de presse du ministère pour le Développement de l'Extrême-Orient et de l'Arctique](#), 29 décembre 2020 (en russe).

États observateurs et Union européenne

Le contexte international et l'Arctique, et le renouvellement des stratégies dans le Grand Nord : les politiques des *White Papers*

L'évolution du contexte international (Russie, Chine), le changement climatique, et la crise du SRAS-Covid2 semblent précipiter la fin d'un cycle sur la scène internationale, et les acteurs veulent s'y préparer, ou du moins s'afficher prêts à y faire face. Selon différentes déclarations au cours de l'année 2020, l'Inde, l'Union européenne, le Danemark et les Pays-Bas seront très sûrement les prochains à publier de nouvelles stratégies pour l'Arctique.

L'évolution du contexte international, la perception d'une Russie peu conciliante voire agressive, et d'une Chine érigée en rivale systémique des États-Unis semblent précipiter la fin d'un cycle sur la scène arctique. Les acteurs veulent s'y préparer, ou s'afficher comme prêts à y faire face. Norvège, Suède, Union européenne bientôt... Autant d'acteurs qui font la démonstration de leur intérêt pour l'Arctique, et surtout de leur prise avec les évolutions les plus récentes, par la publication de nouveaux documents dits 'stratégiques'. Il est d'ailleurs très intéressant de constater le caractère désormais incontournable de tels documents, en Arctique et ailleurs sur la scène internationale en général. Ces documents sont considérés comme des actes politiques en soi, l'aspect déclaratoire se parant d'une illusion de performativité : un exercice de diplomatie publique devenue classique pour les politiques étrangères étatiques.

Au cours de l'année 2021, l'Inde, l'Union européenne, le Danemark et les Pays-Bas seront très sûrement les prochains à publier de nouvelles stratégies pour l'Arctique.

L'**Inde** a lancé en ce début de mois de janvier 2021 une [consultation publique](#) pour que toutes les parties prenantes ayant un intérêt dans la politique arctique indienne puissent faire des commentaires et proposer des révisions sur la version de travail existante. La date de fin de l'appel à contribution est le 26 janvier 2021. La [presse](#) et les [experts](#) ont aussi commenté cette nouvelle.

Pour l'**Union européenne**, l'annonce de juillet 2020 d'un nouveau cadre stratégique pour l'Arctique s'est suivie d'une consultation publique ouverte à tous, qui [s'est achevée le 10 novembre 2020](#). Le Groupe d'Études Géopolitiques a d'ailleurs participé à cette consultation en y soumettant ses [recommandations](#).

Le **Danemark** disposait [d'une stratégie décennale](#), qui s'achevait en 2020. Le prochain cycle devrait s'ouvrir par l'arrivée [d'une nouvelle stratégie au cours de 2021](#). C'est une réflexion attendue puisque ses deux voisins nordiques ont publié les leurs, en fin d'année 2020 (octobre pour la Suède, novembre pour la Norvège), et que les affaires arctiques prennent une importance renouvelée. Un accent plus militaire est-il à attendre, [la patrouille d'un navire de guerre](#) au large des Îles Féroé et au Groenland le mois dernier en est-elle un signe précurseur ?

Pour les **Pays-Bas**, les deux *Senior Arctic Officials* (SAO) néerlandaises affirmaient dans un [entretien publié](#) le 10 août, sur le site du Conseil de l'Arctique, l'arrivée d'une stratégie renouvelée pour le royaume : « *we will be developing our renewed Polar Strategy (2021-2025) this year.* »

Le Conseil de l'Arctique et l'Organisation Maritime Internationale

Cet article revient sur la coopération entre les deux organisations. Il a été [publié sur le site du Conseil de l'Arctique](#), le 27 novembre, à l'occasion de la quatrième édition du Forum du Conseil pour les Bonnes Pratiques de Navigation Arctique (Council's Arctic Shipping Best Practice Information Forum). L'Organisation Maritime Internationale (OMI) fut la seule organisation internationale à accéder au statut d'Observateur du CA, en 2019 lors de la Rencontre ministérielle de Rovaniemi. Cependant elle n'a pas attendu cette admission pour commencer à travailler sur la navigation polaire. Le développement de recommandations et de régulations pour la navigation polaire reste toutefois récent, encore plus pour l'Arctique.

C'est à travers le groupe PAME (*Protection of the Arctic Marine Environment*) que le Conseil de l'Arctique et l'OMI se sont mis à collaborer. Le PAME travaillait dans le même sens depuis plusieurs années, puisqu'en 2009, ce groupe de travail du CA avait émis l'*Arctic Marine Shipping Assessment*. C'était le premier effort pour uniformiser les pratiques de navigation arctique, établir des standards internationaux... Cela prenait alors la même direction que le travail de l'OMI pour améliorer la sûreté de la navigation internationale et la prévention de la pollution. L'adaptation à des requis spécifiques à l'Arctique fut reconnu à haut niveau par la Déclaration d'Iqaluit (réunion ministérielle de 2015), puis celle de Fairbanks (2017). Un jalon important de ce travail sur la navigation arctique a été posé par le [Code Polaire](#) pour la navigation dans les régions polaires qui est [entré en vigueur](#) le 1^{er} janvier 2017.

Le groupe de travail PAME travaille dans les domaines de la navigation arctique, de la pollution maritime, des zones marines protégées, des approches écosystémiques de la gestion, de l'exploitation et du développement des ressources de l'environnement marin de l'Arctique. Fondé en 1991, il a été intégré dans le système du Conseil de l'Arctique à sa fondation en 1996 par la Déclaration d'Ottawa. Dans ses domaines de compétences, il est chargé de produire des guides, des recommandations pour améliorer les politiques publiques dans la région. Ses projets sont présentés tous les deux ans lors des Réunions ministérielles.

L'application du Code Polaire reste néanmoins l'aspect le plus important de la relation entre le Conseil de l'Arctique et l'OMI. Cet enjeu de coopération pour améliorer la navigation est très fructueux, toute les parties collaborant activement, le *Council's Arctic Shipping Best Practice Information Forum* en témoigne en permettant d'améliorer l'application du Code Polaire. Ce Forum établi dès 2017 est dirigé par le PAME. Son but est de faciliter l'échange d'information, des meilleures pratiques entre tous les participants sur des sujets aussi variés que l'hydrographie, le *Search & Rescue*, les équipements des navires... Il rassemble tous les ans des participants divers, qui ont tous un lien avec la navigation arctique : officiels des États membres du CA, d'États non-arctiques, des représentants autochtones, d'organisations professionnelles... Ce type de Forum, inclusif et destiné à améliorer l'application d'un traité international, est même cité comme modèle pour d'autres conventions ailleurs dans le monde. Enfin, le Forum n'est pas seulement une réunion annuelle : en 2018, il a lancé un [portail web public](#). Il fournit des liens vers des informations faisant autorité, essentielles à la mise en œuvre et au respect du code polaire.

Vers une candidature de l'Irlande au statut d'observateur du Conseil de l'Arctique

Le Cabinet du gouvernement de la République d'Irlande a approuvé début décembre, la démarche d'une candidature au statut d'Observateur au Conseil de l'Arctique.

Fin novembre, le Ministre des Affaires étrangères irlandais, Simon Coveney, expliquait au Cabinet pourquoi il serait dans l'intérêt de l'Irlande d'accéder au statut d'Observateur du Conseil de l'Arctique (CA). C'est avec des arguments basés sur la compréhension et la gestion du changement climatique, notamment la montée des niveaux marins, que le Cabinet a donné le feu vert pour une candidature irlandaise. En arrière-plan, la préoccupation principale reste la pêche. C'est ce point qui motive essentiellement l'Irlande à regarder vers le Grand Nord.

Avec le changement climatique et la température des eaux augmentant, les espèces marines semblent se déplacer vers le Nord, l'industrie halieutique irlandaise assiste à ce phénomène. Pour préparer l'avenir, le pays estime qu'une participation aux activités du CA lui serait bénéfique. L'Irlande compte faire valoir sa crédibilité en montrant son travail au sein de la commission internationale OSPAR, dont elle occupe actuellement la présidence. Cette commission supervise la protection, la conservation et la gestion d'aires marines protégées et de la faune de l'océan Atlantique Nord-Est. L'Irlande accueille aussi des initiatives scientifiques liées à l'Arctique telles que le *Network of Arctic Researchers in Ireland* ([NARI](#)), et son [Maritime Institute](#) porte un intérêt ancien à l'Arctique.

Malcolm Noonan, ministre délégué assistant Simon Coveney, a aussi annoncé l'intention de l'Irlande de devenir partie au Traité de l'Antarctique.

Mike Walker, un consultant spécialiste des régions australes, voit ces deux initiatives polaires d'un très bon œil : « *En tant que nation insulaire, qu'arbitre neutre, et en champion ambitieux de l'action climatique, l'Irlande est parfaitement positionnée pour plaider la conservation et la protection de ces deux régions du monde dont l'importance est critique pour la santé de la planète.* »
Sources : [RTÉ](#) ; [Over The Circle](#) ; [thejournal.ie](#)

Poursuite du programme de développement des brise-glaces chinois

Après une première expédition dans l'Antarctique au début de l'année 2020, le Xuelong 2, présenté comme le premier brise-glace à propulsion diesel « entièrement chinois », a effectué sa première expédition dans l'Arctique du 15 juillet au 29 septembre 2020¹. Cette première expédition permet également à la Chine de réaffirmer sa volonté de contribuer à « protéger l'environnement arctique, une responsabilité commune à laquelle la Chine participe »².

Le *Xuelong 2* dépend de l'Arctic Polar Institute de Chine. Il s'inscrit dans un effort continu de renforcement des capacités autonomes de la Chine en matière de brise-glace.

La portée scientifique de la mission du *Xuelong 2* a été largement soulignée par l'équipe de chercheurs chinois. Une carotte de sédiments de 18,65 mètres a été recueillie à 1 870 mètres de fond. Il s'agit selon Pékin d'étudier l'écosystème de l'Arctique et les conséquences du réchauffement climatique.

Mais au-delà de cette justification scientifique toujours présente en Chine, il s'agit également pour Pékin de réaffirmer avec force son statut légitime d'État « quasi-arctique », contesté à plusieurs reprises par le Secrétaire d'État américain.

Au mois de janvier 2021, la porte-parole du ministère chinois des Affaires étrangères s'est élevée avec force contre un récent tweet de Mike Pompeo qualifiant les ambitions chinoises de « fiction ».

Pékin effectue une comparaison curieuse en s'interrogeant sur la légitimité des manœuvres des forces américaines en mer de Chine du sud, loin du territoire des États-Unis. Pourtant, officiellement, dans le cas de la Chine en Arctique, il ne s'agit pas d'exercices militaires³.

Enfin, le *Xuelong 2* s'inscrit aussi dans un effort continu de la part de Pékin de développer ses capacités autonomes en matière de brise-glace, au risque de froisser la Russie. La porte-parole du ministre chinois des Affaires étrangères rappelait ainsi au début du mois de janvier 2021 que « *les parties impliquées doivent toujours respecter les droits et les libertés des pays hors de l'Arctique à mener des activités dans la région, en accord avec la loi* »⁴.

La Chine a lancé en 2019 un programme de brise-glaces à propulsion nucléaire. Le futur brise-glace de 30 000 tonnes à propulsion nucléaire chinois, doté de deux réacteurs de 25 MW, est présenté comme « le plus gros du monde », c'est-à-dire en réalité plus gros que les brise-glaces russes de type Arktika actuellement en activité.⁵

Enfin, au-delà du défi commercial et stratégique posé à la Russie, le brise-glace nucléaire chinois serait le premier bâtiment de surface à propulsion nucléaire de la flotte chinoise. Il pourrait annoncer le développement d'un porte-avions chinois à propulsion nucléaire et s'inscrit dans le renforcement continu des capacités de projection de la Marine chinoise. Pour Pékin en effet, l'intégration des capacités civiles et militaires demeure au cœur de ces ambitions.

¹ « China's Polar Ice breaker Heading Home from Arctic Expedition, » *Xinhua*, 17 septembre 2020 et Atle Staalesen, « China's New Icebreaker Completes First Arctic Expedition », *The Barents Observer*, 29 septembre 2020.

² Wang Hong, Président de la China State Oceanic Administration in Atle Staalesen, op. cit.

³ « Chinese Foreign Ministry Lashes out at Pompeo's Tweet Challenging China's Undeniable Status as near Arctic Country », *Global Times*, 5 janvier 2021.

⁴ Idem.

⁵ Liu Zhen, « Could China Experimental Ship be the World's Biggest Nuke Powered Ice-Breaker? », *South China Morning Post*, 20 mars 2020.

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Capacitaire

Espace : Tir d'un missile antisatellite depuis le cosmodrome de Plesetsk

Le 16 décembre 2020, la Russie a procédé à un test de son missile antisatellite à ascension directe (DA-ASAT) Nudol depuis le cosmodrome de Plesetsk dans l'oblast d'Arkhangelsk. Sous la responsabilité de l'armée russe, ce cosmodrome situé dans la région arctique revêt une dimension stratégique pour les activités spatiales russes.

Ces dernières années, le ministère de la Défense russe a sensiblement augmenté ses activités dans l'espace extra-atmosphérique avec le renforcement de sa doctrine combinant l'espace, la défense aérienne et la défense antimissile. À cet effet, l'armée a procédé, le 16 décembre 2020, à un nouveau test d'un missile antisatellite à ascension directe (DA-ASAT) *Nudol*. Ce tir opéré depuis le cosmodrome de Plesetsk (oblast d'Arkhangelsk) rappelle l'importance stratégique de ce site pour les activités spatiales russes. Pour le général américain James Dickinson, l'espace extra-atmosphérique est pour la Russie « un domaine de combat en testant des armes basées dans l'espace et au sol destinées à cibler et à détruire des satellites ». Sous la responsabilité directe du ministère de la Défense, ce cosmodrome localisé en Arctique participe au renforcement du volet militaire de l'espace. Sources : [Communiqué de presse du Commandement spatial des États-Unis](#), [Blog Russian strategic nuclear forces](#), 16 décembre 2020.

Coup d'accélérateur pour les acquisitions américaines de Sécurité et de Défense

La loi sur l'autorisation de la défense nationale, votée par le Congrès, prévoit l'acquisition de trois nouveaux brise-glaces et de nouvelles capacités en Alaska.

Alors qu'un nombre croissant de responsables américains s'alarment de la remontée en puissance de la Russie dans l'Arctique, les États-Unis disposent pour le moment d'outils limités pour rétablir un certain équilibre dans la région. Ils manquent encore de navires adaptés à la navigation dans l'Arctique et en particulier de brise-glaces militaires capables d'ouvrir des itinéraires pour les autres bâtiments plus lourdement armés de l'US Navy.

Le *National Defense Authorization Act* pour 2021, voté par le Congrès américain fin décembre, a validé l'acquisition de trois brise-glaces polaires supplémentaires par la Garde côtière américaine. Cette validation montre le fort soutien bipartisan à cette orientation.

Notons que ce projet de loi ne prévoit pas de financement spécifique mais alloue 135 millions de dollars supplémentaires pour l'exercice 2020 et 610 millions de dollars pour l'exercice 2021 pour financer l'achat de *Polar Security Cutters*. Il prévoit également 46 millions de dollars pour acquérir de nouvelles capacités de communication dans l'Arctique. Enfin, 150 millions de dollars ont été dégagés pour la construction d'une nouvelle base militaire en Alaska et d'un tout nouveau centre régional arctique du ministère de la Défense. Pour le Sénateur Dan Sullivan (R-Alaska) ce nouveau centre, appelé *Ted Stevens Center for Arctic Security Studies*, « contribuera à consolider la place de l'Amérique dans la région et à faire en sorte que [le] pays soit équipé des informations dont il a besoin pour soutenir les objectifs de la stratégie de défense, faire progresser sa préparation, améliorer la coopération internationale et le multilatéralisme, et traiter au mieux les problèmes de sécurité régionaux et mondiaux urgents ».

Andrew Holland, le chef des opérations de l'*American Security Project*, a précisé qu'« il s'agissait d'une autorisation pluriannuelle », et que ces financements ne seraient sans doute pas tous présents dans le projet de loi de dépenses de l'année prochaine. En attendant, une directive du président Trump envisage la possibilité de louer un brise-glace appartenant à un méga-donateur républicain. Lors d'une récente audience, l'Amiral de la Garde côtière Charles Ray a déclaré au sénateur de l'Alaska Dan Sullivan (républicain) que la Garde côtière étudiait cette possibilité. Sources : [High North News](#) ; [High North News](#) ; [Dan Sullivan – Communiqué de presse](#)

En Suède, de nouvelles dépenses consenties dans le domaine de la défense nationale

Alors que la Suède, sur le modèle des autres pays scandinaves, entretient des forces armées bien équipées mais d'un volume réduit et aux capacités modestes, l'adoption d'un nouveau budget relatif à la défense nationale signale d'importantes ambitions suédoises dans le domaine.

Au cœur de ces nouvelles dépenses se trouvent la modernisation de la Marine suédoise et le développement de ses capacités, à travers plusieurs projets concomitants :

- Modernisation des cinq corvettes de classe Visby pour leur permettre d'opérer jusqu'à l'horizon 2040 : la classe Visby constitue aujourd'hui l'ossature de la flotte de surface suédoise et devrait enfin recevoir des missiles surface-air afin de couvrir un spectre de missions plus étendu.
- Remplacement de deux corvettes restantes de classe Göteborg par quatre nouveaux bâtiments afin d'accroître le volume total de la flotte de surface suédoise de près de 29%. Ces nouvelles unités recevront elles aussi des missiles surface-air.

Principaux bâtiments de surface de la Marine suédoise			
Classe	Bâtiment	Service actif	Remplacement
Classe Göteborg	Gävle	1990	Devra être débattu à l'horizon 2035
	Sundsvall	1993	
Classe Visby	Visby	2002	2040
	Helsingborg	2009	2040
	Härnösand	2009	2040
	Nyköping	2015	2040
	Karlstad	2015	2040

Sources : [Janes](#), [High North News](#)

Actualité Industrielle

Dans l'Arctique, des flux commerciaux en légère croissance

Malgré un fort ralentissement de l'activité économique mondiale dans un contexte pandémique, l'Arctique conserve une activité grandissante pour le transport maritime. L'imprévisibilité accrue du climat Arctique pourrait en être le principal facteur de ralentissement.

Une mise en exploitation croissante des ressources énergétiques de la région en est à l'origine, mais également les conséquences du réchauffement climatique, qui permet de naviguer le long du passage du nord-est plus facilement qu'autrefois, mais aussi pour une période estivale élargie. Ces deux dynamiques ont permis au trafic maritime dans la région de croître régulièrement entre 2013 et 2020, pour atteindre un volume total de 31.4 millions de tonnes de marchandises cette année (voir également la rubrique trafic maritime ci-après), deux tiers représentés par la seule économie du gaz naturel liquéfié.

Il est toutefois à craindre que le dérèglement climatique dans l'Arctique entraîne aussi des effets négatifs. Ainsi, des températures plus basses qu'à la normale ont été observées dans la région cet hiver, après un été où la chaleur avait atteint des records historiques : ces grands écarts traduisent l'imprévisibilité croissante du climat dans l'Arctique avec une variabilité accrue, ce qui aura des conséquences évidentes pour l'activité économique et humaine le long de la route maritime du nord. Sources : [High North News](#), [Le Monde](#), [The Barents Observer](#)

Publications des instituts de recherche

L'année arctique 2020 publiée à la mi-décembre

Cette fin d'année est aussi synonyme de publications collectives. Nous signalons ici [la revue annuelle](#), en français, publiée par l'Observatoire de la Politique et de la Sécurité de l'Arctique (OPSA), et coordonnée par Mathieu Landriault.

Cette revue académique rassemble les publications de dix universitaires et experts spécialistes de l'Arctique et des enjeux de politique et de sécurité. Présentée le [10 décembre 2020 lors d'un webinaire](#), cette revue est la deuxième édition d'une initiative lancée en 2019 (les rediffusions sont disponibles sur la plate-forme YouTube, [ici](#) et [là](#)). L'OPSA est dirigé par Mathieu Landriault, enseignant-chercheur à l'Université d'Ottawa. « L'année arctique 2020 » associe ainsi le CIRRIQ (Centre interuniversitaire de recherche sur les relations internationales du Canada et du Québec), le RDSNAA (Réseau sur la défense et la sécurité nord-américaines et arctiques), et le CÉPI (Centre d'études en politiques internationales) de l'Université d'Ottawa.

« L'année arctique » examine et analyse des développements jugés significatifs de l'année passée en Arctique. L'objectif est de présenter, de remettre en perspective et d'expliquer ces changements, en apportant les analyses d'experts.

Au sommaire de cette année 2020 se trouvent des enjeux actuels et opérationnels. Les enjeux de défense sont examinés au travers des deux derniers chapitres, « Opérations et acquisitions militaires » (par Thomas Hughes et Adam MacDonald), et « Défense nord-américaine » (par P. Whitney Lackenbauer, Troy Bouffard et Nancy Teeple). Trois jeunes chercheurs et chercheuses français sont aussi contributeurs à cette édition : chapitre « Connectivité » par Michael Delaunay, « Ressources naturelles » par Pauline Pic (et Frédéric Lasserre), « Sécurité humaine » par Magali Vullierme. Enfin les deux professeurs Frédéric Lasserre et Michael Landriault livrent respectivement deux chapitres sur la « Navigation » et la « Diplomatie ».

Le trait d'union de toutes ces contributions est évidemment la pandémie de Sars-COV2, qui n'a pas épargné l'Arctique. Mathieu Landriault explique ainsi dans l'avant-propos que les « communautés arctiques ont connu une prévalence faible de cas, en raison de mesures rapides et d'un isolement géographique limitant les déplacements ». Néanmoins les écarts entre territoires arctiques des États et leurs régions plus centrales et plus au sud se sont fait ressentir sur les plans économique, social, technologique, sanitaire et logistique. Cette crise sanitaire n'est pas le seul aspect traité par l'édition 2020, puisque le réchauffement accéléré de l'Arctique s'est particulièrement vérifié au cours de l'été, puis de l'automne : « ces deux crises ont accéléré des dynamiques déjà bien en place pour la région, que ce soit en lien avec la sécurité humaine, la connectivité, la diplomatie, les opérations militaires, l'économie ou les ressources naturelles » (p. 4).

Les Îles Féroé redécouvrent l'âpreté des tensions internationales.

Un article dans le magazine de Foreign Policy paru en décembre fait le point sur la situation stratégique du petit archipel en mer du Nord dans le contexte de développements récents. Titré "Forget Greenland, There's a New Strategic Gateway to the Arctic", l'article reste cependant nuancé et synthétise bien le contexte et les enjeux actuels.

Le 28 novembre dernier, les Îles Féroé et les États-Unis se félicitaient de la signature d'un *memorandum of understanding*. Il vise à renforcer la coopération dans des domaines relativement attendus : science, culture et commerce, mais la mention d'une « stratégie commune et d'intérêts économiques dans l'Atlantique Nord » est un peu plus inédite. Cet accord-cadre proposé en juin dernier (voir Bulletin mensuel n° 18) est un accomplissement dont le ministre des Affaires étrangères féroïen est fier. Les Féroïens avaient été très flattés de l'invitation aux discussions par le Secrétaire d'État des États-Unis, lors de sa visite à Copenhague au mois de juin.

Publié dans le magazine de *Foreign Policy* (traitant comme la revue éponyme, d'affaires internationales, mais sans comité de lecture et ouvert à des non-universitaires), [cet article](#) fait une synthèse opportune et nuancée des développements récents malgré le titre accrocheur ; et comment les échelles locales et globales se rencontrent et se rejoignent. Le journaliste, Regin Winther Poulsen, est lui-même originaire des Féroé.

Une para-diplomatie singulière

Les Îles Féroé, petit archipel de 18 îles au Nord de l'Écosse, est à mi-chemin entre les côtes norvégiennes et islandaises. Disposant d'une autonomie renforcée depuis les années d'après-guerre, l'archipel reste un pays constitutif du Royaume du Danemark. La politique étrangère et la défense restent par exemple des domaines régaliens, exclusifs au gouvernement danois. Les Féroé n'ont pas suivi leur métropole quand celle-ci a rejoint en 1972 la Communauté Économique Européenne, qui deviendra plus tard l'Union européenne. Ceci, pour des raisons économiques, la pêche est la principale source de richesses dans l'archipel, il était, à l'époque déjà, hors de question de céder ses droits de pêche. Les Féroé, hors de l'UE et de son marché unique, ont donc eu à développer des relations commerciales autres qu'avec l'UE.

Le gouvernement de l'archipel semi-autonome par rapport au Danemark était ainsi le premier à établir un accord sur la pêche avec l'Union Soviétique dans les années 1970.

Le marché russe représente une part importante de leurs exportations, composé essentiellement de produits de la pêche. En 2018, 27% des exportations féroïennes étaient destinées au marché russe. En 2014, au plus fort de la crise ukrainienne, quand les Européens et Américains imposaient des sanctions économiques sur les minéraux russes, et que les Russes ripostaient avec des quotas d'importations sur les produits alimentaires, les Îles Féroé échappèrent tout simplement aux sanctions, russes ou occidentales.

Ce phénomène de politique étrangère sub-étatique, permis par sa compartimentation à quelques domaines de compétence, est conceptualisé par la [paradiplomatie](#) en relations internationales.

Dans cette perspective, il est assez peu surprenant de voir des liens se tisser avec la Chine, plus grande consommatrice de produits halieutiques au monde. Les Îles ont ainsi multiplié par 20 leurs exportations de poissons vers la Chine depuis 2010, et ont établi une mission diplomatique à Pékin en août 2019. C'est dans cette perspective, que des discussions se sont lancées pour un accord de commerce entre la Chine et les Îles Féroé.

Une semi-autonomie limitée sur les affaires de sécurité et de politique étrangère : les réseaux 5G et le cas Huawei

Mais en 2019, des discussions sino-féroïennes restées très discrètes éclatèrent au grand jour dans la presse déclenchant un tollé, tant dans l'archipel, qu'au Danemark. Une discussion entre le ministre et un de ses collaborateurs, enregistrée à leur insu, révélait que l'ambassadeur chinois faisait pression sur les Féroé dans le choix du fournisseur d'infrastructures 5G. Il conditionnait le traité de commerce en négociation au choix de Huawei. Le scandale national, et l'exposition internationale, dans un contexte de guerre commerciale sino-américaine rendirent alors le choix de Huawei complètement impossible. L'ensemble de l'histoire avait d'ailleurs été traité par [le New York Times dans un grand article](#) très fouillé.

Mikkel Runge Olesen, chercheur au Danish Institute for International Relations, tirait la conclusion dans [un rapport publié](#) plusieurs mois plus tard, que « D'un côté, [les Féroïens] réapparaissent sur la carte (...) mais de l'autre côté, plus les États-Unis s'y intéressent, et plus il sera difficile de continuer à voler sous le radar, de commercer avec tout le monde et à ne jamais prendre parti. » Les Américains ont en effet très vite réagi, en protestant auprès de Copenhague. Huawei a été évincée de facto, et la diplomatie américaine s'est montrée depuis très intéressée par les Féroé. Sur la carte stratégique, les îles sont en effet un maillon important de la ligne GIUK-N (Groenland, Islande, Royaume-Uni et Norvège), très surveillée pendant la Guerre froide, pour les incursions des sous-marins soviétiques dans l'Atlantique. L'accord signé en novembre ouvre notamment l'opportunité d'activités économiques issues de l'accueil de navires de l'US Navy, ou de l'OTAN.

Les changements dans la composition des eaux arctiques modifient l'acoustique océanique.

Une publication parue dans le magazine Physics Today vulgarise les conclusions d'un article publié dans une revue à comité de lecture spécialisée. Les deux chercheurs américains, dont l'un est co-auteur de la publication originale, expliquent les conséquences des changements récents survenus dans la région.

Physics Today, la publication phare de l'[American Institute of Physics](#), est le magazine de physique le plus influent et le plus suivi au monde. Physics Today se donne pour mission de constituer un pôle fédérateur pour les divers domaines de la physique et des sciences liées à la physique. Pour ce faire, elle offre une couverture de la recherche en sciences physiques et de ses applications qui fait autorité et qui est engageante, sans tenir compte des frontières entre les disciplines.

« Les changements récents dans la couverture de glace et dans la stratification de l'océan ont été si grands, que les mesures acoustiques effectuées durant la Guerre froide ne sont plus fidèles à la réalité d'aujourd'hui. » Voici comment Peter Worcester (professeur émérite d'océanographie à la Scripps Institution, San Diego, Californie) et Megan Ballard (chercheuse à l'University of Texas, Austin) entament [cet article](#) publié le 1^{er} décembre 2020. Il y est fait un effort de vulgarisation vers les non-spécialistes, se basant sur l'article précédemment publié⁶, par Worcester, Matthew Dzieciuch, et Hanne Sagen dans *Arctic Today*.

Comme ils le rappellent en début d'article, l'histoire de l'acoustique est intimement liée à la Guerre froide, et en particulier au développement des technologies militaires sous-marines. Cette discipline s'est autonomisée du spectre strictement militaire au fil des décennies, et surtout depuis les années 1990.

Les changements dans la composition de l'eau de l'océan Arctique s'opèrent par la fonte des glaces d'une part, et des modifications d'échanges marins avec les océans Atlantique et Pacifique Nord. Ces deux processus modifient la salinité des eaux arctiques, et l'épaisseur des glaces de surfaces. Dans le détail, les modifications sont différentes selon les zones arctiques (Béring ou Atlantique Nord-Svalbard-Groenland), mais dans l'ensemble, le son se propagerait désormais plus vite dans l'océan.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Nouveau record de volume de trafic sur la route maritime du Nord en 2020

Plus de 32 millions de tonnes de marchandises ont été expédiées via la RMN en 2020. Le volume était de 10,7 MT en 2017, 20,2 MT en 2018 et 31,5 MT en 2019.

Malgré le Covid-19 et le ralentissement économique mondial, le transport maritime dans la région continue de croître. Selon Rosatom, la compagnie nationale d'énergie nucléaire russe, le repère de 32 millions de tonnes a été franchi le 22 décembre. Cependant, seule une petite partie des volumes a été expédiée le long de la partie Est de l'itinéraire vers l'Asie. La majeure partie a été transportée sur la partie Ouest, et tout d'abord à partir du terminal méthanier de Sabetta et du terminal pétrolier de Novy. Le trafic s'est également densifié pour le port en construction d'Utrenneye du projet Arctic LNG2 à l'Est de la péninsule de Gydan. Le trafic sur la route maritime du Nord s'est considérablement développé depuis plusieurs années. La croissance principale provient de la mise en œuvre du projet Yamal LNG et de la construction du projet Arctic LNG2. En 2020, les brise-glaces nucléaires ont escorté 479 navires d'une jauge brute totale de 32,4 millions de tonnes. À titre de comparaison, la société a réalisé l'an dernier 510 transits pour un tonnage brut total de 30,3 millions de tonnes. Il reste cependant encore un long chemin à parcourir avant que l'objectif du président Poutine en matière de transport maritime dans l'Arctique ne soit atteint. Dans le décret de mai de 2018, V. Poutine demande à ce qu'un total de 80 millions de tonnes transite sur la route en 2024. Ce volume dépendra essentiellement de la production du méga-projet pétrolier Vostok Oil en cours de construction en péninsule de Taymyr et qui prévoit d'acheminer 30 millions de tonnes en 2024 via la RMN. Sources : [ThebarantsObserver.com](#) ; [Rosatom](#) ; [Neftegaz.ru](#) ; [HighNorthNews.com](#) ; [Komersant.ru](#) ; [gCaptain.com](#) ; [Arctictoday.com](#)

⁶ Worcester, Peter F., Matthew A. Dzieciuch, et Hanne Sagen, « Ocean Acoustics in the Rapidly Changing Arctic », *Acoustics Today* 16, n° 1 (2020): 55 – <https://doi.org/10.1121/AT.2020.16.1.55>.

Retour du porte-conteneurs à propulsion nucléaire *Sevmorput* à Saint-Pétersbourg après sa mission avortée vers l'Antarctique

Suite à une avarie sur son hélice, le navire Sevmorput a dû faire demi-tour le 2 décembre dernier. Le porte-conteneurs à propulsion nucléaire est arrivé le 30 décembre dans la baie de Néva devant Saint-Pétersbourg avec son hélice amputée de 2 pales, et sans son commandant.

Le navire avait quitté Saint-Pétersbourg à destination de l'Antarctique le 5 octobre 2020 avec une hélice neuve à 4 pales et 5 000 tonnes de marchandises diverses destinées à la reconstruction de la station scientifique russe Vostok (voir Bulletin mensuel précédent). La mission prestigieuse du *Sevmorput* était donc de réussir une première mondiale, la traversée pôle Nord-pôle Sud par un cargo à propulsion nucléaire. Les causes et toutes les conséquences de la perte initiale d'une pale d'hélice devant l'Angola ne sont pas connues et l'épisode de l'évacuation sanitaire du commandant pour cause supposée de méningite devant les îles Canaries garde sa part de mystère puisqu'il a été ensuite vu à Moscou quelques jours plus tard. La France a pris la précaution d'escorter le *Sevmorput* lors de son transit au large de ses côtes avec les 3 remorqueurs de haute mer *Bourbon* affrétés par la Marine nationale. La plupart des autres pays de l'Union Européenne se sont contentés des déclarations de l'armateur russe et du commandement du *Sevmorput* selon lesquelles il n'y avait aucun problème sur le réacteur nucléaire. La vitesse du *Sevmorput* pendant sa remontée périlleuse à pleine charge vers Saint-Pétersbourg a été en moyenne de 11 nœuds. Sources : Zseizh.info ; Robindesbois.org ; Themoscwotimes.com ; Maritimebulletin.net

Le brise-glace nucléaire *Veygach* porte assistance au cargo *Sparta III* pris dans la glace dans la baie de Yenisey

Sur sa route de Dudinka (mer de Kara) à Arkhangelsk (mer Blanche), le navire Sparta III de 9 490 tonnes a été pris dans la glace le 13 décembre dans les eaux de la baie de Yenisey (Nord-Est de la péninsule de Gydan). Le navire d'État de transport de matériel militaire n'avait pas les autorisations de transiter seul sans escorte. Il fut dégagé par le brise-glace à propulsion nucléaire Veygach le 26 décembre.

Le navire appartient et est exploité par *Rosoboronlogistika*, la compagnie maritime militaire transportant des marchandises et du matériel vers les bases militaires et les villes russes. Le *Sparta III* n'aurait sans doute pas obtenu les autorisations nécessaires avant de naviguer dans la rivière couverte de glaces Yenisey en raison de sa faible classe Glace IA. Le navire prisonnier de la glace n'avait presque plus de réserves de carburant et d'eau à bord. L'équipage se battait durement contre le givrage en attendant les secours. Les tentatives répétées de se détacher ont échoué et *Rosoboronlogistika* a demandé de l'aide pour dégager le navire. Le brise-glace *Kigoriak*, à proximité, est arrivé dans la zone et s'est retrouvé à son tour pris dans la glace. Il faudra attendre l'aide du brise-glace à propulsion nucléaire *Veygach* le 26 décembre pour dégager les deux navires et les escorter vers l'eau libre. Suivant les informations de l'Administration de la route maritime du Nord, le *Sparta III* n'avait pas les autorisations nécessaires pour naviguer dans la région. Le document délivré par la NSRA, *Northern Sea Route Administration* à *Rosoboronlogistika*, le 13 octobre autorise le *Sparta III* à naviguer uniquement sur la partie la plus à l'Ouest de la route maritime, et pas plus à l'Est que Sabetta. De plus, le cargo n'était pas autorisé à naviguer sans l'assistance d'un brise-glace et cela uniquement dans des eaux libres de glaces ou avec de la glace légère. Cet événement repris par la presse officielle n'est pas exceptionnel en soi, mais illustre deux points critiques dans l'organisation de la route maritime du Nord : la disponibilité et le nombre de moyens pour assurer l'escorte des navires qui transitent dans la zone la plus fréquentée ainsi qu'un manque de surveillance et de suivi du trafic qui auraient dû normalement conduire à l'interdiction de transit du *Sparta III*. L'autorité de la NSRA avait pourtant annoncé l'ouverture d'un centre de suivi de trafic à Mourmank pour octobre 2020 (voir Bulletin mensuel d'octobre 2020). Ce centre dispose-t-il bien des outils satellitaires de suivi des AIS du trafic (services étrangers), indispensables pour ses missions ? Sources : ThebarentsObserver.com ; Portnews.ru ; Portnews.ru

Le givrage serait à l'origine du naufrage d'un navire de pêche dans la mer de Barents où l'on déplore 17 disparus

Le bateau de pêche russe Onega a coulé près de l'île Novaya Zemlya à l'Est de la mer de Barents. Seuls 2 des 19 membres d'équipage ont été secourus. Ce tragique évènement prouve la difficulté à organiser et coordonner des secours en mer Arctique dont les moyens sont faibles et très dispersés.

Ce sont cinq autres navires de pêche dans la zone de recherche qui ont permis de repêcher les deux survivants a déclaré le ministère des Situations d'urgence (EMERCOM). Le port d'attache de l'*Onega* était Mourmansk. Les opérations de recherche et de sauvetage ont été dirigées par le centre de coordination de sauvetage maritime de Mourmansk avec l'aide de la flotte du Nord de la Russie. À cette période de l'année, il y a la nuit polaire en mer de Barents, ce qui rend les opérations de recherche difficiles. Le ministère des Urgences a déclaré que le givrage serait la cause du naufrage. Le givrage sur les navires peut se produire lorsque les températures sont inférieures à 0°C. Avec un vent fort qui soulève une mer creuse, les embruns viennent geler au contact des parois métalliques froides du navire. L'accumulation de glaces alourdit le navire modifiant sa stabilité qui peut le conduire à chavirer. Cette instabilité est accentuée sur les navires de pêche qui tractent leur chalut. L'incident s'est produit alors que le navire était en train de hisser son chalut. La soudaineté de l'accident n'aurait pas permis à l'équipage d'utiliser leurs combinaisons de survie et de mettre à l'eau les dispositifs de sauvetage. La partie orientale de la mer de Barents qui ne gèle pas l'hiver, est trop éloignée des éventuels vols de recherche par hélicoptère au départ de Mourmansk. Les hélicoptères de la base de Naryan-Mar, dans l'Okrug autonome de Nenets, auraient eu besoin de ravitaillement en carburant soit à l'aéroport militaire de Rogachevo sur le Sud de l'île de Novaya Zemlya, soit sur l'île de Kolguyev (Sud mer de Barents). La flotte militaire du Nord possède un avion de surveillance maritime Il-38 qui pourrait également contribuer aux recherches en mer. Le naufrage de l'*Onega* est probablement la pire catastrophe de navire civil dans la mer de Barents des dernières décennies. D'autres accidents majeurs dans la mer de Barents impliquaient des sous-marins militaires. En août 2000, les 118 membres d'équipage du sous-marin *Koursk* sont morts après l'explosion du local à torpilles et en juillet 2019, les 14 membres d'équipage du sous-marin de mission spéciale *Losharik* sont morts dans un incendie à bord. Source : Thebarentsobserver.com ; Tass ; Murmansk Vestnik (russe) ; The Barents Observer

Pose de la quille du 5^{ème} brise-glace à propulsion nucléaire *Chukotka*

La cérémonie de la pose de la quille du brise-glace nucléaire Chukotka du projet 22220 d'une puissance de 60 MW a eu lieu le 16 décembre 2020 au chantier de la Baltique à Saint-Petersbourg.

La série des cinq brise-glaces du projet 22200 est nommée en l'honneur des régions géographiques qui bordent la route maritime du Nord. Les dimensions et caractéristiques du projet sont : longueur 173,3 m ; largeur 34 m ; tirants d'eau variant entre 10,5 m et 8,65 m en fonction de l'environnement – haute mer ou estuaires des rivières ; déplacement 33 500 tonnes ; centrale électrique de 2 réacteurs nucléaires RITM-200 ; puissance de propulsion 60 MW ; capacité maximale de déglacage : 2,9 m ; vitesse de 22 nœuds en eau libre ; durée de vie estimée : 40 ans. Le premier de la série du projet 22220 est le brise-glace nucléaire *Arktika* qui est entré en service en octobre 2020. En plus de l'*Arktika*, le projet 22220 comprendra 4 autres brise-glaces de la série : le *Sibir* et l'*Ural* sont en cours d'achèvement au chantier naval de la Baltique et le *Yakutia* a été mis sur cale en mai 2020. Le *Sibir*, l'*Ural*, le *Yakutia* et le *Tchoukokta* devraient entrer en flotte respectivement en 2021, 2022, 2025 et 2027. Le programme de 2 milliards de dollars du méga brise-glace de 120 MW, *Leader*, devrait compléter cette flotte avec trois unités programmées pour 2035. La première tôle de ce projet, le *Rossiya*, devrait être découpée en 2021 au chantier naval russe de Zvezda à Vladivostok. Sources : Neftegaz.ru ; portnews.ru ; Kommersant.ru

Mise à l'eau du navire de recherche polaire russe *Pôle Nord*

Ses missions comprendront la conduite d'observations océanographiques, acoustiques, géophysiques et géologiques dans l'océan Arctique. Il est prévu entrer en service en 2022.

Le navire a été mis à l'eau au chantier de l'Amirauté à Saint-Petersbourg où il est en cours d'achèvement. Le navire sera doté de 20 laboratoires scientifiques. Il sera en mesure d'embarquer 14 membres d'équipage et 30 scientifiques. Le séjour minimum à bord de ce navire en expédition serait de six mois. Il est prévu que le *Pôle Nord* reprenne les missions traditionnelles des stations dérivantes dans la région arctique. Auparavant, le camp était installé sur la banquise. En raison du réchauffement climatique, les scientifiques ne peuvent plus être en sécurité sur la banquise fragilisée. Le premier hivernage a été effectué par des Soviétiques en 1937. L'expédition s'appelait « Pôle Nord » d'où le nom de la nouvelle station flottante. Elle sera capable de dériver et de se déplacer indépendamment dans la glace à une vitesse pouvant atteindre 10 nœuds. L'approvisionnement en carburant permettra au navire d'être autonome en expédition pendant deux ans. *Pôle Nord* sera également équipé d'une plate-forme pour embarquer des hélicoptères polyvalents Mi-8 et Mi-38. Le navire mesure 83,1 m de long, 22,5 m de large, et a un déplacement d'environ 10 400 tonnes. Le budget initial était d'environ 90 millions d'euros, mais il dépasserait les 120 millions d'euros. La raison indiquée pour la hausse des prix est une série de mises à niveau substantielles du projet demandée par le service hydrographique et océanographique russe, Roshydromet, son armateur. Parmi ces améliorations figure une extension du port en lourd du navire. Sources : ria.ru ; Pro-arctic.ru ; ArcticToday.com ; Maritime-executive.com



Mise en service du navire de sauvetage polyvalent *Beysug*, pour Rosmorrechflot

L'Agence fédérale des transports maritimes et fluviaux (Rosmorrechflot) a déclaré le 26 décembre 2020 l'admission au service actif du Beysug, le troisième navire d'une série de quatre navires de sauvetage polyvalents du projet MPSV12. Il a été construit par le chantier naval Nevsky Shipyard.

Ce navire fait partie du projet fédéral des Ports maritimes de Russie prévu par le plan global de modernisation et d'extension des infrastructures centrales (CPMI) jusqu'en 2024. D'une longueur de 80 m, le navire multifonctionnel de sauvetage MPSV12 est un navire à faible tirant d'eau avec une classe Arctic Ice Arc 5. Le *Beysug* est le troisième navire de la série à rejoindre la flotte du *Marine Rescue Service*. Le *Beysug* sera exploité par la branche Azovmer Noire. Les deux premiers bateaux de sauvetage, le *Bahtemir* et le *Kalas*, sont déjà déployés pour des missions de recherche et de sauvetage dans les eaux de la Fédération de Russie. Le *Bahtemir* est exploité en mer Baltique, le *Kalas* est stationné en mer d'Okhotsk près des sites gaziers de Sakhaline. Le *Piltun*, le quatrième navire du projet MPSV12, dont la construction est également prévue par le Plan global de modernisation et d'extension de l'infrastructure centrale, doit être livré en 2021. Le projet fédéral « Northern Sea Route » prévoit la construction d'un cinquième navire MPSV12. Tous les navires sont destinés au service de sauvetage maritime. Au même titre que les projets MPSV6 et 7 de type « Murman » et « Spasatel » qui sont stationnés en mer de Barents et en mer d'Okhotsk, ce plan de modernisation de la flotte démontre la volonté de la Russie de se doter de moyens modernes d'intervention, même s'ils peuvent paraître faibles au regard de l'étendue des eaux à couvrir et si les hauts responsables de Moscou sont en désaccord sur le projet de construction d'une plus importante flotte de navires de recherche et de sauvetage pour la route maritime du Nord. Sources : Portnews.ru ; TheBarentsObserver.com



Le chantier naval de Yantar lance le navire de recherche *Yevgeny Gorigledzhan* construit pour le ministère de la Défense russe

Le 25 décembre 2020, le chantier naval Baltic Yantar (une société d'United Shipbuilding Corporation), basé à Kaliningrad, en Russie, a lancé le navire de recherche océanographique du projet 02670, le Yevgeny Gorigledzhan, construit pour le ministère de la Défense de la Fédération de Russie.



Lancé le 19 mars 2016, les navires de cette conception sont destinés aux travaux techniques sous-marins, à la surveillance environnementale du milieu marin, à l'étude océanographique de la couche inférieure, à l'assistance des moyens de recherche et de sauvetage en mer. Le navire possède les capacités de mettre en œuvre des véhicules de sauvetage habités (ROV). D'un déplacement de 4 000 tonnes, d'une longueur de 81 m, d'une largeur de 16 m, son autonomie est de 30 jours. Le navire embarque 32 membres d'équipage et peut accueillir 25 membres d'expédition. Source : Portnews.ru

Le chantier naval de Zvezda lance le navire de ravitaillement *ARC7 Katerina Velikaya* pour l'armement Rosnefteflot

Issue du projet IBSV10022 conçu par le néerlandais Damen, le MPSV Katerina Velikaya est le premier navire d'une série de quatre unités destinées à Rosnefteflot JSC.



Le MPSV Ice Class *Katerina Velikaya* a été conçu pour des opérations de ravitaillement de plates-formes de forage offshore, pour fournir une assistance de déglacage et le remorquage de navires. D'une longueur de 106 m, d'une largeur de 22 m et dotés de deux propulseurs orientables d'une capacité de 7,5 MW chacun, il est capable de progresser dans 1,5 m de glaces épaisses. Il est armé par un équipage de 49 personnes. Sources : Neftgaz.ru ; Portnews.ru

Le nouveau port maritime d'Utrenneye du projet Arctic LNG2 devrait être prêt pour 2022.

Alors qu'à la mi-décembre le cabotage le long de la côte arctique russe est presque complètement arrêté, le trafic maritime se poursuit à un rythme soutenu dans le golfe de l'Ob pour acheminer les matériaux nécessaires à la construction des quais qui serviront à amarrer les blocs-usines de production de LNG.

Le terminal d'Utrenneye de Novatek à l'Ouest de la péninsule de Gydan est la principale infrastructure actuellement en construction sur la rive Est de la baie peu profonde de l'embouchure de la rivière de l'Ob. Ce chantier fait partie des principales destinations maritimes de la région avec celle du port de Sabetta de l'usine Yamal LNG. Les conditions de glace deviennent de plus en plus difficiles et deux brise-glaces, dont le *Yamal* à propulsion nucléaire, maintiennent les eaux ouvertes. Le terminal d'Utrenneye desservira Arctic LNG 2, le projet qui bénéficie désormais de la priorité absolue des représentants du gouvernement russe et de la société de gaz naturel Novatek. La nouvelle infrastructure est financée pour un quart par des fonds fédéraux, et c'est la société nucléaire d'État Rosatom qui en a la responsabilité principale. Dans une longue interview avec le journal *Kommersant*, le chef de la direction de la route maritime du Nord de Rosatom, Vyacheslav Ruksha, assure que le terminal d'Utrenneye sera achevé en 2022. Lorsqu'elle sera prête, vraisemblablement en 2024, l'usine Arctic LNG 2 produira jusqu'à 19,8 millions de tonnes de GNL par an. Au cours de l'été et de l'automne de cette année, plus de [32 millions de tonnes](#) de sédiments marins ont été enlevés pour le dragage d'un chenal de navigation dans la baie peu profonde. Selon le dirigeant de Novatek, Leonid Mikhelson, jusqu'à 80% du gaz d'Arctic LNG2 sera acheminé vers l'Est pour l'Asie via la route maritime du Nord. Source : TheBarentsObserver.com

Construction du nouveau port Sever pour le projet Vostok Oil

Situé à l'extrémité nord de la péninsule de Taymyr à environ 40 km au sud-ouest du petit port de Dikson, ce terminal sera en mesure de charger annuellement jusqu'à 25 millions de tonnes de brut. Sa mise en service est prévue pour 2024.

La société Taymyrneftegaz-Port a obtenu le permis de construire pour un complexe portuaire qui accueillera les installations de chargement de brut. Le mégaprojet pétrolier de Vostok comprend les champs pétrolifères de Payakha dans la région du delta de Yenisey, à l'Est de la rivière éponyme. Le projet est désormais une priorité absolue pour Rosneft et son chef Igor Sechin. Vostok Oil devrait produire 30 millions de tonnes de brut par an d'ici 2024, et à terme jusqu'à 100 millions de tonnes par an. Le projet comprend environ 100 plates-formes de forage qui seront disposées sur la toundra de Taymyr riche en pétrole. Un oléoduc de 770 km de long amènera le pétrole au terminal de Sever pour être ensuite acheminé par voies maritimes vers l'Europe et l'Asie. Rosneft a déjà signé mi-novembre un accord avec le négociant singapourien Trafigura pour l'acquisition d'une part de 10% du projet. La société russe négocie également avec plusieurs autres partenaires potentiels, parmi lesquels des entreprises indiennes. Des pourparlers seraient également en cours avec le britannique BP. Sur une conception similaire au tanker ARC4 YamalMax, 12 pétroliers ARC5 sont en cours de construction dans les chantiers russes de Zvezda. Sources : TheBarentsObserver.com ; Reuters.com

Le Canada achète un drone israélien pour la surveillance maritime de son espace arctique

Ottawa déboursera plus de 36 millions de dollars pour acquérir un drone israélien afin d'aider le gouvernement fédéral à surveiller l'activité maritime croissante dans l'Arctique canadien. Transports Canada prévoit de l'utiliser également pour détecter les déversements d'hydrocarbures, étudier les glaces et les habitats marins. Il devrait être livré d'ici décembre 2022.

La ministre des Services publics et des Achats Anita Anand et le ministre des Transports Marc Garneau ont déclaré que le contrat pour l'acquisition d'un système d'aéronef télépiloté (RPAS) *Hermes 900 StarLiner* avait été attribué à Elbit Systems Ltd. Le gouvernement fédéral a également engagé des consultations avec les groupes autochtones du nord du Canada, où le drone sera mis en œuvre. Le *Hermes 900 StarLiner*, une version civile des drones militaires à moyenne altitude et longue endurance d'Elbit, se joindra à la flotte d'aéronefs du Programme national de surveillance aérienne de Transports Canada. Le drone serait capable de voler jusqu'à 72 degrés de latitude Nord et possède une autonomie de plus de 1 400 milles marins. Il est équipé de systèmes de commande et de contrôle de secours et de navigation, d'une caméra infrarouge optique électrique, d'un radar à ouverture synthétique et d'un système de caméra de cartographie. Le drone est contrôlé à distance et comprend également des fonctionnalités de pilotage automatique, telles que le décollage et l'atterrissage autonomes. L'avion est entièrement certifié pour opérer dans l'espace aérien civil, et décollera et atterrira dans des aéroports civils. Outre le drone lui-même, le contrat de 36,16 millions de dollars comprend des liaisons de communication, des stations de contrôle au sol, des ensembles de capteurs, une formation et l'achat facultatif de pièces de rechange. Les gros drones de surveillance maritime – c'est-à-dire ceux équipés de radars orientés vers le bas et de récepteurs AIS pour détecter les navires – ne sont pas aussi répandus sur le marché mondial des drones que leurs homologues terrestres. Ce modèle que le Canada est en train d'acquérir fait l'objet d'essais opérationnels en Islande via l'Agence européenne de la sécurité maritime depuis l'été 2019. En septembre 2020, le même modèle a également été sélectionné pour une démonstration pour les garde-côtes britanniques. Les missions des drones sont complémentaires des satellites canadiens RadarSat dont le temps de survol dans l'Arctique rend plus difficile l'identification des pollutions maritimes par exemple. La capacité d'un drone à survoler pendant de longues périodes avec une résolution de capteurs plus élevée aidera à combler cette lacune. Sources : Rcinet.ca ; insideunmannedsystems.com



Le Centre de logistique du Grand Nord de Kirkenes, en Norvège, bénéficie d'un financement pour se développer.

Les fonds du projet doivent être consacrés à la recherche et au développement de solutions de logistique et de transport maritime arctique dans la région de Barents.

CHNL est un organisme basé à Bodø en Norvège avec un bureau à Mourmansk. Reposant entre autres sur l'analyse du trafic maritime en Arctique, le projet concerne le développement de solutions logistiques efficaces, la sécurité des transports et la réduction de l'impact environnemental négatif. L'ambition de la Norvège, notamment grâce à son port de Kirkenes, est de développer un trafic transarctique entre les océans Pacifique et Atlantique. Les Chinois ont montré à maintes reprises leur intérêt pour cette position stratégique de cet ancien port minier à la frontière russo-norvégienne. Ce projet, s'il voyait le jour, serait en concurrence avec les hubs que l'Administration russe de la Route maritime du Nord, la NSRA, comptent mettre en place entre Mourmansk (au port de Liinakhamari dans la baie de Pechenga) et la péninsule du Kamtchatka d'ici mi-2024. Des investisseurs privés russes étudient la possibilité de créer ces terminaux à conteneurs d'une capacité de 500 000 EVP par an. Sources : [HighNorthNews.no](https://highnorthnews.no), [CHNL](#) ; [OPSA](#)

Nouvelle technologie de surveillance danoise pour détecter les navires « sombres » dans l'Arctique

Une nouvelle technologie de surveillance développée par le leader de l'analyse et des données maritimes, GateHouse Maritime, en collaboration avec l'Université technique du Danemark, aidera la Défense danoise à surveiller l'océan Arctique. La technologie est conçue pour identifier les navires illégaux sans transpondeurs du système d'identification automatique (AIS).

Pour exercer la souveraineté du Royaume du Danemark dans l'Arctique et accroître la sécurité maritime dans la région, le ministère danois de la *Defense Aquisitions and Logistics Organization* a signé un nouveau contrat de développement avec la société d'analyse et de données maritimes *GateHouse Maritime* et l'Université technique de Danemark. Le projet vise à développer une nouvelle technologie de surveillance capable de détecter et d'identifier les navires illégaux sans transpondeurs du système d'identification automatique (AIS) ou désactivés, mieux connus sous le nom de navires obscurs. La technologie combinera des images satellitaires Radar SAR et des données AIS pour distinguer les icebergs des navires. La Défense danoise a alloué 1,5 milliard de couronnes danoises (\$250 millions d'euros) pour soutenir une surveillance et une communication accrues dans la région. Ce projet dans ses objectifs rejoint plus modestement celui français d'Unseenlabs qui a lancé deux microsatsellites ROEM en orbites basses pour détecter les navires qui émettent des signaux électromagnétiques provenant des radars et des émissions radio. Associés aux émissions AIS des navires et de l'IA, ce procédé permet de suivre une situation surface des navires dans une zone donnée à leur insu. Source : seanews.co.uk ; [Unseenlabs](#)

Site du mois

Revue annuelle de l'Observatoire de la politique et la sécurité de l'arctique (OPSA) : L'année Arctique 2020.

Cf. article p. 13. Sources ([Cirricq.com](https://cirricq.com))

Transit des tankers LNG ARC7 YamalMax durant le mois de décembre (CLS)

Le nombre de voyages vers l'Asie au mois de décembre est faible. Seuls 2 voyages vers l'Est sont à noter sans escorte, ce qui est un record en soi pour cette période de l'année. Transit rendu possible par une étendue de banquise en faible règle en mers de Kara et de Chukchi. Le mouillage de transbordement de l'île de Kildin ne semble pas encore complètement fonctionnel.

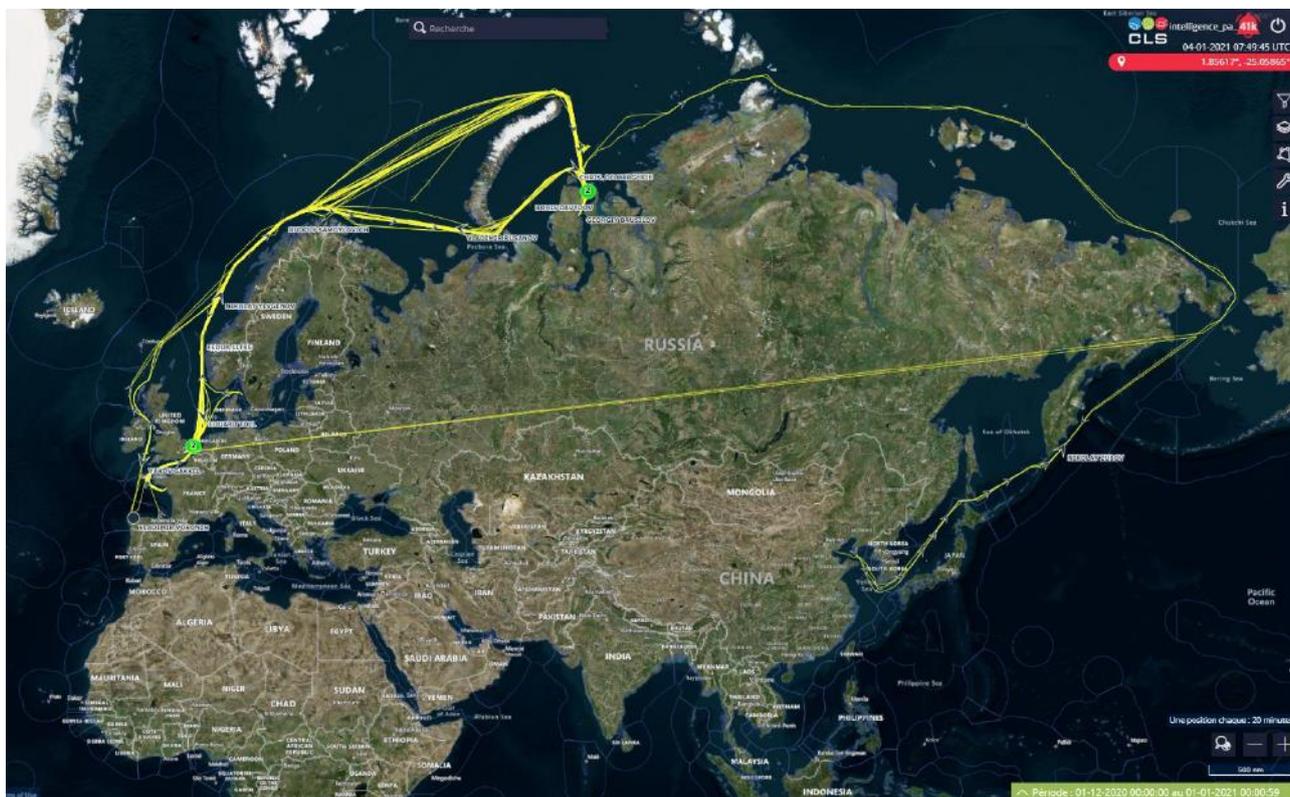


Figure 1 : Trafic passage Nord-Est du mois de décembre (© [CLS](#))

Carte d'extension des glaces de décembre 2020

Carte d'extension de la banquise en Arctique (en rose, jeune glace de 1^{ère} année; vert, glace de 1^{ère} année, en carmin vieille glace ayant survécu à la fonte de la 1^{ère} année). L'étendue et l'épaisseur de la banquise à cette période sont le reflet des records de températures élevées en Arctique à l'été 2020.

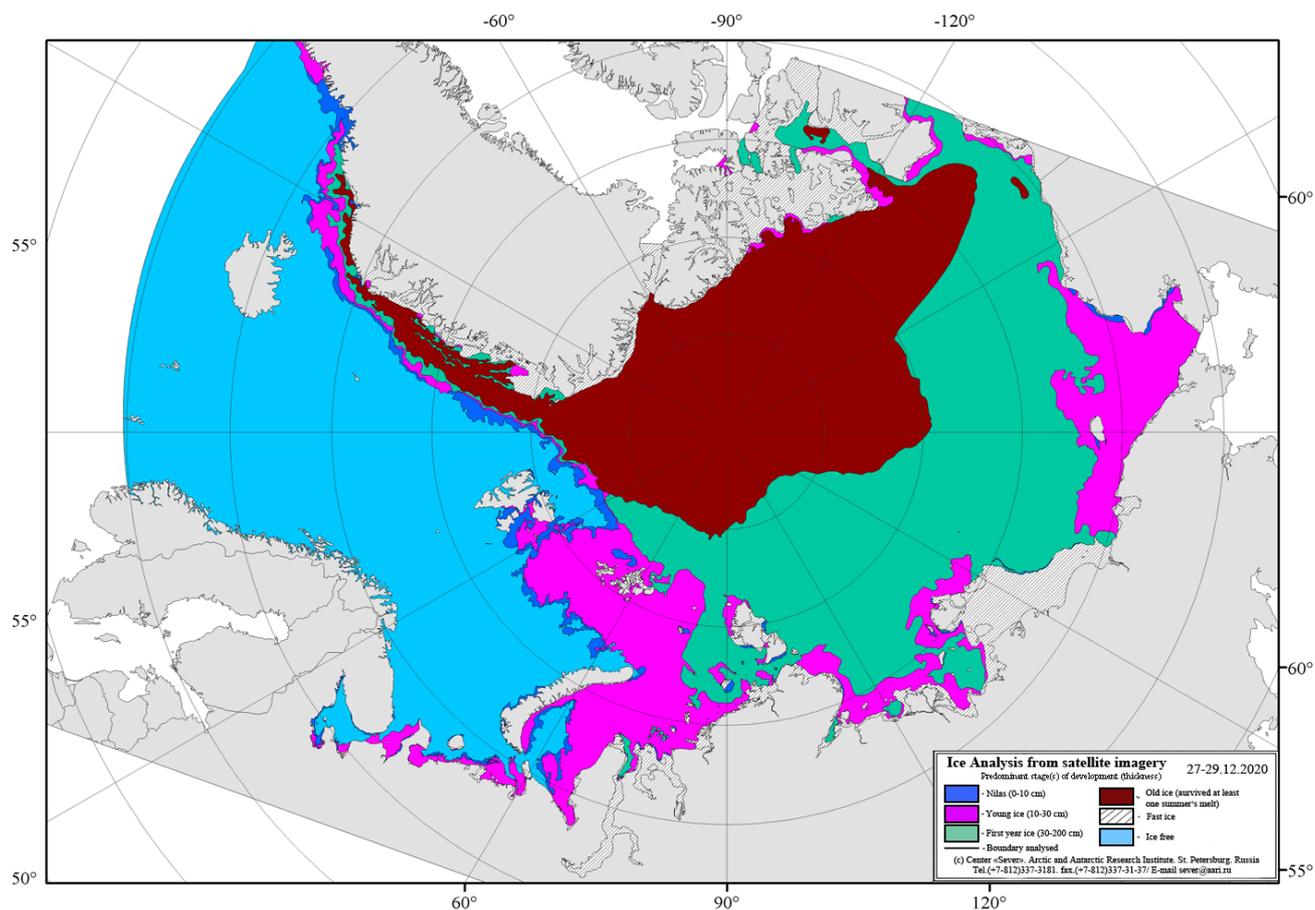


Figure 2 : Couverture de glaces au 29 décembre 2020 ((© AARI)

Sources : [Nsidc.org](http://nsidc.org) ; aari.ru