

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

**HERVÉ BAUDU – EMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY –
CAMILLE ESCUDE-JOFFRES – LUCAS LUBIN – 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	8
ÉTATS OBSERVATEURS ET UNION EUROPÉENNE.....	10
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....	13
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE	14
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	16

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)

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

Bloc États Observateurs et UE : Alexandre Taithe (FRS), Lucas Lubin (FRS)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : IRIS, avec Florian Vidal (GEG)

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

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

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

ÉTATS-UNIS

Les exercices hivernaux conjoints entre les États-Unis et la Norvège se poursuivent

Après Cold Response, les États-Unis continuent leurs entraînements hivernaux en Norvège, maintenant leur intérêt fort à acquérir des compétences polaires.

Les États-Unis continuent de s'entraîner en Norvège malgré la fin de l'exercice de l'OTAN *Cold Response*. Ainsi, les premières unités de la 22e Marine Expeditionary Unit (22 MEU) sont arrivées à Tromsø et à l'intérieur de Troms, lundi 11 avril. Composée d'environ 800 soldats, la 22 MEU a suivi un entraînement hivernal. Selon les déclarations officielles, cet entraînement avait été planifié bien avant la guerre en Ukraine. Il s'est déroulé principalement à l'intérieur de Troms, à Setermoen et à Bardufoss. Parmi les plus gros navires participant à cet exercice se trouve l'USS *Kearsarge*. Plus grand navire de guerre n'ayant jamais accosté à Tromsø, l'USS *Kearsarge* mesure 258 mètres de long. Sources : [RCI Net](#)

La guerre en Ukraine s'invite à la conférence *Arctic Encounter*

Organisée pour la première fois à Anchorage, la conférence Arctic Encounter a été l'occasion pour de nombreux ambassadeurs des États arctiques d'annoncer une augmentation de leurs dépenses militaires face à l'invasion russe en Ukraine.

Vendredi 8 avril, lors de la conférence *Arctic Encounter* organisée à Anchorage, les principaux ambassadeurs des pays arctiques et des sénateurs américains ont déclaré à la presse que leurs États de l'Arctique augmentent leurs dépenses militaires en réponse à l'invasion de l'Ukraine par la Russie. *Arctic Encounter* s'est déroulée sur deux jours au Centre Denaina et donne historiquement la parole à des chercheurs, des représentants du gouvernement et de dirigeants autochtones d'États arctiques et d'États s'intéressant à l'Arctique comme le Japon et le Royaume-Uni. Accès sur des sujets tels que la santé dans l'Arctique, le développement des ressources et l'environnement, il est intéressant de noter qu'une telle déclaration ait été faite dans ce cadre. Aucun responsable russe n'était présent même si Lisa Murkowski, sénatrice de l'Alaska, a indiqué que l'accord de coopération signé avec les garde-côtes russes et qui sert à répondre aux urgences dans la mer de Béring était toujours en vigueur. Sources : [High North News](#)

Mise à jour du rapport "Changements dans l'Arctique : Contexte et enjeux pour le Congrès" publié en 2019

Le congrès a publié une mise à jour de son rapport de synthèse des enjeux climatiques, géopolitiques et stratégiques des régions arctiques.

Le 24 mars 2022, le service de la recherche du Congrès des États-Unis a publié une mise à jour du rapport intitulé : "Changements dans l'Arctique : Contexte et enjeux pour le Congrès" paru le 4 mars 2019. Plus court que son prédécesseur (131 pages vs 81 pages), ce rapport reprend une partie des développements de l'ancien, notamment le positionnement des États-Unis face à la Russie et à la Chine en Arctique, et fait le point de l'ensemble des nouvelles stratégies politiques arctiques prises par l'État. Document de synthèse, ce rapport offre un riche tour d'horizon des enjeux climatiques, géopolitiques et stratégiques de la zone. Une mise à jour utile pour quiconque s'intéresse à la zone. Sources : [Rapport de 2022](#) ; [Rapport de 2019](#)

CANADA

L'État fédéral tente de répondre aux défis majeurs du logement et de l'accès à l'eau dans le Nord par des financements

Plusieurs financements importants ont été annoncés suite au vote du budget 2022 de l'État fédéral en direction des territoires du Nord et notamment des Inuits. Afin de répondre à deux des grands défis du Nord, plusieurs centaines de millions de dollars ont été attribués pour tenter de résorber le manque de logement et l'approvisionnement déficient en eau de la capitale du Nunavut.

Ce n'est pas moins de 1,2 milliard de dollars qui a été annoncé pour tenter de résorber le manque chronique de logement dont souffrent les peuples autochtones et notamment les Inuits du Nunavut. Le gouvernement fédéral a annoncé vouloir engager 150 millions de dollars dans les territoires du Nord, dont 60 millions de dollars sur deux ans auprès du Gouvernement du Nunavut, et 845 millions de dollars sur sept ans pour tous les territoires inuits du Nord (Inuit Nunangat), et enfin 300 millions de dollars pour une stratégie globale de logement pour les peuples autochtones. Le ministre des Affaires du Nord Dan Vandal est venu en personne annoncer ce nouveau financement dans la capitale du Nunavut, Iqaluit, précisant que ce sera aux territoires de décider comment engager cet argent. Ce financement intervient alors que près de 3 000 logements sont toujours manquants dans le Nord selon la Housing Corporation, et que les coûts de construction ont doublé entre 2018 et 2021, passant de 425 000 dollars pour un logement à 825 000 à la faveur de la pandémie selon CBC News. Peu après, le Premier ministre Justin Trudeau a lui-même annoncé qu'un financement de 214 millions de dollars allait être octroyé à la capitale du Nunavut, Iqaluit, afin de lui fournir une infrastructure de traitement et de fourniture d'eau potable adaptée à sa population et à son rythme de croissance. L'infrastructure actuelle est vieillissante et a été fortement perturbée par des fuites d'hydrocarbures découvertes au niveau de la station de traitement des eaux, privant ainsi toute la ville d'eau potable pendant plusieurs semaines. Ce financement servira notamment au creusement d'un nouveau réservoir d'eau potable pour la ville et la construction d'une infrastructure adaptée à la taille de la ville. Sources : [CBC](#) ; [Nunatsiq News](#) ; [Nunatsiq News](#) ; [Nunatsiq News](#) ; [Nunavut News](#) ; [Nunatsiq News](#)

Le gouvernement fédéral annonce une augmentation importante de ses dépenses militaires

Le gouvernement fédéral canadien, poussé par l'invasion de l'Ukraine par la Russie et une opinion publique favorable, a consenti un effort important dans son budget 2022 pour augmenter son budget militaire de 8 milliards de dollars sur cinq ans. Toutefois, cette augmentation est loin d'atteindre les 2% de dépenses militaires requises par l'OTAN et ne devrait pas permettre de rattraper tous les retards acquis en termes de commandes de nouveaux équipements.

La ministre des Finances du Canada Chrystia Freeland a, dans un discours très dur à l'égard de la Russie et aux accents guerriers, annoncé que le gouvernement fédéral canadien allait consentir à augmenter son budget militaire de 8 milliards de dollars sur cinq ans, dont 500 millions pour armer l'Ukraine. Le budget de la défense canadienne atteindra ainsi 41 milliards de dollars en 2027, soit 1,5% de son PIB, contre 1,36% auparavant. Cette annonce ne donne toutefois aucun détail sur comment cette augmentation de budget va être dépensée. La façon dont cet argent sera dépensé devrait être annoncée suite au sommet de l'OTAN en juin qui fixera les nouvelles directives de l'organisation à la lumière de l'invasion de l'Ukraine. Selon certains responsables militaires et selon les annonces faites par la ministre de la Défense Anita Anand, une grosse partie de cette augmentation, 6,1 milliards, ira à la modernisation du NORAD, dont le *North Warning System* (NWS), et à d'autres opérations de l'OTAN. Ce financement visant à moderniser le NWS est attendu par l'allié américain (cf. Bulletin mensuel n° 10) qui pousse le Canada à s'y engager, mais cette décision avait été jusqu'ici repoussée (entre autres) par peur du montant global qui devrait atteindre en tout pour le Canada 4,5 milliards de dollars, montant qui avant l'invasion en Ukraine aurait pu ne pas être bien reçu par l'opinion publique canadienne. L'autre dépense qui avait été mise jusque-là en suspens et qui semble avoir été débloquée, c'est l'achat de nouveaux avions de combats, en l'occurrence ici des F-35 qui viennent d'être officiellement choisis par le gouvernement fédéral canadien, 12 ans après leur annonce par le précédent Premier ministre Stephen Harper, pour remplacer les F-18 vieillissants. Le contrat devrait être finalisé dans les sept prochains mois, pour un montant de 19 milliards de dollars. De plus, 1 milliard de dollars va être consacré au développement et à la construction d'une nouvelle ligne de détection radar à longue distance conçue et construite par le Canada dans le Sud du pays. Cette nouvelle ligne de radar devrait permettre de détecter les menaces arrivant par le Nord, soit dans l'Arctique, et ainsi protéger à la fois le Canada et les États-Unis à partir de 2028. Un autre projet lancé par l'administration Harper est lui encore une fois repoussé, il s'agit de la mise en service de la base de soutien navale de Nanisivik qui est à nouveau repoussée à 2023, soit 16 ans après son annonce (cf. Bulletin mensuel n° 27). Enfin, il est à noter que le Premier ministre Trudeau a déclaré qu'il soutiendrait l'adhésion de la Suède et de la Finlande, deux pays arctiques, à l'OTAN, faisant

de la Russie le seul pays non-membre de l'Alliance au sein du Conseil de l'Arctique. Sources : [CBC](#) ; [La Presse](#) ; [Ottawa Citizen](#) ; [CBC](#) ; [Radio Canada](#) ; [L'Express](#) ; [The Globe and Mail](#) ; [CBC](#) ; [Arctic Today](#) ; [CBC](#)

Exploitation minière et protection de l'environnement : le secteur minier au Nunavut à un tournant

Le projet d'extension des activités de la mine de Mary River au Nunavut est un sujet sensible sur lequel le gouvernement fédéral devra trancher, dans un contexte d'opposition d'une partie de la population Inuit. Cette décision va inmanquablement influencer le modèle de développement du Nord, qui cherche un équilibre entre développement économique, protection de l'environnement et du mode de vie Inuit.

La décision concernant le projet d'extension des activités de la mine de Mary River au Nunavut devrait être prise par le gouvernement fédéral à l'été selon le ministre des Affaires du Nord Dan Vandal, qui se réserve le droit de mener de nouvelles consultations sur le sujet. Cette décision finale doit faire suite à la recommandation faite par le *Nunavut Impact Review Board* qui a mené les consultations auprès des communautés Inuites concernées par le projet d'extension des activités de la mine détenue par Baffinland. Celle-ci souhaite doubler sa production et construire pour cela un chemin de fer entre la mine et son port. Toutefois, selon les chasseurs Inuits cela pourrait perturber la faune locale et donc la chasse traditionnelle de subsistance qui continue de nourrir une partie des habitants des communautés environnantes de la mine. L'opposition à ce projet est forte et s'est matérialisée par une occupation de la mine par un groupe de chasseurs Inuits, les Nuluujaat Land Guardians, (cf. Bulletin mensuel n° 22), car selon ces derniers, ce projet d'extension des activités menace le mode de vie Inuit. L'opposition Inuite n'est pas une opposition totale à l'exploitation minière au Nunavut. Les Inuits souhaitent pouvoir mener de front protection de l'environnement, continuité des pratiques de chasse et développement du territoire par le secteur minier au profit des Inuits. Le gouvernement fédéral a ici la responsabilité de choisir le modèle de développement du Nunavut pour les Inuits, plaçant à nouveau le pouvoir de décision dans les mains d'acteurs du Sud alors qu'il s'agit de l'avenir des populations du Nord. Il s'agit ici de trouver le bon équilibre voulu par les populations Inuites entre développement économique et protection de l'environnement et du mode de vie Inuit, envoyant ainsi un signal aux entreprises d'extraction minières. Sources : [Nunatsiq News](#) ; [Nunatsiq News](#)

Le gouvernement fédéral révisé sa politique et sa relation envers les Inuits

Le gouvernement fédéral canadien révisé sa relation avec les Inuits et sa façon d'élaborer les politiques publiques qui leurs sont destinées, impliquant dans le futur une plus grande autonomie pour les Inuits et de meilleurs services. À cette occasion, le gouvernement canadien a reconnu la région de l'Inuit Nunangat comme une région distincte.

Le Premier ministre Justin Trudeau et le président de l'association Inuite Tapariit Kanatami Natan Obed ont annoncé qu'une nouvelle politique envers les Inuits va être mise en place par le gouvernement fédéral. Dotée de 25 millions de dollars sur cinq ans, cette initiative vise à mettre fin aux inégalités dont souffre les Inuits par rapport aux autres citoyens du Canada en termes de services disponibles. Il s'agit également de changer le système de décision fédéral pour les Inuits dans le Nord et ailleurs, qui ne les inclut pas suffisamment dans le processus. Il s'agit donc de redéfinir la relation entre le gouvernement fédéral et les Inuits dans l'élaboration des politiques publiques. Cette nouvelle relation, plus globale, ne passera plus seulement au travers du ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord Canada, mais devra englober tous les ministères et les Inuits dans l'élaboration des politiques de développement du Nord, et devra tendre vers l'autodétermination des Inuits. Ceci devrait leur permettre d'avoir plus de pouvoirs, et d'avoir leur mot à dire sur le développement du Nord, alors même que le ministre des Affaires du Nord devra bientôt statuer sur l'extension controversée des activités de la mine de Mary River au Nunavut. Par ailleurs, l'Inuit Nunangat (comprenant les régions de l'Inuvialuit, le Nunavut, le Nunavik et le Nunatsiavut) est reconnue comme une région géographique, culturelle et politique distincte. Justin Trudeau a même ajouté que désormais la souveraineté canadienne ne passerait plus dans le Nord uniquement au travers des moyens militaires, mais aussi et surtout au travers des Inuits, premiers occupants historiques de cette région. Sources : [Arctic Today](#) ; [Nunatsiq News](#) ; [ITK](#) ; [ITK](#)

GROENLAND/DANEMARK

La guerre en Ukraine pourrait-elle contribuer à une présidence groenlandaise du Conseil de l'Arctique ?

D'après un chercheur à l'Université de Cambridge, la guerre en Ukraine pourrait être l'une des raisons pour lesquelles le Groenland pourrait obtenir la présidence du Conseil de l'Arctique.

Si la Russie détient actuellement la présidence du Conseil de l'Arctique, l'ensemble des États membres ont décidé de suspendre leur participation. Pour le chercheur en politique internationale dans l'Arctique, Marc Jacobsen, cette situation pourrait permettre au Groenland d'obtenir la présidence du Conseil en 2025-2027. En juin dernier, le Groenland a déjà affirmé son désir d'une implication accrue au sein du Conseil de l'Arctique. Un accord signé avec le royaume du Danemark tend à affirmer que le Groenland devrait être le premier à parler et à signer au Conseil de l'Arctique (cf. Bulletin mensuel n° 26). Par ailleurs, la volonté d'une coopération renforcée avec les îles Féroé alimente l'idée d'un rôle accru du Groenland au sein des organes de gouvernance régionale (cf. Bulletin mensuel n°30). Il n'est également pas impossible qu'à l'avenir, le chef de délégation soit groenlandais et qu'il dispose d'un bureau à Nuuk et non à Copenhague. Si le cabinet du ministère des Affaires étrangères à Nuuk semble aujourd'hui sous-dimensionné, la nouvelle stratégie de politique étrangère et de sécurité du gouvernement, qui témoigne d'une concentration accrue sur l'Arctique, pourrait d'après Marc Jacobsen conduire à reconsidérer l'implication du Groenland dans les instances de coopération régionale. Sources : [Sermitsiaq](#) ; [Altinget](#)

Le 109th Airlift Wing de New York en soutien de la recherche au Groenland

Le 109th Airlift Wing de New York devait mener, fin avril, une mission au Groenland afin de soutenir la Summit Station opérée par la National Science Foundation.

Trois LC-130 Hercules "Skibirds" et environ 75 aviateurs du 109th Airlift Wing de la *New York Air National Guard* devaient se rendre au Groenland, via la base opérationnelle de Kangerlussuaq, à la fin du mois d'avril pour soutenir les recherches de la *National Science Foundation* (NSF). En 2021, les aviateurs de l'escadre ont transporté 590 tonnes de fret, 32 000 gallons de carburant et 910 passagers vers des stations scientifiques au Groenland. Ils ont effectué un total de 678 heures de vol. L'objectif principal est de former les aviateurs de la 109th AW et de soutenir la construction en cours à *Summit Station*, qui est exploitée par la NSF. *Summit Station* est la seule station d'observation à haute altitude, à haute latitude et ouverte toute l'année dans l'Arctique. Sources : [Air Force](#).

Une entreprise minière soutenue par Bezos et Gates va commencer à forer au Groenland

La société d'exploration minière, KoBold Metals, soutenue notamment par Jeff Bezos et Bill Gates, a déclaré fin mars qu'elle allait commencer à forer au Groenland pour trouver des matériaux essentiels utilisés dans les véhicules électriques.

L'approche minière non conventionnelle de KoBold utilise le *machine learning* (ML) pour prédire les emplacements miniers productifs. Pour ce faire, la société utilisera notamment des drones et prévoit de forer cette année un total de 3 000 mètres à des profondeurs comprises entre 150 et 400 mètres. KoBold Metals participe à hauteur de 51% dans le projet *Disko-Nuussuaq*, sur la côte ouest du Groenland, qui est exploité par *Bluejay Mining*. Dans le contexte de l'invasion de l'Ukraine, le prix des métaux rares a explosé, et KoBold a levé, en février dernier, pas moins de 192,5 millions de dollars pour l'exploration de matériaux critiques. Comme le souligne Bo Steensgaard, directeur général de *Bluejay Mining*, « *the recent unfortunate geopolitical developments clearly show that the Western world needs new deposits of these critical metals* ». Sources : [Reuters](#)

Le Groenland repousse l'adhésion à l'Accord de Paris

Annoncée en 2021 par le Premier ministre groenlandais, Mute B. Egede, l'entrée du Groenland dans l'Accord de Paris a finalement été repoussée dans l'attente de la réalisation d'une étude d'impact.

L'adhésion du Groenland à l'Accord de Paris devait être actée lors de la convention de printemps du Parlement groenlandais, l'*Inatsisartut*. Cependant, ce point a été retiré de l'ordre du jour du congrès. La nouvelle coalition, formée par *Siumut* et *Inuit Ataqatigiit*, a convenu qu'il devrait d'abord y avoir une étude d'impact. L'automne dernier, le Premier ministre groenlandais Mute B. Egede s'est rendu au sommet sur le climat en Écosse et a proclamé que le Groenland souhaitait adhérer à

l'Accord de Paris (cf. Bulletin mensuel n° 31 et Rapport trimestriel n° 11). L'étude d'impact devrait être finalisée à l'automne. Sources : [Sermitsiaq](#)

“Un balcon sur le désastre” : le Groenland, nouvelle priorité de la récente stratégie arctique française ?

La première stratégie polaire française, qui fait notamment suite à la feuille de route nationale sur l'Arctique, présentée par l'Ambassadeur des pôles et des enjeux maritimes, Olivier Poivre d'Arvor, fait du renforcement de la communauté scientifique française au Groenland l'une de ses priorités.

La France cherche à diversifier sa présence en Arctique, notamment sa présence permanente qui est actuellement matérialisée par la station franco-allemande AWIPEV au Svalbard. « Réengager la science française en Arctique » a été annoncée comme l'une des priorités de la première stratégie polaire française à horizon 2030, intitulée « Équilibrer les extrêmes ». Le Groenland y est présenté comme « la région du globe où la signature du changement climatique est la plus visible et la plus dévastatrice », le « balcon de cette dramatique transformation », et semble être l'un des territoires sur lesquels la France cherche à étendre son influence, en particulier à travers la recherche scientifique. Parallèlement à l'ouverture d'un bureau de la Commission européenne à Nuuk, la stratégie polaire vise « le développement d'autres installations de recherche pérennes ». S'appuyant sur la tradition polaire française au Groenland (les expéditions polaires françaises menées par Paul-Émile Victor ou encore les travaux de Jean-Malaurie), plusieurs modalités sont citées sans qu'aucune n'ait été précisée (voir la rubrique États observateurs) : l'installation d'un bureau logistique, l'implantation dans une station déjà opérée par des universités, ou encore la création d'une infrastructure en lien avec les autorités et municipalités groenlandaises. Sources : [Gouvernement.fr](#)

ISLANDE

Guerre en Ukraine : l'Islande sanctionne la Russie

L'Islande prend position dans la guerre en Ukraine en bloquant des chalutiers russes et en versant des aides financières à l'Ukraine.

Conséquence de l'invasion russe en Ukraine, l'Islande a retiré au mois de mars une exemption jusqu'alors accordée aux chalutiers russes. En effet, selon une loi islandaise, les navires étrangers ne peuvent entrer dans les ports islandais ou recevoir des services s'ils capturent ou traitent des captures provenant de stocks de poissons partagés sur lesquels les autorités islandaises n'ont pas signé de convention relative à leur capture. Cependant, les chalutiers russes bénéficiaient d'une dérogation depuis 1999, notamment pour la pêche du sébaste sur la dorsale de Reykjanes. Selon le ministre de la Pêche, ce retrait d'exemption aura un effet limité – mais significatif pour « certaines entreprises de technologie et de services de pêche » – sur l'économie islandaise. Depuis 1999, les chalutiers russes ont apporté une valeur ajoutée de plusieurs centaines de millions de couronnes islandaises aux ports islandais. Ces sanctions ont également touché les produits alcoolisés puisque l'Islande a retiré une partie des vodkas russes de la vente.

Fin avril, l'Islande a également versé une aide de 929 000 euros à l'Ukraine. Il s'agissait de la deuxième vague d'aide, l'Islande s'étant engagé, en février, à verser 1 million d'euros pour l'aide humanitaire à l'Ukraine et 200 000 euros au fonds d'affectation spéciale de l'OTAN pour le programme ukrainien de perfectionnement professionnel. Sources : [Iceland Review](#) ; [High North News](#)

Norvège – Suède – Finlande – Russie

SANCTIONS – Arctique russe : un développement économique à réinventer ?

L'imposition de plusieurs trains de sanctions par les pays occidentaux vise à paralyser de manière systémique l'économie russe. Les difficultés économiques et financières amènent les autorités russes à reconsidérer leur stratégie de développement de l'Arctique. Les projets en cours semblent d'ores et déjà être confrontés à un sérieux coup de frein, dont celui de l'Arctic LNG 2, porté par Novatek.

Les sanctions économiques et financières mises en œuvre par les pays occidentaux affectent directement la stratégie de développement de l'Arctique russe. D'une part, le départ ou la présence très réduite des entreprises occidentales pèse sur l'attractivité de cette région et la possibilité de soutenir la croissance de la route maritime du Nord (RMN). D'autre part, les différents projets en cours dans la zone polaire pourraient être contraints d'être stoppés ou sérieusement retardés.

Malgré l'isolement international auquel la Russie est à présent confrontée, le président russe V. Poutine n'entend pas ralentir les ambitions du pays concernant l'Arctique. À l'occasion d'une réunion sur le secteur gazier et pétrolier, V. Poutine se montre très explicite à ce sujet : « (...) nous devons maintenant consacrer une attention particulière à tous les projets et plans liés à l'Arctique ; il ne peut y avoir aucun retard, aucun délai ». Néanmoins, les sanctions ont déjà perturbé la logistique et les chaînes de transport, et des ruptures contractuelles sont rapportées. Pour répondre à cette nouvelle conjoncture géoéconomique, la Russie doit trouver de nouveaux mécanismes de logistiques et souhaite pour cela attirer de nouveaux partenaires, extérieurs à la région Arctique. Si aucun pays n'est spécifiquement cité, la Chine et l'Inde sont considérées comme des interlocuteurs privilégiés à présent pour poursuivre le développement de la région polaire.

Au sujet de l'avancée de projets, les sanctions fragilisent désormais leur réalisation, en premier lieu celui de **Novatek**. Le 5^{ème} paquet de sanctions, publié le 8 avril, interdit la vente, la fourniture, le transfert ou l'exportation vers la Russie, directement ou indirectement, de biens et technologies nécessaires à la liquéfaction du gaz, que ces biens ou technologies proviennent ou non de l'UE. Novatek a ainsi confirmé qu'elle suspendait le développement de ses projets de GNL dans la région. La société n'achèvera que le premier train d'Arctic LNG2. Selon les plans initiaux, le premier train du projet doit entrer en production en 2023 et livrer 6,6 MT de GNL sur le marché. Les trains numéro deux et trois du projet, qui devaient être prêts respectivement en 2024 et 2025, seront reportés.

Dans un communiqué, **TotalEnergies**, partenaire du groupe russe dans le projet, précise que « ces nouvelles interdictions constituent des risques supplémentaires pour la réalisation du projet Arctic LNG2 ». Par ailleurs, le groupe français a pris la décision d'amortir une grande partie de ses investissements dans le projet de Novatek marquant un changement fondamental pour les activités de l'entreprise en Russie. En effet, cette provision d'environ 4 milliards de dollars semble indiquer que « TotalEnergies commence à tourner la page ». Le PDG de TotalEnergies, Patrick Pouyanne (l'entreprise détient 10% du projet), a indiqué que la première plate-forme Arctic LNG2 est prête à 98% mais que son achèvement peut être remis en cause. La plate-forme doit être remorquée à l'été et mise en service courant 2023. D'autres sociétés pétrolières et gazières internationales ont également fait des annonces similaires. Parmi elles, figurent les équipementiers **Baker Hughes**, **Halliburton** et **Schlumberger**. Le plus critique est l'interdiction de fourniture d'échangeurs de chaleur pour la liquéfaction de gaz à gros tonnage. La Russie a utilisé des échangeurs de chaleur spiralés de l'américain Air Products, et après les sanctions de 2014, de l'allemand Linde. Novatek est entièrement dépendant de la technologie occidentale pour le suivi de ses grands projets GNL arctiques. Yamal LNG et Arctic LNG2 sont tous deux construits avec des équipements étrangers fournis par des sociétés telles que Linde, Siemens et Baker Hughes.

Les autres projets Ob GCC et ObLNG, Arctic LNG 1 et 3 sont également suspendus. **Novatek** envisage maintenant d'appliquer l'Arctic Cascade, la technologie de liquéfaction de gaz développée et brevetée par Novatek elle-même. L'Arctic Cascade est utilisée dans le 4^{ème} train du projet Yamal LNG, mais sa mise en œuvre n'a pas été un succès, et Novatek a décidé de l'abandonner dans ses futurs projets. Le projet Vostok Oil en péninsule de Taymyr de la compagnie pétrolière d'État Rosneft dépend elle aussi de la technologie occidentale pour construire à la fois des infrastructures et des pétroliers de classe glace. De plus, la base d'investissement du projet devient de plus en plus incertaine, car un partenaire financier important du projet, Trafigura Group, [déclare](#) qu'il revoit sa participation dans Vostok Oil LLC. Vostok Oil comprend la

construction de 13 gisements de gaz et de pétrole et ambitionne d'en produire plus de 100 MT par an d'ici 2030. Idem pour le projet minier d'AEON, lui aussi en péninsule de Taymyr, pour la construction de vraquiers de classe glace capables d'exporter le charbon. **Au final, loin d'être en capacité de mettre en œuvre des alternatives financières et technologiques, la Russie s'apprête à voir l'ensemble de ses projets économiques paralysés dans la région polaire pour les mois et années à venir.**

Pour compenser la restriction des accès aux fournisseurs russes, les producteurs européens reconsidèrent leurs propres postures : la Norvège en particulier, qui fournit à elle seule jusqu'à 20% des besoins européens en gaz et pétrole, affiche ainsi une production en hausse de 6% sur la même période un an plus tôt. Cette hausse ne permettra pas de compenser la réduction des importations depuis la Russie, qui représentaient, en 2021, 43,5% des importations européennes de gaz naturel, mais devrait contribuer à limiter la hausse des prix. Sources : [Déclaration de V. Poutine, président de la Fédération de Russie](#), 13 avril 2022 (en russe) ; [Déclaration de Elvira Nabiullina, présidente de la Banque centrale de Russie](#), 18 avril 2022 (en russe) ; [High North News](#) ; [Netfegaz.ru](#) (en russe) ; [Kommersant.ru](#) (en russe) ; [The BarentsObserver.com](#) ; [Netfegaz.ru](#) (en russe) ; [Kommersant.ru](#) (en russe) ; [Pro-Arctic.ru](#) (en russe) ; [Kommersant.ru](#) (en russe)

Finlande-Suède : vers un dépôt d'une candidature commune pour rejoindre l'OTAN

Depuis de nombreuses semaines, les discussions d'une future adhésion de la Finlande et de la Suède à l'OTAN s'accroissent. La décision de déposer une candidature conjointe devrait intervenir au cours du mois de mai, avant le sommet de l'OTAN à Madrid, organisé les 29 et 30 juin prochains.

L'invasion russe en Ukraine a suscité une réaction diplomatique rapide du côté de Stockholm et d'Helsinki concernant leur politique de sécurité et de défense sur le continent européen. Ainsi, la question d'une adhésion à l'OTAN n'est plus un tabou et apparaît désormais comme une évolution historique, dont le dénouement devrait intervenir au cours des prochaines semaines. Les nombreuses discussions de haut niveau rapportées récemment entre les responsables finlandais et suédois indiquent une coordination pour déposer une candidature conjointe auprès de l'OTAN. L'annonce de cette décision pourrait intervenir très prochainement, sans doute à la mi-mai. Selon le ministre des Affaires étrangères finlandais Pekka Haavisto, la Finlande « souhaite que les deux pays puissent adhérer au même calendrier en ce qui concerne la demande d'adhésion à l'OTAN ». En effet, le dépôt d'une double candidature pourrait accélérer le processus d'évaluation au sein des institutions de l'Alliance Atlantique.

Du côté suédois, il existe une certitude sur le fait que la Finlande ait pris sa décision pour déposer sa candidature prochainement. La Première ministre Ann Linde précise que la décision d'Helsinki « changerait l'ensemble des équilibres dans la région baltique » et « les tensions s'accroîtraient » sur le plan sécuritaire avec Moscou. Toutefois, le gouvernement suédois exclut un référendum concernant la question de l'adhésion. Sources : [SVT Nyheter](#) (en suédois) ; [Svenska Dagbladet](#) (en suédois) ; [Defense News](#), 2 mai 2022.

Nordiques-Russie : poursuite du durcissement des positions

Si la Norvège tente de ménager ses rapports avec Moscou, les relations entre les pays nordiques et la Russie poursuivent leur dégradation qui inclut une rupture progressive des relations économiques. Sous l'effet de la guerre en Ukraine, les relations diplomatiques sont désormais, quant à elles, au plus bas depuis la fin de la Guerre froide.

Depuis février, les rapports entre les pays nordiques et la Russie sont entrés dans une nouvelle phase, marquée par l'accélération de leur déclin. Cette conjoncture marque un durcissement des rapports économiques entre les deux espaces. Ainsi, les trois pays nordiques appliquent ou s'apprêtent à mettre en œuvre la fermeture des ports maritimes et des frontières aux trafics de marchandises russes. Le gouvernement norvégien a annoncé que cette fermeture de ports maritimes prendra effet le 7 mai, tandis que la frontière terrestre est fermée depuis le 29 avril. Ces mesures sont comprises dans le cinquième train de sanctions de l'Union européenne. Néanmoins, les autorités norvégiennes ont confirmé que l'industrie de pêche ne serait pas affectée par cette mesure, permettant aux navires de pêche russes d'accoster dans les ports norvégiens. De même, l'archipel du Svalbard sera exempté des sanctions pour respecter les provisions du Traité du Svalbard.

Par ailleurs, la Finlande et la Norvège ont respectivement diminué et coupé l'approvisionnement d'électricité provenant du territoire russe. Ainsi, l'opérateur finlandais a annoncé la diminution de l'importation d'électricité venant de Russie à 900 MW (contre 1 300 MW préalablement) alors que le groupe norvégien Statnett a annoncé l'arrêt complet de la ligne de transmission depuis les centrales hydroélectriques russes de la rivière Pasvik. Dans le même temps, la société finlandaise Fennovoima a rompu le contrat avec Rosatom concernant la construction d'une centrale nucléaire sur la côte occidentale du

pays. Les autorités municipales des villes de Turku et Vantaa se montraient favorables à la rupture de cet accord avec l'entreprise publique russe.

Sur le plan diplomatique, la Russie a répliqué à l'expulsion de plusieurs diplomates en Norvège et en Suède, en menant une politique de réciprocité. Ainsi, le ministère des Affaires étrangères russe a annoncé l'expulsion de diplomates norvégiens (3) et suédois (3). La diplomatie russe dénonce une « *ligne inamicale* » de la part de ces pays qui inflige « *de sérieux dommages aux relations bilatérales* ». Sources : [Barents Observer](#) ; Communiqué du ministère des Affaires étrangères de la Fédération de Russie, [26 avril 2022](#), [27 avril 2022](#) (en russe) ; [NRK](#) (en norvégien), [Yle News](#), 2 mai 2022, [High North News](#)

États observateurs et Union européenne

La France se dote d'une stratégie polaire

Le gouvernement français a publié le 5 avril 2022 un document intitulé « Équilibrer les extrêmes – Stratégie polaire de la France à horizon 2030 ». Cette publication constitue une double innovation, qui est aussi une double ambition. Elle lie pour la première fois les deux pôles dans un document de politiques publiques françaises, et prend la forme d'une « stratégie », succédant à la Feuille de Route Nationale sur l'Arctique (FRNA) parue en 2016 et qui avait été pilotée par Michel Rocard.

L'approche est tout d'abord polaire, la France se définit comme une puissance d'équilibre aussi bien en Antarctique qu'en Arctique. La Stratégie précise plusieurs critères en soutien à cette position : être Partie au Traité sur l'Antarctique et participer en tant que partie consultative, être Membre permanent ou Observateur auprès du Conseil de l'Arctique, mener une recherche scientifique active dans les deux espaces polaires avec notamment des stations polaires. La présence régulière d'une Marine ou de moyens étatiques pouvant contribuer au SAR serait également pertinente. La France, avec sans doute l'Allemagne, peuvent être ces puissances d'équilibre, là où des pays comme la Russie, la Chine ou même les États-Unis focalisent davantage de tensions pérennes (relations États-Unis / Chine, etc.). La France veut susciter et contribuer à une mobilisation mondiale pour les Pôles, ces extrêmes reliés par un océan global et subissant intensément les changements climatiques. À un sujet global correspond une stratégie globale, et la France rejoint deux autres pays disposant d'une stratégie regroupant les deux Pôles, la Chine et les Pays-Bas.

Le document est ensuite une stratégie, dans le sens où il vise à corréliser les objectifs français pour les Pôles avec des moyens financiers, institutionnels et de recherche. Les ressources allouées aux Pôles, qui devraient apparaître dans la prochaine loi de finances, permettront de mesurer l'ambition française dans les mondes polaires. La stratégie prévoit un budget minimal de 400 millions jusqu'à 2030 (contre environ 30 millions par an ces dernières années), et qui pourra être porté à 700 millions en cas d'acquisition ou de développement d'un brise-glace français dédié à la recherche et à la logistique scientifique polaire. Un nouvel *Astrolabe*, davantage dédié à la recherche et profitant du développement du premier navire, aurait un coût nettement inférieur, de l'ordre de 50 millions d'euros, hors exploitation.

Le document, porté par l'Ambassadeur sur les Océans et les Pôles Olivier Poivre d'Arvor, est essentiellement tourné vers la recherche scientifique polaire française, qui est une priorité d'investissement de la stratégie, que ce soit en Arctique ou en Antarctique. Les stations françaises en Antarctique (DDU, Concordia) vont être rénovées et mises à niveau. Une nouvelle station de recherche en Arctique pourrait être créée en partenariat avec le Groenland, complétée par une nouvelle base logistique à Nuuk (idéalement à partir de 2024).

La publication insuffle plus largement une nouvelle dynamique et témoigne d'un intérêt politique français porté aux Pôles qui va être formalisé institutionnellement. Le Comité interministériel de la Mer va devenir le Comité interministériel de la Mer et des Pôles (CIMER-POLES), et sera en charge, dès l'été 2022, du déploiement de la stratégie et de la programmation des crédits.

Nouvelle stratégie Arctique de Défense du Royaume-Uni

Le 29 mars 2022, le ministère de la Défense britannique a publié une stratégie arctique de Défense, intitulée « UK's Defence contribution in the High North ». Cette dernière présente une vision sécuritaire post-Ukraine 2022 de cette région, et des intérêts britanniques pour un espace proche de ses propres territoires septentrionaux (les Shetland).

La stratégie pointe plusieurs objectifs visant à assurer la paix et la stabilité dans la région. Il s'agit tout d'abord de protéger les infrastructures vitales nationales et alliées, dans le domaine des télécommunications (câbles sous-marins). Le droit de la mer est ensuite central dans ce document, à la fois sur un plan juridique, pour en faire respecter le système juridique de gouvernance internationale, en particulier la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, et sur un plan opérationnel, en assurant la capacité du Royaume-Uni à naviguer et opérer librement dans la région. Le MoD cherche enfin à contrer les activités de déstabilisation dans la région.

Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement veut entreprendre les actions suivantes :

- Améliorer sa compréhension de la région, des mutations s'y produisant et des activités aussi bien d'acteurs étatiques que non-étatiques ;
- Renforcer la coopération avec les alliés, dans le cadre de l'OTAN, du *Joint Expeditionary Force*, du *Northern Group*, afin de coordonner les politiques, les capacités et les activités dans tous les domaines possibles ;
- Maintenir une présence, une posture et un standard cohérents dans la région en termes de défense, incluant les exercices, les coopérations et les opérations vers et dans le Grand nord ;
- Développer des capacités de Défense durables, modernisées et proportionnées dans la région au travers notamment d'investissement dans la Recherche & Développement.

Ce document réaffirme l'importance de la région arctique pour la Sécurité du Royaume-Uni et la volonté du gouvernement d'y assurer sa présence. On notera le choix du Royaume de publier un document se concentrant exclusivement sur les questions de sécurité, et non un document plus global intégrant des problématiques telles que la protection de l'environnement, de développement durable ou encore de recherche scientifique (la dernière stratégie arctique du Royaume-Uni date de 2018). Ce choix fait écho aux analyses de plus en plus nombreuses sur la militarisation de la région arctique, aux conséquences en Arctique de la guerre en Ukraine, et de la représentation croissante de cette région comme d'importance géopolitique¹. Cette orientation peut être mise en perspective avec le probable renforcement de l'OTAN (nouveaux membres, exercices, etc.) dans le Grand Nord, sans pour autant que cela ne représente une rupture pour le Royaume-Uni. Depuis près de cinquante ans, la Royal Navy, y compris des éléments des Royal Marines Commando, mènent régulièrement des exercices et des formations de personnel au milieu grand froid en Norvège. Mais les Armées britanniques sont relativement familières des conditions arctiques, au regard de la proximité du territoire national avec le cercle arctique. La stratégie fixe les orientations politiques du gouvernement pour les dix années à venir.

Stratégie Arctique de l'Inde

Le 19 mars 2022, le ministère indien des Sciences de la Terre (MoES) a publié la nouvelle stratégie arctique de l'Union Indienne². Dans un article éponyme³, le capitaine Anurag Bisen, chercheur au Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analysis (IDSA, think tank gouvernemental), analyse la pertinence de la stratégie et sa capacité à répondre aux lacunes de la politique de l'Inde vis-à-vis de la région arctique.

Cette nouvelle stratégie permet à l'Inde de réaffirmer son intérêt pour la région polaire et sa volonté politique de participer « classiquement » au développement durable, à la paix et à la stabilité dans la région. Elle se compose de huit chapitres et repose sur six piliers : 1/ Science et Recherche ; 2/ Coopération dans le développement économique et humaine ; 3/ Climat et protection de l'environnement ; 4/ Transports et connectivité ; 5/ Gouvernance et Coopération internationale ; et 6/ Construction de capacité nationale.

¹ Voir la rubrique « Publications de Think Tanks », les analyses de J.C. Mosbey, ou encore de D. Auserwald.

² Government of India, *India's Arctic Policy. Building a Partnership for Sustainable Development* », 2002, 27 p. – <https://www.moes.gov.in/sites/default/files/2022-03/compressed-SINGLE-PAGE-ENGLISH.pdf>

³ Bisen Anurag, *India's Arctic Policy: Building a Partnership for Sustainable Development*, MP-IDSA coll. Issue Brief, 17 March 2022, 11 p. – <https://www.idsa.in/issuebrief/india-arctic-policy-abisen-170322>

Selon le capitaine Bisen, l'intérêt de l'Inde pour l'Arctique s'explique au travers de trois dimensions : la recherche scientifique et les questions liées à l'environnement et au changement climatique, les ressources économiques, ainsi que les enjeux géopolitiques. L'Inde étant le troisième plus gros pays importateur de pétrole au monde, les ressources arctiques pourraient répondre à ses besoins futurs en termes de consommation d'énergie : le pays compte augmenter la part du gaz dans son mix énergétique de 6 à 15% d'ici 2030. La fonte des glaces en Arctique risque de renforcer la compétition entre les puissances mondiales, notamment entre les États-Unis, la Russie et la Chine. Il est donc essentiel pour l'Inde d'améliorer sa connaissance de ces enjeux et de se doter d'une véritable vision politique pour la région. La guerre en Ukraine confère une orientation particulière à cette stratégie, parue après le début du conflit.

Selon le capitaine Bisen, ce nouveau livre blanc permet de compenser la plupart des lacunes de la politique étrangère indienne en direction de l'Arctique :

- Le document prévoit tout d'abord d'augmenter le budget accordé à la recherche polaire, qui pour l'heure est insuffisant, et très déséquilibré en faveur de l'Antarctique.

- Au-delà du budget, la nouvelle politique arctique devrait permettre à l'Inde de renforcer ses capacités dans le domaine de la recherche scientifique, et ainsi renforcer sa connaissance de l'Arctique. Loin de se limiter à la simple coopération scientifique, la stratégie étend le domaine de la recherche à la compréhension des changements climatiques et aux problématiques environnementales, permettant à l'Inde d'adopter une approche globale des mutations de l'espace Arctique. Cette montée en capacité passera notamment par la formation de marins à la navigation en Arctique, ainsi que par la construction d'un brise-glace d'exploration scientifique, qui demeure l'un des principaux obstacles aux ambitions indiennes dans la région polaire.

- Le document prévoit également la création d'un Groupe de travail interministériel pour l'Arctique, permettant de doter le pays d'une approche gouvernementale globale, et d'une meilleure garantie des intérêts nationaux dans la région. Actuellement, les affaires polaires sont essentiellement traitées par le MoES. Un représentant ou Ambassadeur indien pour les affaires arctiques devrait être nommé.

- Enfin, dans le domaine de la connectivité, la nouvelle politique arctique cherche à connecter le Corridor de transport International Nord-Sud au *Unified Deep Water System* russe. Ceci permettrait à l'Inde de bénéficier d'un réseau de transport multimodal, incluant les nouvelles routes maritimes navigables en Arctique, et de faire considérablement baisser les distances, donc les coûts de son transport maritime. Selon le capitaine, cette nouvelle connexion permettrait à l'Inde de bénéficier de nouvelles opportunités commerciales de l'ordre de 250 milliards de dollars.

L'Inde assume l'attractivité économique de l'Arctique pour ses intérêts, ce qui fait l'originalité de sa stratégie. La préservation de la relation russo-indienne par les deux Parties depuis la guerre en Ukraine conforte cette lecture réaliste et opportuniste des évolutions des régions arctiques.

Des contraintes à l'investissement chinois en Arctique en soutien à la Russie

La Chine est très investie dans le secteur de l'énergie dans l'Arctique. En dépit de la guerre en Ukraine, la RPC a constamment réaffirmé sa fidélité sans faille au partenariat stratégique avec la Russie. Pourtant, les institutions financières chinoises semblent craindre de subir des sanctions secondaires de la part des États-Unis en cas de poursuite des projets d'investissement et de coopération avec Moscou.

Le projet Yamal 2, auquel la Chine participe, est dépendant de technologies dont les États-Unis maîtrisent le transfert. Passer outre les sanctions pourrait avoir des conséquences pour les entreprises chinoises. C'est ce qu'a déclaré le Président Biden lors d'un entretien en distanciel avec le président Xi Jinping⁴.

En ce qui concerne le financement, deux banques chinoises (ICBC et Bank of China) ont d'ores et déjà suspendu les lettres de crédit destinées à l'achat de biens russes⁵.

Même si les autorités chinoises veulent poursuivre leur coopération avec la Russie dans l'Arctique, les projets d'investissements, au moins à court terme, pourraient être impactés directement par le risque de sanctions liées à la guerre en Ukraine. Un effondrement de l'économie russe et la poursuite d'une diminution de la croissance chinoise confrontée à l'augmentation du prix des matières premières joueraient également un rôle négatif.

⁴ The White House, 18 mars 2022.

⁵ Jeremy Breenwood, Luo Shuxian, « Could the Arctic be a Wedge between Russia and China? », *War on the Rocks*, 4 avril 2022.

Technologie – Industrie – Capacitaire

Veille Capacitaire

Le futur de la Marine russe dans l'Arctique

La perte du croiseur Moskva de classe Slava – ou Project 1164 – en mer Noire est l'occasion d'interroger les capacités réelles de la Marine russe, toujours en cours de modernisation. Cette dernière présente un portrait ambivalent, tiraillé entre les moyens et pratiques hérités de l'ère soviétique et l'apport relatif des nouveaux bâtiments aux capacités russes. Le coût des opérations en Ukraine et des sanctions internationales prises contre la Russie risque de rendre le financement de la modernisation des capacités navales du pays plus difficile encore.

La modernisation en cours de la flotte russe s'incarne, dans l'Arctique, par l'introduction de deux classes de bâtiments de surface : des frégates de classe Gorshkov – ou Project 22350 – et des corvettes de classe Steregushchiy – ou Project 20380. Respectivement deux et six d'entre elles ont déjà été admises au service actif entre 2006 et 2021, et la Russie envisage d'y ajouter huit et huit unités supplémentaires cette décennie, trois d'entre elles étant censées rejoindre la Flotte du Nord.

Classe	Classification	Tonnage	Unités Actives (dont Flotte du Nord)	Ajouts Futurs (dont Flotte du Nord)
Gorshkov	Frégate	5,400	2 (2)	8 (2)
Steregushchiy	Corvette	2,200	6 (0)	8 (2)

Ces bâtiments modernes devraient s'ajouter à au moins deux unités de plus fort tonnage, les croiseurs de bataille nucléaires Pyotr Velikiy et Nakhimov, de classe Kirov – ou Project 1144 – introduits au service actif en 1998 et 1988, et dont le plus ancien est en cours de modernisation. Mais là encore, les efforts russes souffrent toujours des limites d'une industrie de la construction navale sinistrée par l'effondrement de l'URSS, et qui peine toujours à produire et moderniser les bâtiments les plus lourds. Reste néanmoins le domaine des sous-marins, où la Russie continue d'afficher un volontarisme impressionnant, et celui de la missilerie, avec le développement du missile de croisière hypersonique Tsirkon, censé entrer en service en 2022. Sources : [The Barents Observer](#) ; [Naval News](#) ; [Red Samovar](#)

Russie : une accélération du réarmement de la péninsule de Kola

À l'occasion d'un discours concernant les évolutions sur le théâtre de guerre ukrainien, le ministre de la Défense russe Sergeï Shoïgou a esquissé les nouvelles priorités ministérielles concernant la péninsule de Kola. Ainsi, la Russie compte accélérer le réarmement de la région de Mourmansk, compte-tenu des évolutions stratégiques sur le continent européen.

Alors que l'armée russe est mobilisée dans les opérations militaires lancée par Moscou sur le territoire ukrainien, le ministre de la Défense russe entend rappeler que les autres espaces stratégiques sont aussi pris en considération pour renforcer la position du pays. À cet effet, le ministre de la Défense S. Shoïgou a indiqué que les événements de ces derniers mois montrent combien il est important pour la Russie de continuer à améliorer les capacités de son armée. En énumérant quelques domaines prioritaires pour le ministère, il a spécifiquement mentionné, parmi ceux-ci, le réarmement de la péninsule de Kola.

Tout d'abord, la présence de la flotte de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), intégrée dans la flotte du Nord, fait de la péninsule de Kola un pilier critique de la doctrine stratégique russe. En 2021, la flotte du Nord a obtenu un statut similaire à celui d'un district militaire, avec la responsabilité à la fois des régions du nord-ouest de la Russie et de l'Arctique, y compris les archipels où sont déployés des aérodromes et des systèmes de défense aérienne renouvelés. Ensuite, S. Shoïgou affirme que le ministère va continuer « à accroître les capacités de combat des groupements de forces, nous renforçons activement le potentiel de combat et nous procédons à notre réarmement ». Bien que le ministre russe n'ait pas détaillé la nature du réarmement dans la région, la flotte du Nord sera la première en Russie à disposer d'une installation de stockage et de

maintenance pour les nouveaux missiles hypersoniques *Tsirkon*. Enfin, la construction de 28 nouvelles structures dans la région arctique est toujours programmée pour l'année 2022. Sources : [Communiqué du ministère de la Défense de la Fédération de Russie](#), 19 avril 2022 (en russe) ; [Barents Observer](#).

Les États-Unis prêts d'adopter une nouvelle Stratégie nationale pour l'Arctique

Presque 10 ans après l'adoption d'une première Stratégie nationale pour l'Arctique, en 2013 et sous la présidence du démocrate Barack Obama, les États-Unis s'appêtent à publier une nouvelle stratégie. En cause, la dégradation continue de l'environnement stratégique régional depuis 2013 et en particulier la remilitarisation de cet espace par la Russie.

Pour les États-Unis, cet effort de réflexion intervient après la parution d'au moins trois documents de défense et de sécurité dédiés à l'Arctique : l'[Arctic Strategy](#) de l'Office of the Secretary of Defense, publié en 2019, l'Air Force [Arctic Strategy](#), en 2020 et le [Strategic Blueprint](#) du Department of the Navy, en 2021. Il pourrait en ce sens permettre de faire la synthèse de ces trois publications et de remettre à jour le positionnement américain dans la région. Sources : [High North News](#) ; [War on the Rocks](#) ; [The Barents Observer](#)

Publications des instituts de recherche

Quelles conséquences de la guerre en Ukraine sur la région arctique ?

Trois articles s'intéressent aux tensions géopolitiques et militaires en Arctique au regard de la guerre en Ukraine. David Auserwald présente, pour le Scowcroft Center for Strategy and Security de l'Atlantic Council, une synthèse des politiques de sécurité en Arctique de sept des Arctic 8, et émet des recommandations sur de futures acquisitions de matériels pour ces pays⁶. Le Colonel John Cody Mosbey présente un article, publié pour le Mitchell Institute for Aerospace studies⁷, décrivant l'Arctique comme un potentiel lieu d'affrontement entre les États-Unis et la Russie. Enfin, l'Amiral Jean-Louis Lozier, ancien chef de la division Forces nucléaires de l'État-Major des Armées, interroge dans un papier pour l'IFRI « la fin de l'exception⁸ » arctique, à savoir la fin de la paix et de la coopération qui caractérisaient cet espace.

Dans son article intitulé « *All security is local : Arctic policies and domain awareness* », David Auserwald, professeur au National War College de Washington, propose une étude sur les enjeux de sécurité en Arctique, au regard des tensions géopolitiques entre la Russie et les États occidentaux, tensions elles-mêmes aggravées par la guerre en Ukraine. Après une étude des dimensions sécuritaires des États arctiques (sauf la Russie), l'auteur recommande aux États arctiques d'acquérir des technologies de pointe dans les secteurs de la surveillance, de la détection et de la défense antiaérienne ou antisurface. L'acquisition de drones ou d'autres équipements pilotés à distance constitue l'un des points-phares de cette section. Ces matériels permettent de limiter l'exposition de personnels aux conditions climatiques extrêmes de l'Arctique, tout en étant mobiles et donc relativement difficiles à repérer ou à contrer. Les drones ne permettent cependant pas d'afficher de manière claire et visible la présence d'un État, à la manière d'un bâtiment de surface. Auserwald recommande de ce fait d'investir également dans des frégates ou des corvettes. En effet, il est selon lui important que les États arctiques continuent d'afficher une présence militaire dans la région afin de signifier l'importance de la zone pour leur souveraineté, et leur ferme détermination à préserver cette dernière. Tous ces équipements doivent leur permettre d'avoir une meilleure connaissance des activités militaires russes dans le Grand nord, et de détecter de possibles menaces hybrides, telles que des attaques cyber par exemple. Ils diminuent également le risque d'incident en raison d'un accident ou d'une mauvaise interprétation des manœuvres de l'un des acteurs : l'auteur prend l'exemple des violations d'espace aérien ou des simulations d'attaques menées par la Russie,

6 David Auserwald, « All security is local: Arctic policies and domain awareness », Atlantic Council, Scowcroft Center for Strategy and Security, Mars 2022.

7 Col. John Cody Mosbey « The Arctic Intersection: Site of the next collision with Russia? », *Mitchell Institute for Aerospace Studies*, n° 45, Mars 2022.

8 Jean-Louis Lozier, « Arctique : vers la fin de l'exception ? Enjeux stratégiques, nucléaires et maritimes », *Proliferation papers* n°64, avril 2022, IFRI.

aussi bien contre des États nordiques comme la Suède, ou contre des unités comme les bâtiments de surface américains naviguant en mer Baltique.

Le Colonel Mosbey, dans son article intitulé « *The Arctic Intersection: Site of the next collision with Russia?* », note le fort intérêt stratégique pour l'Arctique porté par la Russie, comme en attestent plusieurs documents de doctrine et de stratégie. L'Amiral Lozier fait un constat similaire dans un article écrit pour l'IFRI, dans lequel il interroge « *la fin de l'exception* » que représentait cet espace dans les relations internationales. Selon les deux auteurs, on assiste en Arctique à un retour de la compétition dans le domaine conventionnel, comme en témoigne la création d'un « bastion » russe, même si dernier contribue également à la dissuasion nucléaire russe. La militarisation du littoral arctique russe s'illustre au travers de la construction ou la réactivation de bases et d'infrastructures militaires, dont certaines datent de l'ère soviétique. La création du Commandement Stratégique Interarmées Nord, ainsi que celle d'une flotte comprenant plusieurs sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, sous-marins nucléaires d'attaques, ou encore de bâtiments de surface de premier rang, reflètent également cette nouvelle politique de sécurité russe dans le Grand Nord. La Russie et l'OTAN mènent régulièrement d'importants exercices militaires dans la région, ce qui augmente le risque d'accident ou de mécompréhension mutuelle pouvant entraîner un incident. Pour l'Amiral Lozier, ce renouveau de la compétition stratégique en Arctique se manifeste également dans le domaine nucléaire. En effet, l'Arctique a depuis la Guerre froide constitué une zone de confrontation dans ce domaine entre les États-Unis et l'URSS. Différentes stations et systèmes de radars avaient été installés sur les littoraux du Grand Nord des deux puissances afin d'assurer la détection d'un tir de missile dans la zone. L'Arctique abritait également des bases de bombardiers tactiques long-portée, des stations de contrôle des satellites d'observation de la Terre, ou encore de sites de missiles intercontinentaux. Aujourd'hui, l'amiral note que le regain d'intérêt pour la zone s'illustre par une augmentation de l'activité des sous-marins nucléaires russes, et ce depuis 2014. En outre, les forces sous-marines russes sont en cours de modernisation, comme en atteste le développement de la nouvelle classe de Sous-marins Nucléaires Lanceurs d'Engins (SNLE) *Borei*. En 2021, la Marine russe recevait également son deuxième sous-marin nucléaire lanceur de missiles de croisière (SSGN) de la classe *Yasen*. Début 2022, 13 sous-marins des classes *Yasen*, *Boei* et *Oscar* (*Belgorod*) étaient en cours de construction. Cette flotte sous-marine renouvelée, ainsi que les systèmes qu'elle porte, représentent un nouveau danger pour l'Europe selon l'Amiral Lozier. Le *Belgorod*, qui devrait prochainement être mis en service, serait capable de déployer des drones sous-marins, ainsi que des torpilles à propulsion et à charge nucléaires *Poséidon*. Enfin, l'Amiral Lozier rappelle que le passage par l'Arctique est le chemin le plus court pour les missiles intercontinentaux entre la Chine et les États-Unis. À ce titre, la rivalité nucléaire entre les deux puissances doit nécessairement prendre en compte l'Arctique.

La guerre en Ukraine joue le rôle d'accélérateur de tendances déjà présentes avant que le conflit n'éclate. En effet, elle vient exacerber les tensions politiques entre la Russie et les autres États arctiques, dans le cadre général d'une compétition croissante pour le contrôle des ressources (minerais, hydrocarbures) ainsi que des points de passages maritimes. Cette tendance se renforce d'autant plus que l'Arctique devient navigable et ces ressources accessibles.

Les trois auteurs appellent les gouvernants à la vigilance sur ce qui pourrait arriver en Arctique. Pour le Colonel Mosbey, il est important que les États-Unis clarifient leur politique arctique afin d'acquérir les matériels de pointe nécessaires, d'avoir une conscience situationnelle claire et d'avoir la capacité à mener des déploiements de forces si nécessaire, au moment voulu. Tous ces articles mettent en lumière la manière dont la guerre en Ukraine comporte un risque d'escalade entre la Russie et les États occidentaux, pouvant s'étendre en Arctique. Si D. Auserwald adopte un prisme centré sur les questions de matériels et d'équipements, il est à noter que la question des hautes technologies ainsi que les capacités de surveillance sont des éléments présents dans les trois analyses. La guerre en Ukraine est perçue comme un catalyseur de tensions et comme un potentiel élément de dégradation de la coopération, de la stabilité et de la paix en Arctique. On notera également les répétitions entre ces trois analyses, et d'autres par ailleurs, sur l'importance que représente la région pour la Russie. Il semblerait que plusieurs experts s'inquiètent du manque de sérieux accordé par les gouvernants occidentaux à cette région. On imagine sans problème que la décision russe d'attaquer l'Ukraine fait craindre encore davantage un mauvais calcul pouvant mener à une agression ou à un conflit en Arctique, au regard des enjeux stratégiques dans la région, et de la représentation que se font les autorités russes de cet espace.

Trafic maritime – Sécurité maritime

L'OMI échoue à nouveau à agir sur les émissions de carbone noir dans l'Arctique

Alors que le transport maritime dans l'Arctique continue d'augmenter, les émissions du transport maritime croissent également. Au cours des cinq dernières années, les émissions de carbone noir dans l'Arctique ont plus que doublé. Les espoirs d'établir une réglementation contraignante pour réduire ce type de polluant contribuant au réchauffement climatique ont été déçus à l'occasion du sous-comité sur la prévention et la réponse à la pollution (PPR 9).

Fin 2021, l'Organisation maritime internationale (OMI) a pris des premières mesures provisoires pour réduire les émissions de carbone noir provenant de la navigation dans l'Arctique. Les émissions de carbone noir dans la région arctique réduisent considérablement la réflectivité de la glace de mer, amplifiant ainsi la fonte de la glace et entraînant un réchauffement accru. Les défenseurs de l'environnement avaient espéré que l'OMI suivrait la résolution non contraignante de l'année dernière avec une réglementation obligatoire lors de la réunion de cette semaine de son sous-comité sur la prévention et la réponse à la pollution (PPR 9). L'organisation n'a cependant proposé aucun accord ou mesure contraignante visant à réduire ces types d'émissions. « L'OMI a cette semaine complètement échoué à prendre des mesures significatives ou à convenir d'une action qui entraînerait des réductions significatives des émissions de carbone noir provenant du transport maritime et de son impact sur le réchauffement de l'Arctique », a déclaré le Dr Sian Prior, conseiller principal de la [Clean Arctic Alliance](#), une coalition de 20 organisations à but non lucratif œuvrant pour la protection de l'Arctique. Au lieu d'adopter des réglementations contraignantes pour passer à des carburants et des méthodes de propulsion plus propres afin de réduire les émissions de carbone noir, le sous-comité de l'OMI a seulement accepté d'aller de l'avant avec des « orientations basées sur des objectifs ». Ces orientations ne prescrivent pas de mesures spécifiques et laissent les actions à la discrétion des États-membres. La décision de l'OMI est intervenue sur [fond d'avertissements alarmants du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat \(GIEC\)](#) selon lesquels le temps pour limiter le réchauffement climatique à des niveaux gérables s'épuise rapidement et que des réductions « rapides, profondes et immédiates » des émissions sont nécessaires. Contrairement aux émissions de CO₂ ou de méthane qui persistent dans l'atmosphère et contribuent au changement climatique pendant des années, voire des siècles, le noir de carbone est un forçeur climatique de courte durée. Cela signifie que son impact est significatif à court terme. Un simple passage des combustibles lourds aux combustibles distillés à combustion plus propre entraînerait immédiatement une réduction spectaculaire du carbone noir. Les défenseurs de l'environnement avaient espéré que l'OMI rendrait obligatoire ce type de passage à des carburants plus propres dans de brefs délais. « Si tous les navires utilisant actuellement du mazout lourd dans l'Arctique devaient passer au carburant distillé, il y aurait une réduction immédiate d'environ 44 % des émissions de carbone noir de ces navires, et les avantages de la réduction du carbone noir se feraient sentir immédiatement » a déclaré Kåre Press-Kristiansen, conseiller principal pour la qualité de l'air et le climat de Green Transition Denmark, une ONG danoise. La seule mesure réglementaire qui a été adoptée l'an passé est l'interdiction de l'OMI sur les fiouls lourds dans l'Arctique. Cette réglementation [contient une pléthore d'exemptions et d'échappatoires](#) permettant à la plupart des opérateurs maritimes de continuer à utiliser ce type de carburant jusqu'en 2024 pour les navires des États du pavillon subarctiques et jusqu'en 2029 pour les États arctiques. Source : [HighNorthNews.com](#)

La Douma d'État a reçu une proposition visant à dénoncer l'accord avec les États-Unis sur les mers des Tchouktches et de Béring

Le chef du SRZP, le député de la Douma d'État Sergei Mironov, a proposé de mettre fin à l'accord entre l'URSS et les États-Unis sur la délimitation des zones économiques et du plateau continental dans les mers de Tchouktche et de Béring.

« Cet accord est actuellement en vigueur à titre provisoire. Mais il semble que son temps soit écoulé. Nous avons parfaitement le droit d'y mettre fin, de plus, nous sommes obligés de le faire, et le plus tôt sera le mieux », a déclaré le député Mironov. Il a souligné que l'accord Chevardnadze-Baker n'a jamais été ratifié par la Russie, bien que l'article 15 de la loi « sur les traités internationaux de la Fédération de Russie » indique clairement et sans ambiguïté que les traités sur la délimitation de la zone économique exclusive et du plateau continental du pays sont soumis à la ratification. L'accord attribuait aux États-Unis « une superficie de 77 000 km² d'eau, la capacité de développer des gisements de pétrole et de gaz, et de produire plus de 500 000 tonnes de poisson et de crabe par an », a expliqué le parlementaire. « De plus, avec la ligne de démarcation existante, les Américains

peuvent interférer avec la navigation le long de la route maritime du Nord en direction de la Chine et de l'Asie du Sud », conclut le député. Source : [Korabel.ru](https://www.korabel.ru)

Rosatom et Albatros s'associent pour développer les services de pilotage dans les ports de la route maritime du Nord

Rosatom State Corporation et Albatros LLC ont convenu des principaux termes d'un partenariat stratégique pour le développement du marché des services de pilotage dans les ports maritimes situés dans le bassin de la route maritime du Nord (NSR, Sevmorput) et d'autres ports de la Fédération de Russie.

Conformément aux termes de l'accord de coopération, les parties ont l'intention de créer conjointement les conditions du service de pilotage, de développer la coopération avec les entreprises intéressées par la fourniture de services de pilotage, ainsi que de formuler des recommandations pour le développement du service de pilotage et de participer à l'examen des lois et règlements concernant la sécurité de la navigation sur la route maritime du Nord. Le journal cite : « Dans le contexte de la croissance explosive du trafic de fret dans les eaux de la NSR, y compris la section avec le régime de navigation maritime sur le fleuve Ienisseï, le développement du marché de la fourniture de services de pilotage est extrêmement important. Notre objectif ultime est d'assurer la sécurité de la navigation et la préservation de l'environnement ». Les partenaires ont souligné que, compte tenu des sanctions économiques, la route maritime du Nord acquiert une importance économique fondamentale, tant au niveau national qu'international. Source : [Portnews.ru](https://portnews.ru)

MOL commande deux autres nouveaux tankers GNL à DSME

Le japonais Mitsui OSK Lines (MOL) a signé pour deux nouveaux transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL) de 174 000 m³ chez Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME) en Corée du Sud. Ce qui portera à 6 tankers Arc7 au total.

Les navires Dual Fuel d'un coût d'environ 213 millions de dollars chacun devraient être livrés aux 2^{ème} et 3^{ème} trimestres 2026. Plusieurs courtiers maritimes ont signalé que les nouvelles constructions étaient une option que MOL détenait chez le constructeur naval coréen à partir d'une commande de l'année dernière. [En septembre dernier](#), MOL a réservé 4 navires de 174 000 m³ à DSME auprès de Novatek Gas & Power Asia, filiale du russe PAO Novatek. Les 4 unités devraient être livrées en 2024. Plus tôt ce mois-ci, MOL a également annoncé avoir signé un contrat d'affrètement à long terme pour 4 nouvelles constructions de méthanières avec [QatarEnergy](#). Ces navires seront construits par le chantier naval chinois Hudong-Zhonghua Shipbuilding, affilié à la CSSC, et font partie du premier lot de contrats d'affrètement accordés par le Qatar dans le cadre de son vaste programme de construction navale. Source : [Splash.com](https://www.splash.com)



La Russie prévoit d'augmenter la capacité des ports arctiques à 170 millions de tonnes

Le gouvernement russe prévoit d'augmenter la capacité des ports arctiques à 170 millions de tonnes d'ici 2030, ce chiffre étant actuellement de 33 millions de tonnes. C'est ce qu'a annoncé jeudi Gadzhimagomed Huseynov, Premier vice-ministre du Développement de l'Extrême-Orient et de l'Arctique, lors de la session plénière « Le système de transport de l'Arctique russe : vecteurs de coopération et de développement » du 3^{ème} forum d'affaires « Ports de l'Arctique » qui s'est tenue à Arkhangelsk.

« Il est prévu d'augmenter l'infrastructure portuaire de plus de 2,5 fois d'ici 2024, de 33 MT à 85 MT. D'ici 2030, nous prévoyons d'étendre la capacité des ports arctiques à 170 MT. Nous achevons la construction du terminal gazier d'Utrenny (projet Arctic LNG2), la construction du port pétrolier Bukhta Sever (Projet Vostok Oil) et du terminal charbonnier Yenisei (AEON) sont en cours », a déclaré Huseynov. Il a également ajouté que dans l'Arctique, il est nécessaire de construire de nouveaux brise-glaces, des terminaux maritimes, de fournir des communications Internet par satellite. « **Le nombre actuel de brise-glaces nucléaires est aujourd'hui de 6 unités. 4 autres brise-glaces sont en construction, dont le brise-glace à propulsion nucléaire principal Rossiya (120 MW). Afin d'assurer la navigation toute l'année le long de la route maritime du Nord jusqu'en 2035, nous devons construire 6 autres brise-glaces supplémentaires dont 2 à propulsion nucléaire** », a noté le sous-ministre.

Selon lui, la condition systémique pour la mise en œuvre de projets dans la zone arctique est le développement de l'infrastructure de la route maritime du Nord, qui couvre tout le nord de la Russie. La tâche stratégique est de créer un corridor de transport sur cette route toute l'année. Source : Korabel.ru

Le brise-glace nucléaire russe *Ural* sera mis en service d'ici la fin de 2022

Cela a été annoncé par le chef adjoint du ministère russe de l'Industrie et du Commerce, Alexei Bezprozvannykh, lors de son discours au Conseil de la Fédération. Selon lui, 2 des 5 brise-glaces à propulsion nucléaire de 60 MW du projet 22220 – l'Arktika et le Sibir – ont déjà été transférés à Atomflot. L'autre, l'Ural, prêt à 85% devrait être livré en principe avant la fin de cette année.

Le vice-ministre a souligné que tout le nécessaire pour achever la construction du brise-glace *Ural* a déjà été acheté. « Nous considérons que les risques pour les deux autres brise-glaces en série et le brise-glace le plus puissant du monde *Lider* ne soient pas achevés sont modérés, car la compétence et la production de l'équipement principal de ces navires à propulsion nucléaire sont concentrées chez nos constructeurs navals russes et à Rosatom » a déclaré Bezprozvannykh. Les brise-glaces du projet 22220 sont les plus grands et les plus puissants au monde. Ils sont équipés de réacteurs nucléaires RITM-200, qui alimentent six moteurs électriques d'une capacité totale de 60 MW. Les brise-glaces de type *Arktika* peuvent progresser jusqu'à 3 mètres d'épaisseur de banquise. Source : Korabel.ru



Nornickel et Rosatom signent un accord de coopération

Nornickel, le plus grand producteur mondial de palladium et de nickel, et un important producteur de platine et de cuivre, annonce avoir conclu un accord de coopération avec Rosatom.

Premièrement, les parties ont l'intention de réaliser des projets stratégiques dans l'Arctique russe dans le but de développer l'infrastructure de la route maritime du Nord, la navigation dans l'Arctique, y compris la mise en œuvre de projets de construction navale et le développement de la flotte de brise-glaces nucléaires. Les brise-glaces d'Atomflot aident Nornickel à étendre le corridor de transport vers la péninsule de Taimyr, lui permettant de soutenir son ambitieux programme d'investissement dans le district industriel de Norilsk. Par exemple, depuis 2022, le brise-glace à propulsion nucléaire *Sibir* assure la navigation toute l'année sur la ligne Mourmansk-Dudinka et opère dans la baie de Yenisey, assurant un chenal de navigation. Les projets communs peuvent également inclure le développement du gisement de lithium de Kolmozerskoye dans la région de Mourmansk. Kolmozerskoye est le gisement le plus important de minerai de lithium inexploité russe (18,9% des réserves nationales) et le plus prometteur qui n'est actuellement pas alloué. Sources : Portnews.ru ; Korabel.ru

Concept de Grande route maritime du Nord

Panov a proposé d'introduire le concept de « Grande route maritime du Nord » dans les documents de planification stratégique du gouvernement russe. Les régions de l'Arctique et de l'Extrême-Orient proposent d'étendre la zone maritime de la route maritime du Nord de Mourmansk à Vladivostok, a déclaré Galina Karelova, vice-présidente du Conseil de la Fédération.

La route maritime du Nord, d'une longueur de plus de 3 000 milles marins (5 556 kilomètres), reliant la mer de Barents et le détroit de Béring, est la route la plus courte entre l'Europe et l'Asie. L'itinéraire pour transporter des marchandises de l'Extrême-Orient vers l'Europe en utilisant la route maritime du Nord est de 14 000 kilomètres. La Russie met en œuvre le projet fédéral « Développement de la route maritime du Nord » qui implique la création d'infrastructures qui augmenteront le trafic de fret à 80 MT en 2024 et 110 MT d'ici 2030, ainsi qu'une augmentation de la capacité totale des ports maritimes à 115 MT. « Nos frontières de la route maritime du Nord sont inextricablement liées à la législation internationale et à la convention sur le droit de la mer. Du point de vue de l'approche généralement acceptée, lorsque nous discutons de la circulation des marchandises – c'est de Mourmansk à Vladivostok, nous proposons de l'appeler la Grande Route maritime du Nord afin de partager le concept ». « La Route maritime du Nord (NSR) est associée à la législation et aux conventions internationales, alors que la Grande Route maritime du Nord est notre concept pour le mouvement de l'ensemble du flux de marchandises », a déclaré Panov. Le vice-Premier ministre de la Fédération de Russie, Yuri Trutnev, a déclaré que le volume du trafic le long de la route maritime du Nord devrait dépasser 200 MT d'ici 2030 et que cette navigation sur la RMN devrait être gérée par un seul opérateur, à savoir Rosatom. Cette vision était soutenue par le chef du ministère du Développement de l'Extrême-Orient, Alexei Chekunkov. « Je pense qu'au cours de l'année prochaine, un nouveau système de gestion et de coordination des flux de trafic sur la

RMN sera créé. Le gouvernement conservera les fonctions de réglementation avec les ministères concernés. Et la gestion de la flotte sera assurée par la structure de Rosatom », a-t-il déclaré. Rosatom lancera une ligne de transit régulière sur la Route maritime du Nord (NSR) à partir de 2025. Sources : [Korabel.ru](#) ; [Neftegaz.ru](#) ; [Korabel.ru](#) ; [Portnews.ru](#)

Malgré la guerre en Ukraine, les États-Unis et la Russie poursuivent leur coopération SAR dans le détroit de Béring

Même si les nations occidentales rompent leurs relations avec la Russie et gèlent les forums internationaux dans l'Arctique et ailleurs en réponse à son invasion de l'Ukraine, il existe au moins un domaine de coopération américano-russe qui continue : la sécurité maritime de chaque côté du détroit de Béring.

Les garde-côtes américains en Alaska et leur homologue russe, les garde-frontières russes, maintiennent leurs accords et programmes de coopération et de réponses conjointes aux menaces pour la vie et la sécurité, ont déclaré des responsables gouvernementaux lors d'une conférence sur l'Arctique à Anchorage la semaine dernière. « Nous gardons une ligne de communication ouverte pour gérer les urgences. C'est important pour la Russie et les États-Unis, car tout ce qui se passe dans la mer de Béring a un impact sur nos deux nations », a déclaré le contre-amiral Michael McAllister, commandant de la zone pacifique de la Garde-côte, dans une brève interview vendredi lors du symposium Arctic Encounter. « Il peut s'agir de recherche et de sauvetage, il peut s'agir d'une intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, il peut s'agir d'une activité critique d'application de la loi ou de pêche. Nous gardons donc une ligne de communication ouverte entre notre siège à Juneau et leurs homologues en Russie pour coordonner ce type d'événements », a-t-il déclaré. Ce qui a changé, c'est la perspective de poursuivre les rassemblements physiques autrefois routiniers des responsables des garde-côtes et des gardes-frontières des régions voisines de l'Alaska et de la Russie, comme la réunion collégiale tenue à Anchorage il y a sept mois pour mettre à jour un plan de prévention conjointe des déversements d'hydrocarbures dans les mers de Béring et de Chukchi. La coopération en matière d'intervention d'urgence dans les eaux situées entre l'Alaska et la Russie remonte à l'ère soviétique. Source : [ArcticToday.com](#)

Les croisiéristes préparent leur retour en Arctique

Les navires de croisière reviennent dans l'océan Arctique pour la première fois depuis le début de la pandémie, ils seront confrontés à de nouvelles attentes en ce qui concerne les protocoles COVID-19 et les protections environnementales.

Vanessa Lee, présidente de Cruise Strategies Ltd., qui aide à promouvoir, former et organiser des croisières, a déclaré que les croisiéristes avec lesquels elle travaille appliqueront les exigences en matière de vaccins et des tests réguliers, rendront le port du masque obligatoire dans les espaces communs et disposeront d'un espace séparé à bord du navire au cas où quelqu'un a besoin de s'isoler. Ray Ruben Sr., le maire de Paulatuk, dans les Territoires du Nord-Ouest, a déclaré qu'il estimait qu'il était trop tôt pour autoriser les visiteurs dans sa communauté. Ces préoccupations se reflètent également dans un [plan de gestion des navires de croisière](#) publié par l'Inuvialuit Regional Corporation (IRC). Le plan de l'IRC indique également qu'il ne soutient pas l'utilisation de brise-glaces pour des activités autres que de réapprovisionnement, y compris dans la mer de Beaufort, car cela peut perturber les schémas de migration des animaux. Il a déclaré que les navires de croisière ne devraient voyager que pendant la saison des eaux libres, qui se situe généralement entre début juillet et mi-septembre. Le *Commandant Charcot* empruntera le passage du Nord-Ouest à la fin septembre dans le cadre d'un voyage de Reykjavik à Nome, en Alaska, mais il n'a pas d'escale prévue dans les collectivités des Territoires du Nord-Ouest. Sources : [Cba.cn](#) ; [HighNorthNews.com](#)

La base navale Nanisivik longtemps retardée dans l'Extrême-Arctique est maintenant reportée à 2023

Les plans reportés à plusieurs reprises pour établir une installation de ravitaillement militaire dans l'Extrême-Arctique canadien ont encore une fois pris du retard. Le ministère de la Défense nationale a déclaré qu'il faudra maintenant attendre 2023 avant que l'installation navale de Nanisivik ne soit opérationnelle – 16 ans après sa première annonce. Elle devait initialement être opérationnelle en 2013.

Les experts disent que les retards chroniques qui ont affligé Nanisivik démontrent le manque d'intérêt parmi les décideurs à Ottawa. En 2007, le port en eau profonde de Nanisivik, près de la pointe de l'île de Baffin, était un élément clé de la stratégie arctique du Canada visant à étendre la portée opérationnelle de la Marine dans l'Arctique et à offrir une autre option de ravitaillement aux navires civils. Le Premier ministre de l'époque, Stephen Harper, se tenait sur le quai de Nanisivik, qui abrite une mine de zinc-plomb fermée, et a déclaré que l'installation contribuerait à renforcer la souveraineté canadienne. Il a cité cela comme un exemple de la façon dont le Canada établissait une « présence réelle, croissante et à long terme dans l'Arctique ». À l'origine, il devait y avoir une piste d'atterrissage pouvant accueillir des jets et du personnel et des services toute l'année. Mais la hausse des coûts a incité à repenser la base. « Les travaux d'infrastructure dans l'Arctique posent de nombreux défis dont l'un est la logistique. Par exemple, les travaux doivent être planifiés un an à l'avance pour acheminer le matériel sur le site, et le ministère compte sur le transport maritime et aérien pour être à l'heure », a déclaré Dan Le Bouthillier, responsable des relations avec les médias à la Défense nationale. « Un autre défi majeur est le temps, qui oblige à une courte saison de construction de juin à septembre », a-t-il ajouté. Le gouvernement a déclaré que la pandémie de COVID-19 avait perturbé les plans de travaux sur place initialement prévus pour 2020. De plus, a-t-il précisé, « une route principale reliant l'installation navale de Nanisivik au hameau voisin d'Arctic Bay a été emportée au printemps 2021. En conséquence, l'entrepreneur n'a pas pu accéder au chantier pour la saison de construction 2021. ». Jusqu'à présent, 104 millions de dollars du budget de 130 millions de dollars de Nanisivik ont été dépensés. Source : [TheGlobeandMail.com](https://www.theglobeandmail.com)



SANCTIONS – Technip Energies estime à 1,4 Md€ la valeur des projets russes pour 2022

Pour le groupe français d'ingénierie et de services liés à l'énergie, les projets en cours d'exécution en Russie ont représenté un chiffre d'affaires de 445,4 M€ au cours du premier trimestre. La direction générale de Technip Energies estime possible de remplir les obligations de ses contrats dans le respect des sanctions.

Le groupe français Technip Energies, issu d'une scission du groupe franco-américain TechnipFMC, est très exposé en Russie notamment en raison de ses liens avec Novatek sur le projet Arctic LNG 2, TechnipFMC ayant remporté en juillet 2019 le contrat d'ingénierie pour la conception, la construction et la mise en service du projet d'Arctic LNG 2. Un contrat d'une valeur de 7,6 milliards de dollars. L'entreprise avait déclaré il y a quelques semaines qu'elle se retirerait du marché russe après avoir épuisé son carnet de commandes actuel, programmé sur cinq ans, entre 2022 et 2026. Technip Energies a confirmé, à l'occasion de la présentation des résultats du premier trimestre, ses objectifs financiers pour 2022, « anticipant une montée en puissance progressive » hors de la Russie en cours d'année. Les projets en cours d'exécution en Russie ont représenté 27,5% de cette activité (445,4 M€), a précisé la société. « Concernant notre activité en Russie, nous nous engageons à respecter toutes les lois en vigueur, y compris les sanctions actuelles et futures », a répété le directeur général Arnaud Pieton. « Nous estimons que la position bilancielle du projet et les dispositions contractuelles seront suffisantes pour nous permettre de remplir nos obligations contractuelles dans le respect des sanctions applicables ». Sources : [Journalmarinemarchande.eu](https://www.journalmarinemarchande.eu) ; [ArcticToday.com](https://www.ArcticToday.com) ; [Upstreamonline.com](https://www.Upstreamonline.com)

SANCTIONS – Les sanctions n'empêcheraient pas la Russie d'obtenir de nouveaux navires construits en Corée du Sud

Malgré l'ensemble de mesures prohibitives officiellement introduites contre la Russie, les constructeurs navals sud-coréens continuent d'honorer les contrats conclus précédemment et de transférer tous les nouveaux navires aux opérateurs russes.

Selon Business Korea, fin mars 2022, la société de construction navale Samsung Heavy Industries (SHI) a livré l'un des deux méthaniers Aframax de classe glace à la société russe Sovcomflot. Selon la publication, la livraison d'un deuxième navire du même type est attendue dans un futur proche. Le rapport souligne spécifiquement que Samsung reçoit intégralement les sommes qui lui sont dues pour la construction de navires dans le cadre de contrats russes. Il convient de rappeler que le premier des méthaniers de classe glace Arc-4 d'une valeur de 260 millions de dollars a été commandé à cette société sud-coréenne en novembre 2019, et en octobre 2021, le portefeuille de nouvelles constructions de Samsung Heavy Industries comprenait des contrats pour la construction de 4 navires similaires pour le projet commun de Sovcomflot et de la compagnie maritime japonaise Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK Line). À en juger par les progrès évidents dans la construction et la livraison de nouveaux navires au client, l'inquiétude s'est maintenant largement apaisée, bien que la partie coréenne préfère ne pas préciser comment et dans quelle devise les paiements stipulés par les accords ont été effectués. Le coût total des commandes russes passées aux entreprises des trois géants de la construction navale de Corée du Sud (SHI – Samsung, HHI – Hyundai et DSME – Daewoo) est estimé à 8,05 milliards de dollars, et Samsung Heavy Industries représente plus de 60% de ce total, environ 5 milliards de dollars. Source : [Korabel.ru](https://www.korabel.ru)

SANCTIONS – La construction des tankers du chantier Zvezda pourrait être remise en cause

La Russie continuera à construire des navires de gros tonnage en Extrême-Orient, malgré le refus de certains motoristes étrangers de travailler avec la Russie.

« Deux grands motoristes qui fournissent des moteurs pour tous les navires du monde ont refusé de travailler avec nous. Nous chercherons d'autres moyens, en nous appuyant sur nos propres ressources. Nous avons de bonnes bases dans la construction navale diesel », a expliqué le vice-Premier ministre Iouri Borissov. Selon lui, la Russie continuera à construire des navires au chantier naval d'Extrême-Orient Zvezda. Il s'agit des projets de pétroliers, de vraquiers pour le charbon, de méthaniers, tous de classe glace pour les projets arctiques. Le vice-Premier ministre a également ajouté qu'il faudrait changer la structure de toute l'industrie de la construction navale et trouver de nouveaux partenaires. Actuellement, 32 navires sont en cours de construction avec une part assez importante d'unités et d'équipements importés, dont 15 méthaniers Arc7 pour le projet Arctic LNG2, 16 pétroliers Arc4 pour le projet Vostok Oil. Il a également déclaré que le brise-glace nucléaire *Oural* est prêt à 85% et sera mis en service cette année. Pour le brise-glace le plus puissant du monde, *Leader*, les risques sont modérés puisque la compétence et la production de l'équipement principal du navire sont concentrées chez nos constructeurs navals russes et chez Rosatom. Source : [Korabel.ru](https://www.korabel.ru)

SANCTIONS – Les assureurs de navires suspendent la couverture de l'armateur russe Sovcomflot

Les assureurs de navires occidentaux mettent fin à la couverture de la principale compagnie maritime russe Sovcomflot alors que de multiples sanctions commencent à peser, ce qui complique les exportations de pétrole et de gaz.

Le secteur maritime russe assiste à la disparition de multiples services, notamment la certification des navires par les principaux fournisseurs étrangers – vitale pour accéder aux ports et garantir l'assurance. Les navires ont généralement une assurance protection et indemnisation (P&I), qui couvre les réclamations en responsabilité civile, y compris les dommages environnementaux et les blessures. Des polices distinctes pour la coque et les machines couvrent les navires contre les dommages physiques. L'assureur P&I West a déclaré dans un communiqué : « Conformément aux régimes de sanctions applicables, West a signifié un préavis d'annulation de 30 jours à Sovcomflot et la couverture cessera le 4 mai 2022. ». Un autre groupe UK Club a fait des déclarations similaires. SCF qui possède l'une des flottes de pétroliers et de transporteurs de gaz les plus modernes au monde, est directement visé. L'Union européenne a inscrit SCF parmi les entreprises publiques russes avec lesquelles il lui était « interdit de s'engager directement ou indirectement dans une transaction » à partir du 15 mai. Les navires russes sont également confrontés à des problèmes pour sécuriser le carburant marin, car les vendeurs ont cessé de desservir les navires battant pavillon russe dans les principaux hubs européens, notamment l'Espagne et Malte. Source : [gCaptain.com](https://www.gcaptain.com)

Le site Internet du mois

ArcticInfo fournit des informations importantes sur les conditions de navigation dans l'Arctique, soutenant les décisions pour une navigation plus sûre dans les eaux arctiques. Basé sur des cartes et accessible à tous, ArcticInfo couvre de vastes zones au large des côtes de la Norvège, de l'Islande, de la Russie, du Canada et du Groenland, ainsi que de la mer de Barents et de la mer du Nord.

Source : Barentswatch.no/Arcti.info

Carte d'extension et de concentration des glaces d'avril 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 est toujours plus importante en mer des Tchouktches et de Beaufort (Nord détroit de Béring). Sources : [Nsidc.org](https://nsidc.org) ; aari.ru

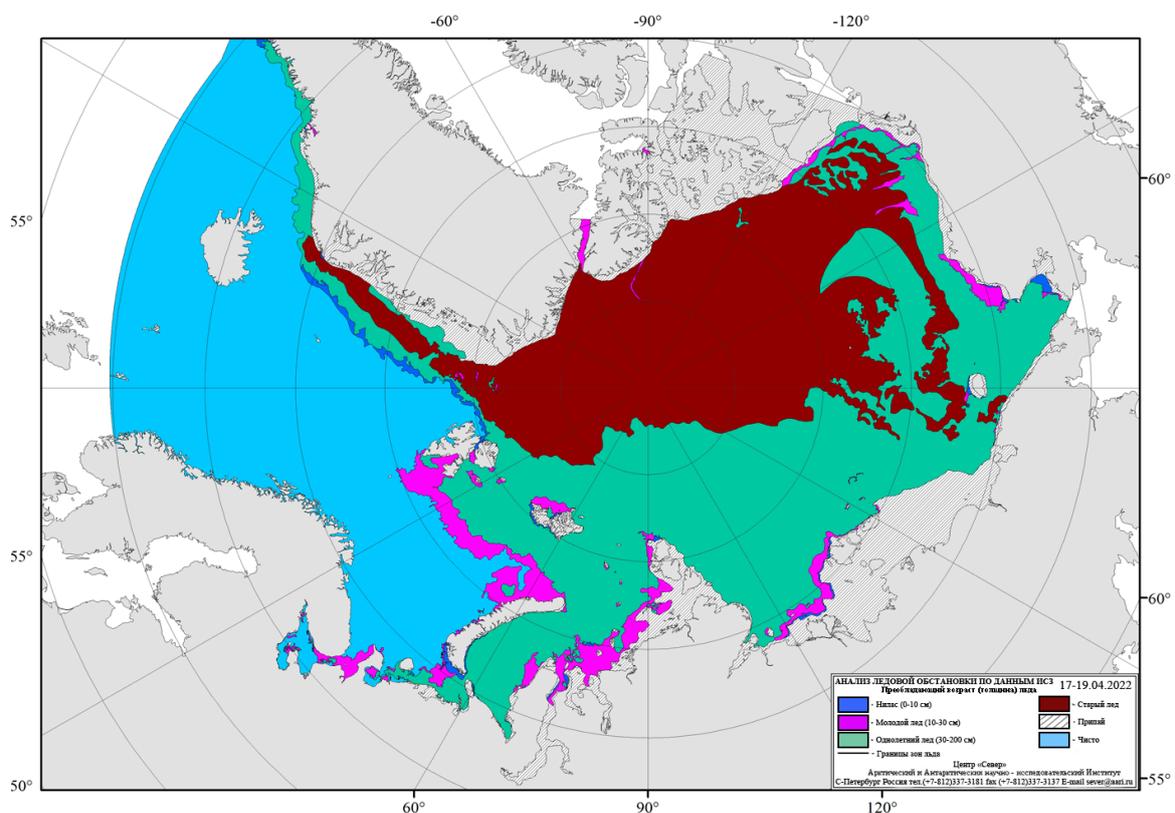


Figure 1 : Couverture de glace au 19 avril 2022 (© AARI)

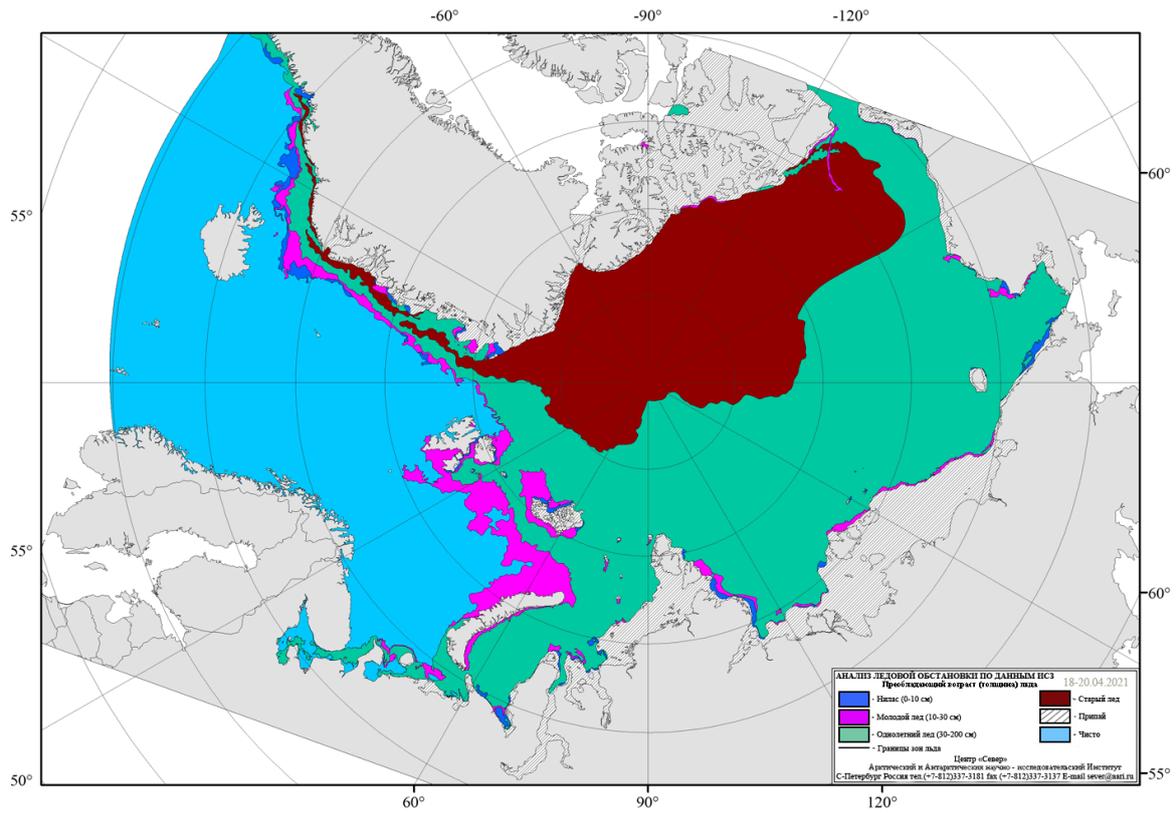


Figure 2 : Couverture de glace au 20 avril 2021 (© AARI)