

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

**HERVÉ BAUDU – EMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY –
CAMILLE ESCUDE – CLEMENTINE MICONI – TANGUY SANDRE –
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	5
INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES ..	7
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE	9
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE	10
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME	12

Contributeurs :

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

Bloc Amérique du Nord, Groenland/Danemark, Islande : Jean-Paul Vanderlinden (CEARC), Magali Vullierme (CEARC), Michael Delaunay (CEARC), Tanguy Sandré (CEARC), avec Hervé Baudu (ENSM)

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

Bloc Institutions arctiques, régulations environnementales, enjeux juridiques : Camille Escudé-Joffres (GEG), Emi-lie Canova (GEG), avec le CEARC

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : IRIS

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

Bloc Trafic maritime et Sécurité maritime : Hervé Baudu (ENSM), avec l'IRIS

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

ÉTATS-UNIS

Brise-glaces américains : entre retards de construction et appels à constituer rapidement une flotte

Le premier des 6 brise-glaces attendus par la garde-côtière américaine devrait arriver au moins un an plus tard que prévu, soit en 2025, alors que les appels à la constitution d'une flotte de brise-glaces suffisante se font plus pressants pour assurer la sécurité dans l'Arctique américain.

Deux billets publiés sur le site du *think tank* Brookings Institution et le site Military Times pointent à nouveau le manque de brise-glaces dont dispose la garde-côtière américaine dans l'Arctique et appellent à combler ce besoin rapidement. En effet, la garde-côtière américaine ne dispose que d'un seul brise-glace dans l'Arctique, le *USCG Healy*. Ce besoin rapide en brise-glaces dans l'Arctique s'explique par la nécessité de pouvoir rester « *economically and militarily competitive in the Arctic and maintain (...) territorial integrity in the region* » selon la Docteure Julia Nesheiwat et Andro Mathewson. Ceci notamment face à la Chine qui dispose déjà de deux brise-glaces et d'un troisième en construction, tout en travaillant sur un projet de brise-glace nucléaire. L'administration Trump et le Congrès ont réagi ces dernières années par l'annonce de la construction de 6 nouveaux brise-glaces, *Polar Security Cutters* (PSC), dont 3 lourds. Ceci alors que l'Amiral Karl Schultz, commandant la garde-côtière américaine, a estimé le besoin à 9 brise-glaces minimum pour l'Arctique. Le calendrier de livraison du premier de ces PSC vient d'être repoussé d'un an, à 2025, un retard qui est dû au Covid-19 mais aussi au fait que les États-Unis n'ont pas construit de brise-glaces depuis 45 ans. La Chine aura donc une présence plus importante dans l'Arctique que la garde-côtière américaine jusqu'à la livraison des 6 brise-glaces. Pour pallier ce gap rapidement, plusieurs solutions sont avancées, soit de louer des brise-glaces auprès d'autres pays tout en nouant des partenariats dans ce domaine, ou d'acheter des brise-glaces neufs ou d'occasion ailleurs qu'aux États-Unis. D'autres appellent aussi à développer un brise-glace à propulsion nucléaire, comme la Russie et la Chine, pour profiter de capacités bien supérieures aux brise-glaces à propulsion classique. Sources : [Brookings](#) ; [Defense Daily](#) ; [Military Times](#) ; [National Defense Magazine](#)

Une probable invasion de l'Ukraine par la Russie fait craindre des conséquences dans l'Arctique

La menace d'une invasion russe en Ukraine fait planer le risque de conséquences jusqu'en Arctique alors que l'invasion de la Crimée en 2014 avait eu des conséquences sur les relations entre les pays arctiques et la Russie. Les premières conséquences de ces tensions sont déjà visibles dans le secteur de l'extraction de ressources dans l'Arctique russe.

Alors que les tensions montent au sujet des mouvements de troupes russes à la frontière ukrainienne entre Occidentaux et Russes, le scénario d'une invasion russe en Ukraine fait craindre des conséquences en Arctique. Le précédent de l'invasion de la Crimée en 2014 a montré que l'Arctique n'est plus cette région épargnée par les tensions entre puissances qui ont lieu ailleurs dans le Monde. Selon Andreas Østhagen, chercheur au *Fridtjof Nansen Institute* et à l'*Arctic Institute*, si une telle opération est menée en Ukraine par la Russie, cela va compliquer le dialogue avec celle-ci dans l'Arctique, notamment sur les questions de sécurité, qui est un sujet traditionnellement déjà peu évoqué dans la région car exclu des discussions au sein du Conseil de l'Arctique. La sénatrice d'Alaska, Lisa Murkowski, évoque elle une possible activité russe dans l'Arctique pendant que l'attention se porte en Ukraine alors qu'un exercice naval russe est en cours dans plusieurs océans et mobilise 140 navires. Andreas Østhagen évoque également la possibilité d'une diversion en Arctique par le biais d'un exercice militaire mené dans la région de Barents avant une invasion en Ukraine. Mais déjà les premières conséquences de ces tensions se font sentir dans l'Arctique au travers de la chute des cotations en bourses de grandes entreprises d'extraction de gaz et de pétrole russes comme Gazprom, Rosneft et Novatek, très engagées dans l'Arctique russe, mais aussi de métaux telles que NorNickel. Les premiers effets sont donc économiques et concernent au premier chef l'Arctique russe et son développement, en faisant peur aux possibles investisseurs avant même une invasion russe en Ukraine. Sources : [Nunatsiaq News](#) ; [High North News](#) ; [The Barents Observer](#)

CANADA

Retard à nouveau pour la construction des brise-glaces canadiens

Les pourparlers entre Ottawa et le chantier naval de Québec pour la construction d'une partie de la flotte de brise-glaces de la garde-côtière canadienne n'en finissent pas de retarder la mise en œuvre du projet.

Le gouvernement fédéral a annoncé en décembre 2019 que le chantier naval québécois Davie était la seule entreprise à se qualifier pour une partie de ces travaux, à savoir la construction de six brise-glaces indispensables pour la Garde-côtière canadienne. Le retard alimente les craintes concernant la flotte vieillissante de cette dernière, qui a été diminuée d'un autre navire cette semaine avec le retrait forcé d'un navire scientifique de 59 ans, le NGCC *Hudson*, laissant le Canada sans plate-forme dédiée à la recherche océanique. Le chantier Davie a d'abord été exclu du plan de construction navale à la suite d'un concours en 2011 qui a sélectionné Irving Shipbuilding à Halifax pour construire les nouveaux navires de guerre de la marine, et Seaspan pour construire deux nouveaux navires de soutien naval et le gros de la nouvelle flotte de la garde-côtière. Le chantier naval de Québec a pu décrocher quelques travaux à la marge, dont la remise aux standards de 3 *supplis* d'occasion achetés aux Suédois pour le compte de la marine et la garde-côtière. Certains mettent en doute les capacités du chantier naval Davie à mener à bien le processus pour devenir le troisième chantier naval dans le cadre de la stratégie nationale de construction navale. Un porte-parole de Davie a déclaré que la société restait déterminée à construire les nouveaux brise-glaces du Canada, dont la livraison devient plus urgente chaque jour qui passe alors que la flotte existante de la Garde-côtière devient de plus en plus ancienne et difficile à entretenir. Cependant, la société n'a pas encore livré le dernier des trois brise-glaces d'occasion commandés pour la garde-côtière en 2018, qui ont été facturés à 610 millions de dollars mais dont le prix approche maintenant le seuil symbolique du milliard de dollars. L'absence d'un accord formel n'a pas empêché les libéraux d'annoncer en mai leur intention de demander à Davie et à Seaspan de construire chacun un brise-glace polaire, une annonce que certains considéraient comme politiquement motivée avant les élections fédérales de l'an dernier.



L'espoir de voir le Canada disposer de nouveaux brise-glaces lourds s'éloigne de plus en plus, alors que d'autres, comme la Chine mais aussi le Japon, s'équipent en brise-glaces pour accéder à l'Arctique. Que ce soit aux États-Unis ou au Canada, la question du financement de nouveaux brise-glaces, navires amiraux de l'Arctique permettant d'occuper et de surveiller la zone, est un sujet de première importance, alors qu'en décembre 2021 une évaluation du coût des deux brise-glaces lourds prévus par le gouvernement canadien chiffre à 7,25 milliards de dollars leur coût de fabrication au Canada soit 10 fois le coût initial (cf. Bulletin mensuel n° 32). Dans le même temps, la garde-côtière canadienne a déployé huit de ses brise-glaces durant la saison 2021 dans l'Arctique canadien afin d'assurer des missions de soutien aux communautés du Nord pour leur réapprovisionnement et des missions de recherche et sauvetage. Sources : [Regard sur l'Arctique](#) ; [La Presse](#) ; [Thestar.com](#)

GROENLAND/DANEMARK (cf. rubrique Gouvernance)

ISLANDE

Le Trésor public islandais vend 65 % de sa participation dans la banque Íslandsbanki

Nationalisée en 2008 par le gouvernement islandais, Íslandsbanki était détenue entièrement par le Trésor public islandais jusqu'en 2021 et représente environ un tiers du marché intérieur.

La société d'État islandaise ISFI a soumis une proposition de vente au ministère des Finances concernant les 65 % de sa participation restante dans la banque Íslandsbanki. L'ISFI a précisé que la vente, qui s'étalerait sur les deux prochaines années, ne se ferait que si les conditions du marché étaient en sa faveur. En effet, une partie des bénéfices de celle-ci est destinée au financement des infrastructures du pays.

Nationalisée en 2008 par le gouvernement islandais, Íslandsbanki était jusqu'en 2021 détenue entièrement par le Trésor public islandais. En 2021, l'Islande avait déjà vendu 35 % de sa participation dans Íslandsbanki, lançant la plus grande intro-

duction en bourse du pays. La valeur marchande actuelle de la banque est d'environ 1,95 milliard de dollars, ce qui représente une augmentation de 30 % depuis son introduction en bourse en juin 2021. La part actuelle d'Íslandsbanki représente environ un tiers du marché intérieur. Sources : [Icenews](#)

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Norvège-Russie : maintien d'un dialogue opérationnel dans le Grand Nord

Dans un contexte de vives tensions entre l'Occident et la Russie, la Norvège maintient un contact opérationnel avec le commandement russe dans le Grand Nord. Depuis 2014, cette communication est assurée via une connexion Skype afin de désamorcer toute potentielle escalade dans la région.

Depuis décembre 2021, la montée des tensions sur le continent européen entre la Russie et l'OTAN fait craindre une escalade militaire en Ukraine. Dans ce contexte, la Norvège veille à préserver un dialogue opérationnel avec le commandement militaire russe dans la région arctique. Mi-janvier, l'amiral Alexander Moïseïev, chef de la Flotte du Nord, et le lieutenant-général Yngve Odlo, chef du Quartier Général des opérations conjointes de l'armée norvégienne, ont échangé par Skype. Initiée par la partie norvégienne, cette discussion bilatérale entend prévenir tout incident à quelques semaines du futur exercice militaire international *Cold Response 2022* (mars-avril 2022). Pour les responsables norvégiens, cette posture vise à « être transparents envers les pays voisins pour éviter tout malentendu possible lié à l'exercice ». Du côté russe, l'amiral Moïseïev a remercié son homologue norvégien pour le partage de ces informations fournies tout en souhaitant un déroulement sûr de leurs manœuvres.

Si ces manœuvres militaires se tiendront principalement dans la région d'Ofoten, située entre Bodø et Tromsø, certaines activités auront lieu à Porsanger, dans le comté du Finnmark. Cependant, le ministère de la Défense norvégien a prévenu que seuls des soldats norvégiens, finlandais et suédois seraient mobilisés dans cette région proche de la frontière russe. Dans le cadre du document de Vienne de l'OSCE (2011), la Norvège s'est dit prête à accueillir des observateurs russes sur son territoire au cours de ces exercices. Concomitant au maintien de ces échanges, la Norvège et la Russie ont signé une version actualisée de l'accord bilatéral concernant les incidents en mer en décembre 2021. Cette mise à jour vise à éviter les actions susceptibles de déclencher des situations dangereuses sur le plan militaire. Cette nouvelle version inclut désormais les drones et l'interdiction de l'utilisation des lasers. Sources : [Communiqué de presse du ministère de la Défense de la Fédération de Russie](#), 13 janvier 2022 (en russe) ; [The Barents Observer](#), 14 janvier 2022 ; [High North News](#), 21 janvier 2022.

Svalbard : questions autour de la rupture d'un des deux câbles sous-marins

Début janvier 2022, un des deux câbles sous-marins reliant l'archipel du Svalbard au continent européen a été rompu. Pour la société Space Norway, responsable de ce réseau de câbles sous-marins, la cause n'est pas clairement identifiée alors que certains élus norvégiens s'interrogent sur une potentielle action hostile d'une puissance extérieure.

Le 7 janvier 2022, un des deux câbles sous-marins reliant l'archipel du Svalbard au territoire continental norvégien s'est rompu. Le groupe Space Norway gère cette infrastructure critique qui comprend un double câble sous-marin reliant Longyearbyen à Andøya, près de Harstad, dans le nord de la Norvège. En plus de fournir une connexion Internet à la communauté de Longyearbyen, ces câbles de fibre optique servent le parc SvalSat qui comprend plus d'une centaine d'antennes satellites. De son côté, le ministère de la Justice et de la Sécurité publique indique que la communication entre l'archipel et le territoire continental ne connaît pas de perturbations majeures suite à l'incident.

Concernant les raisons de cette rupture, les autorités norvégiennes se montrent prudentes. Long respectivement de 1 375 et 1 399 kilomètres, la rupture d'un de ces deux câbles aurait pu être causée par un mouvement sismique sous-marin. Dans une tribune publiée dans *High North News*, trois représentants politiques du camp conservateur s'interrogent néanmoins sur l'hypothèse d'un acte hostile. Ces derniers soulignent que le contexte sécuritaire régional pourrait mettre en lumière une menace sur les infrastructures critiques du pays. En fin de compte, tout en soulignant la vulnérabilité de la Norvège,

ces représentants politiques jugent que « les autorités norvégiennes devraient communiquer plus clairement à ce sujet que ce qu'elles ont fait jusqu'à présent ». Sources : [Communiqué de presse de Space Norway](#), 7 janvier 2022 ; [Communiqué de presse du Ministère de la Justice et de la Sécurité publique du Royaume de Norvège](#), 9 janvier 2022 (en norvégien) ; [High North News](#), 17 janvier 2022 (en norvégien) ; [High North News](#), 19 janvier 2022.

Norvège : vers un nouveau projet minier dans le Finnmark

Alors que le groupe Nussir prépare depuis plusieurs années l'exploitation d'un important gisement de cuivre dans le Finnmark, le groupe suédois Arctic Minerals AB prépare de son côté un projet d'exploitation minière près de Kautokeino. Ainsi, le projet Bidjovagge pourrait exploiter les gisements de cuivre, d'or mais aussi de cobalt et de tellurium.

Alors que les projets miniers se multiplient dans la région de Barents, le groupe suédois Arctic Minerals AB souhaite développer un nouveau projet extractif dans le comté du Finnmark en Norvège. En décembre 2021, le groupe indiquait que la taille du gisement de Bidjovagge était évaluée à 3,3 millions de tonnes. Au sein de ce gisement, les dernières estimations révèlent la présence de 32 000 tonnes de cuivre et de 134 000 tonnes d'onces d'or. Dans un nouveau communiqué en janvier 2022, Arctic Minerals annonce la découverte de réserves significatives de cobalt mais aussi de tellurium. Pour le responsable du groupe, Jonatan Forsberg, l'ensemble de ces découvertes donne « une base solide pour le développement futur du projet ».

Situé à proximité de Kautokeino, ce projet minier est cependant source d'un potentiel conflit avec la population autochtone. En effet, l'or et le cuivre étaient déjà exploités sur le site de Bidjovagge entre 1970 et 1991. En 2012, le conseil municipal de Kautokeino refusa la reprise de l'activité minière. Aussi, la relance du projet minier laisse présager un conflit avec les éleveurs de rennes de la région. Pour Gunn-Britt Retter, responsable de l'unité Arctique et environnement au sein du Conseil de Sámi, les Sámis sont « les premiers à être affectés par le changement climatique, et désormais sont à nouveau affectés par les mesures prises par la société pour atténuer le changement climatique ». En effet, la relance des projets miniers intervient avec un besoin croissant de métaux et minerais pour faciliter la transition écologique et la décarbonation des sociétés industrielles. Sources : Communiqués de presse du groupe Arctic Minerals, [15 décembre 2021](#), [17 janvier 2022](#) ; [Barents Observer](#), 19 janvier 2022.

Pergélisol : 30 à 50 % des infrastructures menacées en Arctique

Dans une étude scientifique publiée dans Nature, des chercheurs évaluent les conséquences matérielles et financières du dégel du pergélisol en Arctique. S'ils notent des différences géographiques sensibles, la Russie semble être dans une mauvaise posture où 80 % des bâtiments de certaines villes arctiques sont déjà touchés par ce phénomène.

Un groupe de chercheurs internationaux a mis en évidence dans une publication dans la revue scientifique *Nature* que 30 à 50 % des infrastructures dans la région circumpolaire étaient menacées par le dégel du pergélisol à l'horizon 2050. Selon Miska Luoto, un des auteurs de l'article, « environ 500 villages et villes arctiques sont situés dans des zones où le pergélisol devrait dégeler d'ici le milieu du siècle ».

En outre, les auteurs de l'étude constatent de fortes disparités territoriales sur les conséquences de ce dégel. Ainsi, les dommages les plus importants sur les infrastructures ont été observés dans certaines régions de la Russie arctique, où jusqu'à 80 % des bâtiments de certaines villes ont été touchés. Parallèlement, les chercheurs notent que les infrastructures en Europe arctique seront les moins affectées, tout comme au Svalbard. Pour la Russie, la menace est sérieuse où les conséquences de la dégradation du pergélisol pourraient être coûteuses. En effet, l'étude mentionne que les coûts de réparation et de maintenance des infrastructures sur le territoire russe seraient estimés à 20 milliards d'euros d'ici 2060. Sources : [Nature Reviews Earth & Environment](#), 11 janvier 2022 ; [Barents Observer](#), 13 janvier 2022.

Nikel : l'émergence d'une cité fantôme

Un an après l'arrêt définitif des activités industrielles du groupe NorNickel à Nikel, cette petite ville frontalière proche de la Norvège n'a toujours pas amorcé sa conversion économique. Au contraire, Nikel est témoin d'un déclin rapide de la population et aucun élément ne laisse présager un retournement de conjoncture.

En décembre 2020, le groupe russe Norilsk Nickel mettait à l'arrêt de manière définitive son usine de traitement de la cité mono-industrielle de Nikel (près de 12 000 habitants). Véritable poumon économique, l'interruption des activités du groupe et la relocalisation d'une partie du personnel à Monchegorsk (oblast de Mourmansk) étaient accompagnées d'une promesse d'un soutien économique et financier du groupe russe et des autorités publiques régionales pour faciliter la reconversion économique du site industriel. Un an après cette fermeture, le premier bilan n'apparaît guère positif pour l'avenir de la ville. D'une part, le manque d'emplois et l'état déplorable des logements et des services communaux ont déjà fait fuir de nombreuses personnes. D'autre part, les petites entreprises commencent à quitter le district de Nikel. Ce constat détonne avec l'optimisme affiché des autorités régionales qui présentent la transition de la ville mono-industrielle comme une réussite. De même, NorNickel affirme avoir déjà investi près de 10 milliards de roubles (112 millions d'euros) dans un programme conjoint avec le gouvernement régional. Cependant, le manque de planification des projets soutenus par NorNickel explique les faibles résultats sur le terrain. Malgré une conjoncture défavorable, les autorités locales maintiennent leur objectif de transformer Nikel en centre touristique à l'avenir. Source : [Novaya Gazeta](#), 24 janvier 2022 (en russe).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Deuxième année de présidence russe du Conseil de l'Arctique et crise ukrainienne

Alors que les tensions montent entre la Russie et les puissances occidentales au sujet de la crise ukrainienne, la Russie a un programme ambitieux pour sa deuxième année de présidence du Conseil de l'Arctique.

La présidence russe du Conseil de l'Arctique entre dans sa deuxième année dans un contexte géopolitique international tendu autour de la crise ukrainienne. Pour autant, le [calendrier d'événements](#) pour le Conseil de l'Arctique en 2022 est très ambitieux. L'accent est mis sur les langues autochtones, le développement économique durable, la lutte contre les marées noires et la pollution plastique. Sur ces sujets, ainsi que d'autres, la présidence russe prévoit de nombreuses réunions d'experts au cours de cette année. Pour la mise en œuvre de son programme, la présidence russe a nommé [quatre représentants spéciaux](#) : un représentant spécial pour la coopération autochtone et régionale ; un représentant des jeunes pour la coopération internationale dans l'Arctique ; une représentante des jeunes autochtones ; et un représentant spécial pour les activités maritimes.

Cependant la présidence russe du Conseil de l'Arctique et la situation géopolitique en Arctique risquent d'être affectées par les tensions en Ukraine, comme en 2014, s'il n'y a pas de désescalade entre la Russie et l'OTAN. La chercheuse norvégienne K. A. [Eggen](#) estime que même si la coopération a continué au sein du Conseil de Barents ou du Conseil de l'Arctique, il y a désormais une brèche dans la politique de sécurité de la région qui se manifeste sous la forme d'une activité militaire accrue et d'une rhétorique politique plus dure des deux côtés. En cas d'offensive militaire russe en Ukraine, une augmentation de l'activité militaire dans le Nord est à prévoir, ce qui modifierait à son tour la perception de la menace des deux côtés. Elle estime qu'il serait difficile pour la Norvège de maintenir de bonnes relations bilatérales avec la Russie dans ce contexte.

Le Conseil circumpolaire Inuit (CCI) reçoit le statut consultatif provisoire à l'OMI

En novembre 2021, le CCI est devenu la première organisation non gouvernementale de peuples autochtones à recevoir le statut consultatif provisoire auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI).

L'OMI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires. Composée de 174 États Membres, l'OMI accueille également des organisations internationales, ONG ou associations représentant les industries privées (armateurs, etc.). Les entités ayant le statut consultatif peuvent participer aux travaux et proposer des textes mais ne peuvent pas voter, seules les voix des États membres comptant pour adopter une convention ou un amendement.

Malgré l'opposition de certains États, notamment la Russie, le Japon, les Émirats Arabes Unis ou la Chine, lors de sa 34^{ème} session extraordinaire, le [Conseil de l'OMI](#) a décidé d'octroyer le statut consultatif au Conseil circumpolaire inuit (CCI), à titre provisoire, pour une période ne dépassant pas deux ans, à l'issue de laquelle il faudrait revoir la situation. Le CCI salue néanmoins une [étape importante](#) dans la reconnaissance et la prise en compte des voix des peuples autochtones arctiques au moment où le trafic maritime augmente en Arctique du fait notamment de la diminution de la banquise. Ces dernières années, l'OMI a en effet adopté des textes internationaux importants pour la régulation des activités maritimes en eaux polaires, comme le Code Polaire ou encore le moratoire sur l'utilisation du fioul lourd en Arctique (voir Bulletins mensuels précédents). À l'initiative de Lisa Koperqualuk, présidente de l'ICC, l'OMI a adopté une proposition tendant à ce que l'Organisation maritime internationale tienne davantage compte des droits des peuples autochtones en matière d'environnement.

En janvier 2022, l'ICC a pu se servir de son statut provisoire pour [participer aux travaux](#) du comité du milieu marin (MEPC) sur la pollution sonore sous-marine. Sources : voir également [Sermitsiaq](#).

Lancement de négociations en vue d'un accord de libre-échange entre le Groenland et le Royaume-Uni

Les négociations entre le Groenland et le Royaume-Uni en vue d'un accord bilatéral de libre-échange ont débuté le 27 janvier 2022, lors d'une rencontre à Copenhague entre l'Ambassadrice britannique au Royaume du Danemark et le Premier ministre groenlandais.

L'accord entre le Royaume-Uni et le Groenland, qui serait le [premier accord commercial bilatéral du Groenland](#), vise à rétablir le cadre commercial bilatéral entre les deux pays, perdu lorsque le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne (UE). L'objectif de l'accord de libre-échange est de réduire ou de supprimer les droits de douane sur les [produits de la mer](#). Le Royaume-Uni est le principal marché du Groenland pour les crevettes cuites et décortiquées et un marché important pour les filets de morue et autres produits de la pêche.

Cependant il s'agit sans doute aussi de renforcer les relations entre les deux pays dans un contexte post-Brexit et de recherche d'indépendance du Groenland et alors que l'UE cherche aussi à renforcer ses relations avec le Groenland dans le cadre de sa [politique Arctique](#). Dans sa nouvelle politique Arctique publiée en octobre 2021, elle annonce en effet l'ouverture d'une représentation de l'UE à Nuuk. Par ailleurs, le Groenland et l'UE ont renouvelé leur accord de partenariat dans le domaine de la pêche durable en 2021.

Pour le Royaume-Uni, par la voix de son ambassadrice au Danemark, « l'accord fournira une plate-forme pour approfondir la coopération pour assurer la stabilité régionale dans l'Arctique ainsi que la collaboration sur les priorités du Royaume-Uni, notamment la science, la technologie, le changement climatique et le développement ». Sources : voir également [Rcinet](#).

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Capacitaire

26 pays participeront à l'exercice Cold Response 2022

Alors que les relations entre la Russie et l'Alliance Atlantique continuent de se détériorer, l'OTAN poursuit les préparatifs de l'exercice Cold Response 2022, sa plus importante démonstration de force dans l'Arctique depuis l'édition de 2020 et ses 16 000 personnels participants. Les autorités militaires norvégiennes anticipent désormais la venue de 35 000 personnels issus de 26 pays, avec trois principaux contributeurs : la Norvège, en tant que pays hôte, le Royaume-Uni et les États-Unis. Cold Response 2022 verra aussi la participation de deux nations non-membres de l'OTAN, la Suède et la Finlande.

Après une édition 2020 en demi-teinte – la moitié des effectifs avait annulé leur participation à Cold Response 2020 alors que la COVID se répandait en Europe –, Cold Response 2022 doit permettre la mobilisation de 35 000 personnels issus de 26 pays différents, 24 d'entre eux membres de l'Alliance Atlantique, sur terre, en mer et dans les airs. Si cette importante mobilisation n'atteint néanmoins pas le récent record de Trident Juncture 2018, avec ses 50 000 participants issus de 31 nations, elle permettra néanmoins le déploiement de deux porte-aéronefs alliés avec un porte-avions de classe *Queen Elizabeth* britannique, le *Prince of Wales*, et un second, le *Harry S. Truman* – classe *Nimitz* – déployé par l'U.S Navy. Il s'agira par ailleurs du premier déploiement opérationnel du *Prince of Wales*, admis au service actif en 2021.

Si le déroulement exact de l'exercice est susceptible de varier d'ici à son lancement effectif, les autorités norvégiennes semblent vouloir prioriser l'entraînement aux exercices amphibies, susceptibles de mobiliser des unités terrestres, aériennes et navales, mais aussi particulièrement adaptées à l'environnement arctique. Sources : [High North News](#) ; [The Barents Observer](#) ; [Ministère de la Défense, Norvège](#) (NOR)

Nouvelles manoeuvres russes dans l'Arctique

Nouvelle démonstration de l'interdépendance des divers théâtres où la Russie dispose de moyens militaires, la Marine russe poursuit le déploiement de nouveaux bâtiments militaires en mer Noire depuis ses bases de l'Arctique et de la Baltique. La présence en Atlantique Nord d'importants moyens militaires de l'Alliance Atlantique réduit néanmoins la marge de manœuvre russe, contrainte par la nécessité de défendre ses territoires septentrionaux.

Alors que la Russie poursuit la mobilisation de ses forces autour de l'Ukraine, trois bâtiments de la Flotte du Nord ont traversé la mer de Barents pour s'exercer dans l'Atlantique Nord : le destroyer *Vice-Admiral Kulakov*, la frégate *Admiral Kastanov*, le croiseur *Marshal Ustinov* et le ravitailleur *Vyazma*. Surveillée par des bâtiments et des appareils dépêchés par la Norvège, le Royaume-Uni ou encore la France, cette flottille préfigure le déploiement massif de 140 bâtiments annoncé par les autorités russes sur l'ensemble des façades maritimes russes.

Au-delà de ce seul déploiement, la menace que font penser les autorités russes sur l'Ukraine, pourrait avoir un impact de longue durée sur le Grand Nord. Ces actions sont susceptibles d'alerter les autorités finlandaises, suédoises et norvégiennes et de les encourager à investir plus avant dans leurs appareils militaires, alors que leurs budgets restent aujourd'hui limités, bien que croissants, avec respectivement 2.01%, 1.34% et 1.67% de leur PIB consacré à la défense en 2021, contre 1.44%, 1.18% et 1.41% en 2011. Sources : [High North News](#) ; [The Barents Observer](#)

Publications des instituts de recherche

Conceptualiser l'Arctique en zone de conflit : une approche critique des imaginaires politiques polaires par les États-Unis et la Russie¹

Gabriella Gricius, de l'Université d'État du Colorado, présente un article critique et structuré sur la conceptualisation de l'Arctique en zone de conflit par les États-Unis et la Russie. Le document, qui a fait l'objet du premier prix interne à l'institution, étudie les écoles géopolitiques actuelles sur l'Arctique et propose une réflexion personnelle sur la construction d'imaginaires sécuritaires dans la région.

L'autrice distingue trois spectres d'études classiques pour la zone polaire : 1) la compétition géopolitique & la sécurité ; 2) la coopération économique et l'extraction de ressources naturelles ; 3) une approche holistique de la zone. La jeune chercheuse met en évidence les limites des approches actuelles et notamment une lacune généralisable aux trois perspectives : les universitaires partent selon elle d'un modèle méthodologique d'analyse et d'un angle d'approche spécifique sans jamais s'interroger, ou insuffisamment, sur la manière dont ce thème est devenu prédominant.

L'intérêt de l'article réside dans l'application d'une méthodologie de géopolitique critique². À cette fin, elle se réfère à la théorisation à ce propos de Knecht et Keil (2013) stipulant que la spatialité n'est pas fixe et que la réalité sociale de l'Arctique est un produit intersubjectif. De fait, l'Arctique n'est pas statique mais plutôt le résultat de perceptions qui évoluent au rythme des situations politiques. Ce sont donc les discours politiques et les pratiques corrélées qui participent à la formation d'un imaginaire spécifique aux territoires. L'analyse inscrit ces considérations dans le contexte actuel du réchauffement climatique et insiste sur la réinterprétation faite par les acteurs géopolitiques du territoire polaire à l'aune de ces transformations géophysiques. L'« ajustement constant » né de la fonte des glaces auquel elle fait référence participe à une réinterprétation des frontières régionales et de l'accès à certaines zones jusqu'ici inatteignables.

Pour appréhender la constitution de l'Arctique en zone de conflit par Washington et Moscou, Gabriella Gricius développe une pensée en trois temps, qu'elle reprend ensuite de façon binaire pour distinguer l'approche russe de l'américaine :

A – Les situations politiques intérieures agissent sur les politiques étrangères relatives à l'Arctique.

B – L'ordre international évolue.

C – Les changements environnementaux agissent comme une macro-force sur l'ensemble.

Dans le cas **russe**, elle met en évidence a) la nécessité d'invoquer une menace extérieure pour raviver le patriotisme et faire diversion sur les problèmes internes à la Russie autocratique. En effet, il s'agirait de projeter le danger sur une dimension externe d'encercllement par des ennemis plutôt que de laisser naître des revendications internes sur l'absence de légitimation démocratique du pouvoir. b) L'ordre international en évolution est perçu par le Kremlin comme le marqueur du déclin américain et donc une possibilité pour le « pouvoir revanchard » de regagner du terrain. c) Enfin, le réchauffement climatique et ses conséquences agissent principalement comme le vecteur d'une réinterprétation et reformulation de l'imaginaire et des perceptions relatives à la région, plutôt que directement comme un vecteur économique.

Dans la perspective **américaine**, elle met en évidence a) un bouleversement survenu en 2016 avec l'accession à la Maison Blanche de Donald Trump qui a transformé l'espace polaire en zone sécuritaire, alors que jusqu'ici l'enjeu était principalement environnemental (présidence du Conseil de l'Arctique américaine 2015-2017). b) Le thème du déclin américain est aussi perçu comme tel par Washington, et le retour de la Russie ainsi que l'entrée de la Chine dans la zone polaire amènent un nouveau défi. c) Enfin, développant une thèse similaire à celle appliquée pour Moscou, le réchauffement climatique n'est qu'un facteur de relecture de l'espace déjà imaginé par les élites politiques. Ainsi, les discours évoluent en miroir de considérations géopolitiques plutôt qu'aux transformations environnementales elles-mêmes. Le terme de « macro-force » illustre l'idée que les changements rapides poussent les États à ré-imaginer constamment cet espace. Pour illustrer son propos,

¹Gabriella Gricius « Conceptualising the Arctic as a Zone of Conflict », *Central European Journal of International and Security Studies*, Vol. 15, n° 4, 2021, pp. 4-30.

² Voir pour une réflexion plus générale sur l'évolution de la géographie comme discipline (géographie critique, géographie politique, etc.) Stéphane Rosière, « Dix ans de L'Espace politique. Géographie politique et géopolitique en question », *L'Espace Politique* [Online], 32 | 2017-2, Septembre 2017 – <http://journals.openedition.org/espacepolitique/4327>

G. Gricius oppose le gouvernement Trump et son refus à toute référence environnementale dans les papiers sur la zone polaire à celui de Biden qui, dès son entrée en fonction, a remis en place un moratoire sur l'exploitation des ressources en zone polaire.

Enfin, l'approche temporelle relative aux visions étatiques de la zone (selon l'angle d'approche que l'auteur revendique sans nier la présence d'une myriade d'autres acteurs), permet de mettre en évidence un autre point intéressant. La conceptualisation de la zone polaire en espace de conflits serait soumise à des rythmes différents pour les deux États septentrionaux. En effet, les États-Unis marqués par des changements de présidence tous les 4 ans feront l'objet de politiques potentiellement courtes et variées, alors qu'en Russie, Vladimir Poutine demeure une figure décisionnelle importante et opiniâtre dans le temps.

Une revue généraliste des intérêts stratégiques russes en Arctique

Michael Paul & Göran Swistek présentent avec l'Institut allemand pour les affaires internationales et de sécurité un dossier sur la Russie en Arctique, avec comme sous-titre les plans de développement, le potentiel militaire et la prévention des conflits³.

L'article d'une quarantaine de pages reprend, dans une approche relativement classique, les grands domaines d'étude propres à la Russie et son territoire polaire, mais dont différents aspects résonnent de manière particulière avec l'actualité de la crise ukrainienne. Les chercheurs insistent notamment de façon intéressante sur la perte du glaciaire sécuritaire russe avec le réchauffement climatique comme facteur d'un ravivement de la « mentalité du siège » par le Kremlin. Leur propos se structure autour de cinq thèmes :

- Les espaces maritimes polaires et leur proximité avec des États-membres de l'OTAN.
- Les objectifs russes en Arctique relatifs aux domaines géopolitique, économique, et militaire.
- L'approche socio-économique unilatérale russe dans le développement de la RMN (exporter ses ressources tout en développant un front défensif).
- Le retour à une « mentalité du siège ».
- Le dilemme sécuritaire polaire⁴.

Généraliste, le papier met en avant la zone polaire russe comme une priorité stratégique pour le Kremlin qui voit en elle la concentration de tous les aspects relatifs à la sécurité nationale : les secteurs militaire, politique, économique, technologique, environnemental et des ressources.

³ Michael Paul & Göran Swistek « Russia in the Arctic », SWP Research Paper, *German Institute for International and Security Affairs*, february 2022.

⁴ Cf. Bulletin mensuel de juillet 2021, traitant d'un article sur ce thème par James Kenneth Wither.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Le trafic hivernal sur la route maritime du Nord

Le brise-glace à propulsion nucléaire Arktika a achevé l'escorte d'un convoi de navires jusqu'au port de Pevek, dans l'Okrug autonome de Tchoukotka. Jamais le trafic sur cette route en hiver n'a été aussi dense.

Les cargos *Nzhener Trubin* et *Yuri Arshenevsky* sont arrivés accompagnés du brise-glace à propulsion nucléaire *Arktika* et du brise-glace diesel-électrique *Kapitan Dranitsyn* en début d'année, suivis par le troisième navire *Polar King* dans le port de Pevek, achevant ainsi un transit hivernal. Les navires ont livré 14 000 tonnes de marchandises – il s'agit de marchandises générales, de matériaux de construction et d'autres matériaux pour la mise en œuvre de grands projets d'infrastructure, ainsi que des biens et produits industriels. D'autres navires continuent à emprunter la RMN en plein hiver comme l'*Audax* qui transporte de Chine des blocs pour la construction de la plate-forme Arctic LNG2 à Mourmansk. Le *Yamal* escorte l'*Audax* tandis que le tanker Arc 7 LNG *YamalMax Vladimir Vize* retourne à vide vers Sabetta après son voyage le mois dernier vers la Chine (voir figures ci-dessous au nord du détroit de Béring – [Marinetraffic.com](https://www.marinetraffic.com)). Le convoi est également accompagné du cargo russe à propulsion nucléaire *Sevmorput* en provenance du port de Vladivostok.



Il y a force publicitair autour de ce trafic qui fait suite aux déboires des 12 navires restés bloqués en mer de Sibérie orientale fin novembre dernier. C'est le brise-glace *Veygach* qui a été dépêché pour assister ces navires (voir Bulletin mensuel précédent). Si l'Administration de la RMN (NSRA) reconnaît que les conditions de glaces étaient plus précoces cette année, elle a demandé à ce qu'Atomflot ait la responsabilité complète de la gestion du contrôle de la RMN, notamment celle des autorisations de transit qui sont jusque-là délivrées par le ministère des Transport. En effet, il a été reproché à l'Administration que les autorisations accordées aux navires ne tenaient pas compte des conditions de glaces au moment de la demande. Aussi, la NSRA souhaiterait avoir la gestion de ces permis de façon qu'au moment du transit, elle ait les capacités opérationnelles d'autoriser ou non le passage. Sources : [Korabel.ru](https://www.korabel.ru) ; [ArcticToday.com](https://www.arctictoday.com) ; [The BarentObserver.com](https://www.thebarentobserver.com)



Le volume sur la route maritime du Nord atteint 34,85 MT en 2021

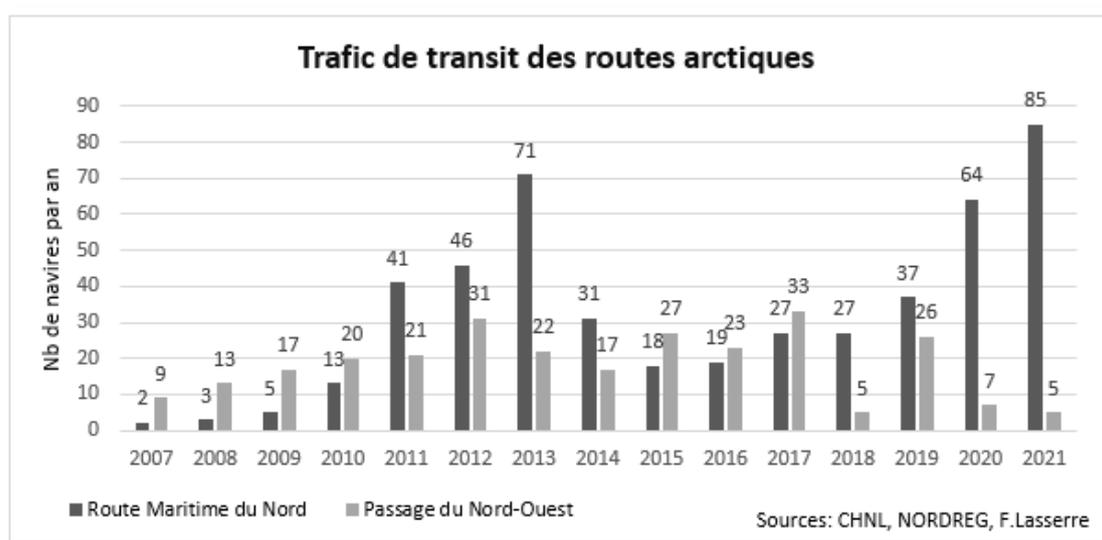
Le volume du transport de marchandises dans les eaux de la Route maritime du Nord en 2021 s'élevait à 34,85 MT. Ainsi, en 2021, il a été possible d'atteindre l'objectif de 32 MT fixé dans le projet fédéral « Développement de la route maritime du Nord », et même de le dépasser.

La base du trafic de fret le long de la RMN en 2021 a été assurée par des projets d'investissement pétroliers et gaziers ; GNL et condensats de gaz : 19 MT, pétrole et produits pétroliers : 7,7 MT, charbon : 221 500 T, concentré de minerai : 47,7 milliers de tonnes, autres marchandises : plus de 4 MT. En janvier-décembre 2021, le trafic de fret sur la RMN a totalisé 34,85 MT, en hausse de 5,7%, d'une année sur l'autre (voir tableau). L'objectif du projet fédéral est d'augmenter le trafic de fret à 80 MT en 2024, 110 MT d'ici 2030, et pourrait atteindre 250 MT par an après 2035. Au cours de la dernière décennie, le trafic a été multiplié par plus de 15, la plus forte augmentation ayant eu lieu en 2017 et 2018 lorsque l'installation de Yamal LNG de Novatek a commencé la production. Des augmentations de volume similaires sont attendues dans les deux à trois prochaines années, lorsque l'usine Arctic LNG 2 de la société Novatek ajoutera 20 MT supplémentaires par an à la production de GNL transporté par tankers via la RMN. Entre 2012 et 2021, le volume de fret a augmenté rapidement, passant d'environ 2 millions de tonnes à 35 millions de tonnes aujourd'hui. Pour 2022, les responsables russes s'attendent à environ 40 millions de tonnes de fret le long de la route. L'année dernière a également vu un nombre record de voyages en transit, avec 86 navires transportant environ 2,75 MT de marchandises sur toute la longueur de la route. Le précédent record, établi l'année dernière, était de 1,28 million de tonnes de fret à bord de 64 navires.

Si cette croissance repose largement sur la volonté des autorités russes et chinoises – les bâtiments transitant par la Route Maritime du Nord sont à destination, pour 30,2 % et 38,4 % d'entre eux, de la Chine ou de la Russie, un ensemble de développements structurels profite à l'attractivité de cet axe commercial :

- D'une part, l'introduction de nouveaux bâtiments de transport particulièrement adaptés à l'environnement Arctique – par exemple dotés de propulsion nucléaire et donc plus endurants – rend le transit par la Route Maritime du Nord possible sur l'ensemble de l'année.
- D'autre part, le réchauffement climatique réduit les prérequis techniques à la navigation arctique sur les périodes annuelles les plus chaudes : 40 % des bâtiments transitant par la Route Maritime du Nord en 2021 disposaient de coques de classe 2 ou moins, c'est-à-dire relativement légères.

Sources : Neftegaz.ru ; Portnews.ru ; HighNorthNews.com ; The Barents Observer



Rosatom souhaite récupérer le droit de délivrer des permis pour le passage de navires le long de la RMN

L'immobilisation de 20 navires fin novembre dernier dans la partie est de la RMN (voir Bulletin mensuel de décembre 2021) a provoqué une nouvelle discussion sur la répartition des compétences de gestion de la RMN entre Rosatom et le ministère des Transports.

Rosatom (Atomflot) et le ministère des Transports mènent une lutte tendue pour le contrôle de la RMN depuis de nombreuses années. En conséquence, les pouvoirs entre eux ont été répartis selon le principe d'une double autorisation. En 2019, Rosatom a reçu le statut d'opérateur unique sur les infrastructures. Et Rosmorrechflot du ministère des Transports est en fait responsable de la navigation. En particulier, il se réservait le droit de délivrer des permis pour le passage des navires le long de la RMN, bien que Rosatom souhaite également l'obtenir. Le ministère des Transports délivre des permis aux navires au printemps qui sont valables un an sans que l'entrée des navires sur la RMN soit contrôlée au moment du passage. Le PDG de la société d'État Atomflot a également parlé de la nécessité de modifier les règles de navigation dans les eaux de la RMN. Les autorisations pour les voyages dans l'Arctique doivent être délivrées avant la fin du mois d'octobre, et à partir du 1^{er} novembre, une confirmation individuelle répétée est requise à la demande préalable de l'armateur afin de minimiser les risques d'accidents sur la route. Un accord pour la cession des droits sur la RMN pourrait intervenir avant fin mars. Sources : Korabel.ru ; Korabel.ru ; Kommersant.ru ; Neftegaz.com ; Korabel.ru

Première expédition de la plate-forme brise-glace « Pôle Nord » prévue en septembre prochain

L'avancement de la construction de la plate-forme automotrice résistante à la glace (LSP) « North Pole » dépasse aujourd'hui les 90 %.

L'Admiralty Shipyards JSC a reçu la visite du ministre des Ressources naturelles et de l'Environnement Alexander Kozlov. Mis sur cales en 2018, le navire a été mis à l'eau le 10 avril 2019. La construction est réalisée dans le cadre de la mise en œuvre du programme d'État pour le développement socio-économique de la région arctique de la Fédération de Russie. Les principales caractéristiques du LSP : longueur : 83,1 m ; largeur : 22,5m ; déplacement : environ 10 390 tonnes ; centrale électrique : 4 200 kW ; vitesse : pas moins de 10 nœuds ; résistance de la coque : Arc8 ; autonomie en termes de réserves de carburant : environ 2 ans ; équipage : 14 personnes ; personnel scientifique : 34 personnes. Sources : Korabel.ru ; Tass.ru ; Rcinet.ca ; TheBarentsObserver.com ; Sudostroenie.ru ; Aosk.ru



La Marine russe va construire plus de brise-glaces

Au cours des prochaines années, la Flotte du Nord et la Flotte du Pacifique recevront de nouveaux navires brise-glaces puissants nécessaires pour le développement actif de l'Arctique affirme la Marine.

Selon les forces armées russes, les brise-glaces militaires seront d'une importance majeure pour le développement de la zone arctique, l'exploration des eaux polaires et la protection de la route maritime du Nord. La construction des navires sera « une priorité élevée en 2022 et dans une perspective à court terme », soulignent des représentants militaires. Au cours de l'année, le brise-glace du projet 21180M *Yevpaty Kolovrat* quittera le chantier naval d'Almaz à Saint-Pétersbourg et mettra le cap sur les eaux glacées de l'extrême nord. Le navire de 85 m de long, le premier du projet 21180M, appartiendra à la flotte russe du Pacifique et brisera la glace pour les navires de guerre le long des côtes de l'extrême est du pays. Le navire est une version modernisée de l'*Ilya Muramets*, le brise-glace qui a été inclus dans la Flotte du Nord en 2017. L'*Ilya Muromets* est le premier brise-glace naval construit en Russie en 45 ans. Il fait partie du projet 21180, le prédécesseur du 21180M (photo). Un troisième navire est planifié. Dès que le *Yevpaty Kolovrat* quitte le chantier de construction de Saint-Pétersbourg, la construction d'un nouveau navire similaire doit être lancée. Ce navire devrait être prêt à naviguer pour la flotte du Nord en 2027, informe l'agence de presse Topwar. En



plus des projets 21180 et 21180M, la Marine russe construit deux navires de patrouille brise-glace de la classe 23550. L'*Ivan Papanin* et le *Nikolay Zubov* devraient être mis en service en 2023 et 2024. De plus, le FSB construit un navire similaire pour ses unités de garde-côtes du Nord, qui [devrait être prêt à naviguer en 2024](#). Sources : [TheBarentsObserver.com](#) ; [Ministère de la Défense de la Fédération de Russie \(en russe\)](#)

Projet Norilsk Nickel : le premier brise-glace au GNL pour la route maritime du Nord

La direction de l'entreprise de construction navale Helsinki Shipyard Oy a annoncé la conclusion d'un accord pour la fourniture d'équipements pour le nouveau brise-glace Norilsk Nickel. La construction du brise-glace débutera cette année pour une livraison début de la saison d'hiver 2025.

Le brise-glace sera capable de briser la glace à l'approche de l'embouchure du fleuve lenisseï, un chenal de navigation pour les navires Nornickel du type Arctic Express (classe glace Arc7), ainsi que d'escorter en outre des cargos de la classe glace Arc5, avec un port en lourd allant jusqu'à 20 000 tonnes. Le port d'immatriculation du nouveau navire sera Mourmansk. Les zones d'exploitation futures seront l'embouchure du fleuve lenisseï, la baie d'Ienisseï et la mer de Kara, et l'objectif principal sera de fournir une escorte dans les glaces aux navires de Norilsk Nickel et ses partenaires au port de Dudinka. Le projet a été développé par les concepteurs de la société finlandaise Aker Arctic. Le navire sera équipé d'un système de propulsion diesel-électrique intégré adapté pour fonctionner à la fois au gaz naturel liquéfié (GNL) et aux mélanges diesel à faible teneur en soufre. De type DAS (*Double acting Ship*) en propulsion Pod, le nouveau brise-glace sera capable de briser la glace d'une épaisseur de deux mètres recouverte de neige. En plus du projet de brise-glace propulsé au GNL, Nornickel envisage de coopérer avec Rosatom sur la construction d'un nouveau brise-glace à propulsion nucléaire qui pourrait à terme remplacer les vieillissants *Taymyr* et *Vaygach*. Fin juillet 2021, les deux sociétés ont signé un accord prévoyant un échange de services et le développement conjoint de nouveaux navires. Éventuellement, le nouveau brise-glace construit par le chantier naval d'Helsinki pour Nornickel sera exploité par Rosatom. La construction de ce brise-glace est réalisée dans le cadre du développement de la région de la péninsule de Taimyr. Un investissement de [300 millions d'euros](#) dans le port de Dudinka est envisagé. Sources : [Korabel.ru](#) ; [theBarentsObserver.com](#) ; [HelsinkiShipyard.com](#) ; [Akerarctic.fi](#)



Atomflot prévoit de construire 10 à 11 brise-glaces à propulsion nucléaire pour la route maritime du Nord

« Atomflot compte sur la construction de 10 à 11 brise-glaces à propulsion nucléaire pour répondre aux besoins de la route maritime du Nord pendant l'hiver » a déclaré le directeur général de la FSUE Atomflot, Mustafa Kashka.

« Les brise-glaces qui viendront sont la base de toute l'entreprise de développement de la route maritime du Nord en hiver. Nous espérons qu'une décision sera prise sur la poursuite de la construction de brise-glaces type Arktilka, nous attendons les troisième, quatrième et cinquième. Notre vision est qu'il devrait y avoir environ 10 à 11 brise-glaces à propulsion nucléaire, notamment pour remplacer la série vieillissante des *Taimyr* et *Veygach* ». Le projet 22220 de brise-glace à propulsion nucléaire Ural sera mis en service cette année avant le 1^{er} novembre, et le brise-glace *Yakoutie* devrait achever la construction de sa coque le 31 novembre. Selon TASS, le directeur général du chantier naval de la Baltique Alexei Kadilov déclare qu'il n'y a aucune menace de perturbation dans la livraison des navires au client. La date limite pour l'achèvement du brise-glace *Yakoutie* est 2024, et le brise-glace *Chukotka* est 2026. Auquel s'ajoute le *Leader* d'une puissance de 120 MW en 2027. Sources : [Korabel.ru](#) ; [BarentsObserver.com](#)

Arrivée du brise-glace à propulsion nucléaire *Sibir* à son port d'attache de Mourmansk

Le 25 janvier, une cérémonie solennelle de la Fédération de Russie a eu lieu à Mourmansk sur le second brise-glace à propulsion nucléaire de la série du projet 22220 Arktika.

Le brise-glace à propulsion nucléaire *Sibir* est le second navire du projet 22220, construit au chantier naval de la Baltique. La cérémonie de la pose de quille a eu lieu le 26 mai 2015. Le lancement a eu lieu le 22 septembre 2017. La signature du certificat d'acceptation et de transfert du brise-glace a eu lieu le 24 décembre 2021 au chantier naval de la Baltique. Dans un proche avenir, le navire commencera à travailler sur les routes de la route maritime du Nord. Aujourd'hui, la société construit trois autres navires à propulsion nucléaire du projet – ce sont les brise-glaces *Oural*, *Yakoutie* et *Tchoukotka*.



Les brise-glaces nucléaires du projet 22220 sont les plus grands et les plus puissants au monde. Leur tâche principale est d'assurer la navigation toute l'année dans la région ouest de l'Arctique. Les navires de ce projet devraient devenir dans les années à venir l'épine dorsale de la flotte civile russe de déglacage. Le projet Leader, deux fois plus puissant que la série Arktika, est prévu pour compléter cette série en 2027. Notons que les délais pour sortir les navires sont jusqu'alors quasiment respectés, ce qui est assez extraordinaire pour un chantier naval d'État. Sources : [Korabel.ru](https://korabel.ru) ; [Arctictoday.com](https://arctictoday.com) ; [Bellona.org](https://bellona.org)

Halter Marine décroche le deuxième contrat du brise-glace de l'US Coast Guard

L'US Coast Guard et l'US Navy, par l'intermédiaire du bureau de programme intégré, ont attribué à Halter Marine, une filiale de ST Engineering, un contrat du Naval Sea Systems Command (NAVSEA) pour le deuxième navire de sécurité polaire (PSC) de la Garde-côtière. La construction du PSC principal devrait commencer en 2022 et la livraison est prévue pour 2025.

En 2021, le chantier Halter Marine a déjà obtenu le contrat du premier nouveau brise-glace lourd pour la Garde-côtière américaine. Le contrat initial comprenait des options pour la construction de deux PSC supplémentaires qui, si elles sont exercées, portent la valeur totale du contrat à 1,9 milliard de dollars. Les deuxième et troisième navires devraient être livrés respectivement en 2025 et 2027. Les PSC sont des navires de 150 m de long et un déplacement à pleine charge d'environ 33 000 tonnes. Les navires font partie de l'intention de la Garde-côtière de recapitaliser sa flotte de brise-glaces polaires pour assurer un accès continu aux deux régions polaires et soutenir les intérêts économiques, environnementaux, maritimes et de sécurité nationale du pays. Selon la Garde-côtière américaine, les PSC permettront aux États-Unis de maintenir une présence dans les régions de l'Arctique et fournir un soutien logistique aux bases de l'Antarctique. Source : [NavalToday.com](https://navaltoday.com)

L'industrie du transport maritime doit faire plus pour réduire le bruit sous-marin dans l'Arctique

Alors que la réunion du sous-comité de l'OMI sur la conception et la construction des navires (SDC 8) s'est déroulée du 17 au 21 janvier, un groupe d'ONG internationales appelle l'industrie maritime à faire davantage pour réduire les nuisances sonores sous-marines pour la vie marine en Arctique.

« L'OMI doit agir de toute urgence pour protéger la vie marine en révisant ses lignes directrices pour la réduction du bruit sous-marin en Arctique », a déclaré Sian Prior, conseiller principal de la Clean Arctic Alliance. « Bien que des directives soient en place depuis 2014, leur manque d'adoption et leur incapacité globale à réduire le bruit sous-marin nécessitent une attention immédiate. Cela comprend des actions qui conduisent à réduire considérablement les impacts du bruit sous-marin, comme la réduction des vitesses de navigation, et l'utilisation d'équipements tels que des hélices plus silencieuses ». Dans le territoire arctique de l'est du Canada, au Nunavut, [les Inuits ont déjà signalé des inquiétudes](#) quant à la façon dont l'augmentation du bruit de la navigation pourrait affecter les populations de narvals et d'autres mammifères marins. « L'Arctique est un cas particulier pour le bruit sous-marin, car le son se déplace plus près de la surface en raison des températures froides, et se déplace également beaucoup plus loin », a déclaré Prior. « Les mammifères marins fréquentent la surface de l'océan et passent du temps dans ce canal sonore arctique et de nombreuses communautés Inuits dépendent de ces animaux pour se nourrir et gagner leur vie ». L'OMI a approuvé [des directives pour réduire le bruit sous-marin causé par la navigation commerciale](#) en 2014. Clean Arctic Alliance a déclaré qu'étant donné

la nature volontaire des directives, il y a eu peu de progrès et que des réglementations mondiales pour atténuer la pollution sonore sous-marine doivent être mises en place. Sources : TheBarentsObserver.com ; Cleanarctic.com

Projet de terminal pétrolier pour l'exportation d'hydrocarbures de la péninsule de Taimyr via la RMN

Rosneft a lancé un appel d'offres pour concevoir un terminal pétrolier maritime à partir du port de Sever Bay dans la péninsule de Taimyr.

La création d'un complexe de transbordement offshore (RPC) de pétrole est envisagée. Les infrastructures devront comprendre : un poste d'amarrage offshore destiné à l'amarrage permanent d'un tanker d'au moins 300 000 T et d'un autre pour deux tankers/navettes de 120 000 T. Les infrastructures doivent permettre de travailler dans des conditions de glace toute l'année et 24 heures sur 24 pour le rechargement de produits pétroliers d'un tanker de stockage vers un pétrolier conventionnel. Rosneft a promis d'expédier 30 MT de Brut par an avec son projet [Vostok Oil](#) via la RMN dès 2024. Pour recevoir et stocker le pétrole dans le port de Bay Sever, un [parc de stockage sera construit](#), où il sera alimenté via un oléoduc reliant les champs des clusters [Vankor](#) et [Payakh](#). Il est prévu que le projet dans sa 1^{ère} étape assurera la production, le transbordement et le transport de 50 MT/an de pétrole et dans un second temps, jusqu'à 100 MT/ an. Source : Nefegaz.ru

Carte d'extension et de concentration des glaces de janvier 2022

Carte d'extension et de concentration de la banquise en Arctique (en marron, vieille glace de 1^{ère} année ayant survécu à l'été ; en vert, glace de 1^{ère} année (30 à 200 cm) ; en violet, jeune glace de 10 à 30 cm).

Si l'on compare avec la carte à la même date de l'an passé (figure 2), on constate que l'extension maximale de la banquise de 1^{ère} année ayant passé l'été a été plus importante en mer des Tchoukches (Nord détroit de Béring). Cette dérive de la glace issue du gyre de Beaufort explique les glaces très denses rencontrées par les navires qui sont restés bloqués au large de l'île Wrangle. Sources : Nsidc.org ; ari.ru

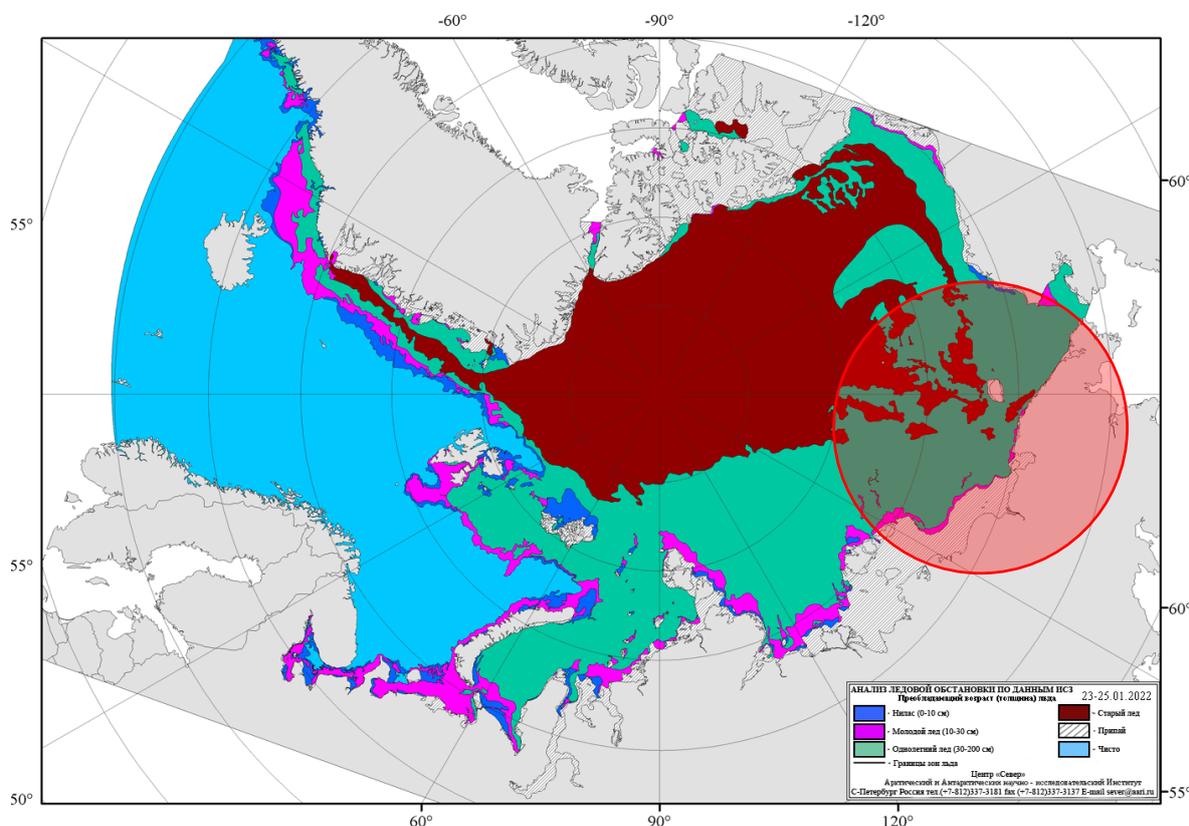


Figure 1 : Couverture de glace au 25 janvier 2022 (© AARI)

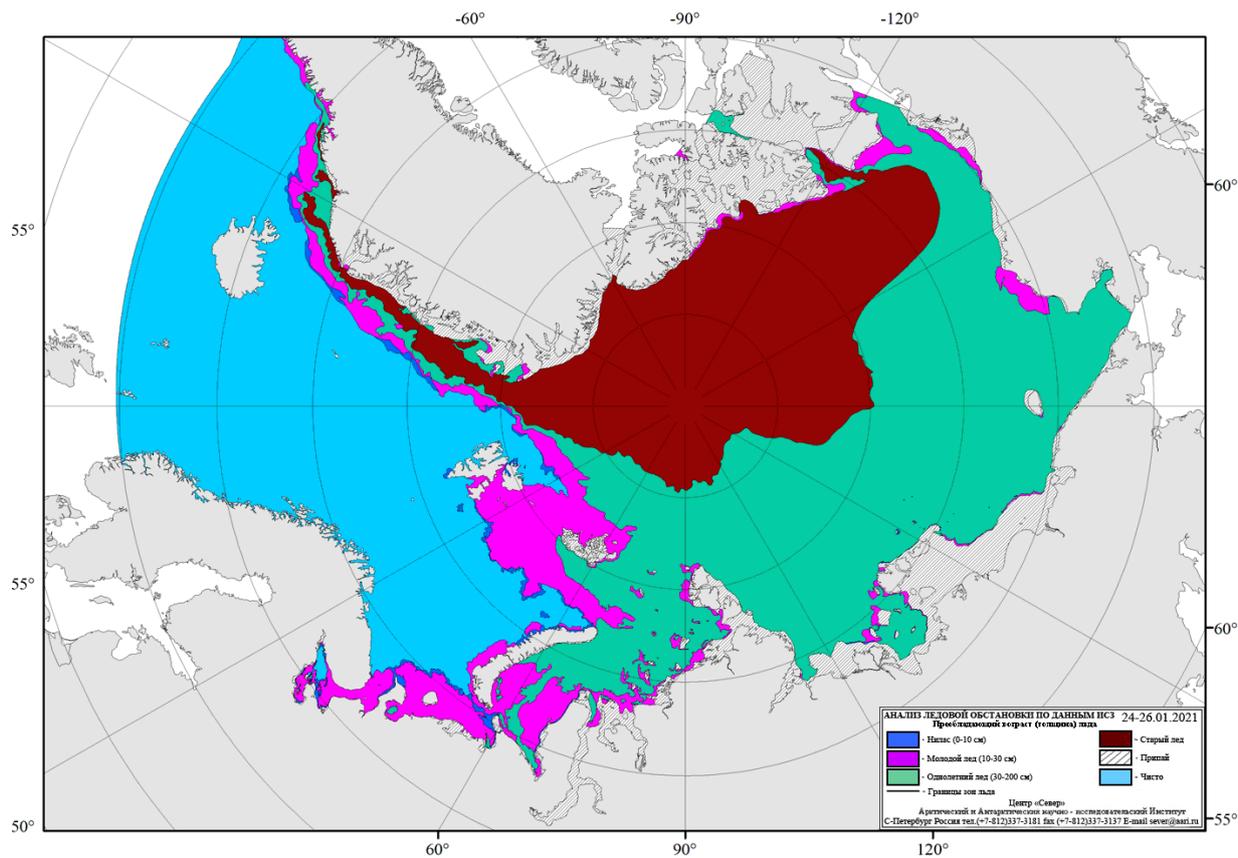


Figure 2 : Couverture de glace au 26 janvier 2021 (© AARI)