

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

HERVE BAUDU – ANTOINE BONDAZ – ÉMILIE CANOVA – HUGO DECIS – MICHAEL DELAUNAY – CAMILLE ESCUDE – VALERIE NIQUET – MAYLINE STROUK – ALEXANDRE TAITHE (coord.) – JEAN-PAUL VANDERLINDEN – FLORIAN VIDAL – MAGALI VULLIERME



SOMMAIRE

AMÉRIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE	3
NORVÈGE – SUÈDE – FINLANDE – RUSSIE	6
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....	9
ÉTATS OBSERVATEURS – UNION EUROPÉENNE	10
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE SUR L'ARCTIQUE	16
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	19

Contributeurs :

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

Bloc Nordique et Russe : Norvège, Suède, Finlande, et Russie : Florian Vidal (GEG)

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

Bloc États Observateurs et Union Européenne Gouvernance : Alexandre Taithe (FRS), Valérie Nique (FRS), Antoine Bondaz (FRS), Mayline Strouk (GEG – FRS)

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

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

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

ÉTATS-UNIS

Un mémorandum présidentiel demande une meilleure cartographie de la zone économique exclusive (ZEE) et du littoral de l'Alaska

Un mémorandum présidentiel du 19 novembre 2019 appelle à une meilleure cartographie des eaux arctiques et subarctiques de la ZEE et du littoral de l'Alaska pour faciliter l'extraction minière et d'autres activités commerciales dans ces eaux nordiques. Cet effort cartographique est déjà effectué depuis 2010 au sein de l'Arctic Regional Hydrographic Commission.

Le 19 novembre 2019, un [mémorandum](#) présidentiel lié à l'Alaska a été publié. Dans ce document, Donald J. Trump souligne le manque d'informations cartographiques disponibles pour l'Alaska. Or, « les activités de commerce maritime, la production nationale de fruits de mer, la pêche saine et durable, la résilience côtière, la production d'énergie, le tourisme et les loisirs, la protection de l'environnement, la sécurité nationale et d'autres intérêts » contribuent pour plus de 300 milliards de dollars par an à l'activité économique, représentant 3 millions d'emplois et 129 milliards de dollars de salaires (section 1 du mémorandum du 19 novembre 2019). Afin de faciliter l'extraction minière et les activités de l'Alaska, l'administrateur de la *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA), en coordination avec l'État de l'Alaska et le Comité exécutif de la cartographie de l'Alaska, devra élaborer une stratégie spécifique dans les 180 jours suivant ce mémorandum (section 3 du mémorandum du 19 novembre 2019). Il est important de souligner que cet effort de cartographie a déjà débuté en 2010, avec le lancement de l'*Arctic Regional Hydrographic Commission* (ARHC) par les cinq États côtiers de l'océan Arctique. Depuis cette date, la NOAA conduit des expéditions de cartographie ; malgré ces efforts, [seuls 4,1% des eaux](#) de l'Arctique américain étaient cartographiées début 2018.

En parallèle, l'armée américaine a effectué, en accord avec le Danemark, des [survol du Groenland](#) afin d'évaluer le potentiel minier de l'île.

L'Administration nationale des océans et de l'atmosphère – ou *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA) – a publié sa “*Arctic Report Card*” annuelle

Cette Arctic Report Card de 2019 confirme les risques liés au changement climatique pour les écosystèmes et les communautés arctiques.

[Lancée en 2006](#), l'*Arctic Report Card* est une publication scientifique à comité de lecture qui fait le point annuel sur l'état actuel des différentes composantes du système environnemental de l'Arctique. L'[Arctic Report Card de 2019](#) indique que « les écosystèmes et les communautés de l'Arctique sont de plus en plus menacés en raison du réchauffement continu et du déclin de la glace de mer ». Parmi ces observations, l'*Arctic Report Card 2019* note notamment une augmentation de la température de l'air et de la mer de surface, l'accélération du dégel du pergélisol, un verdissement de la toundra, une baisse de la couverture neigeuse en Amérique du Nord, une diminution de la calotte glaciaire et de la banquise.

Les risques climatiques touchant la région de la mer de Béring au coeur de deux publications

Les récentes publications soulignent les risques climatiques pour les communautés du Nord et l'écosystème de la région de la mer de Béring.

Deux récentes publications américaines soulignent les risques climatiques rencontrés par la [région de la mer de Béring](#). L'*Arctic Report Card 2019* évoquée ci-avant identifie cette région comme une des plus touchées. Les températures des fonds marins de la côte nord de la mer de Béring ont ainsi dépassé les 4°C en novembre 2018 – une première selon l'*Arctic Report Card 2019*. Un article du [Bulletin of the American Meteorological Society](#) de janvier 2020 souligne lui aussi les changements rapides de cette région. En examinant les données liées à l'étendue de la glace de mer de la région depuis

1850, et en les comparant à leurs données relevées entre janvier et avril 2018, les auteurs relèvent que cette étendue a atteint son niveau historique le plus bas en 2018. Ces résultats indiquent un changement très rapide de l'ensemble de l'écosystème du nord de la mer de Béring. A titre d'exemple, le village Yupik de Newtok a dû [déménager en octobre 2019](#) ; ses habitants sont les premiers migrants environnementaux d'Amérique du Nord.

CANADA

Retards et augmentation des prix après la fusion des deux compagnies aériennes Inuit desservant le Nunavut

Depuis le 1^{er} novembre 2019, les deux seules compagnies aériennes Inuit desservant le Nunavut, Canadian North et First Air, ont fusionné en gardant le nom de la première. Cette fusion fait craindre une dégradation de l'offre de service, augmentant potentiellement les délais de livraisons du fret et les prix.

Acceptée en juin 2019 par le gouvernement fédéral, cette fusion des deux compagnies canadiennes détenues par Makivik Corporation et l'Inuvialuit Regional Corporation semble déjà avoir certains effets néfastes. En effet, la chambre de commerce de la région de Kitikmeot a fait part de ses inquiétudes en qualifiant la situation du transport de fret « au mieux d'horrible » (*horrific at best*). Elle note des livraisons plus lentes du courrier mais aussi de denrées périssables ; des délais allongés pour certains clients d'une à deux semaines (sur des délais qui étaient déjà de deux semaines). Par ailleurs, au 1^{er} janvier 2020 selon la nouvelle grille tarifaire, les passagers utilisant des routes fréquemment empruntées sur les lignes de la nouvelle compagnie devront payer plus chers leurs sièges. Suite à la fusion, il n'est donc plus possible de faire jouer la concurrence. Certaines communautés ont comme seule option la nouvelle (et unique) compagnie Canadian North, alors même que les communautés du Nunavut sont accessibles uniquement par avion en hiver. Sources : [CBC](#), [Nunavut News](#), [Nunatsiaq](#).

L'Arctique canadien en première ligne des effets du changement climatique

Une étude sur le dégel du pergélisol dans deux Territoires du Nord et un récent rapport du GIEC prévoient des événements climatiques plus violents et des effets dramatiques pour l'Arctique canadien, région qui a atteint un nouveau record de niveau bas des glaces, battant celui de 2012 en octobre 2019.

Selon Gilles Langis, du service météorologique du Canada, la période d'eau libre aurait reculé de près d'un mois à certains endroits de l'Arctique canadien. Les Inuit, quant à eux, rapportent également que la saison des glaces est très variable d'une année à l'autre. Ainsi, ils observent qu'à la même époque l'année dernière, ils se déplaçaient en motoneige, alors que cette année, ils prennent leurs bateaux. Selon une étude publiée dans *Nature Climate Change*, le dégel du pergélisol dans les territoires du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest (TNO) entraîne un accroissement du risque de feux, auparavant limités par les sols gelés. Cette accélération du dégel du pergélisol peut également augmenter le risque d'inondations pendant la débâcle, de pluies plus fortes, le risque de foudre et d'étés moins humides. Enfin, cette accélération peut affecter très fortement les infrastructures telles que les routes, les bâtiments et les pipelines mais aussi les câbles de fibre optique terrestres. Cette étude présente également un résultat nouveau : ces événements climatiques et leurs conséquences pourraient arriver plus vite qu'escompté dans l'Arctique canadien. En parallèle, le dernier rapport du GIEC sur les océans et la cryosphère qualifie de *dramatiques* et *sévères* les effets du changement climatique pour les régions montagneuses et arctique du Canada. Sources : [Eye on the Arctic](#), [Nature](#), [National Observer](#), [IPCC](#).

Une Ambassadrice canadienne spécialiste de l'Arctique nommée en Russie

Une ancienne représentante du Canada au Conseil de l'Arctique (SAO Chair) a été nommée au poste d'Ambassadrice à Moscou, envoyant ainsi un signe en direction de la Russie notamment sur les questions arctiques.

Alison LeClaire a été nommée Ambassadrice canadienne à Moscou par la ministre des Affaires étrangères canadienne Chrystia Freeland. Cette diplomate de carrière qui occupe ici son premier poste d'ambassadrice, a des liens avec la Russie et les pays d'Europe de l'Est, mais également avec l'Arctique. Alison LeClaire était depuis 2016 Senior Arctic Official pour le Canada au Conseil de l'Arctique et directrice du département pour les affaires de l'Arctique, l'Eurasie et l'Europe pour

Affaires mondiales Canada. Pour le Professeur Michael Byers, cette nomination envoie un signal positif à la Russie pour le maintien de bonnes relations de coopération, notamment sur les questions arctiques. Sources : [Canada.ca](https://www.canada.ca), [LinkedIn](https://www.linkedin.com).

Tourisme et croissance économique au beau fixe dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut

Le tourisme dans les Territoires du Nord-Ouest (TNO) se porte bien grâce aux visiteurs canadiens et chinois. Au Nunavut, la croissance est tirée vers le haut par le secteur minier et de la construction.

Depuis cinq ans, les chiffres du tourisme dans les TNO ne cessent d'augmenter, notamment grâce aux touristes chinois (+421% en cinq ans) et coréens (+142%) qui viennent observer les aurores boréales. Entre avril 2018 et mars 2019, 120 000 touristes (dont 81 000 Canadiens et 19 000 Chinois) ont visité les TNO soit une augmentation de 7% par rapport à l'année d'avant. Ces touristes auraient dépensé 210 millions de dollars sur cette même période, selon des chiffres publiés en novembre 2019 lors d'une conférence sur le tourisme à Yellowknife. Par ailleurs, selon des données publiées en novembre 2019 par Statistiques Canada, la croissance du PIB de 2018 a été la plus forte au Nunavut avec +7,6% contre 3,2% au Yukon et de 1,6% dans les Territoires du Nord-Ouest. Cette forte croissance économique au Nunavut s'expliquerait par de nombreux investissements dans des projets miniers (Mines d'or de Meliadine et Amaruq) et des projets de construction (Collège de l'Arctique et poste de ravitaillement de Nanisivik). Sources : [Eye on the Arctic](https://www.eyonthearctic.com), [Regard sur l'Arctique](https://www.regard-sur-l-arctique.ca).

ISLANDE

Restriction à l'utilisation de fiouls lourds dans les eaux territoriales et intérieures à partir du 1^{er} janvier 2020

Le ministère de l'Environnement et des Ressources naturelles a annoncé que la teneur en soufre autorisée pour les combustibles marins sera abaissée de 3,5% à 0,1% à compter du 1^{er} janvier 2020.

Cette [mesure de restriction](#) a été décidée en application de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL). Ainsi, les eaux territoriales islandaises seront considérées comme des zones de contrôle des émissions au sens de la convention MARPOL. Pour les navires ayant déjà leurs réservoirs remplis, l'application de cette règle prendra effet au 1^{er} septembre 2020 ; ils seront dans l'obligation de signaler à l'Agence pour l'environnement d'Islande la quantité de fiouls lourds qui leur restent. Les associations de défense de l'environnement *Iceland Nature and Conservation Association* et *Clean Arctic Alliance* (dont WWF et Greenpeace sont membres), qui avaient fait campagne pour une interdiction juridiquement contraignante des fiouls lourds dans les eaux arctiques à partir de 2020, ont accueilli très favorablement cette initiative islandaise.

Lancement d'une nouvelle carte interactive pour l'amélioration de la sécurité des voyageurs en Islande

Une nouvelle carte interactive, disponible sur le site [Safetravel.is](https://www.safetravel.is), a été lancée afin d'améliorer la sécurité des déplacements en Islande.

Lancée fin novembre 2019, [Safetravel.is](https://www.safetravel.is) est une nouvelle carte interactive développée afin de renforcer les déplacements des voyageurs. Elle combine les informations de trois cartes déjà existantes ([vedur.is](https://www.vedur.is), [vegagerdin.is](https://www.vegagerdin.is) et [safetravel.is](https://www.safetravel.is)) et permet de voir en temps réel les conditions météorologiques, les conditions routières, et les conditions dans les attractions touristiques, mais également les rafales de vent sur les routes, les risques d'avalanche, etc. Cette carte a été [développée en collaboration](#) entre le ministère du Tourisme, de l'Industrie et de l'Innovation d'Islande, l'Association islandaise de recherche et de sauvetage (ICE-SAR) et l'assurance Sjóvá-Almennar.

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Le norvégien Equinor réajuste son programme de développement en Arctique

Equinor a déclaré début décembre abandonner ses projets d'exploitation le long de la frontière maritime avec la Russie, jugeant les résultats de ses forages décevants. En mer de Barents, la priorité du groupe norvégien se centrera sur le développement du champ Johan Castberg.

Le groupe norvégien Equinor a annoncé interrompre ses activités d'exploration dans la partie sud-est de la mer de Barents, longeant la frontière maritime avec la Russie. Selon Dan Tuppen, directeur d'exploration d'Equinor, « les puits sur lesquels nous avons opéré ont eu des résultats décevants » ([E24](#)). Pour le groupe, ces forages à sec ne sont pas inattendus mais amènent ses dirigeants à recentrer leurs activités à l'ouest de la mer de Barents.

Dans la zone, les moyens engagés seront déployés autour du champ de Johan Castberg. Découvert en 2011, ce champ pétrolifère est considéré comme le plus prometteur, comprenant jusqu'à 650 millions de barils. Les opérations d'exploitation sont programmées à partir de 2022 ([The Independent Barents Observer](#)). En outre, la Direction norvégienne du pétrole (*Oljedirektoratet*) a attribué le 19 décembre une nouvelle licence d'exploration dans la zone 532, à 25 kilomètres au sud de Johan Castberg ([Communiqué de presse de la Direction norvégienne du pétrole](#)).

Equinor et Rosneft s'allient dans l'exploitation d'un champ pétrolifère de Severo-Komsomolskoye

Partenaires stratégiques depuis 2013, le norvégien Equinor et le russe Rosneft s'associent dans une joint-venture afin d'exploiter le potentiel pétro-gazier du champ de Severo-Komsomolskoye, dans l'okrug autonome de Yamal-Nenets. Ce projet ne s'insère pas dans le régime de sanctions en vigueur contre la Russie depuis 2014.

Equinor et Rosneft, par le biais d'une joint-venture, ont décidé d'exploiter le champ pétrolifère de Severo-Komsomolskoye, situé dans la partie septentrionale de l'okrug autonome de Yamal-Nenets. Cette nouvelle entité juridique, détenue majoritairement par Rosneft (66,67% des parts) et soutenue par le groupe Equinor, partenaire minoritaire (33,33% des parts), développera dans un premier temps des infrastructures pour le transport et le traitement pétro-gazier ([Communiqué de presse de Rosneft](#)). Dans la première phase de ce projet, une production de 250 millions de barils de pétrole et de 23 milliards de mètre cube de gaz naturel serait attendue.

Pour rappel, les sanctions occidentales imposées à la Russie, en vigueur depuis l'annexion de la Crimée en 2014, interdisent aux entreprises occidentales du secteur de soutenir le développement « offshore » dans l'Arctique russe, la dimension terrestre de ce projet russo-norvégien d'exploitation des hydrocarbures l'exclut de ce cadre.

Prolongation jusqu'en 2034 pour le réacteur n°2 de la centrale nucléaire de Kola

Le groupe Rosatom a annoncé l'attribution d'une licence de prolongation du réacteur n°2 pour 15 ans de la centrale nucléaire de Kola. Avec cette licence attribuée par les autorités fédérales, ce réacteur voit son fonctionnement prolongé jusqu'en 2034.

Le Service fédéral russe pour la supervision écologique, technologique et nucléaire (*Rostekhnadzor*) a attribué une licence de prolongation du réacteur n°2 de la centrale nucléaire de Kola. Rosatom a informé que cette prolongation s'étend pour les 15 prochaines années, soit jusqu'en 2034. Un programme d'investissement de 4,5 milliards de roubles (environ 64,9 millions d'euros) doit être entrepris pour accompagner cette prolongation ([Communiqué de presse de Rosatom](#)).

Ce réacteur est entré en opération en février 1975, et appartient à la première génération des réacteurs soviétiques refroidis à l'eau de type VVER-440/230. Il est aussi le dernier de cette centrale nucléaire à avoir obtenu une prolongation

de sa durée de vie. Comptant au total quatre réacteurs, le réacteur n°1 fonctionnera jusqu'en 2033, le n°3 jusqu'en 2027 et le n°4 jusqu'en 2029.

Des doutes autour des projets miniers de Vostok Ugol ?

La société d'expertise publique Glavgosexpertiza a donné son feu vert, début décembre, au groupe russe Vostok Ugol pour l'exploitation d'un gisement de charbon dans la péninsule de Taïmyr. Toutefois, les grandes ambitions extractives du groupe sont mises en doute par certains responsables, en premier lieu, Vyacheslav Ruksha, directeur pour Rosatom de la Direction de la route maritime du Nord.

Début décembre, la société d'expertise publique Glavgosexpertiza a donné un avis favorable à l'exploitation du gisement de charbon Nizhneleberovskiy ([Communiqué de presse de Glavgosexpertiza](#)). Situées à 20 km de Dikson, les réserves de ce gisement sont évaluées à 67 millions de tonnes de charbon. Détenue par Vostok Ugol, l'avis favorable à cette licence constitue la première pierre dans l'exploitation des immenses réserves de charbon situées dans la péninsule de Taïmyr (cf. Bulletin Septembre 2019). Vostok Ugol entend exporter jusqu'à 19 millions de tonnes de charbon à partir de ces gisements à l'horizon 2025. L'Inde serait le principal destinataire pour cette matière première, participant ainsi au développement de la route maritime du Nord.

Toutefois, ces ambitions sont mises en doute par plusieurs responsables russes, en particulier la direction de Rosatom qui se montre sceptique quant à cette projection. Vyacheslav Ruksha, en charge pour le groupe de la Direction de la route maritime du Nord, pointe les difficultés de Vostok Ugol à tenir son cahier des charges dans le développement de ses projets miniers. Selon lui, « l'entreprise doit prendre une décision pour enfin démarrer le développement du projet, d'ici février 2020 au plus tard » ([Kommersant](#)). Dans la prochaine phase de développement, le cahier des charges du groupe minier prévoit notamment la construction d'un terminal d'expédition.

Quel avenir pour la ville mono-industrielle de Nikel ?

Alors que le groupe russe Nornickel a annoncé la fermeture de l'usine de traitement dans la ville mono-industrielle (monogorod) de Nikel, les habitants et les salariés de cette communauté s'interrogent sur leur propre avenir. Certains estiment que cette petite ville frontalière est destinée à disparaître.

Fin 2020, l'usine de traitement du nickel doit cesser ses activités mettant un terme aux émissions de dioxyde de soufre, source d'une importante pollution dans cette zone de la péninsule de Kola, voisine de la Norvège. La décision de Vladimir Potanine, dirigeant de Norilsk Nickel, intervient dans un contexte de modernisation des infrastructures du groupe. Pour atténuer les conséquences de cette mesure, le groupe s'est dit prêt à investir jusqu'à 140 milliards de roubles (environ 2 milliards d'euros) jusqu'en 2023 dans des programmes régionaux ([Communiqué de presse de Nornickel](#)). Aussi, la petite communauté de Nikel, regroupant 11 000 habitants, s'interroge sur le sort des 800 employés de l'usine de traitement.

Si Nornickel et le gouvernement régional de l'oblast de Mourmansk se sont engagés à offrir des compensations financières et un programme de reconversion au sein d'autres unités du groupe russe, les habitants estiment que cette fermeture programmée « sera un grand désastre pour Nikel » programmant le départ inéluctable des populations les plus jeunes ([The Independent Barents Observer](#)). Bien que les autorités locales souhaitent engager une reconversion économique de cette petite ville, peu croient à sa réalisation.

Le gouvernement norvégien donne son feu vert pour une mine de cuivre dans le Finnmark

Fin novembre, le gouvernement norvégien a donné un avis favorable auprès de la compagnie minière Nussir ASA pour son projet d'exploitation des réserves de cuivre dans le comté du Finnmark. Définitif, cet aval est un échec pour les ONG environnementales et les représentants politiques de la population Sámi.

Dans un rendu officiel, le gouvernement norvégien a donné son feu vert pour l'exploitation des réserves de cuivre dans le comté du Finnmark, situé sur la zone côtière du Repparfjord. Intervenue le 29 novembre 2019, cette décision qui a valeur d'avis définitif autorise Nussir ASA à démarrer son exploitation minière dans cette région ([Décision du gouvernement norvégien](#)).

Les opposants à ce projet, comme les ONG environnementales, dont la branche norvégienne des Amis de la Terre, et les représentants politiques de la population Sámi dénoncent les conséquences sur l'écosystème local des futures activités minières dans le fjord. Ce fjord du comté du Finnmark est un espace protégé pour le saumon sauvage. Alors que le gouvernement norvégien affirme que des « réglementations environnementales très strictes » seront mises en œuvre, les scientifiques estiment que le déversement des déchets miniers dans le fjord aura des effets néfastes sur les écosystèmes marins à proximité immédiate ([The Independent Barents Observer](#)).

Faisant fi des oppositions déclarées à ce projet minier, les autorités norvégiennes ont avant tout tenu compte du contexte économique favorable à ce développement. En effet, le marché du cuivre fait face à une forte demande pour répondre aux besoins croissants dans le secteur des énergies renouvelables (panneaux solaires, turbines pour éoliennes) ainsi que celui de l'industrie automobile (véhicules électriques).

Du saumon norvégien exporté par voie ferrée vers la Chine

Un chargement de fret entre le nord de la Norvège et la ville chinoise de Xi'an est programmé pour le début d'année 2020. Pour la première fois du saumon frais norvégien sera exporté vers la Chine par voie ferrée depuis le port de Narvik.

Début 2020, le premier transport ferroviaire de saumon frais partira depuis le port norvégien de Narvik jusqu'à la ville de Xi'an, capitale de la province du Shannxi, et important centre logistique et de transport en Chine (cf. [carte](#)). La durée du trajet est estimée à 10 jours. Le développement d'une nouvelle technologie par la société californienne BluWrap entend révolutionner le marché du transport du poisson frais. Cette technologie permet le contrôle de l'oxygène et de la température garantissant ainsi la fraîcheur du produit ([Salmon Business](#)). Pour la Norvège, cette nouvelle route de la soie ferroviaire pourrait permettre le doublement de la production des produits de la mer d'ici 2030 ([Jernbanemagasinet](#)).



Ce nouveau développement commercial intervient suite à une modification législative, durant l'été 2019, qui autorise le transport du poisson frais de l'Europe vers l'Asie, en traversant le territoire russe. Cette décision pourrait permettre un accroissement des flux de fret entre l'Europe du Nord et les marchés asiatiques.

Ruslan Shaveddinov, proche collaborateur d'Aleksander Navalny, nouveau conscrit de Rogatchevo, base aérienne située en Nouvelle Zemble

Un proche collaborateur du leader du Fonds Anti-Corruption (Fond Bor'by s Korruptsiej), Aleksander Navalny, a été interpellé à son domicile par la police afin d'accomplir son service militaire. Ruslan Shaveddinov devra l'effectuer sur la base militaire de Rogatchevo, en Nouvelle Zemble. Cette mise en éloignement rappelle les pratiques des anciens régimes.

Le 23 décembre, la police russe est venue interpellier Ruslan Shaveddinov, proche collaborateur d'Aleksander Navalny, à son domicile afin de se rendre auprès des autorités militaires. Ce dernier est en effet appelé à accomplir son service militaire. Le commissariat militaire, après des tests médicaux, a déclaré que Ruslan Shaveddinov était apte au service ([TASS](#)) alors que celui-ci serait inapte en raison d'une maladie ([The Independent Barents Observer](#)).

Pour accomplir son service militaire, il a été affecté sur la base aérienne de Rogatchevo, en Nouvelle Zemble. Pour Aleksander Navalny, opposant déclaré à Vladimir Poutine, la décision serait politique dont l'ordre proviendrait directement du Kremlin ([compte personnel Twitter](#)). Durant la période soviétique, la base militaire en construction sur cet archipel arctique permettait déjà le « séjour » d'opposants politiques. La mesure d'éloignement est une pratique qui remonte au temps du régime tsariste.

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité industrielle

La Russie s'intéresse au développement de tankers submersibles à propulsion nucléaire

Alors que l'exploitation des ressources naturelles situées dans l'Arctique russe demeure une priorité stratégique du pays, l'innovation destinée au développement de cette dernière s'intensifie. En effet, le groupe d'ingénierie maritime Malakhit Marine Engineering Bureau, spécialisé dans la conception de sous-marins, présente la production de tankers submersibles à propulsion nucléaire comme une alternative viable aux méthodes traditionnelles de transport, par nature plus impactées par la glace s'accumulant une partie de l'année le long du passage du Nord-Est. D'après Dmitry Sidorenkov, du Malakhit Marine Engineering Bureau, des tankers submersibles à propulsion nucléaire de 360 mètres de long – soit un volume potentiellement plus de deux fois supérieurs aux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) de classe Typhoon – permettraient l'acheminement continu des ressources naturelles contenues dans l'Arctique russe vers leurs marchés ([source EN](#)).

La faisabilité de ces projets doit néanmoins être interrogée : la construction d'unités de ces dimensions, par ailleurs équipées de réacteurs nucléaires, nécessiterait des investissements massifs et une maîtrise technique hautement raffinée, alors même que l'état général des chantiers navals russes reste peu satisfaisant ([source EN](#)). Par conséquent, la valeur de ces déclarations ne doit pas être surestimée : si elles révèlent certaines ambitions russes dans l'Arctique, elles ne traduisent pas à ce stade l'existence de réels projets soutenus par l'État.

En mer de Beaufort, la société Hilcorp poursuit le développement de ses activités pétrolières

La *National Oceanic and Atmospheric Administration* a annoncé plus tôt dans le mois avoir autorisé la société Hilcorp à développer ses activités en mer de Beaufort, dans la section de l'Arctique comprise dans les eaux fédérales d'Alaska. Ses activités, réunies sous le nom de « *Projet Liberty* », concernent l'exploitation de ressources pétrolières d'un volume estimé de 150 millions de barils, et ce malgré la présence d'espèces protégées ([source EN](#)).

Actualités Militaires capacitaires

La Russie ambitionne de déployer de nouveaux systèmes S-400 pour sanctuariser ses approches septentrionales

La Fédération de Russie poursuit le renforcement de son dispositif militaire dans l'Arctique en procédant au déploiement de systèmes anti-aériens S-400, à l'extrême-Sud de l'archipel de Nouvelle Zemble, plusieurs mois après le déploiement d'éléments similaires en péninsule de Kola. Les systèmes S-400 disposent d'une portée d'acquisition estimée de 580 kilomètres et d'une portée de tir de 380 kilomètres ([source EN](#)) et contribuent en ce sens aux stratégies de déni d'accès russes dans l'Arctique russe. Ils succèdent par ailleurs aux systèmes S-300, aux capacités nettement inférieures ([source EN](#)).

Avec le déploiement de ces unités, la Russie poursuit des efforts entamés en 2017 avec d'une part la restauration de la couverture radar des frontières nord du pays, et d'autre part la mise en place de systèmes anti-aériens Thor et Pantsyr. Ces différents éléments permettent à la Russie d'appuyer sa présence dans l'Arctique sur un dispositif conséquent, particulièrement adapté à la détection et à la neutralisation d'aéronefs ennemis et de se prémunir d'éventuelles incursions adverses ([source EN](#)).

Les États-Unis et la Norvège s'entraînent au combat dans l'Arctique

Des personnels des forces spéciales de l'armée de l'Air américaine ont été déployés en Norvège pour participer à une semaine d'exercices dédiée au renforcement de leurs capacités à évoluer et combattre dans l'environnement arctique ([source EN](#)). Les opérations menées dans ce cadre et aux côtés de leurs homologues norvégiens ont permis le déploiement d'appareils à voilure fixe (MC-130J *Commando II*) et tournante (CV-22B *Osprey*) dans un environnement froid, et la mise en scène de missions d'infiltration et d'exfiltration, ainsi que l'organisation d'exercices de tirs. *In fine*, ces déploiements doivent renforcer l'interopérabilité des forces réunies au sein de l'OTAN, ainsi que la capacité des armées de l'Alliance atlantique à agir dans l'Arctique, un espace où les contraintes climatiques s'additionnent nécessairement à celles du combat classique. Cet environnement particulièrement exigeant nécessite un entraînement constant, voire la création d'unités particulièrement rompues à cet exercice, ainsi que le développement d'outils militaires adaptés aux contraintes environnementales locales.

Le Danemark annonce tripler ses dépenses militaires relatives à l'Arctique

Le Danemark a pris la décision de tripler les financements dédiés aux programmes arctiques pour un total de 1,5 milliard de couronnes danoises, soit 220 millions de dollars ([source EN](#)). Pour le Premier ministre danois Mette Frederiksen, cette initiative est une réponse directe à l'essor de la « menace russe » dans l'Arctique ([source EN](#)) ; elle intervient par ailleurs dans un contexte marqué par la dégradation des relations entre les États-Unis et le Danemark, pourtant l'un de ses plus fidèles alliés en Europe ([source EN](#)).

États observateurs – Union européenne

L'Estonie dépose sa candidature au statut d'Observateur du Conseil de l'Arctique

Le 14 novembre 2019, l'Estonie a annoncé sa candidature pour obtenir le statut d'État observateur au Conseil de l'Arctique. Premier pays balte à exprimer une telle demande, elle fonde sa candidature autour de trois piliers : la science, l'économie et la sécurité.

A la suite d'une réunion ministérielle le 14 novembre 2019, le ministre des Affaires étrangères Urmas Reinsalu a annoncé que l'Estonie posait sa candidature afin d'obtenir le statut d'État observateur au Conseil de l'Arctique (CA). Alors qu'une

telle candidature était en préparation depuis plusieurs années, l'Estonie devient le premier pays balte à exprimer officiellement son souhait de devenir Observateur. Depuis sa création en 1996, le Conseil de l'Arctique a accepté la candidature de treize États, le dernier en date étant la Suisse en 2017. L'Estonie motive sa demande au titre de sa proximité géographique avec l'Arctique et de la situation géopolitique de celui-ci : « *En tant que pays non-arctique le plus au nord et en raison de sa localisation, l'Estonie est directement affectée par les enjeux géopolitiques croissants en Arctique, et c'est pourquoi nous devons être inclus dans les discussions et la résolution des problèmes* », déclare Urmas Reinsalu. **Un tel argument autour des questions géopolitiques est novateur pour une candidature au statut d'État observateur**, alors que le Conseil de l'Arctique n'a pas vocation à traiter des sujets autres que l'environnement et la coopération régionale. Le ministre ajoute : « **Pour assurer le développement durable de l'Arctique, il faut une coopération entre les États et un appui politique important. Les États de l'Arctique ne devraient pas en assumer seuls la tâche, mais inclure également les pays et les organisations internationales proches de l'Arctique** ».

La candidature de l'Estonie repose sur [trois piliers](#), dont la science au premier rang. Le ministère des Affaires étrangères estonien affirme ainsi que le statut d'observateur pourrait permettre aux scientifiques polaires estoniens d'obtenir plus de financements et de participer aux six groupes de travail du Conseil de l'Arctique. L'Estonie met ainsi en avant l'ancienneté et la qualité de [sa recherche scientifique en Arctique](#). Le deuxième pilier de la candidature estonienne est l'économie. L'Estonie exprime son souhait de développer des activités économiques en Arctique, en particulier de pêche, de logistique et d'économie verte. Mais le développement estonien à destination de l'Arctique se tourne davantage vers les pays scandinaves, tous membres du CA. En particulier, deux projets ferroviaires reliant Tallinn et Helsinki permettraient d'augmenter les échanges entre l'Estonie et la région nordique. Le premier, « [FinEst Link](#) », est un projet ferroviaire public financé par l'Union Européenne et les États estonien et finlandais. Le second, « [FinEst Bay Area Development](#) », est un projet privé porté par l'entrepreneur Peter Vesterbacka et financé par un fonds d'investissement chinois. Ainsi, intégrer le Conseil de l'Arctique serait un symbole fort de la part de l'Estonie à destination des pays scandinaves. Dans le cadre de sa [stratégie pour 2030](#), le pays cherche à développer ses liens avec de nouveaux espaces de coopération régionale. Le troisième pilier de la candidature estonienne est la sécurité. En intégrant le Conseil de l'Arctique, l'Estonie se rapprocherait d'un ensemble de pays membres de l'OTAN alors même qu'elle exprime ses inquiétudes face à la montée en puissance russe. La Russie, membre du Conseil de l'Arctique, participera à la décision d'accepter ou non la candidature estonienne, qui sera rendue en mai 2021.

Lars-Gunnar Wigemark remplace Marie-Anne Coninsx au poste d'ambassadeur européen pour l'Arctique

Le 25 novembre 2019, lors de l'Arctic Futures Symposium, Lars-Gunnar Wigemark a été annoncé comme le successeur de Marie-Anne Coninsx, qui avait occupé le poste d'ambassadeur européen depuis sa création en 2017. Celle-ci a porté la stratégie européenne en Arctique autour de trois axes : lutter contre le changement climatique en Arctique, promouvoir le développement durable dans la région, développer la coopération autour des enjeux arctiques.

L'ambition européenne en Arctique est notamment matérialisée depuis septembre 2017 par la création d'un nouveau poste d'« ambassadeur extraordinaire » européen dédié spécifiquement à la région arctique. Il s'agit de la seule représentation diplomatique européenne auprès d'une région entière et non auprès d'un pays ou d'une organisation internationale. La création d'un ambassadeur européen dédié à l'Arctique, qui fait suite à la publication de la première politique européenne pour la région en 2016, marque la [volonté de l'UE de peser davantage sur la scène diplomatique arctique](#). Durant sa prise de fonction Marie-Anne Coninsx a porté la stratégie arctique européenne autour de trois piliers, qu'elle expose en détail dans l'édition 2019 de la [European Foreign Affairs Review](#) dans un article intitulé « *The European Union: A Key and Reliable Partner in the Arctic and Beyond* » :

- 1 – Lutter contre le changement climatique en Arctique, qui est plus intense dans la région qu'ailleurs dans le monde, et qui menace directement le territoire européen. La réponse de l'UE se trouve dans la science, la recherche et l'innovation, et en particulier, dans la coopération scientifique internationale ;
- 2 – Promouvoir le développement durable dans et autour de la région. La formule concerne finalement surtout les intérêts économiques européens en Arctique, et l'UE propose de développer des activités économiques dans la région respectant les enjeux environnementaux et sociaux ;
- 3 – Améliorer la coopération internationale autour des enjeux arctiques, arguant que leurs solutions ne peuvent être trouvées qu'à l'échelle internationale. Marie-Anne Coninsx insiste sur l'active participation européenne à la coopération en Arctique, tant dans le Conseil de l'Arctique (« *l'UE participe activement au CA, le premier, mais pas le seul forum pour la coopération internationale dans la région en, par exemple, contribuant au travail de groupes de travail adéquats* »), qu'auprès d'États arctiques (« *qui ont la responsabilité première pour*

faire face aux enjeux sur leur territoire »). Elle revendique une coopération inclusive dans la région, qui devrait se développer vers de nouveaux acteurs, et vers les populations autochtones. Cette vision a été confirmée par l'organisation, lors du Forum EUArctic à Umeå en octobre, d'une journée complète de discussions autour des enjeux autochtones dans l'Arctique européen.

Marie-Anne Coninx affirme, dans cet article et dans un entretien auprès de [High North News](#), que la stratégie européenne en Arctique lancée en 2016 est datée et qu'elle devrait être remplacée par une nouvelle édition, qui mettrait davantage l'accent sur les enjeux géo-économiques et géostratégiques dans la région (voir bulletin n°6). La nomination de Lars-Gunnar Wigemark, ancien ambassadeur européen en Bosnie-Herzégovine, laisse présager quelques modifications à la politique menée par Marie-Anne Coninx depuis 2017. Et la nomination d'un Suédois à ce poste participe au renforcement de l'identité européenne en Arctique, qui repose surtout sur la présence de pays scandinaves, membres du CA, dans l'Union : « *l'UE est une entité arctique, des parties de l'UE faisant partie de l'Arctique* ».

La Dimension Septentrionale, un programme clef de la coopération entre l'Europe et la Russie, sous l'impulsion finlandaise

À l'occasion du 20^e anniversaire du programme Dimension Septentrionale (« [Northern Dimension](#) ») de la politique extérieure européenne, trois conférences ont été organisées sous l'égide de la présidence finlandaise du Conseil de l'Union européenne, réunissant la Norvège, la Finlande, l'Islande, la Russie, les pays baltes et l'UE.

Les 19 et 20 novembre 2019 a été organisé le [6e Forum Parlementaire de la Dimension septentrionale](#) à Bodø. La Dimension septentrionale est un programme de l'Union européenne intégré à sa politique de voisinage, visant à développer la coopération régionale et économique entre les pays d'Europe du Nord, membres de l'UE, et la Norvège, l'Islande et la Russie. Initiée en 1999 sous l'initiative finlandaise, elle devient formellement en 2006 une politique commune entre ces États autour des questions d'environnement, de santé, de transport et de culture. Le Forum de 2019 était quant à lui particulièrement consacré à la coopération dans le domaine du transport maritime international, de la sécurité maritime, de l'environnement, du tourisme, de la santé et du bien-être des populations. Le [Forum](#) a été l'occasion de rappeler l'urgence climatique et la nécessité de développer des actions de luttes communes, et de prendre en compte la parole des populations autochtones. La question de la crise antibiotique, c'est-à-dire la résistance accrue des populations aux antibiotiques, a également été abordée.

Dans la continuité de cette réunion et de sa présidence du Conseil Européen, la Finlande a organisé le 26 novembre à l'Université d'Aalto le séminaire « [Northern Dimension Future Forum](#) », réunissant des experts, des personnalités politiques et des citoyens pour poursuivre les discussions lancées à Bodø. Le séminaire était consacré au développement durable pour le bien-être et la santé des populations ainsi qu'aux nouvelles technologies, intitulé « *Fresh and Sustainable Experiments on the Global North* ».

Puis, le 29 novembre, la [Finlande](#) a tenu à Helsinki la conférence « [A clean and Global North](#) », sous l'égide du Service européen pour l'action extérieure et la Commission Européenne, dédiée au changement climatique et à la protection de l'environnement, en particulier dans la mer Baltique.

Alors que les relations entre l'Union européenne, la Norvège et la Russie demeurent tendues, la Dimension septentrionale reste un espace privilégié de dialogue régional.

Internet et la 5G, au cœur de la politique chinoise en Arctique : source de coopération et de tensions avec les pays scandinaves

Le quotidien danois [Berlingske](#) a récemment révélé que les autorités chinoises auraient fait pression sur le gouvernement danois et les autorités féroïennes pour obtenir le contrat 5G sur les îles Féroé. Les compétences de la Chine en matière de technologies numériques sont devenues un véritable instrument de sa politique en Arctique.

Les révélations du [Berlingske](#) ont fait grand bruit au Danemark et au-delà, alimentant les inquiétudes quant au développement de la présence de la Chine dans le monde grâce à ses compétences technologiques, notamment dans l'Arctique scandinave. Ainsi, l'ambassadeur chinois en Arctique Feng Tie aurait menacé le gouvernement danois de mettre fin à leur accord de libre-échange pour le saumon féroïen si l'entreprise Huawei n'obtenait pas le contrat 5G aux îles Féroé. Si l'information a été démentie par les autorités danoises et Huawei, elle fait écho d'après les [commentateurs](#) aux réticences exprimées par les États-Unis, qui voient dans la 5G un cheval de Troie chinois en Europe.

La 5G, et de manière générale les télécommunications, sont devenues un outil diplomatique et économique à part entière de la politique de la Chine en Arctique. Sa coopération avec les pays scandinaves notamment est depuis récemment alimentée par les projets d'installation du réseau 5G en Europe du Nord, qui permettrait de multiplier par 100 le débit internet et d'utiliser de nouvelles technologies encore inaccessibles. Or, comme l'explique le rapport « [Intensifying great power politics in the Arctic – Points for consideration by the Kingdom of Denmark](#) » de la DIIS (voir « Publications des instituts de recherche sur l'Arctique »), l'installation du réseau 5G est à la fois source de coopération et de tensions entre la Chine et les pays scandinaves. En Norvège par exemple, les entreprises nationales ont fait entendre leurs inquiétudes alors que Huawei est visée par des [accusations d'espionnage](#) du gouvernement américain. [L'intervention de Michael De-launay](#), doctorant associé au CEARC, au colloque « Politiques de l'Arctique en perspectives », organisé les 18 et 19 décembre au CERI – Sciences Po, développe cette idée de « Route de la soie numérique » chinoise en Arctique. Ainsi par exemple, la Chine développerait un [projet d'installation de câbles de télécommunications 4G dans le Grand Nord canadien](#), encore marqué par son enclavement numérique.

Ce que nous dit le discours de la Chine sur le trafic de transit dans l'Arctique

Le réchauffement climatique et ses conséquences sur l'étendue des glaces dans l'Arctique ont ouvert de nouvelles perspectives d'accès aux ressources, essentiellement énergétiques, et d'ouverture de nouvelles voies de communication maritimes reliant l'Atlantique nord et l'Asie. Pour la Chine, première puissance commerciale dans le monde, dont l'Union européenne constitue le premier marché, ces opportunités apparaissent comme particulièrement prometteuses. L'intérêt de la Chine ne correspond toutefois pas à une véritable logique économique et, contrairement au Japon, Pékin maintient sa présence dans la zone pour des raisons d'affirmation de puissance et de consolidation d'alliance avec la Russie.

L'intérêt de la Chine pour la Route maritime nord

L'intérêt de la route du Nord – dont le ministère chinois du Commerce extérieur note qu'elle pourrait être libre de glace de trois à cinq mois par an –, de par ses avantages en matière de réduction des coûts et du temps de transport entre l'Europe et l'Asie, fait partie du discours chinois sur l'Arctique. Les analyses rappellent qu'entre Shanghai et Mourmansk, la distance est inférieure de 6 400 km par la route du Nord par rapport à celle du Canal de Suez¹. Au-delà de ces intérêts économiques, au niveau stratégique, la route du Nord est également présentée comme plus sûre, échappant à la toute-puissance des États-Unis, qui contrôlent les voies de communication maritime dans l'océan Indien, aux risques d'instabilité au Moyen-Orient, à la piraterie et aux risques liés aux Détroits. Reflétant cet enthousiasme, en 2013, Yang Huigen, président de l'Institut des pôles de Chine, a déclaré qu'en 2020, de 5 à 15% du commerce international de la Chine transiterait par la route du Nord. Alors que le *Yongsheng* (COSCO), premier bâtiment étranger, effectuait sa première traversée de Dalian à Hambourg par la voie du Nord en 2013, le *China Daily* déclarait également que « l'ensemble du secteur du transport maritime en serait transformé ». En 2018, COSCO, entreprise d'État, annonçait la construction de trois nouveaux bâtiments de transports polyvalents adaptés aux conditions glaciaires de 36 000 DWT.

La *China Arctic Policy*, publiée en 2018, comporte également de longs développements sur le transit commercial par la route maritime du Nord, l'un des quatre fondements de la politique chinoise pour l'Arctique.

Une réalité beaucoup plus limitée

Derrière ces perspectives mises en avant par Pékin, la réalité du trafic de transit de la route du Nord est beaucoup plus limitée en tonnage, en contenu et en nombre de passages. COSCO est la seule compagnie non-russe à fournir une offre régulière de transit le long de la route du Nord, mais le nombre de passages est moins nombreux que les chiffres espérés. Il y a eu un passage en 2013, un en 2014, deux en 2015, six en 2016, cinq en 2017 puis 8 en 2018. Au cours de cette période, seul le *Tianhui* a effectué un transit complet entre la Chine et l'Europe à trois reprises.

En 2019, des chiffres-records de 29 millions de tonnes transportées le long de la voie du nord ont été annoncés, mais le fret est constitué à plus de 55% par du GNL en provenance de Yamal². L'entreprise chinoise COSCO n'a transporté que 442 000 tonnes de marchandises pour la période allant de janvier à octobre 2019. Jusqu'en 2019, 90% du fret transporté

¹ 中华人民共和国商务部 · 北极航道商业化运营的前景 · 11-09-2013.

² <https://thebarentsobserver.com/en/arctic-industry-and-energy/2019/10/shipping-northern-sea-route-40>

par la compagnie chinoise était constitué de matériel de construction pour le terminal de Yamal. En 2019, un premier bâtiment, le *Tian En*, a toutefois effectué un transport de mâts d'éoliennes pour la Grande-Bretagne.

Le réalisme du ministère chinois du Commerce extérieur

Le ministère chinois du Commerce extérieur met en avant plusieurs raisons qui expliquent le faible développement du commerce de transit le long de la route du Nord³. Le coût modéré du pétrole ne favorise pas l'utilisation de nouvelles routes difficiles d'accès dans le seul objectif d'économiser l'énergie consommée.

Si le réchauffement climatique est une réalité, l'état des glaces et les périodes de possible passage demeurent incertaines, interdisant la mise en place de lignes véritablement opérationnelles pour des biens de consommation dont les délais de livraison doivent être respectés.

Le manque d'infrastructures telles que routes, voies de chemin de fer, hôtels, quais de débarquement, et donc de marchés le long de la route du Nord, constitue pour Pékin un autre handicap. Ceci d'autant plus que les retours d'Europe par cette voie se font à vide. De plus, les principaux centres de production de Chine se situent près des ports du centre et du Sud (Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Shenzhen), pour lesquels la route du Nord n'offre aucun avantage de coût.

La politique russe de contrôle de la route du Nord est également mise en avant. Depuis 1932, l'Administration russe de la route du Nord préserve sans concession la souveraineté de l'URSS, puis de la Russie sur cet espace stratégique. La Russie a le monopole du transport du gaz et du pétrole le long de la route du Nord. Tous les cargos étrangers, essentiellement des vraquiers, doivent faire appel aux brise-glaces et à des pilotes russes. Enfin, la politique tarifaire de la Russie – même si des progrès sont notés par les autorités chinoises – demeure dissuasive.

Les délais d'autorisation de passage par la Russie demeurent également très longs. Si COSCO annonçait au mois de mars un nombre record de passage d'une quinzaine de bâtiments en 2019, seuls sept ont reçu une autorisation, dont six appartenant à COSCO⁴.

Enfin, la question environnementale est également soulevée. La compagnie COSCO a refusé de répondre aux questions d'ONG concernant la qualité du fuel utilisé pour ses navires⁵.

Une analyse partagée au Japon

Le Japon partage les mêmes analyses. Si, lors de la conférence « Arctic Frontiers » en 2018, l'Ambassadeur du Japon pour les questions de l'Arctique Keiji Iide parlait d'un intérêt « considérable » pour la route du Nord, les positions sont en réalité beaucoup moins enthousiastes. La *Japan Arctic Policy* publiée en 2015 mentionne 7 points d'intérêt, la « recherche d'une possible exploitation économique de la route maritime de l'Arctique » n'apparaît qu'en septième position, avec l'exploitation des ressources énergétiques. La conclusion officielle est que « la route de l'Arctique n'est pas encore accessible à un usage régulier sûr et fiable » et qu'aucun bénéfice ne peut en être attendu à court ou moyen terme. Le document japonais insiste tout particulièrement sur les coûts environnementaux d'une exploitation intensive et ne mentionne pas d'une manière aussi approfondie, contrairement à l'analyse chinoise du ministère du Commerce extérieur, le contrôle de la Russie.

Les entreprises japonaises de transport maritime, contrairement à COSCO qui poursuit son exploitation en dépit d'une rentabilité quasi inexistante, ne divergent pas de cette analyse. Elles soulignent l'absence de logique économique, et le coût très élevé du transit. La Chine – et les entreprises d'État chinoises – ont donc des motivations qui l'emportent sur la logique économique, bien que la présence continue de la Chine dans la région soit pour une large part assurée par la ligne ouverte par l'entreprise COSCO.

Les motivations réelles de la Chine pour l'exploitation de la voie maritime du Nord

L'exploitation de la route maritime du Nord pour un trafic de transit non rentable s'inscrit en réalité dans une logique d'affirmation de puissance et de consolidation des liens avec la Russie, quel qu'en soit le coût pour la RPC et les entreprises d'État.

³ 中华人民共和国商务部 · 北极航道商业化运营的前景 · 11-09-2013.

⁴ Northern Sea Route Administration of Russia, nsra.ru/en/rosmotrenie

⁵ « Clean Arctic Alliance Asks COSCO What Fuel it Uses », *hfofreearctic.org*, 12 août 2019.

Les entreprises d'État, sous l'autorité de la SASAC⁶, constituent la ligne de front de la mise en œuvre de la BRI, projet phare de la présidence Xi Jinping depuis 2013. En 2017, l'Arctique est qualifiée de « Blue Economic Passage » dans le document « Vision for Maritime Cooperation under BRI »⁷. Le discours sur l'exploitation de la route du Nord, en dépit de son absence d'intérêt économique réel, permet donc de renforcer le contenu de la BRI tout en marquant la présence de la Chine dans une zone où Pékin veut jouer un rôle significatif, en mobilisant la plus importante entreprise d'État, qui impose la présence chinoise dans de nombreux ports le long des routes maritimes de la soie.

Enfin, l'exploitation de la route du Nord répond également aux attentes de la Russie, et permet de consolider le partenaire stratégique de Pékin face aux États-Unis. En 2017, la Chine et la Russie ont signé un accord de coopération visant à mieux intégrer la route du Nord aux projets de la BRI ; Moscou craignant en effet de ne recevoir aucun bénéfice direct des projets chinois de « ceinture » passant par l'Asie centrale et de « route maritime de la soie » entre la mer de Chine et l'océan Indien. En 2019, lors du forum de Pékin sur la BRI, Vladimir Poutine a rappelé qu'il attachait une grande importance à cet objectif⁸.

Comme dans d'autres secteurs, les motivations qui président aux choix de la Chine sont donc complexes et ne répondent pas à une logique exclusivement économique. La présence chinoise dans le trafic de transit le long de la route du Nord sera donc poursuivie ou renforcée, au service d'une stratégie de puissance qui s'affranchit des contraintes économiques grâce au rôle de l'État et des entreprises d'État. La Chine demeurera sans doute pour une longue période le seul acteur non russe à s'investir d'une manière significative dans un secteur qui offre des perspectives de développement limitées en dépit des promesses du réchauffement climatique.

Semaine du partenariat de l'Arctique 2019 à Busan, Corée du Sud

La 4^{ème} édition de la Semaine du partenariat de l'Arctique a eu lieu à Busan du 9 au 13 décembre. Rassemblant de nombreux acteurs de la région, notamment des Européens, un des accents était mis sur la coopération économique dans la région. Un MoU avec la Norvège a été signé en marge de l'événement.

La **Semaine du partenariat de l'Arctique**⁹ a eu lieu à Busan, en Corée du Sud, du 9 au 13 décembre 2019. Sous la présidence conjointe du Ministère des Océans et des Pêches et du Ministère des Affaires étrangères, l'événement était organisé par le *Korea Maritime Institute* (KMI) et le *Korea Polar Research Institute* (KOPRI). Si la présence américaine était presque inexistante, les Européens étaient représentés en nombre, notamment au niveau des ambassadeurs.

Cette Semaine est l'occasion pour les acteurs coréens de multiplier les événements en lien avec l'Arctique à l'instar du **8^{ème} Forum sur la politique arctique** (avec la présence d'Einar Gunnarsson, président des Senior Arctic Officials du Conseil de l'Arctique et d'Anu Fredrikson, directrice de l'Arctic Economic Council), du **8^{ème} Séminaire international sur la navigation dans l'Arctique** (marqué par la présence de nombreux représentants russes de haut niveau), d'un **Séminaire sur la coopération internationale en matière de sciences et de technologies dans l'Arctique**, ou encore d'un **Séminaire « KoARC »** représentant le *Korea Arctic Research Consortium*, un réseau d'institutions, d'universités et d'industries sur la recherche dans l'Arctique. Les aspects de coopération économique, notamment sur des thématiques diverses comme les brise-glaces, le GNL et les routes maritimes de l'Arctique, ont été mis en avant.

Cette édition est particulièrement significative car elle marque le 20^{ème} anniversaire de la recherche coréenne dans l'Arctique et le 60^{ème} anniversaire des relations diplomatiques entre la Corée et les principaux pays nordiques comme la Norvège, le Danemark et la Suède, qui ont directement participé à l'organisation de l'événement. Notons que ce 60^{ème} anniversaire a permis à Séoul de multiplier les annonces de coopération en Arctique avec ces pays européens au cours de l'année. Un MoU avec la Norvège visant à accroître la coopération institutionnelle en Arctique a été signé en marge de l'événement, et rassemble notamment 7 instituts partenaires.

⁶ State-Owned Assets Supervision and Administration Commission, en charge des entreprises d'État.

⁷ http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm L'autre « passage » dont la dimension est autant stratégique qu'économique est celui qui relie la mer de Chine méridionale au Pacifique sud en passant par l'Océanie.

⁸ Discours de Vladimir Poutine au Forum de Pékin sur la BRI sur kremlin.ru, 27 avril 2019.

⁹ Parmi les nombreux partenaires : Busan City, Youngsan University(YSU), National Institute of Ecology(NIE), Korea Research Institute of Ships & Ocean Engineering(KRISO), Institute of Russian Studies Hankuk University of Foreign Studies, Pai Chai University Korean-Siberian Center, Polar Ocean Future Forum (POCE Forum), Korea Arctic Research Consortium(KoARC), Embassy of Norway, Embassy of Denmark, Embassy of Sweden, Embassy of Canada, Arctic Council(AC) et Arctic Economic Council(AEC).

Publications des instituts de recherche sur l'Arctique

La Russie et la crise ukrainienne, moteurs du développement de la politique européenne en Arctique ?

Un article intitulé « Reactive Power EU: Russian Aggression and the Development of an EU Arctic Policy », publié dans l'édition 2019 de la European Review of Foreign Affairs, tente de comprendre les motivations de l'implication européenne en Arctique depuis la dernière décennie, qui seraient avant tout le fait de l'attitude agressive croissante de la Russie.

Écrit par Marianne Riddervold et Mai'a K. Cross, professeures de sciences politiques respectivement en Norvège et aux États-Unis, l'article part du postulat que la politique européenne en Arctique n'est pas le fruit de dynamiques internes à l'UE, mais bien de facteurs extérieurs, en l'occurrence la menace russe. Les auteures proposent tout d'abord de revenir sur les enjeux géopolitiques grandissants en Arctique, arguant que celui-ci connaît depuis quelques années une « course à l'appropriation », en particulier venant de Russie.

Dans ce contexte, l'article cherche à comprendre l'implication européenne dans la région, à travers l'étude de la littérature existante sur le sujet. Si un certain nombre de chercheurs comprennent la politique européenne en Arctique sur le fait de dynamiques intérieures (le développement d'une politique extérieure européenne, l'application de normes, les intérêts économiques et environnementaux, l'appui de fonctionnaires européens en interne...), elle serait surtout motivée par les risques sécuritaires en Arctique, en particulier provenant de Russie.

La dernière partie de l'article tente d'analyser le processus de création d'une politique européenne en Arctique sous ce prisme de menace géopolitique russe. Les auteures repèrent des similarités chronologiques entre les « agressions » russes (le planté de drapeau de 2007 et la crise de Crimée de 2014) avec l'investissement européen en Arctique. L'article explique que c'est avant tout sous la pression de certains États européens, en particulier la France, mais aussi le Royaume-Uni, que l'UE a cherché à développer une politique arctique, non pas seulement tournée autour des enjeux environnementaux, mais aussi stratégiques. Si une telle vision peut sembler réductrice, elle témoigne des craintes européennes vis-à-vis de la Russie, qui ont très certainement une incidence dans l'engagement européen en Arctique. Leur réflexion est également intéressante en ce qu'elle pose l'Arctique comme un espace qui n'est pas isolé, marginalisé, mais bien connecté à des enjeux stratégiques plus larges. En tout cas, la rédaction d'un tel article montre bien les incertitudes et débats qui résident autour de la création et des motivations de la politique européenne en Arctique.

Un rapport du *Danish Institute for International Studies* recommande au Danemark de renforcer et de mieux encadrer ses activités militaires en Arctique, en prévision de sa prochaine stratégie pour la région

Le DIIS a publié fin 2019 un rapport, « Intensifying great power politics in the Arctic – Points for consideration by the Kingdom of Denmark », dans lequel il analyse la compétition entre la Russie, la Chine et les États-Unis en Arctique, et le positionnement des pays nordiques face à ces puissances. L'objectif est de dresser une liste de recommandations à l'intention du gouvernement danois pour la rédaction de sa prochaine stratégie arctique, prévue pour 2020, dans laquelle l'accent devrait être mis sur les enjeux sécuritaires et le renforcement de la coopération entre Nordiques.

Rédigé par les chercheurs Mikkel Runge Olesen et Camilla Nørup Sørensen pour le DIIS¹⁰, ce rapport a pour objectif d'analyser la situation sécuritaire de l'Arctique en vue d'orienter le positionnement du Danemark dans sa prochaine stratégie polaire. Les auteurs constatent une grande dynamique dans la région : l'intensification d'une compétition entre

¹⁰ Fondé en 2002, suite à la fusion de 4 institutions, l'Institut danois d'études internationales (*Dansk Institut for Internationale Studier*) est un institut public de recherche et d'analyse indépendant des affaires internationales, financé principalement par l'État danois.

trois « grandes puissances », qui sont identifiées comme la Russie, la Chine et les États-Unis. Le rapport, dans une première partie, revient tour à tour sur les stratégies arctiques de ces trois États, en insistant sur leur présence politique, diplomatique et surtout militaire. La Russie est avant tout perçue comme une puissance peu menaçante qui, disposant certes de grandes capacités militaires, les déploie prioritairement vers son propre territoire, et qui cherche à garder la région comme un espace stable et propice à la coopération. La Chine a renforcé récemment sa présence en Arctique et développe particulièrement ses capacités militaires et technologiques dans l'objectif de se ménager une position privilégiée dans la région, tant sur le plan économique que dans la gouvernance. Enfin, les États-Unis entrent de plus en plus dans un paradigme de compétition entre puissances en Arctique et renforcent leur présence militaire, en particulier vers le Groenland et l'Islande. Le constat général est celui d'un renouvellement des ambitions des puissances en Arctique, qui se cristallise dans une dynamique de compétition, et qui pose la question de l'avenir d'un « exceptionnalisme arctique », c'est-à-dire celui d'une région marquée par sa stabilité et le dialogue entre États.

La deuxième partie du rapport se concentre sur les positions des pays nordiques (Finlande, Norvège et Islande) face à une telle compétition entre grandes puissances en Arctique. Ces États sont utilisés comme des points de comparaison pour le Danemark, car ils sont liés par des similarités stratégiques : tous sont membres de l'OTAN et sont au cœur de la compétition entre la Russie, la Chine et les États-Unis. Les stratégies des quatre pays sont analysées tour à tour et plusieurs points de concordance émergent : 1. Les États revendiquent tous une volonté de maintenir l'Arctique comme un espace de paix, de stabilité et de coopération ; 2. Ils reconnaissent un renforcement des activités militaires, des enjeux sécuritaires, et des tensions en particulier venant des trois grandes puissances ; mais jugent peu probable la possibilité d'un conflit ; 3. Ils cherchent à maintenir de bonnes relations avec ces puissances, fondées sur un équilibre entre dialogue et fermeté ; 4. Ils souhaitent renforcer la coopération militaire et sécuritaire entre Nordiques.

Le rapport se conclut sur une liste de six « idées » pour la préparation de la nouvelle stratégie arctique danoise. Il considère que **le Danemark devrait développer ses activités militaires pour limiter sa dépendance aux États-Unis et à l'OTAN**, définir avec précision le cadre d'intervention militaire américain et otanien sur son territoire, augmenter la transparence sur ses pratiques militaires en Arctique. Il propose, selon la même idée précédemment lancée par l'ancienne ambassadrice européenne pour l'Arctique Marie-Anne Coninx, de créer un nouveau forum de coopération sur les questions sécuritaires, indépendant du Conseil de l'Arctique car ce ne serait pas là la vocation de ce dernier. Enfin, les auteurs préconisent de renforcer la coopération danoise avec les pays nordiques, et en particulier l'Islande, face à « l'imprévisibilité » de l'allié américain. Le Danemark reste en effet marqué par le retrait des États-Unis de la déclaration de Rovaniemi en mai 2019 et la proposition de Donald Trump de racheter le Groenland en août, ce qu'ils avaient rejeté fermement.

L'avenir de la gouvernance de l'Arctique menacé par l'administration Trump ?

Un article du chercheur finlandais Timo Koivurova publié dans la revue en ligne [The Polar Connection](#) questionne l'avenir de la gouvernance de l'Arctique face à la fermeté affichée par l'administration de Donald Trump dans le Conseil de l'Arctique.

« L'esprit de Rovaniemi » et la lutte unilatérale contre le changement climatique semblent avoir laissé la place à une compétition stratégique entre puissances au sein de laquelle le Conseil de l'Arctique n'est qu'une arène parmi d'autres. Timo Koivurova constate amèrement que la gouvernance arctique prend un tournant, qui ne va pas dans le sens d'un renforcement d'une coopération pacifiée. Il se réfère à son expérience de représentant finlandais au cours de la présidence de la Finlande du Conseil de l'Arctique entre 2017 et 2019 pour décrire l'engagement américain dans la gouvernance de la région. D'un État prônant une coopération innovante, il affiche désormais une fermeté sans égard à la bonne entente des États, voire une certaine forme d'agressivité, d'après Timo Koivurova. Celui-ci revient sur la présidence américaine du Conseil entre 2015 et 2017, qui avait lancé plusieurs projets ambitieux en matière de coopération, en premier lieu desquels la création d'une Commission Marine et d'une stratégie de long-terme pour la navigation en Arctique, qui aurait été la première du genre dans la région.

Cependant, pour Timo Koivurova, l'élection de Donald Trump a fait prendre un tournant à l'engagement américain dans le CA, puisque sous la présidence finlandaise de 2017-2019, le projet de Commission Marine fut abandonné sous l'impulsion des États-Unis, et certaines études destinées à lutter contre le changement climatique ont dû être ajournées. Plus que l'arrivée au pouvoir de Donald Trump en 2016, c'est 2019 qui est perçue par Timo Koivurova comme l'année clé pour la gouvernance arctique, et sonne comme la fin de « l'esprit de Rovaniemi », celui d'une coopération pacifiée entre des États gardant des différends entre eux à l'extérieur de la région. Or, les États-Unis ont refusé, malgré d'importantes négociations des États du Conseil, de signer la déclaration finale de la conférence de Rovaniemi en mai 2019. De plus, le

discours de Mike Pompeo en mai fut vécu comme particulièrement agressif envers la Russie et la Chine, pourtant vues comme des interlocuteurs nécessaires dans la région, d'après les Finlandais.

Timo Koivurova conclut en affirmant que l'avenir de la gouvernance arctique dépendra finalement surtout de la réélection ou non de Donald Trump en 2020, et de la personne qui sera prochainement nommée pour représenter les États-Unis aux *Senior Arctic Officials*. Une solution envisageable pour maintenir une stabilité arctique serait, selon lui, d'aborder de front les questions de sécurité dure au sein du Conseil, puisque les enjeux relatifs au changement climatique lui semblent devoir être relégués à un second plan du fait de la pression américaine – une idée qui serait aussi soutenue par l'Islande, présidente actuelle du CA.

Une application canadienne permet d'échanger les connaissances inuites sur les conditions environnementales

Les autorités fédérales canadiennes, Google, et des associations caritatives inuites ont lancé une nouvelle application, [Siku](#), permettant aux peuples Inuits d'échanger leurs connaissances sur les conditions arctiques.

L'application Siku a été [lancée officiellement](#) le mercredi 4 décembre lors de la conférence ArcticNet à Halifax par un groupe de développeurs de l'association caritative *Arctic Eider Society*, basée dans la ville de Sanikiluaq, Nunavut. L'objectif de Siku est de mêler les traditions ancestrales inuites et les nouvelles technologies : les utilisateurs peuvent ainsi partager leurs connaissances via un site accessible [en ligne](#) et une application disponible sur Android. Ils peuvent renseigner et avoir accès à des informations relatives aux conditions climatiques, à l'état de la glace, à la vie sauvage et la chasse, à des images satellites et des histoires autochtones. Soutenu par la bourse du *Google.org Impact Challenge* à hauteur de 750 000 \$ et par le gouvernement canadien, l'application vise à renforcer le lien générationnel inuit en faisant le pont entre traditions orales et technologies. Mais aussi à renforcer les liens communautaires en devenant le premier réseau social inuit et répondre à des enjeux en termes de sécurité, face à l'augmentation des risques environnementaux. Si l'initiative est saluée par de nombreux Inuits, elle se retrouve limitée par les difficultés d'accès au réseau internet dans le Grand Nord, grande source d'inégalités au Canada.

Le tunnel Talinski, révélateur de l'importance stratégique de l'espace baltique pour la politique de la Chine en Arctique

L'International Centre for Defense and Security et l'Estonian Foreign Policy Institute ont publié en décembre 2019 un [rapport](#) sur le projet de tunnel reliant Tallinn et Helsinki, dans lequel ils montrent que l'espace baltique s'intègre à la stratégie de la « Route de la soie » chinoise et est un prolongement de l'investissement de la Chine en Arctique.

Le projet « FinEst Bay Area Development » de tunnel sous-marin reliant les capitales finlandaise et estonienne sur une distance de 103 km (ce qui en ferait le plus long au monde) repose en grande partie sur des investissements chinois. Selon Frank Jüris, chercheur en relations internationales et rédacteur du rapport, la participation financière de la Chine dans ce projet est à intégrer dans sa stratégie mondiale de « Route de la soie ». L'espace baltique, et à travers lui le réseau Helsinki-Tallinn, aurait ainsi une importance stratégique, d'ordre économique, diplomatique et militaire. La localisation du tunnel, entre le marché européen et la Russie, représente un projet intéressant de nouvelle route commerciale pour la Chine, alors que cette dernière renforce depuis quelques années ses partenariats avec l'Asie centrale. Diplomatique ensuite car en investissant dans un tel projet, la Chine renforce le dialogue avec la Finlande et l'Estonie, et ouvre des opportunités de coopération dans des domaines annexes, telle la bio-ingénierie dans le cas finlandais. Militaire enfin car, selon le modèle du « Collier de perle » chinois dans l'océan Indien, développer sa présence en mer Baltique permettrait peut-être à la Chine d'y installer une base militaire en coordination avec les pays baltes.

L'investissement d'entreprises chinoises dans le projet n'est pas à dissocier, donc, d'une stratégie à une échelle plus large. Le tunnel Helsinki-Tallinn s'intégrerait également pour la Chine au développement de sa présence en Arctique, dans le cadre de la « Route de la soie polaire », et permettrait d'ouvrir une route commerciale de la mer Baltique aux portes de la Route du Nord-Est, qui longe les côtes russes – le projet FinEst Bay intègre la construction d'une ligne ferroviaire jusqu'à Kirkenes, en Arctique norvégien. Alors que l'Estonie a déposé sa candidature au statut d'État observateur du Conseil de l'Arctique, développer l'axe Talinski serait une opportunité de renforcer la connexion entre les régions arctique et baltique.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Passage du Nord-Ouest

2019 a vu une augmentation des expéditions commerciales par le passage du Nord-Ouest.

Selon les statistiques publiées par la Garde côtière canadienne, 2019 a marqué une saison de navigation intense dans l'Arctique canadien, avec **27 navires effectuant un transit complet dans le passage du Nord-Ouest**. Alors que le nombre total de transits complets par le passage du Nord-Ouest en 2019 était inférieur à celui de 2017, qui a connu 31 transits (il n'y avait que cinq transits complets en 2018), cette année a vu une augmentation marquée du trafic commercial par le passage du NW. Cinq cargos généraux et cinq navires à passagers (dont les 2 paquebots de croisière de la compagnie française Ponant) ont effectué un transit complet par le passage du Nord-Ouest, une série de routes serpentant à travers l'archipel arctique canadien entre la baie de Baffin à l'Est et la mer de Beaufort à l'Ouest. En comparaison, à la mi-octobre, la route maritime du Nord (NSR) le long de la côte arctique russe a connu 31 transits complets, avec 258 navires opérant dans la région et environ 30 millions de tonnes de fret acheminées sur cette route. Sur ces 30 millions, seuls 441 800 tonnes de fret concernent un transit total de la NSR, le reste est assuré par un fret de destination en provenance des sites d'extraction des hydrocarbures, du LNG pour la grande majorité. (source : [Rcinet](#))

Projet Arctic LNG 2

La société de gaz naturel Novatek pourrait ne pas recevoir dans les délais suffisants l'aide publique dont elle a besoin pour ses nouveaux projets majeurs dans l'Arctique, à moins que ce financement ne soit accordé au détriment d'autres projets d'infrastructures majeurs.

Malgré l'appui du président de la Russie, le gouvernement n'a prévu aucun financement pour les projets d'usines de liquéfaction de gaz de Novatek, alors que le gouvernement s'était engagé à prendre en compte une partie du financement des infrastructures de la NSR. C'est un sévère revers pour le dirigeant de Novatek, Leonid Mikhelson qui appuie ses projets sur une aide substantielle de l'État. D'un coût de 21,3 milliards de dollars, les travaux du projet Arctic LNG 2 ont commencé pour une mise en service de la première ligne de liquéfaction prévue en 2023. Le lancement de trois lignes de 6,6 millions de tonnes est prévu pour 2023, 2024 et 2026. Les investissements devraient s'avérer être de 40% inférieurs à ceux de l'usine de Yamal LNG. **Le projet Arctic LNG 2 aura une capacité de 19,8 millions de tonnes**. Il sera installé au terminal de Morning en péninsule de Gydan, les ressources venant des gisements Storm et Gydansk. Principalement en raison de ces projets méthaniers de Novatek, l'activité sur la route maritime du Nord a augmenté de plus de 350% entre 2013 et 2018. La Russie aura besoin de plus de constructions, de navires spécialisés et de hubs de transbordement internationaux aux extrémités de la route maritime du Nord pour honorer ses contrats. Selon le Kremlin, les projets d'infrastructures de Moscou dans l'Arctique nécessiteront des investissements de plus de 200 milliards de dollars d'ici 2050 ; plus important encore, il faudrait environ 87 milliards de dollars d'ici 2024. **Cependant, Moscou n'a réservé que 14 milliards de dollars pour les projets sur l'ensemble de la période**. Sans compter l'estimation de 2 milliards de dollars pour le projet de construction des deux futurs brise-glaces *Leader* de 120 MW, dont il n'a pas encore été décidé s'ils seront construits. Certes, on est très loin des investissements qui dépassent les 400 milliards de dollars prévus pour la modernisation de la Défense. Cependant, Vladimir Poutine a décidé que le financement par l'État des infrastructures des projets de NOVATEK, le terminal Morning, le canal d'accès dans le golfe d'Ob et les installations de transbordement au Kamtchatka et à Mourmansk est prioritaire. Le coût total de la partie fédérale des projets s'élèverait à 168,5 milliards de roubles (2,7 milliards de dollars).

Le financement proviendrait en partie d'un crédit d'impôts de Novatek pour 40 milliards de roubles (640 millions de dollars), d'un transfert de financement sur des budgets qui seraient différés comme le projet de l'usine hydroélectrique de Nijni Novgorod, et d'infrastructures de transport comme l'autoroute à grande vitesse Saint-Petersbourg – Moscou ([Kommersant](#)). Un troisième projet Arctic LNG-1 devrait débiter juste après celui d'Arctic LNG-2 en 2023. Novatek évoque même un 4^{ème} projet Arctic LNG-3 dans cette même péninsule avec les mêmes capacités de 19,8 millions de tonnes de gaz. Ce qui devrait amener la production à 76,8 millions de tonnes vers 2030 soit l'équivalent de ce que produit le Qatar, 1^{er} exportateur mondial de LNG. L'interview du Directeur d'Atomflot par le journal russe [Kommersant](#) est révélatrice de l'optimisme russe sur le développement de la NSR et de ses infrastructures. Cependant, le décalage

entre les souhaits de Rosatom et la réalité du financement des projets dépendant du budget fédéral invite à la prudence. (source : [Barents Observer](#) ; [Worldview.strafor](#))

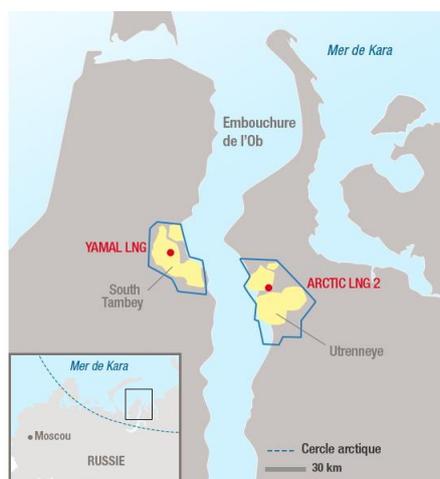


Figure 1 : Sites d'usines de liquéfaction Yamal LNG et Arctic LNG-2 (© Total)

Sécurité maritime : création d'un centre de gestion du trafic maritime de la NSR

Un Fleet Center devrait être opérationnel à partir de l'été 2020 à Mourmansk pour la gestion du trafic maritime de la NSR.

Un centre de coordination et de suivi du trafic maritime (*Fleet center*) sera basé à Mourmansk. Ce centre sera sous la responsabilité d'Atomflot, administration étatique qui gère la route maritime du Nord (NSRA) et qui met en œuvre une flotte de 4 brise-glaces à propulsion nucléaire. **Il fournira aux navires des informations sur l'état des glaces, y compris des recommandations sur les itinéraires de navigation à suivre.** Il assurera également le suivi des aspects normatifs du développement des itinéraires, s'assurera du respect des règles et lois adoptées pour les zones définies de la NSR. (source : [Barents Observer](#))

Affrètement de deux brise-glaces russes par les sociétés Nornickel et Gazprom Neft

Les deux sociétés russes Nornickel et Gazprom Neft concluent un accord d'exclusivité d'affrètement de deux brise-glaces pour 10 ans avec l'entreprise d'État russe Rosatom.

Les brise-glaces à propulsion nucléaire concernés sont les sisterships « *Taymyr* » et « *Vaygach* », deux des quatre navires opérés par Rosatom. **Nornickel et Gazprom Neft auront ainsi le droit exclusif d'utiliser les « *Taymyr* » et « *Vaygach* » jusqu'à la fin de leur durée de vie, ces derniers devant être décommissionnés en 2029 au plus tard.** Nornickel exploite des minerais de nickel à Norilsk et doit les acheminer par la rivière Yenisey jusqu'à la péninsule de Kola, tandis que Gazprom Neft exploite la plate-forme pétrolière de Prirazlomnaya en mer de Pechora, ainsi que le terminal offshore de Novy Port dans la rivière de l'Ob. Après cela, Nornickel et Gazprom Neft devront construire leurs propres brise-glaces. Cet affrètement longue durée auprès de Rosatom intervient alors que l'on craint de plus en plus que les volumes croissants de marchandises expédiés par la route maritime du Nord ne finissent par entraîner un manque de brise-glaces. (source : [Barents Observer](#))

Brise-glace nucléaire Arktika

Le plus grand brise-glace nucléaire au monde entame ses essais en mer.

Arktika est le premier de série de la classe de brise-glaces à propulsion nucléaire le plus puissant du monde dont cinq seront construits. **Le Projet 22220 (LK60Ya) de 173 mètres de long et 34 mètres de large est le brise-glace le plus grand et le plus puissant au monde, fournissant 60 MW de puissance propulsive.** Les deux réacteurs RITM-200 à bord ont une puissance thermique de 175 MW chacun. Les premiers essais en mer auront lieu sans que les

réacteurs nucléaires ne fonctionnent, uniquement sur les générateurs de secours. Il devrait rejoindre son port d'attache, Mourmansk, au printemps après ses essais et entrer au service actif à l'été. Les deux autres brise-glaces de la même classe qui sont en construction dans le chantier de Saint-Petersbourg, l'*Oural* et le *Sibir*, devraient être mis en service en 2021 et 2022. Cependant, le [chantier naval Baltiysky Zavod](#) à Saint-Petersbourg qui construit ces 3 navires vient d'annoncer que l'*Oural* pourrait subir des retards en raison de délais rallongés de la livraison des turbines des deux réacteurs nucléaires. **Les contrats des brise-glaces n°4 et 5 de la classe ont été signés en août dernier**, mais la construction n'a pas encore commencé. Ils sont annoncés respectivement pour 2024 et 2026. Avec son concept à double tirant d'eau, le navire pourra être exploité à la fois dans l'Arctique et à l'embouchure des rivières polaires, notamment celle de l'Ob qui abrite les projets gaziers Arctic LNG. Cette série de navires sera affectée à l'entretien de la route maritime du Nord, vers l'Ouest en hiver et vers l'Asie en été. (sources : [Barents Observer](#) ; [Rosatomflot](#) ; [Portnews](#))

Un nouveau navire pour gérer tous les déchets nucléaires des opérations de Rosatom dans l'Arctique

Projet d'un nouveau navire prévu pour le transport des déchets nucléaires des nouveaux brise-glaces et des centrales nucléaires flottantes.

Un navire de 159 mètres de long et d'un déplacement de 22 661 tonnes est prévu pour remplacer la flotte vieillissante actuelle. Ce navire pourra naviguer en autonomie tout au long de la route maritime du Nord. Cela comprend Pevek, la ville portuaire sur la côte de la péninsule de Tchoukotka où la première centrale nucléaire flottante de la Russie a été connectée au réseau fin décembre. **Le navire est conçu pour transporter le combustible des réacteurs des brise-glaces actuels (KLT-40), à venir (RITM-200) et des structures flottantes avec des réacteurs de types, RITM-400, et OK-900.** Rosatomflot possède deux anciens navires pour le stockage du combustible nucléaire irradié de la flotte de brise-glaces. Les deux navires, « *Imandra* » et « *Lotta* », sont principalement amarrés au port de Mourmansk, mais « *Imandra* » navigue à titre occasionnel vers le chantier naval de Nerpa au nord de Mourmansk pour ramasser des conteneurs de combustible nucléaire irradié provenant d'anciens sous-marins de la Marine russe. Deux autres navires, le « *Rosita* » et le « *Serebryanka* », servent à d'autres missions, comme le transport de fûts de combustible nucléaire irradié de la baie d'Andreeva à Atomflot. Généralement, le combustible nucléaire irradié est stocké pendant quelques années à bord de ces navires avant d'être transporté par chemin de fer. (source : [Barents Observer](#))



Figure 2 : Imandra © Thomas Nilsen



Figure 3 : Projet © Barents Observer

Nouveau projet d'un brise-glace lourd chinois « Icefield Giant »

La Chine vise à étendre sa flotte de brise-glace et a révélé les détails de conception d'un premier brise-glace polaire lourd.

La société chinoise de construction navale a présenté à l'occasion d'un salon le projet d'un brise-glace lourd à propulsion classique. Avec un déplacement de 26 000 tonnes et la capacité de briser la glace de trois mètres d'épaisseur à deux nœuds tout au long de l'année, **le navire de classe PC2 se rapproche des derniers brise-glaces à propulsion nucléaire russe Arktika (Projet 22220) en termes de taille et de capacité de déglacage** actuellement en essai. La Chine avait précédemment annoncé son intention de développer un brise-glace à propulsion nucléaire qui servirait de ban d'essais au futur porte-avions. La Chine possède deux brise-glaces polaires, le *Xuelong* (*Dragon des neiges*) et le *Xuelong 2*. Le 1^{er} *Dragon des neiges* est à l'origine un cargo de classe glace ukrainien construit en 1993, avant d'être acheté et équipé par la Chine comme navire de recherche polaire en 1994. Le *Dragon des neiges 2* est le premier brise-glace construit en Chine. Il a été développé en 2012 avec le concours du bureau d'études finlandais Aker Arctic. Ces deux brise-glaces sont

actuellement en mission de ravitaillement de leurs bases en Antarctique, mission qui devrait s'achever au printemps 2020.
(sources : [HightNorth news](#) ; [Weixin](#) ; [Xinhuanet](#))



Figure 4 : Projet brise-glace lourd chinois © China Shipbuilding Industry Corporation

Construction d'un paquebot de croisière *Seabourn Venture*, et *Endurance*

Seabourn termine les essais en bassin des carènes d'un modèle de coque glace pour son nouveau navire d'expédition ultra-luxueux, le Seabourn Venture. L'opérateur Lindblad achève les essais de son premier navire d'expédition à étrave inversée, le National Geographic Endurance.

La compagnie de croisière ultra-luxe américaine Seabourn achève les tests de son nouveau navire d'expédition, le *Seabourn Venture*, en bassin des carènes pour sa coque classée PC 6. Les tests sont effectués dans le grand bassin d'Aker Arctic en Finlande, le leader de conception des navires coque glace. Le paquebot devrait être lancé en juin 2021. Un second sistership qui reste à nommer devrait être lancé en mai 2022. Il est notamment équipé de [deux sous-marins construits sur mesure](#). Seabourn qui exploite actuellement une flotte de cinq navires, rejoint ainsi le cercle des opérateurs de navires d'expéditions polaires. (sources : [Seabourn](#) ; [Marine Executive](#) ; [Shippax](#))

Le *National Geographic Endurance*, premier des deux navires d'expédition commandés par Lindblad au chantier Ulstein, est à l'eau. Il devrait être livré au premier trimestre 2020. Doté d'une étrave inversée X-Bow, il mesure 124,4 mètres de long, 21 de large, comptera 69 cabines pour 126 passagers, 89 membres d'équipage. Sa coque classée PC 5 est une des coques renforcée glace la plus élevée parmi la noria des navires d'expédition en livraison ou en commande à travers le monde. Son sistership, le *National Geographic Resolution*, sera livré en 2021, sa coque est actuellement en construction dans les chantiers Crist de Gdansk. (source : [Mer et Marine](#))



Figure 5 : Seabourn Venture © Seabourn



Figure 6 : National Geographic Endurance
© Mer et marine

Le marché des paquebots dits d'expédition est en plein essor. D'une capacité d'environ 200 passagers adaptée aux expéditions polaires, la compagnie de croisière française Ponant, leader dans ce secteur, arme 6 navires de type Lapérouse et 4 navires de type Boréal. Tous sont de classe glace IC. Trois autres navires de type Lapérouse « allongé » vont venir compléter cette série. Seuls, les 4 navires type Boréal naviguent en zone polaire, notamment en Antarctique où ils sont tous déployés en été austral. Enfin, le brise-glace de croisière PC2 *Commandant Charcot* est en construction en Roumanie et sera achevé dans les chantiers Vard en Norvège. Il est prévu qu'il entame ces premières croisières en Arctique à l'été 2021.

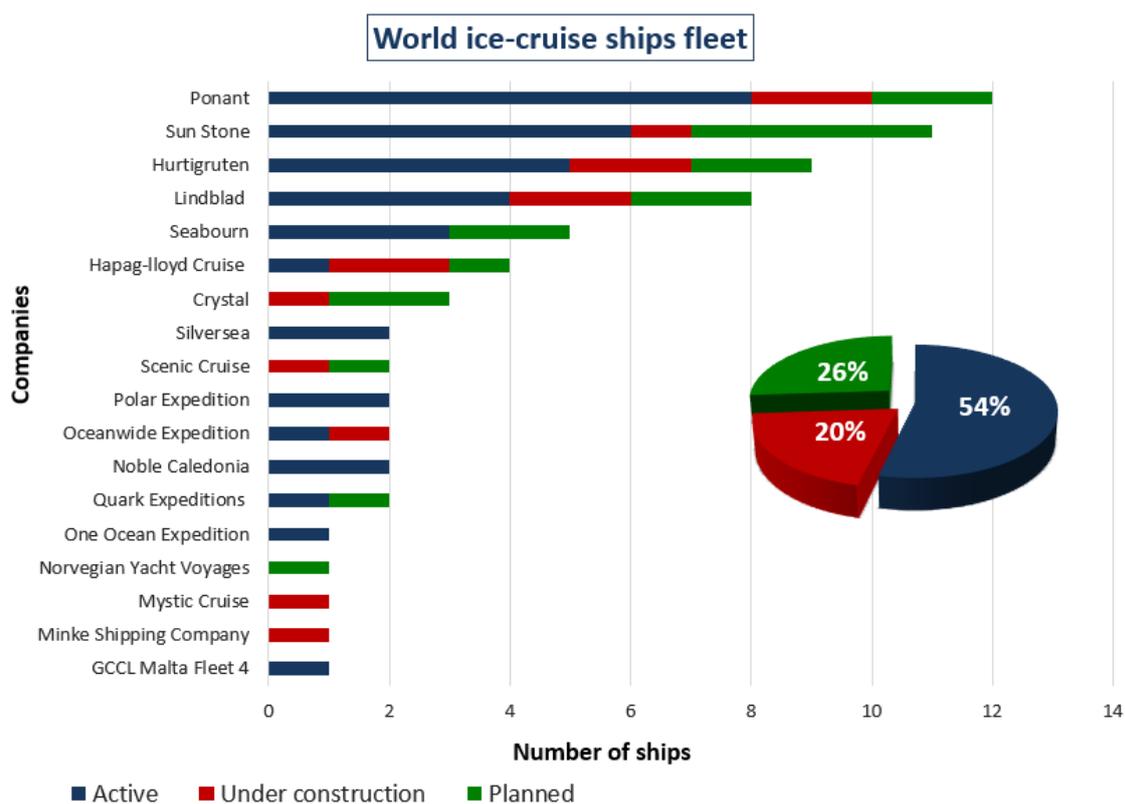


Figure 7 : Flotte mondiale de navires d'expédition de croisière de classe glace (< à PC5)

Le site Internet du mois

Données et animations de l'extension de la banquise en Arctique issues des travaux Mosaic avec des données du NSIDC.

Ce site est rédigé par Daisy Dunne, une des cinq journalistes qui ont été choisies pour faire un reportage sur le projet arctique MOSAIC organisé par l'Institut Alfred Wegener. Ce site composé d'illustrations pertinentes résume justement toutes les problématiques du réchauffement climatique et de ses répercussions sur l'environnement. Les données et les animations sont extraites du site [National Snow and Ice Data Center](https://www.nsidc.org/). (Source : [Interactive.carbonbrief](https://www.interactivecarbonbrief.com/))

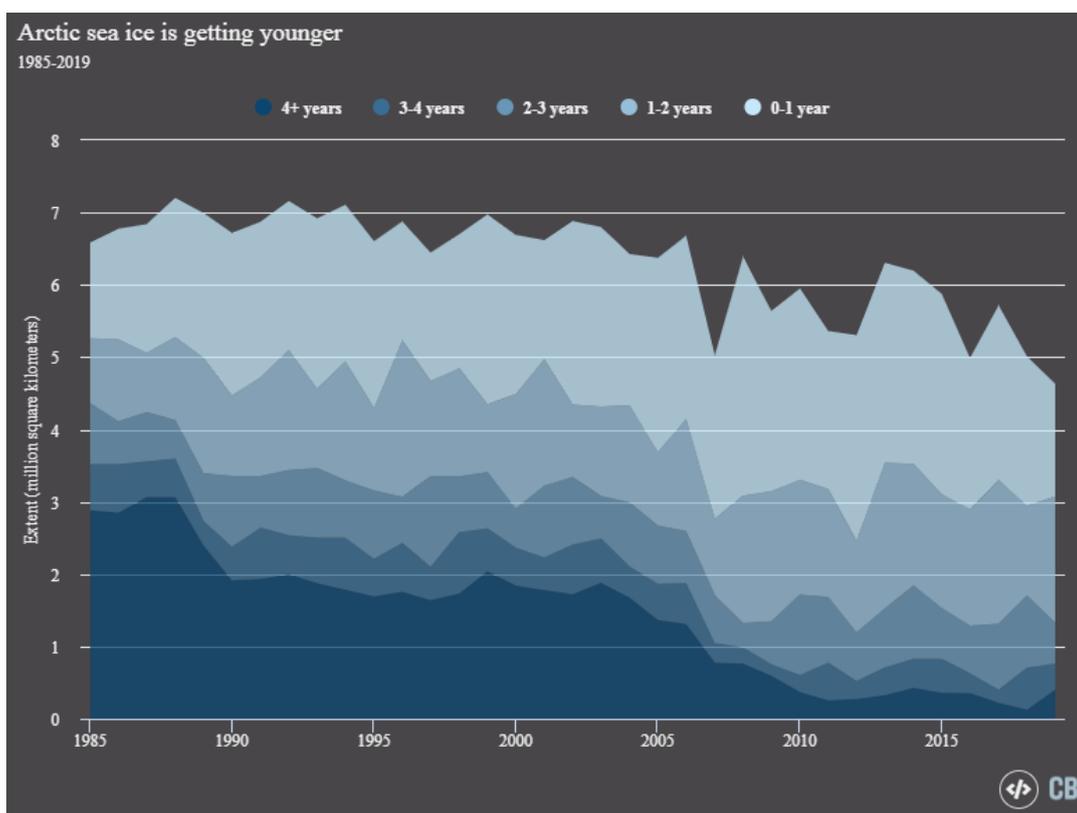


Figure 8 : Extension de la banquise annuelle et pluriannuelle arctique depuis 1979