

# Observatoire de l'Arctique

## Bulletin mensuel

**HERVE BAUDU – ÉMILIE CANOVA – HUGO DECIS – MICHAEL DELAUNAY – CAMILLE ESCUDÉ – MAYLINE STROUK – ALEXANDRE TAITHE (coord.) – JEAN-PAUL VANDERLINDEN – FLORIAN VIDAL – MAGALI VULLIERME**

avec le soutien de la



# SOMMAIRE

<b>AMÉRIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE .....</b>	<b>3</b>
<b>NORVÈGE – SUÈDE – FINLANDE – RUSSIE .....</b>	<b>7</b>
<b>INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES</b>	<b>10</b>
<b>TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....</b>	<b>12</b>
<b>PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE SUR L'ARCTIQUE.....</b>	<b>14</b>
<b>TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....</b>	<b>18</b>

## **Contributeurs :**

Bloc Amérique du Nord, Groenland/Danemark, Islande : Jean-Paul Vanderlinden (CEARC), Magali Vullierme (CEARC), Michael Delaunay (CEARC), avec des compléments d'Hervé Baudu (ENSM) et Hugo Decis (IRIS)

Bloc Nordique et Russe : Norvège, Suède, Finlande, et Russie : Florian Vidal (GEG) avec des compléments d'Hervé Baudu (ENSM) et Hugo Decis (IRIS)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : Hugo Decis (IRIS)

Bloc Gouvernance (Institutions Arctiques, régulations environnementales, enjeux juridiques) : Camille Escudé (GEG), Emilie Canova (GEG)

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

Suivi des publications des instituts de recherche sur l'Arctique : Alexandre Taithe (FRS), Mayline Strouk (GEG – FRS)

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

---

## Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

---

### ÉTATS-UNIS

#### L'OTAN se montre active dans l'Arctique

*Que ce soit par air ou sous la mer, les Armées américaines, via l'OTAN, se montrent actives dans l'Arctique européen face à la Russie.*

Dans le cadre d'un entraînement d'interopérabilité, l'armée de l'Air américaine a mené le 6 novembre des opérations d'entraînement avec l'armée de l'Air norvégienne le long de ses côtes jusqu'au-delà du cercle Arctique, proche des côtes russes, dans la mer de Barents. Ces entraînements ont regroupé trois bombardiers B-52 Stratofortress, un avion de patrouille maritime P8 Poseidon, un avion de reconnaissance RC-135, et un avion de ravitaillement, accompagnés par cinq F-16 norvégiens. Il s'agit de la troisième excursion en quelques semaines de bombardiers stratégiques américains qui se rendent dans l'Arctique européen depuis la base anglaise de Fairford. Mais c'est la première fois que ces aéronefs se sont autant approchés (100 km) des bases de la flotte maritime du Nord situées sur la péninsule de Kola et de la base militaire située au nord-est de l'île de la Nouvelle Zemble (Novaya Zemlya). Ces opérations sont présentées par l'Armée américaine comme « des opérations de routine permettant de démontrer l'engagement de l'OTAN pour la défense collective et la capacité de dissuasion étendue des États-Unis ».

Par ailleurs, fin novembre, la 6e flotte américaine a publié des photos de torpilles en cours de chargement dans un de ses sous-marins dans le port militaire norvégien de Haakonsværn, situé près de Bergen. Datant de plusieurs semaines, ces photos montreraient le sous-marin nucléaire d'attaque de classe Virginia USS Minnesota dont la mission était de traquer les sous-marins russes dans l'Atlantique Nord, selon un tweet de l'US Navy. Sources : [The Barents Observer](#), [The Barents Observer](#), [Twitter](#)

#### Construire un rôle pour l'OTAN dans l'Arctique via le Conseil OTAN-Russie ?

*Quel rôle doit jouer l'OTAN dans l'Arctique ? D'aucuns voudraient voir l'OTAN jouer un rôle plus important en Arctique pour contrebalancer les ambitions de la Russie sur une grande partie de l'arc arctique et les prétentions « quasi-arctiques » chinoises. Ce rôle serait bien aux États-Unis qui trouveraient par cet intermédiaire une façon de renforcer leur présence dans un espace qu'ils ont jusqu'ici négligé.*

L'OTAN a deux rôles. C'est une alliance militaire opérationnelle, mais c'est aussi une structure formalisée de dialogue entre États, y compris avec la Russie. Les tensions sous-jacentes croissantes avec la Russie obligent l'OTAN à entraîner à nouveau ses forces militaires afin de montrer son intérêt pour cet hémisphère boréal. La moitié de l'espace arctique est occupé par des pays membres de l'OTAN, la Norvège, le Canada, le Groenland (via le Danemark) et les États-Unis. L'auteur de l'article avance que **le Conseil OTAN-Russie pourrait constituer un forum utile pour le dialogue sur les questions de sécurité dans l'Arctique**. Le [Conseil OTAN-Russie](#), créé en 2002 par la Déclaration de Rome (remplaçant le Conseil conjoint permanent), sert de forum de consultation et d'action commune entre les membres de l'OTAN et la Russie. Le [Conseil de l'Arctique ne traite pas des questions de sécurité](#) conformément à sa charte fondatrice, ce qui, d'après l'auteur, laisse un espace que les pays hors Conseil de l'Arctique voudraient bien combler par une structure dans laquelle ils auraient droit de regard sur les affaires arctiques. Ce point de vue recoupe la volonté de l'Union européenne de créer un forum sur les questions de sécurité en Arctique (cf. bulletin n°6). Source : [War on The Rock](#)

## L'économie de l'Alaska reste ultra dépendante du pétrole et risque de le demeurer encore longtemps

*L'Alaska reste dépendante de l'exploitation du pétrole et de la découverte de nouveaux puits à valoriser pour financer son budget. Les partisans de l'industrie pétrolière sont donc nombreux et se mobilisent contre un projet de taxe sur ce secteur. Dans le même temps, le terminal pétrolier et cimentier du port d'Anchorage vient de recevoir 25 millions de dollars de l'État fédéral pour se rénover.*

Le Département des transports américain vient d'allouer 25 millions de dollars sur les 214 nécessaires pour la rénovation du port d'Anchorage, notamment pour assurer le maintien en état de fonctionnement des terminaux pétroliers et de ciments. C'est par ce port que transitent 80% du ciment amené dans l'État, mais surtout 100% du fuel militaire et la moitié du fuel de l'aéroport international Ted Stevens d'Anchorage. Le pétrole, qui repose en très grande partie sur l'exploitation dans la baie de Prudhoe, reste le principal secteur de l'économie de l'État. Or, ce secteur pourrait souffrir grandement de l'instauration d'une possible taxe sur l'industrie du pétrole (*The Fair Share Act*) mise au vote (*ballot measure*) par un groupe de citoyens de l'État. Selon une tribune publiée dans le journal *Anchorage Daily News*, un groupe de pression politique – appelé OneAlaska et constitué d'un employé du secteur pétrolier, d'élus de tous niveaux, de citoyens, d'acteurs économiques et d'un Inupiat – s'oppose vivement à cette taxe, qui selon eux constituerait « *un œil au beurre noir* » pour l'économie de l'État. Si elle est votée, cette taxe devrait rapporter entre 1 et 2 milliards de dollars. OneAlaska dénonce l'augmentation massive des taxes sur l'industrie pétrolière et ses conséquences. Ces taxes pourraient donc freiner les investissements et avoir des conséquences négatives pour les travailleurs du secteur. Il est à noter qu'à aucun moment les conséquences du réchauffement climatique ne sont évoquées dans cette tribune ni même la question du climat. Sources : [Alaska Public Media](#), [Anchorage Daily News](#), [Anchorage Daily News](#).

## CANADA

### Le Gouvernement du Nunavut victime d'un logiciel de rançon (*ransomware*)

*Le réseau informatique du Gouvernement du Nunavut a été la cible d'une attaque au rançongiciel de grande ampleur, affectant tout son réseau et empêchant son utilisation pendant deux semaines.*

Le 2 novembre, le réseau informatique du Gouvernement du Nunavut (GN) a été la cible d'une attaque informatique réclamant une rançon (*ransomware*) contre la remise des données cryptées, obligeant à traiter ou reformater 5 000 ordinateurs du GN ou du réseau du GN dans les collectivités. Aucun paiement de rançon ne sera effectué selon le GN. Les données ayant été sauvegardées le 31 octobre sur un autre serveur non atteint, le réseau informatique a été remis en service le 12 novembre quasi à l'identique. Durant ce laps de temps, plusieurs perturbations sont toutefois à noter : le GN a dû distribuer des coupons de nourriture à la place de l'aide pécuniaire habituelle aux 14 000 bénéficiaires les plus démunis du territoire ; l'aide financière versée aux étudiants a également été perturbée ; et les embauches pour le GN ont été gelées. Le virus aurait été téléchargé sur le réseau du GN par un employé qui a cliqué sur une publicité ou un lien contenu dans un courriel. Sources : [Nunatsiaq](#), [Nunatsiaq](#), [CBC](#), [Nunatsiaq](#), [L'aiglon](#).

### Le nouveau cabinet du gouvernement du Premier ministre Trudeau dévoilé

*Le nouveau gouvernement canadien a été annoncé le 20 novembre. Plusieurs changements ont été effectués pour les postes concernant l'Arctique canadien, sans toutefois voir d'élus du Nord nommé ministre.*

Le 20 novembre, le Premier ministre Justin Trudeau a annoncé la composition de son nouveau gouvernement dont les missions principales seront de lutter contre le changement climatique, de soutenir la classe moyenne et de continuer la réconciliation avec les peuples autochtones. Carolyn Bennett reste Ministre des Relations Couronne-Autochtones tandis qu'un nouveau Ministre des Services aux Autochtones a été nommé : le député montréalais Marc Miller. Enfin, le poste de Ministre des Affaires du Nord a été donné au député métis Daniel Vandal. Aucun député du Nord n'a donc été nommé à ces postes comme le demandait pourtant le Premier ministre des territoires du Nord-Ouest Michael McLeod (cf. bulletin n° 6). Pour cette nouvelle mandature, la Ministre des Relations Couronne-Autochtones devra continuer la politique de réconciliation avec les populations Autochtones et mettre en place des mesures concrètes suite à la publication du rapport sur les violences et les assassinats dont sont victimes les femmes Autochtones (cf. bulletin n°2). Enfin, elle devra enclencher la deuxième phase de la nouvelle politique arctique canadienne publiée juste avant les élections fédérales (cf. bulletin n° 6). Le ministre Daniel Vandal devra s'attaquer à la question de la nutrition en ajustant, voire en refondant entièrement, le

programme *Nutrition Nord Canada*. Enfin, deux dossiers attendent le ministre Marc Miller. Il devra s'assurer des améliorations vitales des réseaux de distribution d'eau, pour lever les centaines d'« avis d'ébullition de l'eau » – certains en vigueur depuis des décennies – qui recommandent aux communautés autochtones de faire bouillir l'eau avant de la boire ou de se laver. Il devra également suivre le dossier des indemnisations des Autochtones passés par le système de protection de l'enfance. Ces indemnisations ont été décidées par le Tribunal canadien des droits de la personne mais sont contestées par le Premier ministre. Sources : [Regard sur l'Arctique](#), [Regard sur l'Arctique](#), [CBC](#), [CBC](#)

## Patrouilleur polaire de type Harry De Wolf de la Marine royale canadienne

*La Marine royale canadienne et le ministère de la Défense nationale s'attendent à ce que le premier des six navires de la classe Harry DeWolf ne soit livré qu'entre le printemps et l'hiver 2020.*

En janvier 2011, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il avait attribué au chantier naval d'Irving Shipbuilding d'Halifax un contrat de 2,6 milliards de dollars pour la construction de cinq navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique (AOPS<sup>1</sup>). En 2018, cet accord a été étendu pour ajouter un sixième bâtiment. De plus, deux unités supplémentaires seront construites pour la Garde-côtière canadienne immédiatement après ceux de la Marine royale canadienne. Le premier navire devait être livré en 2013 et les opérations dans l'Arctique devaient commencer en 2015, mais les problèmes persistants liés au programme national de construction navale du gouvernement et les retards dans l'attribution du contrat ont continué à faire reculer les délais (2018, puis fin 2019). En 2017, le Comité sénatorial de la défense a fait part de ses préoccupations concernant les capacités des navires. « Cette préoccupation est fondée sur le fait que ces navires ne peuvent pas naviguer dans les glaces de plus d'un mètre d'épaisseur, ne peuvent opérer dans l'Arctique que de juin à octobre et nécessiteront une escorte des brise-glaces de la garde-côtière lorsqu'ils seront dans les eaux glacées du nord ». La polémique a été vive lorsque le gouvernement a invoqué la préférence nationale pour la construction de ces patrouilleurs alors que le modèle équivalent danois de la classe *Knud Rasmussen* était proposé à 70 M\$ l'unité, soit 7 fois moins cher que ceux négociés avec Irving. Sources : [Ottawa citizen](#), [NavalNews](#) ; [Marine link](#) ; [CBC](#) ; [Mer et Marine](#)

Les AOPS mesurent 103 mètres de long pour un tonnage de plus de 6 000 tonnes : ils seront pourvus d'un équipage de 65 marins capables d'embarquer un détachement supplémentaire d'une vingtaine de personnels. Ces unités sont pensées pour des missions de patrouille, de recherche ou de sauvetage, et ne disposent par conséquent que de capacités militaires limitées, avec un canon téléopéré de 25 mm et la possibilité d'embarquer un hélicoptère polyvalent CH-148 *Cyclone* ([source FR](#)). La réception de ces unités aura un impact direct sur les capacités opérationnelles des forces canadiennes : les AOPS « pourront opérer dans l'Arctique et prolongeront la période des opérations de la Marine royale canadienne [en s'appuyant sur] l'installation navale de Nanisivik » ([source FR](#)) située entre l'Atlantique Nord et l'Arctique, à proximité du passage du Nord-Ouest. A ce titre, ils devraient être le fer de lance, avec les navires de la garde-côtière, de la présence militaire canadienne dans le Passage du Nord-Ouest.

## GROENLAND/DANEMARK

### Le débat Groenland – États-Unis relancé par un faux, alors qu'une rencontre entre les ministres des Affaires étrangères des États-Unis, du Danemark et du Groenland a lieu.

*Un faux, sous la forme d'une lettre émanant de la ministre groenlandaise ayant les Affaires étrangères dans son portefeuille, a circulé sur différents fora de discussion entraînant différentes réactions – ou absences de réactions.*

Un faux, sous la forme d'une lettre sur papier à entête du gouvernement groenlandais, et signée par la ministre groenlandaise Ane Lone Bagger, lettre à l'attention du Sénateur américain Tom Cotton, a circulé sur différents media internet. Cette lettre semble indiquer l'existence d'une conspiration discrète entre le gouvernement groenlandais et l'exécutif américain. Le faux en question précise, entre autres, qu'à l'avenir le Groenland aurait, sur proposition des États-Unis, le statut de territoire allié libre. Il indique également que les États-Unis soutiendraient secrètement un référendum rapide sur l'indépendance du Groenland. Ce faux a généré peu de réactions officielles – bien que la presse groenlandaise s'en soit saisie.

Le ministre danois des Affaires étrangères Jeppe Kofod a déclaré considérer que cela n'avait aucun intérêt. La ministre groenlandaise n'a pas souhaité s'exprimer sur un « faux manifeste. » À la suite de différentes déclarations d'analyses,

<sup>1</sup> AOPS pour *Arctic and Offshore Patrol Ship*.

l'ambassade de Russie a, quant à elle, éprouvé le besoin d'affirmer que la Russie n'était en aucun cas impliquée dans la réalisation de ce faux, perçu par certains comme partie d'une stratégie destinée à affaiblir les relations entre les États-Unis et le Danemark.

La controverse, à bas bruit, s'est déployée alors que Jeppe Kofod, accompagné de son homologue groenlandaise, rencontrait Mike Pompeo (le 13/11/19) afin, notamment, de reprendre les échanges quant à l'avenir des relations entre le Groenland et les États-Unis – avec un accent sur l'importance des investissements américains. Il s'agit de la première fois dans l'histoire du Groenland autonome que la ou le ministre des Affaires étrangères est membre d'une délégation danoise lors d'une visite auprès de leur homologue aux États-Unis.

Ane Lone Bagger est ministre de la Culture, de l'Éducation, des Affaires religieuses, et des Affaires étrangères du gouvernement groenlandais. Elle est maire adjointe de la municipalité d'Avanaata, pour le parti Siumut. Le sénateur Tom Cotton (républicain) représente l'Arkansas depuis janvier 2015. Cotton a affirmé avoir suggéré, tant à Donald Trump qu'à l'ambassadeur du Danemark, l'opportunité d'envisager l'achat du Groenland par les États-Unis. Sources : [Semitsiaq-AG, 11/11/19, 13/11/19, Bloomberg, 13/11/19, The Wall Street Journal, 22/08/19, site du gouvernement groenlandais.](#)

### **Les gouvernements danois et groenlandais encouragés à renforcer leurs activités militaires.**

*L'ambassadrice des États-Unis au Danemark souligne la nécessité d'un renforcement de l'aviation danoise dans l'Arctique.*

Dans une déclaration au *Jutland Post*, et lors d'une conférence publique, Carla Sands, l'ambassadrice des États-Unis au Danemark, a souligné la nécessité, pour l'OTAN, d'augmenter le nombre d'avions de chasse danois en capacité de couvrir l'Arctique. Ceci s'inscrit dans une période de transition vers de nouveaux F-35 en remplacement des anciens F-16. Elle a également souligné l'importance pour le Danemark d'atteindre la cible de 2% du PNB pour la dépense militaire, afin de contribuer significativement aux dépenses associées à la présence du Danemark dans l'OTAN. Carla Sands a insisté sur l'importance d'être en mesure d'assurer une surveillance active de l'Arctique danois. En écho à ces déclarations, et dans un contexte de préparation du sommet de l'OTAN début décembre, la ministre de la Défense danoise, Trine Bramsen, a souligné la nécessité d'être en mesure pour le Danemark d'augmenter son budget de défense, notamment à la lumière du rapport annuel sur les risques publié par le Service de renseignement danois. Huit pages de ce document sont consacrées à l'Arctique, la moitié desquelles touche les questions de la militarisation de l'Arctique par la Russie. Sources : *Jutland post*, [23/11/19, 23/11/19, Service Danois du Renseignement, Semitsiaq-AG, 26/11/19, 29/11/19,](#)

### **Manifestations à Nuuk et Copenhague**

*Un mouvement de contestation ayant pris naissance à Nuuk s'est étendu, au sein de la communauté groenlandaise de Copenhague.*

Ce mouvement est centré sur des revendications salariales, la protection de l'enfance, et un sentiment d'inégalité entre le statut des politiciens et celui de la population. Environ 2 000 manifestants ont défilé à Nuuk sous le slogan « Assez c'est assez » le 26 novembre à Nuuk. Les manifestations se sont étendues dans plusieurs villes du Groenland et à Copenhague le 27. Sources : [Semitsiaq-AG, 26/11/19, 26/11/19.](#)

## **ISLANDE**

### **Une pétition contre les aquacultures a recueilli plus de 180 000 signatures**

*Cette pétition, lancée l'année dernière par Patagonia et WeMove avec le soutien de groupes islandais de protection de la nature, demande aux autorités islandaises, norvégiennes, écossaises et irlandaises d'arrêter de délivrer des licences d'aquaculture.*

Au printemps dernier, Patagonia et WeMove ont lancé une pétition destinée aux autorités islandaises, norvégiennes, écossaises et irlandaises. Cette pétition vise à arrêter la délivrance de licences permettant l'aquaculture. Elle a récolté [plus de 180 000 signatures](#). Cette pétition répond à des problématiques de pollutions des eaux, les filets entraînant le rejet dans l'eau de mer des déchets, médicaments et pesticides utilisés par les élevages. Ces aquacultures posent également un risque direct pour les populations de saumons sauvages (risque de croisement avec les saumons d'élevage qui s'échappent, transmission de maladies, etc.).

L'aquaculture occupe une place importante dans l'économie islandaise. D'ici à 2021, l'élevage de saumon doit [doubler](#) en Islande, selon un communiqué du ministère des Finances et des Affaires économiques. Les exportations pourraient atteindre 40 milliards de couronnes suédoises par an d'ici 2021, soit près de 3% des exportations nationales. Les fermes salmonicoles en aquaculture représentent environ les trois quarts de la production islandaise, avec un volume total de production sous licence de 85 000 tonnes par an.

### **De nombreux tremblements de terre enregistrés en Islande font craindre une éruption volcanique**

*Le 6 novembre, une série de tremblements de terre a été enregistrée dans le volcan Askja, situé au centre-est de l'île, faisant craindre une possible éruption.*

En moins d'une semaine, 1 300 tremblements de terre ont été enregistrés dans le volcan Aska. Débutées le 6 novembre, des secousses étaient toujours enregistrées le [16 novembre](#), faisant craindre une éruption ayant des répercussions en Europe. Toutefois, il semblerait que les secousses soient restées faibles et que l'alerte soit [terminée](#).

---

## **Norvège – Suède – Finlande – Russie**

---

### **La coopération transfrontalière en matière de journalisme menacée à Barents**

*Un amendement voté par la Douma modifiant les dispositions de la loi sur les médias de masse renforce le contrôle des activités des journalistes russes, notamment les financements provenant de l'étranger. Ces nouvelles dispositions menacent directement la coopération transfrontalière entre journalistes dans la région de Barents.*

Durant le mois de novembre 2019, la Douma s'est saisie de la question des financements provenant de l'étranger dans le journalisme. Dans le cadre d'un amendement à la loi « sur les médias », la Douma a adopté par 311 voix pour et quatre abstentions de nouvelles dispositions renforçant le contrôle des activités des journalistes russes et leur sources de revenus. Désormais, les journalistes bénéficiant de revenus étrangers pourront être labellisés « agent de l'étranger ». Cette décision met en péril la coopération transfrontalière entre les médias au sein de l'espace de Barents.

Le 25 novembre 2019, le Conseil de Fédération (*Sovet Federatsii*), chambre haute du Parlement russe, a adopté ce nouvel amendement à la loi, préalable à la signature du président russe permettant l'application de ces nouvelles dispositions ([Document officiel du Sovet Federatsii](#)). Une fois le texte entré en application, tous citoyens russes recevant de l'argent de l'étranger qui publient ensuite un texte, des photos ou une vidéo peuvent être soumis au dispositif législatif et juridique relatif à la loi « sur les agents étrangers » ([The Independent Barents Observer](#)).

Cet amendement met en péril l'ensemble de l'édifice bâti autour de la coopération entre les journalistes nordiques et russes dans la région. Pour Anna Kireeva, présidente de *Barents Press Russia*, un réseau informel de journalistes basé dans le nord-ouest du pays pour favoriser la coopération transfrontalière avec leurs collègues du nord de la Norvège, de la Suède et de la Finlande, le risque est désormais réel : « D'après le texte de loi, je peux conclure que les journalistes russes prennent désormais le risque d'être des agents étrangers. Soit quand ils reçoivent des bourses de voyage d'institutions internationales pour faire du journalisme à l'étranger, soit quand ils sont invités à prendre la parole lors d'une conférence internationale alors que ces frais sont payés par l'organisation étrangère » ([The Independent Barents Observer](#)).

Récemment, la plate-forme d'information [Sever.Realii](#), lancée en septembre 2019 et soutenue par *Radio Liberty*, a été labellisée « agent étranger ». Une commission de la Douma a défendu cette décision en raison de « sa justification de l'extrémisme » ([The Independent Barents Observer](#)). Plus globalement, Atle Stålesen, journaliste au sein du journal d'information en ligne *The Independent Barents Observer*, basé à Kirkenes, résume dans un rapport le renforcement du contrôle de l'État russe et la dégradation des conditions du journalisme indépendant en Russie ([Rapport du Independent Barents Observer](#)).

## Échange de prisonniers entre la Norvège, la Lituanie et la Russie

*Le citoyen norvégien Frode Berg, détenu dans la prison de Lefertovo à Moscou depuis fin 2017, a été libéré le 15 novembre 2019. Cette libération est intervenue dans le cadre d'un échange de prisonniers impliquant la Lituanie, la Norvège et la Russie. Cette remise en liberté est perçue comme un geste de détente dans les relations entre Oslo et Moscou.*

Frode Berg, citoyen norvégien et détenu dans la prison de Lefertovo à Moscou depuis décembre 2017, est au cœur d'une affaire d'espionnage entre la Norvège et la Russie. Celui-ci a été accusé et jugé par le tribunal de Moscou à 14 ans de prison ferme pour espionnage. Lors de son procès, l'ancien garde-frontière norvégien, en poste dans la ville frontalière de Kirkenes, n'a pas plaidé coupable. Cependant, ce dernier a admis qu'il avait coopéré avec les services de renseignement norvégiens et qu'il s'était rendu en Russie comme courrier, emportant avec lui 3 000 euros en espèces ([The Independent Barents Observer](#)). À l'occasion du verdict en avril 2019, son avocat Ilya Novikov restait optimiste quant à une future libération ([TASS](#)).

De manière inattendue, la libération de Frode Berg est intervenue dans un cadre diplomatique plus large comprenant un échange de prisonniers entre la Lituanie et la Russie. Ainsi, les détenus lituaniens Evgeny Mataitis et Aristidas Tamosaitis ont accompagné Frode Berg à la frontière entre Kaliningrad et la Lituanie, alors que les détenus russes Nikolai Filipchenko et Sergei Moisejenko ont effectué le chemin inverse. L'annonce a été dévoilée par le directeur de l'agence de sécurité de Lituanie, Darius Jauniskis, lors de sa conférence de presse le 15 novembre 2019. Lors de son retour en Norvège, Frode Berg a eu, à sa demande, plusieurs rencontres avec les services de sécurité – civils et militaires – afin de débriefier ([High North News](#)).

## Un nouveau projet de méga-mine dans la région de Norilsk

*L'entreprise Russkaya Platina a présenté au président russe Vladimir Poutine un projet d'extraction minière dans la région de Norilsk. Dans le cadre d'une joint-venture avec Nornickel, la structure Arctic Palladium projette d'extraire le palladium, dont les réserves sont évaluées à 770 millions de tonnes.*

Lundi 18 novembre, le président Vladimir Poutine a reçu, lors d'une entrevue au Kremlin, Musa Bazhaev, président de la société OOO Russkaya Platina. Lors de cet échange, les deux hommes ont évoqué la création d'une joint-venture sous le nom d'Arctic Palladium. Avec un investissement de départ évalué à 15 milliards de dollars, cette nouvelle entité est le fruit de la coopération entre l'entreprise Russkaya Platina et le groupe Nornickel, dirigé par Vladimir Potanine. Le projet vise l'extraction de palladium à proximité de Norilsk, place forte en Russie pour l'extraction de nickel. Selon le président du groupe Russkaya Platina, le développement de ce projet est favorisé par « la consommation de platinoïdes en forte croissance dans le monde, notamment le palladium » ([Retranscription officielle de l'entretien au Kremlin](#)). Le palladium est un matériau nécessaire dans la composition des véhicules à moteur essence, à présent en forte croissance face au déclin des ventes de véhicules à moteur diesel.

Le gisement de palladium comprend une réserve totale de 770 millions de tonnes de minerai avec une durée de vie d'exploitation estimée à 55 ans. L'objectif de l'entreprise est d'atteindre une production annuelle de 21 millions de tonnes par an et un chiffre d'affaires évalué à 7 milliards de dollars avec une marge à 53% (soit plus de 3,5 milliards de dollars). Les opérations doivent démarrer dès 2024 ([Retranscription officielle de l'entretien au Kremlin](#)). Selon le groupe, l'extraction du minerai s'opérera dans une mine à ciel ouvert avec la construction à proximité d'une usine de traitement et une fonderie ([Communiqué de Russkaya Platina](#)).

À l'heure actuelle, le cours de l'once de palladium sur le marché international est évalué à 1 800 dollars. L'ambition est de positionner la Russie comme le leader incontournable dans la production des métaux de platine à terme, lui permettant de contrôler le marché.

## Les droits des minorités autochtones menacés dans l'Arctique russe

*Le tribunal de la ville de Moscou a annoncé la dissolution de l'ONG russe « Centre d'assistance aux peuples autochtones du Nord ». Cette ONG, créée en 2001, menait des activités relatives aux droits et à la défense des populations autochtones du Nord, de Sibérie et d'Extrême-Orient. Cette décision fait écho aux divers projets d'extraction en cours dans l'Arctique russe.*

Le 6 novembre 2019, le tribunal de la ville de Moscou a rendu son verdict dans l'affaire No. Za-5038/2019 concernant l'ONG « Centre d'assistance aux peuples autochtones du Nord » (*Tsentr sodeystviya korennyim malochislennym narodam Severa*). Le verdict est sans appel dans tous les sens du terme. Cette ONG, dont le travail était centré sur les droits et la défense des populations autochtones dans les régions du Nord, de Sibérie et d'Extrême-Orient, sera dissoute ([Information judiciaire sur l'affaire No. Za-5038/2019](#)). Cette décision intervient à la suite de la plainte du ministère de la Justice russe, en raison de « multiples » violations de la loi nationale sur les ONG ([The Independent Barents Observer](#)).

La liquidation de cette ONG intervient dans un contexte où les projets d'extraction, notamment de minerais, en Arctique se multiplient. Pour Rodion Sulyandziga, son directeur, il existe un lien manifeste : « *L'Arctique et ses ressources comptent beaucoup pour le monde des affaires et le budget de l'État russe. C'est pourquoi les entreprises considèrent les minorités autochtones comme un obstacle à leurs activités* » ([Kommersant](#)).

## Transport maritime aux conteneurs par Rosatom sur la route maritime du Nord

*Rosatom prévoit d'investir 7 milliards de dollars dans le transport maritime de conteneurs dans l'Arctique pour concurrencer le canal de Suez.*

Le groupe russe Rosatom (entreprise d'État russe spécialisée dans le nucléaire, gestionnaire de la flotte de brise-glaces nucléaires et autorité administrative de la NSR) poursuit sa politique de développement et sa stratégie économique fondée sur une diversification concentrique du développement de la route maritime du Nord (RMN).

Rosatom prévoit d'investir 7 milliards de dollars pour devenir l'un des plus importants opérateurs de transport de conteneurs au monde. La **société a pour objectif de proposer un service de transport de conteneurs le long de la route maritime du nord de l'Arctique**, dans le but de concurrencer le trafic du canal de Suez. Le trafic maritime le long de la côte arctique de la Russie va atteindre un niveau sans précédent, qui devrait avoisiner les 30 millions de tonnes en 2019. Cependant, la grande majorité de ce trafic provient du transport d'hydrocarbures, essentiellement de la péninsule de Yamal. Rosatom est en pourparlers avec la banque VTB, l'une des plus grandes banques du pays, afin **d'obtenir 7 milliards de dollars de fonds pour acquérir jusqu'à 55 porte-conteneurs de classe glace et pour moderniser les installations portuaires le long de la NSR**. L'année dernière, Rosatom a été nommée responsable des transports, de la sécurité et des infrastructures sur la route maritime du Nord (au détriment historique du ministère des Transports), signe supplémentaire que le rôle de Rosatom le long de cette route devrait se développer dans les années à venir. D'ici la fin de la prochaine décennie, la société envisage de transporter 72 millions de tonnes de fret par an, dont 43 millions seront conteneurisés. En comparaison, le canal de Suez voit transiter environ 980 millions de tonnes de fret, dont 570 millions de conteneurs. Malgré cet effet d'annonce, les experts restent encore très sceptiques sur la viabilité d'une économie rentable du transport de conteneurs dans l'Arctique. Pourtant, cette annonce contribue au narratif russe visant à promouvoir l'intérêt de la route maritime du Nord pour le commerce international. Source : [HighNorth News](#); [Vedomosti](#); [Maritime Executive](#)

---

## Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

---

### L'Estonie demande le statut d'État observateur au Conseil de l'Arctique

*L'Estonie considère qu'elle a un rôle à jouer dans le développement de l'Arctique en raison de sa proximité étroite avec la région.*

Le ministère des Affaires étrangères estonien a fait savoir son intérêt, le 14 novembre 2019, pour obtenir le [statut d'observateur au Conseil de l'Arctique](#). Pays non arctique mais limitrophe de la région arctique, l'Estonie se sent affectée par la gouvernance de la région du fait de sa position géographique. Elle souhaite ainsi accroître son investissement dans la gouvernance de l'Arctique.

**Elle y voit une opportunité de protéger la région, en soulignant que cette mission de protection n'appartient pas uniquement aux pays riverains de l'Arctique mais également aux États qui en sont proches – les Pays baltes.**

L'Estonie a également des ambitions économiques en Arctique. En effet, elle travaille déjà sur un projet public, en collaboration avec la Finlande, de construction d'une voie ferrée reliant Tallinn à Helsinki ([FinEst Link](#)). En se positionnant dans les affaires arctiques, l'Estonie envisage de se placer comme la nouvelle porte européenne dans les domaines du trafic maritime régional. De nouvelles opportunités s'ouvriraient également dans les secteurs de la pêche, de la technologie 'verte', de la logistique et de la recherche scientifique.

**Il faut souligner qu'en raison de sa situation géographique et de son histoire avec la Russie, les aspects de sécurité représentent également une des raisons notables de la volonté d'adhésion de l'Estonie au Conseil de l'Arctique.**

### Quelques points sur la conférence *Arctic Circle* 2019

*La réunion annuelle "Arctic Circle" s'est tenue du 10 au 12 octobre à Reykjavik en Islande. Depuis 2013, celle-ci a pour objectif de réunir un grand nombre de participants afin de promouvoir les discussions multilatérales et de répondre aux enjeux croissants en Arctique.*

Pour sa septième édition, l'[Arctic Circle Assembly](#) a réuni environ 2 000 participants d'horizons variés et 600 intervenants répartis dans 185 séances plénières, ce qui en fait un instrument de coopération incontournable pour la région Arctique. Avec la présence de nombreuses délégations nationales, cette édition a été la plus importante depuis sa création en 2013 comme Olafur Ragnar Grimsson l'a souligné à plusieurs reprises. Ce fut l'occasion pour les acteurs importants de la gouvernance arctique de s'exprimer sur leurs priorités.

**Une attention toute particulière a été portée sur le Groenland** qui a organisé plusieurs événements dont une "social night", plusieurs tables rondes mais également une séance plénière intitulée : "Greenland on the world stage". **De manière symbolique dans un contexte de volonté d'émancipation du Danemark, le Premier ministre du Groenland, Kim Kielsen, a fait son discours en groenlandais.**

Le secrétaire à l'Énergie américain, R. Perry, a fait une [présentation](#) insistant sur l'intérêt économique pour les États-Unis des ressources naturelles arctiques et a mis en avant la production et l'exportation d'hydrocarbures mais aussi d'"énergies vertes" des États-Unis (hydroélectricité, solaire, et éolien). Eloigné du discours officiel de l'administration Trump, John Kerry, secrétaire d'État de B. Obama, a fait un discours soulignant l'urgence climatique et la nécessité d'intervenir pour lutter contre ce que ce dernier nomme la "[World War Zero](#)".

En ce qui concerne la France, l'ambassadrice pour les pôles, S. Royal, a soutenu dans son discours la position de la France comme nation polaire et l'urgence que représente le réchauffement climatique pour cette région.

## Le sommet des représentants autochtones de l'Arctique a été organisé cette année par le Conseil Saami.

*Le sixième Sommet des représentants des peuples autochtones arctiques s'est tenu à Rovaniemi en Finlande du 13 au 15 novembre 2019. Ce rassemblement de haut niveau a été accueilli par le Conseil Saami – l'une des six organisations de représentation des populations autochtones au Conseil de l'Arctique.*

Les principaux thèmes abordés lors de ce [sommet](#) ont été les suivants : (1) la mise en avant de l'histoire même de ce sommet ; (2) les langues autochtones ; (3) les changements environnementaux ; (4) les dynamiques de populations dans un Arctique en transformation ; (5) les dialogues entre populations autochtones d'une part et les observateurs du Conseil de l'Arctique d'autre part.

Dans la [déclaration](#) conjointe aux six organisations autochtones suivant le sommet, les chefs autochtones appellent à prendre en considération les impacts du changement climatique sur le mode de vie des communautés autochtones qui sont les premières affectées par les modifications qui en découlent. Ils appellent ainsi à une utilisation durable des ressources et à ne pas sous-estimer les droits fondamentaux des autochtones dans les pratiques économiques et commerciales.

Ceux-ci réaffirment **la nécessité de la représentativité des populations aux négociations et aux prises de décisions et leur droit légitime à être informé au préalable** (et donner leur consentement) des activités se déroulant sur leurs terres ou leurs eaux.

Les leaders mettent également l'accent sur le rôle joué par la jeunesse et la préservation de la culture, des langues, des valeurs, des pratiques et des institutions autochtones. Ainsi, la protection de la « connaissance autochtone » passe aussi par le développement d'une éducation allant dans ce sens. Les inégalités sociales et les disparités en termes de santé publique (diabète, maladies infectieuses, suicide) et d'emploi sont éminemment présentes dans la région Arctique et ont particulièrement des impacts négatifs sur les communautés autochtones.

Enfin, les leaders encouragent la communauté internationale, et donc également les États membres du Conseil de l'Arctique, à satisfaire leurs obligations positives en vertu de la ratification des différents instruments juridiques internationaux. La Déclaration universelle des droits de l'Homme (ONU) et l'Accord de Paris de 2015 ont été nommés en particulier.

## Les enjeux arctiques des négociations du traité sur la protection de la biodiversité marine ne relevant pas des juridictions nationales (BBNJ)

*L'ONU prépare un traité juridiquement contraignant sur la protection de la biodiversité marine ne relevant pas des juridictions nationales (BBNJ). La [troisième session](#) de fond de la Conférence internationale chargée de l'élaboration de ce nouvel instrument, qui s'est tenue en août dernier au siège de l'Organisation, s'est terminée par la promesse d'aboutir à un accord en 2020.*

Un [rapport](#) récent sur l'évaluation de la biodiversité et les écosystèmes préparé par 145 experts issus de 50 pays souligne que 66% du milieu marin a, à ce jour, été altéré par les activités humaines. L'océan Arctique recouvre 5 000 espèces animales, 2 000 types d'algues et un nombre conséquent de microbes jugés essentiels à la survie des écosystèmes marins arctiques. La fonte des glaces et l'acidification de l'océan dus au changement climatique mèneront à d'importantes modifications des écosystèmes marins arctiques et mondiaux.

De nombreux instruments juridiques sont actuellement en application en Arctique, dont certains concernent également la zone au-delà des juridictions nationales : la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, la Convention sur la Biodiversité Biologique, le Code polaire, et plus récemment l'accord visant à prévenir la pêche non réglementée en haute mer dans l'océan Arctique central. Bien qu'ils en fassent mention, aucun de ces textes ne concerne la protection de la biodiversité marine en tant que telle. Au regard des enjeux mentionnés, ce nouvel instrument onusien vise donc à combler les vides juridiques actuels.

**Un des enjeux des négociations du BBNJ est la coordination et la répartition des compétences entre ce nouvel instrument juridiquement contraignant et les instruments internationaux et régionaux existants. Cela est particulièrement pertinent pour l'Arctique dont les États riverains sont généralement réfractaires aux instruments juridiquement contraignants.** L'une des possibilités est de laisser le processus de négociation mondial en cours inciter les États de l'Arctique à prendre leurs responsabilités et à être proactifs dans la création d'un régime de protection globale pour l'océan Arctique afin de combler les vides juridiques et de gouvernance. En effet,

l'Accord sur les pêches dans le centre de l'océan Arctique et son approche de précaution rigoureuse peuvent être vus comme une première étape vers la mise en place d'un régime régional.

Un autre [argument](#) en faveur de la proactivité dans l'Arctique est davantage dans l'intérêt des États côtiers et confirmerait leur volonté exprimée dans la Déclaration d'Ilulissat « *d'assurer la protection et la préservation de l'environnement marin fragile de l'océan Arctique* ».

La question se pose alors de qui doit être considéré comme « État arctique » dans ce contexte. Plusieurs constellations sont apparues en relation avec la gouvernance marine arctique, notamment sur le moratoire sur la pêche (voir bulletin de septembre). Malgré l'intérêt d'éviter la prolifération des forums de gouvernance dans l'Arctique, **l'importance de renforcer la coopération marine dans l'Arctique peut nécessiter un mécanisme de coordination en dehors du cadre du Conseil de l'Arctique**. C'est ce que fait [régulièrement](#) valoir [David Balton](#), ancien ambassadeur des États-Unis pour les Océans et les Pêcheries. Le mécanisme pourrait prendre la forme d'un programme pour les mers régionales s'inspirant de mécanismes similaires mis en place ailleurs.

---

## Technologie – Industrie – Capacitaire

---

### Actualité industrielle

#### **Le cabinet public d'expertise *Glavgoexpertiza* se déclare en faveur de la construction d'un nouveau port dans l'archipel de Nouvelle-Zemble**

*L'installation d'un nouveau port dans l'archipel de Nouvelle-Zemble, pilotée par la First Ore Mining Company, une filiale de Rosatom, doit répondre à des impératifs économiques et permettre une meilleure exploitation des ressources locales, notamment du zinc et du plomb. Pour un coût estimé de 81,5 millions d'euros – soit 6 milliards de roubles – cette installation portuaire devrait être construite dans la baie de Bezimyannaya, sur la rive occidentale de l'archipel, et permettre l'acheminement d'un volume maximal annuel de 500 000 tonnes de biens, pour un lancement des travaux en 2020 et une mise en service en 2023 ([source EN](#)).*

Si l'archipel de Nouvelle-Zemble occupe déjà depuis plusieurs décennies une place importante au sein du dispositif militaire russe dans l'Arctique ([source EN](#)), l'ambition de Moscou de développer plus avant le trafic le long de la route maritime du Nord conduit naturellement à rehausser l'intérêt d'un territoire verrouillant le détroit de Kara. La valeur stratégique de cet archipel, dans ce contexte, n'a pas échappé à la flotte du Nord de la Marine russe ([source EN](#)). En sus du détroit de Kara, la route maritime du Nord s'articule autour de plusieurs goulots d'étranglement supplémentaires : les détroits de Vilkitski et de Chokalski, ceux de Dmitri-Laptev et de Sannikov et celui de Long.

#### **L'administration Trump s'interroge sur la possibilité de développer plus avant les activités de l'industrie pétrolière en Alaska.**

Un document publié par le *Bureau of Land Management* (BLM) évoque la possibilité de mettre 75% à 81% des terres de la *National Petroleum Reserve* d'Alaska à disposition des entreprises pétrolières et gazières ([source EN](#)). Cette décision potentielle, qui contribuerait à dynamiser l'activité économique de cet État américain, aurait pourtant des conséquences majeures pour l'environnement ainsi que pour la faune et la flore locales, jusqu'ici protégées par un ensemble de mesures prises par l'administration Obama, fortement critiquées par les membres du Congrès originaires d'Alaska, tous d'obédience républicaine.

## Actualités Militaires capacitaires

### La Marine russe et le Service fédéral de sécurité se dotent de nouveaux patrouilleurs arctiques

*Après la signature en avril 2016 d'un contrat du ministère russe de la Défense portant sur l'acquisition de deux patrouilleurs universels arctiques, le chantier naval de l'Amirauté de Saint-Petersbourg a procédé au lancement, ce 25 octobre 2019, d'un premier bâtiment, l'Ivan Papanin, tête de série de la classe 23350. En sus d'un déplacement de près de 8 000 tonnes, ce dernier bénéficie d'un armement varié, d'une capacité d'emport en appareils et en embarcations divers et d'une coque renforcée lui assurant des capacités opérationnelles optimales.*

La Russie poursuit le renforcement de ses capacités militaires dans l'Arctique avec le lancement d'un premier patrouilleur universel, l'*Ivan Papanin*. Ce bâtiment est qualifié d'universel car il devrait permettre de couvrir un éventail varié de missions, en sus de patrouilles dans l'Arctique, du remorquage de navires en difficulté à l'engagement de cibles adverses en passant par l'escorte de bâtiments ([source FR](#)). En ce sens, la dotation en équipement des patrouilleurs universels reflète bien ces capacités opérationnelles : en plus d'un canon de 76 mm situé à la proue du navire, ces bâtiments seront équipés de systèmes Club-K capables de procéder aux tirs de missiles antinavires et de missiles de croisière de type 3M-54 Kalibr et KH-35 Kayak ([source EN](#)). Les systèmes Club-K se présentent sous la forme de conteneurs : ils sont à ce titre particulièrement discrets et mobiles et peuvent être déposés à terre pour constituer une base d'appui feu temporaire à l'échelle opérationnelle.

Avec un équipage de 50 marins – auquel il faut ajouter la capacité à embarquer une cinquantaine de personnels supplémentaires – le patrouilleur universel *Ivan Papanin* disposera d'une autonomie de 60 jours et/ou 6 000 miles marins ([source FR](#)). Il n'est pourtant pas un brise-glace à proprement parler, mais dispose bien d'une coque renforcée selon la norme russe Arc6 : à ce titre, ces patrouilleurs seront capables d'affronter une glace jusqu'à 1,3 mètre d'épaisseur et seront susceptibles d'évoluer aux côtés d'autres bâtiments militaires complémentaires. Dès 2020, la Marine russe devrait disposer d'un second patrouilleur universel, le *Nikolay Zubov* ; suivront potentiellement deux patrouilleurs conçus sur une base similaire mais modifiés en fonction des besoins exprimés par le Service fédéral de sécurité (FSB), actif dans l'Arctique russe.

### Des chasseurs de la Royal Air Force participeront à la protection de l'espace aérien islandais dans le cadre d'une mission de l'OTAN

*Dans le cadre de la mission de l'OTAN consacrée à la protection de l'espace aérien islandais, les forces armées britanniques ont procédé le 14 novembre 2019 au déploiement d'un nombre indéterminé de chasseurs polyvalents Typhoon, aux côtés d'un détachement d'une centaine de personnels de la Royal Air Force ([source EN](#)). Cette mission doit permettre de sécuriser l'espace aérien de l'Islande, ce pays ne disposant pas à ce jour de sa propre armée de l'Air.*

L'OTAN assure la sécurité de l'espace aérien islandais depuis 2008 en y organisant le déploiement régulier de contingents nationaux dépêchés par divers pays-membres ([source EN](#)). Cette initiative est la conséquence directe du rapatriement d'unités américaines auparavant déployées au sein de la base aérienne de Keflavik en septembre 2006 et s'articule autour de déploiements ponctuels coordonnés par l'OTAN. Entre mai 2008 et novembre 2019, dix nations ont participé à cette mission : la France mais aussi les États-Unis, le Danemark, la Norvège, l'Allemagne, le Canada, l'Allemagne, le Portugal, la République Tchèque et l'Italie. Il s'agit du premier déploiement britannique en Islande dans ce cadre.

## Dans l'Arctique, la sous-marine russe continue de monter en puissance

*Si l'intérêt soviétique puis russe pour l'arme sous-marine est un aspect traditionnel de la politique navale de ce pays dans l'Arctique et, au-delà, dans l'Atlantique, en Méditerranée et dans le Pacifique, le déploiement d'unités modernes et équipées de missiles de conception récente tend à démontrer l'importance renouvelée de la région pour Moscou. La Flotte du Nord, dont le quartier-général est basé à Severomorsk, dans l'oblast de Mourmansk, constitue la plus puissante des quatre flottes dont dispose la Marine russe ([source EN](#)).*

Le retour à la base de Belomorsk du quatrième sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) de classe Boreï, le *Chevalier Vladimir*, augure une admission au service actif de ce bâtiment de la Flotte du Nord. Il serait alors le second SNLE à rejoindre cette dernière et le premier à bénéficier du nouveau standard Izd.955A indiquant le caractère neuf des matériaux utilisés pour sa construction, là où les trois premiers sous-marins de sa classe avaient été partiellement assemblés à l'aide d'éléments récupérés sur des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) *Shchuka-B*, restés inachevés. Avec un équipage de 107 personnels pour un déplacement de 24 tonnes en plongée, le *Chevalier Vladimir* sera équipé de missiles 3M30 *Bulava*, d'une masse de près de 37 tonnes, et d'une dizaine de têtes nucléaires, pour une portée maximale de 9 300 kilomètres. Ces données doivent être considérées avec les réserves d'usage ([source FR](#)).

---

## Publications des instituts de recherche sur l'Arctique

---

### L'*Arctic Yearbook 2019* est dédié au thème de la sécurité en Arctique.

*Intitulée « Redefining Arctic security », l'édition 2019 de l'Arctic Yearbook se concentre sur les enjeux sécuritaires et leurs différentes dimensions dans la région.*

L'*Arctic Yearbook* est un ouvrage collectif international et interdisciplinaire publié annuellement [en ligne](#), réunissant un ensemble d'articles et de commentaires consacrés à l'analyse géopolitique de l'Arctique. Publié depuis 2012 et porté par Joël Plouffe (cette année remplacé par Justin Barnes), Heather Exner-Pirot et Lassi Heininen sous l'égide du Réseau thématique pour la Géopolitique et la Sécurité de l'Université de l'Arctique (UArctic) et du Northern Research Forum (NRF), **il est cette année consacré de manière inédite à la question de la sécurité en Arctique**. Les éditions précédentes étaient ainsi davantage tournées vers la gouvernance, le développement humain et la protection environnementale. Les questions sécuritaires et de défense n'étaient abordées que marginalement et sous un prisme social. La résurgence d'enjeux sécuritaires ces dernières années, face aux bouleversements environnementaux et à l'incursion de nouveaux acteurs dans la région, implique une évolution du cadre sécuritaire arctique. La médiatisation accrue de l'Arctique qui en découle, entraîne avec elle une série de généralisations et de mythes associés aux enjeux sécuritaires arctiques, perçus comme un espace pacifié menacé par une course à l'appropriation entre grandes puissances.

L'*Arctic Yearbook 2019* vise à proposer une définition renouvelée de l'approche sécuritaire en Arctique, non plus seulement tournée autour du maintien d'un bas niveau de tensions entre les États régionaux, mais ouverte à de nouveaux acteurs et de nouveaux défis sécuritaires. Le développement d'enjeux environnementaux et sociaux rend caduque la définition « traditionnelle » de la sécurité. La ligne éditoriale de l'*Arctic Yearbook* propose d'analyser la sécurité en Arctique sous le prisme de la « sécurité globale » (« *comprehensive security* ») mêlant sécurité environnementale et sécurité humaine car ce seraient les populations locales arctiques qui feraient face avant tout à des risques sécuritaires. Finalement, à l'échelle régionale, l'Arctique est analysé comme un « complexe sécuritaire régional » en construction, reposant sur un système communautaire de coopération mais menacé par un manque d'efforts pour renforcer et réguler la démilitarisation de l'Arctique.

L'ouvrage de 465 pages est construit autour de quatre thématiques principales : la sécurité dite « traditionnelle » en Arctique, l'évaluation des défis de sécurité humaine et leurs manifestations, une réflexion théorique sur la sécurité régionale, et le rôle d'acteurs non-arctiques dans la sécurité de l'Arctique comme manifestation de sa nature mondialisée.

## Un « exceptionnalisme sécuritaire » arctique ou une résurgence des tensions ?

*L'édition 2019 de l'Arctic Yearbook centrée autour de la sécurité en Arctique présente un ensemble d'articles relatifs à la situation sécuritaire dans la région. Au-delà des représentations de l'Arctique comme une région unanimement pacifiée ou au cœur d'une lutte entre puissances, l'ouvrage insiste sur la complexité et la diversité des situations sécuritaires.*

L'Arctic Yearbook 2019 aborde dans plusieurs articles ou commentaires la question de la Guerre froide en Arctique, de son impact sur la sécurité passée de la région et dans ses perspectives futures. Loin d'être un passé enterré par une coopération active entre les pays arctiques depuis la création de l'Arctic Council en 1996 ou une situation nouvelle, des auteurs insistent sur l'héritage de la Guerre froide en Arctique, dont les dynamiques sécuritaires suivraient le même modèle que celui qui opposa les États-Unis et l'URSS dans la région au XXe siècle (en particulier Rob Huebert « A new Cold War in the Arctic?! The old one never ended! », p. 75-78). La représentation d'une région avant tout pacifiée (« exceptionnalisme arctique ») est à remettre en perspective, tout comme celle d'une escalade des tensions.

L'ouvrage insiste donc sur les rapports de force entre les puissances riveraines de l'Arctique, évaluant l'investissement américain (à travers l'Alaska, ses relations bilatérales notamment avec la Chine et sa base militaire de Thulé) et surtout la résurgence des capacités russes. Plusieurs contributions insistent sur la menace que représenterait la Russie en termes de sécurité, à la fois à l'échelle régionale et dans son territoire interne – il est intéressant de noter que seul un article sur la Russie est signé par des contributeurs russes. L'accent de l'ouvrage est également mis sur l'arrivée de nouveaux acteurs dans le paysage sécuritaire arctique, en particulier la Chine qui bouleverse la situation sécuritaire régionale, mais aussi l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Écosse.

La diversité des contributions rend complexe la définition d'une dynamique univoque à la sécurité en Arctique : plusieurs articles insistent sur les risques d'un accroissement des tensions tandis que d'autres rendent compte des efforts de coopération régionale en matière de sécurité. **Le constat général est celui, comme le souligne Wilfrid Greaves ("Arctic break up: Climate change, geopolitics and the fragmenting Arctic security region", pp. 156-172), d'une fragmentation des situations sécuritaires en Arctique et de la nécessité de varier les échelles d'analyse.**

Plusieurs propositions intéressantes sont à noter, en particulier celle de Duncan Depledge, Mathieu Boulègue, Andrew Foxall et Dmitiy Tulupov, pour **la mise en place d'un Code de conduite militaire en Arctique qui définirait les pratiques militaires acceptables ou légitimes dans la région** (« Why we need to talk about military activity in the Arctic : Towards an Arctic Military Code of Conduct », pp. 83-86). **Ils proposent de faire participer à une telle coopération tous les pays menant des activités militaires significatives en Arctique, en particulier la Chine, la France et le Royaume-Uni.**

## Favoriser de nouvelles approches de la sécurité en Arctique

*L'édition 2019 de l'Arctic Yearbook centrée autour de la sécurité en Arctique met l'accent sur de nouvelles approches de la sécurité en Arctique. Elle s'inscrit en particulier dans une approche « critique » de la sécurité, autour des représentations et de l'étude de nouveaux acteurs.*

L'Arctic Yearbook insiste sur la dimension « humaine » des enjeux sécuritaires en Arctique, c'est-à-dire la sécurité quotidienne des populations et leur vulnérabilité face à un ensemble de risques – le réchauffement climatique, les inégalités, la qualité de vie, la pérennité des modes de vie traditionnels, la souveraineté. L'accent est ainsi mis sur les populations autochtones et leurs rapports avec les politiques locales mises en place par les gouvernements – une articulation analysée comme relativement efficace au Canada et dans les pays scandinaves, mais encore très lacunaire en Russie.

Dans le cadre d'une approche « critique » de la sécurité en Arctique, un ensemble d'articles se fonde sur les représentations des acteurs, qui ne sont pas uniquement les États : les rangers canadiens, la presse conservatrice américaine, les scientifiques, les représentants politiques groenlandais, les programmes scolaires...

Ainsi, au-delà d'une compréhension étatique de la sécurité, l'Arctic Yearbook insiste sur les nombreuses dimensions des enjeux sécuritaires en Arctique, de la sécurité environnementale en passant par la sécurité humaine et la sécurité digitale.

## Le changement climatique renforce les intérêts de Singapour en Arctique.

Une [analyse](#) de la S. Rajaratnam School of International Studies, institut de recherche issu de l'université de Nanyang de Singapour, présente les enjeux du réchauffement climatique en Arctique pour Singapour.

Le document est une courte analyse réalisée dans le cadre des « RSIS Commentary », publications journalières réalisées par des chercheurs de l'institut sur des sujets variés, autour de questions internationales et stratégiques. Ce commentaire, écrit par Viji Menon, ancienne diplomate singapourienne et chercheuse associée à RSIS, revient sur la récente publication du [rapport du GIEC](#) sur le climat, dans lequel les régions polaires sont présentées comme particulièrement vulnérables aux bouleversements environnementaux. Pour Singapour, cette situation de l'Arctique est à la fois porteuse de risques et d'opportunités.

De risques d'abord, puisque Viji Menon, reprenant des citations du Premier ministre singapourien Lee Hsien Loong, insiste sur la vulnérabilité de la ville-État, particulièrement exposée à la montée du niveau des océans. D'opportunités ensuite, car la fonte de la banquise est synonyme de développement des routes maritimes polaires, en particulier la Route du Nord-est. Or, Singapour s'est développée autour du commerce maritime et des technologies navales. L'Arctique représente ainsi potentiellement un espace d'investissement majeur, alors que Singapour avait jusque-là tendance à craindre un délaissement de son activité maritime si les routes du Nord se développaient. Elle est par exemple la première nation asiatique à avoir construit un navire brise-glace en 2008, au travers de la compagnie Keppel, qui fournit régulièrement des équipements navals à la Russie.

Ainsi, Singapour s'investit régulièrement en Arctique. Elle obtient en 2013 le statut d'État observateur au Conseil de l'Arctique, participe, comme en octobre dernier, à l'[Arctic Circle](#), principal forum de dialogue régional et organise ses propres événements, comme l'*Arctic Frontiers Abroad*, conjointement avec le gouvernement norvégien, qui a eu lieu à Singapour en octobre 2019.

## La base de données socio-économiques sur l'Arctique *ArcticStat* fait peau neuve.

L'Université de Laval a lancé la nouvelle version de sa base de données socio-économiques [ArcticStat Database](#), permettant l'accès à plus de 11 600 tableaux de données statistiques et à une carte interactive.

Accessible sur un site internet, ArcticStat est une base de données créée en 2007 par la Chaire de recherche du Canada sur la condition autochtone comparée de l'Université de Laval, à l'occasion de la 3<sup>e</sup> Année polaire internationale, et lancée officiellement par le groupe de travail sur le développement durable (SDWG) du Conseil de l'Arctique. Gratuite et en libre accès, elle recense plusieurs banques de données issues d'autres instituts statistiques (agences statistiques nationales ou régionales des pays arctiques) ou produites par ArcticStat elle-même. Ainsi, la barre de recherche de la page d'accueil permet de trouver des données par thèmes (logements, éducation, santé/services sociaux, ménages/familles, revenus, main d'œuvre, population, comptes régionaux) et par région (Alaska, Canada, îles Féroé, Finlande, Groenland, Islande, Norvège, Russie, Suède). Les données peuvent être exportées en format URL, PDF ou en tableur Excel.

L'onglet Métadonnées (« Metadata ») recense les banques de données statistiques dont sont issues les données d'ArcticStat. La véritable nouveauté de la mise à jour réside en une carte interactive, à l'échelle de la région arctique, qui permet d'explorer les données statistiques en cliquant sur les localisations indiquées sur la carte. À l'échelon régional, cliquer sur le nom d'une région permet de renvoyer aux données relatives accessibles sur la base. Il n'est pas possible de représenter les données statistiques sur la carte, mais seulement de les explorer géographiquement.



## Trafic maritime – Sécurité maritime

### Campagne d'exploration d'hydrocarbures en mer de Kara et à l'embouchure de l'Ob.

*Les trois plates-formes pétrolières chinoises en exploration en mer de Kara et à l'embouchure de l'Ob quittent les eaux russes de l'Arctique à l'arrivée de l'hiver.*

La plate-forme chinoise « Nan Hai Ba Hao » a achevé à la mi-octobre ses travaux de forage d'exploration dans le champ de Leningradskoye, dans la mer de Kara. Trois plates-formes pétrolières ont fonctionné dans la région pendant la majeure partie de l'été et l'automne. C'est la troisième année consécutive que la plate-forme pétrolière chinoise a été forer dans les eaux russes de l'Arctique. Les Chinois et des pétroliers russes ont également foré avec la plate-forme « Arcticheskaya » sur le champ voisin de Skuratovskoye. En 2011, Novatek a obtenu la licence pour le Geofysicheskoye, ainsi que trois autres licences locales, les Utrenneye, Severo-Obskoye et Vostochno-Tambeyskoye. Ces licences constituent désormais la clé de l'expansion rapide de Novatek dans l'Arctique et constitueront une base de ressources pour les projets Arctic LNG 2 et Arctic LNG 3. Les champs et les zones de licence de Novatek sont situés principalement dans l'Orkrug autonome de Yamalo-Nenets, **la plus grande région au monde de production de gaz naturel, qui représente environ 80% de la production de gaz en Russie et environ 15% de la production mondiale.** [Source : Barents Observer](#)

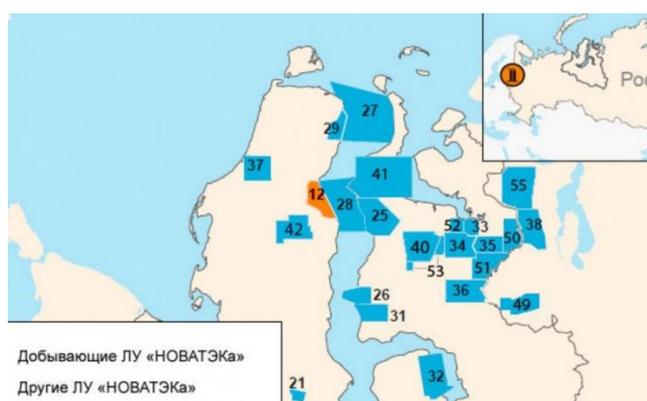


Figure 1 : Licences de Novatek en péninsule de Yamal



Figure 2 : La plate-forme « Nan Hai Ba Hao »

### Une étude sur la croisière en Arctique

*Avec le réchauffement climatique, le développement de la croisière aussi bien en Arctique qu'en Antarctique soulève des questions cruciales concernant l'impact sur l'environnement, les politiques touristiques et la gouvernance. Cette étude analyse cette problématique.*

Malgré la mise en œuvre du Code polaire en janvier 2017, il n'existe aucune autorité ou institution centrale légitime pour régir l'expansion de la fréquentation des navires de croisière dans les régions polaires. Ce vide suscite des inquiétudes concernant des problèmes tels que l'application d'une réglementation pour protéger les sites à forte fréquentation côtière, avec un impact sur l'environnement considérable en cas d'accident. En Antarctique, le traité éponyme ne traite que très peu de réglementations maritimes. L'association IAATO (Association internationale des opérateurs de croisières dans l'Antarctique) est la seule autorité non gouvernementale et non contraignante à essayer de légiférer un code de bonne conduite dans la péninsule. A l'inverse, en Arctique, les organisations coopératives telles que l'AECO (Association des opérateurs de croisières des expéditions dans l'Arctique) ont plus de mal à s'imposer en raison de la présence des États côtiers qui ont leur propre réglementation. Cet article analyse les problématiques de l'industrie émergente du tourisme de croisière dans l'Arctique d'un point de vue institutionnel et propose de nouvelles pistes de recherche et d'élaboration de politiques. [Source : Sciencedirect.com](#)

## Auto-banissement de l'utilisation du fioul lourd en Arctique par les compagnies de croisière

*L'Association des opérateurs de croisières dans les expéditions dans l'Arctique a approuvé une interdiction auto-imposée d'utilisation et de transport de fioul lourd dans l'Arctique.*

La pratique actuelle parmi les membres de l'association est de ne pas utiliser de mazout lourd lors de la navigation dans l'Arctique. Cela a maintenant été formalisé en tant que directive obligatoire. AECO (Association of Arctic Expedition Cruise Operators) a été l'un des premiers signataires de l'Arctic Commitment, qui préconise l'élimination progressive du mazout lourd polluant pour la navigation dans l'Arctique. L'interdiction des HFO (fuel lourd) bénéficie d'un large soutien parmi les membres de l'association. AECO représente la grande majorité des opérateurs qui proposent des croisières d'expédition dans l'Arctique. En officialisant cette interdiction, le secteur des croisières d'expédition envoie un message aux décideurs : il est temps d'agir pour protéger l'Arctique contre le risque de pollution par les mazouts lourds. [Source : Sea Trade Cruise News.](#)

## La NSR

*Le trafic de fret NSR a totalisé 26 millions de tonnes depuis le début de l'année, en hausse de 63,5% sur un an. Le gaz, le pétrole et le charbon de l'Arctique constituent la majeure partie des expéditions sur le trajet, tandis que les transits restent faibles.*

Au 15 novembre 2019, le **trafic cargo sur la route maritime du Nord dépassait 26 millions de tonnes**, contre 15,9 millions de tonnes transportées dans les eaux de cette même route sur une période similaire en 2018, indique la société d'État Rosatom, chargée de la route maritime du Nord – NSRA. La croissance du flux de fret a été principalement tirée par le projet Yamal LNG basé sur les ressources en hydrocarbures du gisement de gaz de Tambeyskoïe Sud et de l'augmentation des expéditions de pétrole brut du champ de Novoportovskoye via le terminal Arctic Gate. Le transit NSR a augmenté de plus de 205 000 tonnes, **ce qui représente une croissance de 29,5% par rapport à la même période en 2018** (voir bulletin de novembre). Rosatom pense pouvoir atteindre **92,6 millions de tonnes d'ici la fin 2024**. Selon la société, ce chiffre comprend 41 millions de tonnes de gaz naturel liquéfié provenant de Yamal LNG et Arctic LNG 2 de Novatek. Il comprend également 17,5 millions de tonnes de pétrole, dont 5 millions [provenant de la région de Vankor](#), 5 millions supplémentaires provenant [du gisement de Payakha](#) et 7,1 millions de port de [Novy](#). En outre, 23 millions de tonnes de charbon, dont 19 millions [proviennent du bassin de Taybass](#) dans la péninsule de Taymyr et 4 millions du gisement de Syradasayskoye. Sont également inclus 8 millions de tonnes de marchandises devant être acheminées via la future ligne de chemin de fer qui sera connectée à Sabetta, le port de Yamal. [Sources : ArcticToday ; PortNews ; Maritime Executive](#)

## Projet Arctic LNG 2

*Un financement et un contrat d'affrètement pour le premier tanker LNG ARC 7 signé avec Novatek.*

L'armateur russe Sovcomflot a signé un accord de financement et d'affrètement pour le premier méthanier brise-glace du projet Arctic LNG 2. L'accord de financement a été conclu avec un établissement financier, le groupe VEB.RF. Un contrat d'affrètement à long terme a été signé avec le groupe Novatek. Ce premier navire d'une série de 13 tankers sera construit au chantier naval russe de Zvezda, en Kamtchatka. **Tous les tankers affectés au transport des hydrocarbures des sites russes seront exploités sous pavillon russe conformément à la loi fédérale de mai 2019.** Ces navires seront réalisés avec un transfert de technologie de Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, chantier coréen où ont été construits les 15 premiers tankers Yamal-Max. Le registre maritime russe des navires assurera la supervision technique de la construction de la série de navires. Ce premier navire doit être livré pour la mise en service de l'usine de liquéfaction du projet Arctic LNG 2. Nombreux sont ceux qui s'interrogent sur les capacités du chantier à sortir un navire d'un niveau technique élevé dans les temps, le Chantier Zverda n'ayant plus construit de navires classe glace de cette dimension depuis très longtemps. **Le premier navire est attendu pour 2023**, échéance qui correspond à la mise en marche de la première ligne de liquéfaction de gaz de l'usine du projet Arctic LNG 2 dans la péninsule de Yamal. [Source : World Maritime News](#)

## Teekay reçoit son cinquième tanker LNG Arc7 dédié à Yamal LNG

Le propriétaire et exploitant de transport de gaz naturel liquéfié, Teekay LNG Partners, avec son partenaire de coentreprise, China LNG Shipping, ont pris livraison du 5<sup>ème</sup> transporteur de LNG brise-glace Arc7.

Le *Georgiy Ushakov* est le cinquième des six nouveaux bâtiments de transport de GNL à être livrés à l'armateur américain Teekay. Le dernier tanker de la série, *Yakov Gakkelm*, sera livré début 2020 manquant la fin de la construction de cette série de 15 navires. En 2014, Teekay LNG Partners a signé des contrats avec son partenaire à 50%, China LNG Shipping, pour les six méthaniers. Ils ont convenu que les navires de GNL seraient affectés au projet Yamal LNG. [Source : World Maritime News](#)

Company	Name	Flag state	Year in activity				
			2016	2017	2018	2019	2020
Sovcomflot	<i>Christophe de Margerie</i>	Cyprus	Nov				
Dynagas/Sinotrans	<i>Boris Vilkitsky</i>	Cyprus		Nov			
Dynagas/Sinotrans	<i>Fedor Litke</i>	Cyprus		Nov			
Teekay/CLNG	<i>Eduard Toll</i>	Bahamas		Dec			
MOL/CSLNG	<i>Vladimir Rusanov</i>	Hong Kong			Jan		
Teekay/CLNG	<i>Rudolf Samoylovich</i>	Bahamas			Sept		
MOL/CSLNG	<i>Vladimir Vice</i>	Hong Kong			Sept		
Dynagas/Sinotrans	<i>Georgiy Brusilov</i>	Cyprus			Oct		
Teekay/CLNG	<i>Nikolay Yevgenov</i>	Bahamas			Dec		
Dynagas/Sinotrans	<i>Nikolay Zubov</i>	Cyprus			Dec		
Dynagas/Sinotrans	<i>Boris Davydov</i>	Cyprus				Dec	
Teekay/CLNG	<i>Vladimir Varonin</i>	Bahamas				July	
MOL/CSLNG	<i>Nikolay Urvantsev</i>	Hong Kong				Sept	
Teekay/CLNG	<i>Georgiy Ouchakov</i>	Bahamas				Nov	
Teekay/CLNG	<i>Yakov Gakkelm</i>	Bahamas					Feb

	Planned
	Under construction
	Active

©Author's own work, Hervé.Baudu - 2019

Figure 3 : programme de construction des tankers Yamal Max

### Le site Internet du mois

La huitième édition de l'Annuaire de l'Arctique tente d'expliquer comment la sécurité a été redéfinie dans la région arctique (voir également la rubrique « publications »).

L'Annuaire arctique est l'aboutissement du [Northern Research Forum](#) et du [Réseau thématique \(TN\) de l'Université de l'Arctique sur la géopolitique et la sécurité](#). Le site traite de tous les sujets, de gouvernance, de sécurité. L'Annuaire arctique se veut le référentiel par excellence des analyses critiques sur la région arctique, avec le mandat d'informer les observateurs sur l'état de la politique, de la gouvernance et de la sécurité en Arctique. Il s'agit d'une publication internationale et interdisciplinaire avec comité de lecture, et dont toutes les éditions annuelles sont disponibles en ligne sur [www.arcticyearbook.com](http://www.arcticyearbook.com), afin de garantir une large diffusion et un meilleur accès à un grand nombre de parties prenantes et d'observateurs. [Source : Arctic yearbook ; version visionneuse ou pdf](#)