

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

**BASTIEN ALEX – HERVE BAUDU – ANTOINE BONDAZ –
ÉMILIE CANOVA – 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
INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES	11
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE SUR L'ARCTIQUE	13
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	15

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), avec Hervé Baudu (ENSM)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : IRIS

Bloc États Observateurs et Union Européenne Gouvernance : Alexandre Taithe (FRS), Valérie Niquet (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

Pétrole et ressources minières : avis contrastés chez les autochtones malgré les retombées économiques

Le débat autour des mesures à prendre pour limiter les effets du réchauffement climatique et la volonté d'une des 13 sociétés régionales de continuer à miser sur le pétrole – qui finance largement les bénéficiaires de l'Arctic Slope Regional Corporation – créent un schisme au sein d'une association autochtone en Alaska.

Selon un document repris par Alaska Public Media, l'Arctic Slope Regional Corporation (ASRC) aurait bénéficié de 22,5 millions de dollars US de BP et Chevron en 2017. L'ASRC est une des 13 sociétés régionales autochtones issues de la loi de 1971 portant sur le règlement des revendications autochtones en Alaska. Elle représente 13 000 Inupiat de la région North Slope, et détient les droits pétroliers sur l'Arctic National Wildlife Refuge qui a été ouvert aux compagnies pétrolières par un vote du Congrès en 2017.

L'ASRC est très liée au secteur pétrolier, qui lui permet d'avoir un chiffre d'affaires atteignant 3 milliards de dollars par an, et emploie 15 000 personnes. Elle s'est retirée en décembre 2019 de l'Alaska Federation of Natives (AFN) suite à des critiques formulées par les autres membres de l'AFN sur ses activités pétrolières. Ces critiques ont été formulées dans un contexte de réchauffement climatique, dont les effets se font particulièrement sentir en Alaska. L'AFN a d'ailleurs déclaré l'urgence climatique dans une résolution lors de sa convention annuelle. Dans le même temps, 26 tribus autochtones s'opposent et s'inquiètent de l'ouverture probable d'une zone de plus de 5 millions d'hectares à la prospection minière par le Bureau Of Land Management. Cette ouverture pourrait perturber les terrains de chasse et les zones de pêches traditionnelles et avoir de possibles effets indésirables sur la faune et la flore. Sources : [Alaska Public](#); [Alaska Public](#); [Arctic Today](#); [ADN](#).

L'armée de l'Air américaine prépare et renforce sa présence en Arctique

L'armée de l'Air américaine s'apprête à recevoir ses premiers F35A sur sa base d'Eielson, Alaska. En parallèle, elle a également procédé à l'évaluation de l'état d'une piste d'atterrissage sur l'île norvégienne de Jan Mayen, proche des routes menant à la Russie.

Le 354th Fighter Wing basé à Eielson Air Force Base, Alaska, va recevoir trois des 54 nouveaux chasseurs F35A Lightning II qui lui sont destinés dans les cinq ans, selon *Stars and Stripes*. Ceux-ci vont venir grossir les rangs du 356th Fighter Squadron réactivé. L'arrivée de ces chasseurs dernière génération, les plus chers de l'Histoire, témoigne de l'importance stratégique de l'Arctique, selon l'ancien secrétaire de l'US Air Force Heather Wilson et le Général David Goldfein qui s'exprimaient en janvier 2019 à ce sujet. Ces chasseurs seront sous le commandement de l'US INDOPACOM, le commandement Indo-pacifique des États-Unis.

L'US Air Force a également annoncé avoir envoyé en Novembre 2019 des militaires du 435th Contingency Response Squadron pour vérifier l'état d'une piste d'aviation sur l'île norvégienne de Jan Mayen, située en mer de Norvège, entre le Groenland et la Norvège. Cette action avait pour but de déterminer si des C-130J Super Hercules pouvaient y atterrir pour ravitailler l'île, proche des routes reliant la Russie à l'Atlantique Nord. Sources : [Stars and Stripes](#); [Défense Aero](#); [Business Insider](#); [dvidshub](#).

L'Alaska en première ligne face aux effets du réchauffement climatique

Les effets du réchauffement climatique se font particulièrement sentir en Alaska. Une étude menée par l'armée américaine place deux communautés de l'Alaska comme les plus exposées à l'érosion côtière et au dégel du pergélisol ; une autre est déjà en cours de déménagement.

Selon une récente étude sur les effets du réchauffement climatique en Alaska, deux communautés, Shaktoolik et Shishmaref (situées au bord de la mer de Béring et de la mer des Tchouktsches), seraient les plus menacées par l'érosion côtière, les inondations et le dégel du pergélisol. Cette étude, menée pendant 3 ans au sein de 187 communautés pour la plupart côtières ou situées près des rivières, a été réalisée par *The Army Corps of Engineers and Researchers* de l'Université d'Alaska Fairbanks dans le cadre du programme de protection des infrastructures des communautés (*Villages Infrastructures Protection Program*) de la Commission Denali.

Ces risques ont conduit au déménagement de la communauté Yupik de Newtok, située le long de la rivière Ninglick près de la mer de Béring. Ce déplacement a commencé en octobre 2019 (cf. bulletin n°8, Janvier 2020) et doit durer jusqu'en 2023. Cette nouvelle communauté de Mertarvik aura des maisons à l'efficacité énergétique améliorée. Sources : [CBC](#); [National Geographic](#).

CANADA

Le gouvernement fédéral donne un coup de pouce à l'extraction de ressources dans le Nord

Le gouvernement fédéral va financer à hauteur de 500 000 dollars le secteur minier dans le Nord. Cet investissement va notamment permettre la promotion du secteur dans des conférences rassemblant les acteurs du secteur.

Le député libéral du Yukon, Larry Bagnel, a annoncé à Vancouver, sous l'autorité de la ministre du Développement économique Mélanie Joly, que l'État fédéral va investir 500 000 dollars sur trois ans afin d'inciter les investisseurs à mettre leur argent dans des sites miniers encore inexploités. Il s'agira de financer la promotion, à la *Convention Prospectors and Developers Association of Canada (PDAC)*, des Territoires du Nord. Soutenue par les trois Territoires, cette promotion vise une des seules sources de retombées économiques pour les populations locales. Dans le même temps, la mine Baffinland de Mary River reste suspendue au processus du *Nunavut Impact Review Board*, qui doit statuer sur le maintien ou l'arrêt de la production, représentant 6 millions de tonnes par an. Sources : [NNSL](#), [CBC](#), [Nunatsiaq](#)

Selon un chercheur, le Canada n'a pas prévu de refinancer le système d'alerte du nord

Le Professeur James Fergusson signale l'absence, dans les documents du ministère de la Défense canadien, d'un budget pour la modernisation et le financement du futur système d'alerte du Nord (NWS) après 2025.

Le NWS (*North Warning System*), ou Système d'Alerte du Nord, est opéré sous la houlette du NORAD (*North American Aerospace Defense Command*) – dont les dépenses de fonctionnement sont financées à 60% par les États-Unis et 40% par le Canada. Établi pour surveiller les activités militaires au Nord de l'Amérique du Nord, il succède à la DEW line, installée pour prévenir d'une attaque aérienne soviétique. Ce système d'alerte, composé de radars situés en Alaska et dans le Nord du Canada, doit être remplacé et modernisé pour aller au-delà de sa durée de vie prévue, soit après 2025. Or, les documents publiés récemment par le ministère de la Défense canadien (*20-year Defence Investment Plan* publié en 2018 et le *Defence Investment Plan 2019*) ne prévoient pas de budget pour cette mise à niveau. Celui-ci s'élèverait à 11 milliards de dollars au total, soit 4,4 milliards de dollars pour la part canadienne. Selon le professeur James Fergusson de l'Université de Manitob et membre du centre de recherche Centre for Defence and Security Studies, le financement de cet équipement doit être la priorité en matière militaire pour le Nord, face à la reprise des vols de bombardiers russes ou aux nouvelles acquisitions russes de missiles de croisière longue portée. Sources : [Macdonald Laurier](#); [Macdonald Laurier](#); [Nunatsiaq](#).

Deux publications appellent à un renforcement des capacités navales canadiennes dans le Nord

Plusieurs universitaires canadiens appellent le gouvernement fédéral à donner plus de moyens à la Garde-côtière canadienne ainsi qu'à la Marine royale canadienne, afin de faire face aux possibles crises ou activités illégales en cas de regain d'activité dans la zone.

Selon les professeurs Michael Byers et Nicole Covey, l'augmentation des moyens alloués à la Garde-côtière canadienne dans le domaine de la recherche et sauvetage dans l'Arctique canadien servirait deux objectifs : fournir un service équivalent au sud du Canada, et donner des moyens permettant d'aborder des navires susceptibles d'activités illégales. Ils soulignent toutefois l'importance de ne pas alimenter une course à la militarisation de la région. Cette publication fait écho à un éditorial de David J. Bercuson, directeur du *Centre for Military, Security and Strategic Studies* de l'Université de Calgary. Celui-ci appelle le Canada à investir à la fois dans la Garde-côtière canadienne et dans la Marine royale canadienne afin de se préparer à des crises futures et assurer la sécurité maritime dans l'Arctique. David J. Bercuson souligne que seule la Russie est capable d'assurer ces missions, contrairement au Canada et aux États-Unis. La Russie a des capacités brise-glace opérationnelles en toutes saisons, alors que les futurs Navires de Patrouille Extracôtier et de l'Arctique (NPEA) ne pourront naviguer qu'une partie de l'année dans les eaux de l'Arctique. Par ailleurs, la Marine royale canadienne a annoncé que ses NPEA pourraient également servir lors de missions d'aide, suite aux fréquents ouragans qui frappent les caraïbes. Sources : [Regard sur l'Arctique](#); [National Post](#); [CBC](#).

GROENLAND/DANEMARK

Évaluation de l'impact de la dispense d'interdiction du commerce des produits du phoque pour les communautés Inuit.

La Commission Européenne a publié le premier rapport évaluant l'effet de la réglementation interdisant le commerce des produits de la chasse du phoque et des dispenses d'interdiction pour les produits de la chasse des communautés autochtones. Si la réglementation a mis un coup d'arrêt à ce commerce, ce coup d'arrêt a également affecté les acteurs de la filière qui auraient dû être à l'abri.

En 2009, l'UE a adopté le règlement 1007/2009 qui a introduit une interdiction de mise sur le marché des produits de la chasse au phoque. En même temps, l'UE a reconnu que la chasse au phoque faisait partie intégrante de l'économie, de la nutrition, de la culture et de l'identité des Inuits ou d'autres communautés autochtones. À ce titre, une dispense au règlement a été actée pour les produits de la chasse des communautés Inuit et autres communautés autochtones. Le premier rapport quant à la mise en œuvre du règlement est à présent disponible. Ce rapport montre que les dispenses n'ont pas été efficaces. Une méconnaissance de la situation et la relative complexité des mesures de certification ont fait que peu de Groenlandais ont eu recours à cette exemption. À la lumière de cette situation, le Groenland exhorte l'UE à sensibiliser et à améliorer l'information des citoyens européens sur la légalité du commerce des produits des phoques chassés par les Inuits ou d'autres communautés autochtones, rétablissant ainsi la confiance des consommateurs. Bien que ce dossier puisse paraître anecdotique, des observations de terrains indiquent que la question du commerce des produits de la chasse est un élément central de la méfiance des habitants du Groenland à l'égard des institutions européennes. Source : [Rapport de la commission au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre du règlement \(CE\) no 1007/2009, tel que modifié par le règlement \(UE\) 2015/1775, sur le commerce des produits dérivés du phoque.](#)

Une nouvelle explication pour l'effondrement de la civilisation viking au Groenland

La civilisation viking au Groenland se serait en partie effondrée dans les années 1400 en raison d'une surexploitation des morses pour leurs défenses d'ivoire, ceci jusqu'à leur extinction.

Une équipe de chercheurs des universités de Cambridge, Oslo et Trondheim a examiné des artefacts de défense de morse datant d'avant 1400 à travers l'Europe et a découvert que presque tous provenaient de morses chassés dans des mers uniquement accessibles aux communautés viking du Groenland. Les membres de cette équipe ont également découvert que des artefacts ultérieurs provenaient d'animaux plus petits, indiquant que les stocks diminuaient rapidement. Les chercheurs soulignent qu'il ne s'agit pas d'un facteur unique, mais probablement d'un des facteurs expliquant la disparition des communautés viking du Groenland au 15^{ème} siècle. Source : [Barrett, I. H., Boessenkool, S., Kneale, C. J., O'Connell, T. C., & Star, B. \(2020\). Ecological globalisation, serial depletion and the medieval trade of walrus rostra. *Quaternary Science Reviews*, 229, 106122.](#)

ISLANDE

A partir de mars 2020, deux vols directs par semaine relieront Shanghai à Keflavik

En mars 2020, Juneyao Air proposera deux vols par semaine entre Shanghai et Keflavik.

La compagnie Juneyao Airs, basée à Shanghai, va proposer des vols directs entre Shanghai et Keflavik, à raison de deux par semaine. Ces vols feront toutefois escale à Helsinki (Finlande). Cette liaison sera opérée par un Boeing 787 Dreamliner d'une capacité de 330 passagers. [Selon des statistiques du Bureau du tourisme islandais](#), quelques 89 495 touristes venant de Chine ont été comptabilisés en 2018. Les touristes chinois sont la quatrième nationalité à visiter l'Islande, après les Américains (en première position), les Allemands (en deuxième position) et les Français (en troisième position).

La start-up européenne Skyrora espère pouvoir effectuer des tirs de fusées depuis l'Islande en 2020

En 2020, Skyrora, start-up européenne, souhaite effectuer des tirs de fusées depuis l'île, dont les conditions sont idéales pour tester ces produits.

Basée en Ecosse, la start-up européenne Skyrora souhaite effectuer des [tests de tirs de fusées](#) développées grâce à une imprimante 3D. Afin de tester ces rockets, trois essais de lancement sont prévus depuis l'Islande en 2020. L'Islande, et plus particulièrement sa côte nord-est, présente des conditions parfaites pour ce type de test : faible densité de population, accès exceptionnel aux orbites polaires. En 2020, Skyrora voudrait tester des fusées de deux à onze mètres de long et atteindre entre 45 et 100 kilomètres d'altitude. Afin qu'elles ne retombent pas sur terre, la start-up prévoit de les lancer en mer et travaille en ce moment avec les autorités islandaises pour étudier les possibilités.

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Moscou adopte un plan de 15 ans pour le développement de la route maritime du Nord

Le 30 décembre 2019, le gouvernement russe a publié son plan de développement de la route maritime du Nord (RMN) pour les quinze prochaines années. Ce plan dévoile les projets infrastructurels que le pouvoir fédéral entend favoriser pour accompagner la croissance du trafic maritime.

Adopté le 21 décembre 2019 par le gouvernement russe, un nouveau plan de développement de la RMN a été annoncé le 30 décembre dévoilant une stratégie pour les quinze prochaines années. Dans ce plan pluriannuel (2020-2035), le gouvernement entend lancer plusieurs projets infrastructurels pour accompagner le développement de la RMN dans les prochaines années ([Plan de développement de la RMN d'ici 2035](#)).

Le document détaille les projets de développement pour les années à venir. En outre, il met en avant les différents opérateurs publics dont Rosatom apparaît comme la cheville ouvrière. Parmi les projets, la construction de 40 nouveaux navires, dont plusieurs brise-glaces nucléaires, est identifiée comme une priorité. Toutefois, les infrastructures pour le développement du transport intermodal soulignent l'ambition structurelle dans le développement de la RMN. Ainsi, le gouvernement doit décider, d'ici décembre 2022, la construction de la voie ferrée Belkomur reliant Arkhangelsk, Syktyvkar et Perm. Par ailleurs, quatre aéroports régionaux dans l'Arctique russe (Amderma, Chersky, Keperveem et Pevek) seraient, selon le même document, rénovés durant cette période. (Voir le détail des mesures dans le bloc de veille « Trafic maritime – Sécurité maritime » ci-après).

La Norvège s'engage dans une politique de renforcement de sa présence militaire en Arctique

Lors d'un discours à la Société militaire d'Oslo (Oslo Militære Samfund), le chef d'État-major norvégien Håkon Bruun-Hansen a souligné une activité militaire croissante dans les mers de Barents et de Norvège. Depuis quatre ans, le gouvernement norvégien avait opéré cette nouvelle dynamique en augmentant le budget de la Défense.

Le 20 janvier, à l'occasion d'un discours à la Société militaire d'Oslo, le chef d'État-major norvégien Håkon Bruun-Hansen a évoqué la situation sécuritaire à présent détériorée de la Norvège dans son espace septentrional. Pour le chef d'État-major, « la coopération russo-chinoise dans le Nord pourrait remettre en cause nos intérêts dans la région » ([Discours à la Société Militaire d'Oslo](#)). Dans ce contexte, plusieurs mesures ont été décidées pour consolider et moderniser l'ensemble des forces armées du pays :

- Renforcement de l'unité de gardes-frontières (en cours de création pour être opérationnelle en 2022) ;
- Renforcement des forces de défense intérieure dans la région du Finnmark (depuis 2019, un programme d'entraînement militaire de six mois a été mis en place) ;
- 52 avions de combat F-35 doivent être opérationnels d'ici 2025 ainsi que cinq avions de patrouille maritime P-8A Poséidon ;
- Renforcement des capacités de défense aérienne avec le déploiement du NASAMS III ;
- Acquisition d'un nouveau système d'artillerie (24 unités K-9) et de 144 nouveaux véhicules de combat (CV90) ;
- Quatre nouveaux sous-marins (Thyssen Krupp Marine Systems) sont programmés pour être opérationnels d'ici 2032. Le premier doit être livré en 2025.

Ce renforcement annoncé traduit la trajectoire que le gouvernement norvégien a suivie ces dernières années. Ainsi, depuis quatre ans, le budget militaire du pays a augmenté de 9,4 milliards de couronnes norvégiennes (environ 945 millions d'euros). Le renforcement capacitaire annoncé confirme que cette dynamique haussière se poursuivra ces prochaines années.

Nikel, une impossible transition socio-économique ?

Après l'annonce de la fermeture prochaine de la fonderie du groupe Nornickel à Nikel (cf. Bulletin n°8, janvier 2020), les premiers effets économiques se ressentent sur le marché de l'immobilier. Les promesses à la fois du groupe russe et des autorités locales ne convainquent pas la population de la communauté.

Pierre angulaire de la vie socio-économique de la ville frontalière de Nikel, la fonderie détenue par le groupe minier Nornickel entame son processus de fermeture. Et les conséquences de cette fermeture commencent à trouver une traduction sur le marché immobilier local. Ainsi, les prix des logements dans la petite communauté sont en chute. Sans demande, certains appartements sont mis en vente pour 100 000 roubles (environ 1 450 euros). Cette somme correspondrait à 11 mois de loyers sur le marché locatif actuel dans cette ville frontalière ([Blogger51](#)).

Malgré ce contexte de crise, les autorités locales et régionales souhaitent mettre en œuvre un projet de reconversion avec un appui financier de Nornickel et son partenaire Port Liinarkhamari. Encore en élaboration, ce projet souhaite soutenir un modèle économique tourné vers le tourisme. En outre, la création d'une zone économique franche, comprenant des avantages fiscaux pour les investisseurs, est envisagée ([The Independent Barents Observer](#)).

Pour cela, les autorités locales russes comptent sur le soutien de la Norvège pour surmonter cette transition économique. À cet effet, une réunion avec une délégation de Sør-Varanger, municipalité norvégienne voisine, a été organisée, le 21 janvier 2020, pour envisager une coopération renforcée. Des groupes de travail conjoints seront constitués pour contribuer aux idées qui pourraient être incluses dans le plan d'action local ([Communiqué de la municipalité du raion de Pechenga](#)).

Resources gazières, Novatek

La société Novatek a obtenu des licences d'exploitation dans la péninsule isolée de Gydan. La plupart de ces réserves doivent être évacuées par la voie maritime du Nord.

Au cours de l'année 2019, Novatek a remporté plusieurs nouvelles licences sur les côtes de la mer de Kara, en péninsule de Gydan et dans le golfe d'Ob. Il s'agit du champ de Bukharinskoye situé en partie à terre, en partie au large. Les ressources correspondent à l'ensemble de la consommation actuelle de l'UE pendant près d'une décennie. Au total, les acquisitions de licences de Novatek dans la région en 2019 représentaient très probablement plus de 4 000 milliards de mètres cubes de gaz naturel. Cela représente environ 8 fois la consommation annuelle totale de l'Union européenne. L'UE en 2018 a consommé 458,5 milliards de mètres cubes de gaz, dont 155 milliards importés de Russie. Novatek possède désormais plus de 55 licences d'exploitation dans l'extrême nord de la région de Yamal-Nenets, dont beaucoup sont situées près du golfe d'Ob et de la rivière Yenisey. La péninsule de Yamal représente la plus grande région du monde dans la production de gaz naturel, qui représente environ 80% de la production de gaz en Russie et environ 15% de la production mondiale de gaz. Novatek prévoit d'ouvrir quatre nouveaux projets de GNL sur les péninsules de Yamal et Gydan au cours de cette décennie. Par ordre d'achèvement prévu, il s'agit d'Ob LNG, Arctic LNG 2, Arctic LNG 3 et Arctic LNG 1. La construction d'Arctic LNG 2, situé sur la péninsule de Gydan en face de Yamal LNG, a commencé en 2018. L'installation comprendra trois trains de liquéfaction de GNL, ces lignes de production fournissant un total de 19,8 millions de tonnes de GNL par an. Novatek envisagerait d'augmenter, à partir de 2020-2021, son plan de production de GNL jusqu'à 70 millions de tonnes d'ici 2030. La société prévoit de construire au moins six trains de liquéfaction d'ici 2030, avec des investissements totalisant environ 2 500 milliards de roubles (38,9 milliards de dollars). Sources : [The BarentsObserver](#) ; [Novatek](#) ; [Tass](#).

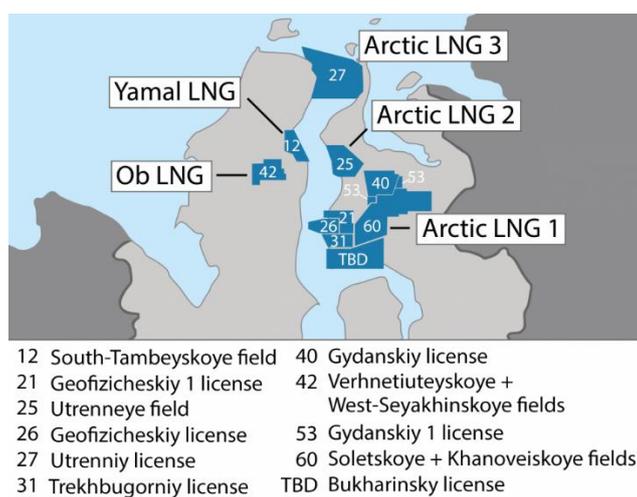


Figure 1 : Licences de Novatek sur les péninsules de Yamal et Gydan (© The Arctic Institute)

Des difficultés pour Novatek pour le lancement du dernier train de Yamal LNG

Alors que le troisième train de Yamal LNG a été lancé en décembre 2018, le quatrième et dernier train est confronté à des difficultés. Un problème de conception des gazoducs serait à l'origine du retard enregistré par Novatek.

Comprenant quatre trains dans le développement du site de production Yamal LNG, Novatek avait lancé le troisième train en décembre 2018, soit un an plus tôt par rapport au cahier des charges initial. Au début de l'année 2019, la capacité de production de gaz naturel liquéfié a atteint 16,5 millions de tonnes. Cependant le lancement du quatrième et dernier train, initialement programmé pour décembre 2019, connaît un retard significatif bouleversant le calendrier du groupe russe.

Celui-ci ne serait pas prêt avant mars 2020. Cette situation génère des pertes financières conséquentes pour Novatek, estimées à 900 millions de roubles (environ 13,1 millions d'euros) par mois ([Kommersant](#)). Les raisons de ce retard s'expliquent par des problèmes techniques concernant les gazoducs. Ces derniers, conçus par la société NIPIGAZ, ne résisteraient pas aux températures négatives extrêmes dans la région, suggérant un problème de conception.

Saint-Pétersbourg, capitale événementielle pour l'Arctique ?

La conférence biannuelle « L'Arctique – Territoire de Dialogue » (Arktika – territoriya dialoga) ne retournera pas à Arkhangelsk en 2021. L'événement sera maintenu à Saint-Pétersbourg pour des raisons logistiques permettant d'accueillir le nombre important de participants.

En 2017, la ville d'Arkhangelsk accueillait la conférence incontournable sur l'Arctique en Russie (Arktika – territoriya dialoga) en présence notamment de Vladimir Poutine et du vice-Premier ministre chinois. En 2019, l'événement qui devait se dérouler dans la ville arctique a été déplacé à la dernière minute à Saint-Pétersbourg. Cette conférence a réuni jusqu'à 8 000 participants. La prochaine conférence, programmée en 2021, pourrait accueillir au moins autant de participants.

Dans ce contexte, cette prochaine conférence sera de nouveau organisée à Saint-Pétersbourg. Pour le gouverneur de l'oblast d'Arkhangelsk, « il n'y a aucune ville dans la zone arctique capable d'accueillir un tel événement » ([News29](#)). Selon les autorités russes, des villes comme Arkhangelsk et Mourmansk n'auraient pas les capacités hôtelières suffisantes pour permettre l'hébergement lors d'un événement avec un tel niveau de participation. Le résultat de ce transfert est de positionner Saint-Pétersbourg comme place incontournable des rencontres internationales pour l'Arctique en Russie.

Déclaration controversée du métropolite de Mourmansk et Monchegorsk sur Sør-Varanger (Norvège)

Le métropolite Mitrofan de Mourmansk et Monchegorsk a affirmé dans un entretien que la commune norvégienne de Sør-Varanger était une terre orthodoxe. Ce dernier prend soin néanmoins de préciser qu'il n'y a aucune revendication territoriale derrière ce postulat religieux.

Le nouveau leader de l'Église orthodoxe russe pour l'oblast de Mourmansk, le métropolite Mitrofan a affirmé que la commune norvégienne de Sør-Varanger appartenait à la communauté orthodoxe argumentant que cette région avait été cédée en 1826 au moment de la délimitation de la frontière terrestre russo-norvégienne suite à l'accord entre le roi de Norvège et de Suède Carl Johan et le tsar Nicolas Ier ([Argumenty i Fakty](#)).

Malgré ce postulat, pour le moins controversé, le métropolite précise que l'Église orthodoxe russe n'entend pas réclamer un retour territorial de la région de Kirkenes. Il souhaite cependant l'édification d'une église orthodoxe, et relève par ailleurs l'attitude positive des Norvégiens à ce sujet.

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Industrielle

Le transit de marchandises par l'Arctique suscite un rejet croissant, mais relatif

Dans le sillage de l'émergence de nouveaux mouvements et de nouvelles figures publiques favorables à la mise en place de politiques environnementales plus ambitieuses ([source FR](#)), la possibilité de développer plus avant le trafic commercial dans l'Arctique suscite un rejet croissant. Dans ce contexte, l'initiative lancée par l'ONG Ocean Conservancy – en partenariat avec l'équipementier sportif Nike – rencontre un succès croissant : l'engagement solennel à renoncer à l'utilisation des routes commerciales de l'Arctique ayant été pris par Ralph Lauren, PUMA, H&M ou encore Gap.

La pertinence et l'impact de ces initiatives doivent néanmoins être questionnés : pour Heather Exner-Pirot, une chercheuse de l'Observatoire de la politique et la sécurité de l'Arctique (OPSA), le fait de négliger les voies commerciales de l'Arctique induit que des espaces entiers devront renoncer à leur développement et devront composer avec un déficit infrastructurel croissant susceptible de contribuer à leur marginalisation ([source EN](#)). D'aucuns soutiennent des initiatives moins radicales, comme l'interdiction du recours au fioul lourd pour les bâtiments transitant par l'Arctique.

Si l'opposition à l'exploitation commerciale des voies Arctique est croissante, elle reste néanmoins relative, cette dernière étant extrêmement limitée. Pour de nombreuses entreprises et sociétés, l'adhésion à cette initiative correspond avant tout à du *greenwashing*, dans un contexte marqué par la sensibilisation croissante des opinions publiques occidentales aux enjeux environnementaux et écologiques ([source FR](#)).

La Norvège poursuit ses efforts en faveur du tourisme écoresponsable

Alors qu'une part conséquente de l'économie norvégienne repose sur l'exploitation d'énergies fossiles et que la Norvège affiche d'importantes ambitions environnementales et écologiques, le développement d'un tourisme écoresponsable s'affirme comme une priorité.

Les espaces naturels locaux attirent en effet chaque année un public croissant, le seul Geirangerfjord ayant accueilli à l'été 2019 près de 200 bateaux et 900 000 touristes, pour des visites qui, si elles bénéficient aux économies locales, ont un impact environnemental particulièrement prononcé. Pour réduire cette empreinte, la Norvège s'est prononcée en faveur d'une mesure radicale, puisqu'à partir de 2026, seuls les bâtiments zéro-émission seront autorisés à accéder aux fjords classés à l'UNESCO ([source FR](#)).

Ces mesures s'inscrivent dans un contexte plus large propice à l'innovation en matière de propulsion navale, les principaux constructeurs étant encouragés à verdier leurs activités pour souscrire aux exigences de plus en plus spécifiques de leurs clientèles, mais aussi des États concernés. A titre d'exemple, le constructeur norvégien Vard, filiale de l'italien Fincantieri, a récemment annoncé le lancement à l'horizon 2022 de deux navires d'expédition aptes à opérer en Arctique et en Antarctique : ces navires de plus de 200 mètres de long devaient initialement disposer d'une propulsion à l'hydrogène, solution qui semble abandonnée à ce stade.

Actualité Capacitaire

Dans l'Arctique, les forces armées russes consolident leurs bastions

Alors que la stratégie navale soviétique en Arctique s'articulait traditionnellement autour de bastions – des espaces particulièrement défendus d'où ses unités militaires étaient appelées à évoluer –, la Russie cherche aujourd'hui à reconstituer ces forteresses interarmées par le développement et le déploiement de nouveaux systèmes de déni d'accès.

Selon certains observateurs américains, ces bastions pourraient à l'avenir servir des objectifs défensifs mais aussi offensifs, d'une part en sanctuarisant l'Arctique russe et d'autre part en soutenant les opérations russes dans l'Atlantique et dans le Pacifique ([source EN](#)). Ces développements, appuyés par les progrès réalisés par la Russie en matière de missilerie – notamment hypersonique – permettent à cette dernière de multiplier, tout au long de ses côtes, des bulles anti-accès censées neutraliser les capacités de ses adversaires dans l'Arctique et relèvent d'un regain d'intérêt général pour la dissuasion conventionnelle.

En Russie, la flotte du Nord se dote de nouveaux navires ravitailleurs

Si la commande initiale ne portait que sur l'achat d'une seule unité de navire ravitailleur de classe Projet 23130, la Marine russe s'équiperait finalement de cinq bâtiments supplémentaires ([source EN](#)), la tête de série – l'*Academic Pashin* – affichant des performances satisfaisantes. Selon les autorités russes, au moins deux de ces unités serviront au sein de la Flotte du Nord ; en conséquence et pour évoluer sans difficultés supplémentaires dans l'Arctique russe, ces ravitailleurs disposeront d'une coque certifiée Arc4, une terminologie russe signifiant leur capacité à affronter une glace d'une épaisseur maximale de 0,8 mètre ([source EN](#)).

Les ravitailleurs de classe Projet 23130 affichent des dimensions importantes, avec une longueur de près de 130 mètres, une largeur de 21 mètres et un déplacement total de 9 000 tonnes. Ces caractéristiques leur permettent d'afficher une endurance de 60 jours pour une vitesse maximum de 16 nœuds, soit près de 30 km/h ([source EN](#)). Depuis Mourmansk, ces unités devraient contribuer au développement des capacités opérationnelles des forces armées russes déployées dans l'Arctique, en particulier en soutenant les opérations navales menées par la flotte du Nord en mer de Barents ([source EN](#)).

Pour renforcer ses capacités militaires dans l'Arctique, la Russie développe de nouvelles munitions

L'Arctique est depuis la seconde moitié de la Guerre froide un espace propice aux activités des forces navales russes, américaines, mais aussi françaises et britanniques : c'est en effet dans l'Arctique et par l'Arctique que transite traditionnellement une part importante des flottes internationales de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) et de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) en activité. La Russie y entretient par ailleurs une présence particulièrement importante, ses sous-marins opérant depuis la baie de Kola et les bases navales de Gadjevo, Olenya Guba et Mourmansk, d'une part pour assurer la crédibilité de la dissuasion nucléaire russe, mais aussi pour patrouiller et contrer les activités de marines adverses présentes dans l'Arctique ([source EN](#)).

L'Arctique est un environnement stratégique particulièrement exigeant : les sous-marins qui y sont déployés ne doivent pas seulement y composer avec des adversaires nombreux et bien équipés, mais aussi avec des conditions climatiques peu propices à la navigation. Dans ce contexte, les amas de glace constituent un défi spécifique : s'ils renforcent la discrétion des sous-marins, ils nécessitent néanmoins d'être détruits dans l'éventualité du tir d'un missile, ou encore de l'évacuation dans l'urgence de membres d'équipage en détresse ([source EN](#)). Ainsi, pour permettre que ces missions de tir soient conduites le plus efficacement possible, les forces armées russes développent de nouvelles munitions ([source RU](#)) : après des premiers essais menés en 2014, ces dernières devraient voir leur utilisation généralisée au sein des sous-marins nucléaires russes, en remplacement des torpilles utilisées jusqu'ici et dont les résultats n'étaient pas satisfaisants.

Cinq mois après sa réactivation, la 2^{ème} Flotte américaine déclarée pleinement opérationnelle

Si l'intérêt des États-Unis pour l'Arctique avait décliné suite à l'effondrement de l'URSS, la réactivation de la 2^{ème} Flotte, intervenue en août 2018 et 8 ans après sa mise en sommeil, semble officialiser, malgré une dimension plus symbolique que capacitaire, l'importance croissante des marches septentrionales de l'Atlantique Nord pour les États-majors américains. Du reste, les autorités politiques et militaires américaines ne craignent pas de verbaliser leurs motivations, la réactivation de la 2^{ème} Flotte répondant, selon eux, au regain d'activités militaires russes dans l'Atlantique Nord et dans l'Arctique ([source EN](#)).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Arctic Frontiers 2020

Étonnamment, lors de la journée d'ouverture de la session 2020 de la conférence Arctic Frontiers qui a lieu tous les ans à Tromsø, en Norvège, le débat sur le statut juridique de l'Arctique et la gouvernance de la région a été relancé.

Dans son discours prononcé le 28 janvier, lors de la [première séance plénière](#) de la session 2020 d'Arctic Frontiers, la ministre des Affaires étrangères norvégienne, Ine Eriksen Søreide, a déclaré qu'il n'y avait pas de vide juridique en Arctique ("no legal vacuum in the Arctic") et que l'efficacité du multilatéralisme et l'adhésion à l'Accord de Paris étaient clef pour assurer un avenir à l'Arctique ("Effective multi-lateralism and adherence to the Paris Agreement vital to secure a positive future for the Arctic"). Cette position est dans la stricte ligne de la politique étrangère norvégienne sur le multilatéralisme et sur la gouvernance Arctique, affirmée aux côtés des autres États riverains dans la [déclaration d'Ilulissat de 2008](#). Elle rejoint néanmoins l'opposition arctique qu'avait rencontrée le document produit par le ministère français des Armées en septembre 2019, « La France et les nouveaux enjeux stratégiques en Arctique » dans lequel Paris envisageait l'Arctique comme un territoire de compétition, sujet d'une course à l'appropriation.

Mais, toujours lors de cette première séance, de manière plus surprenante, le [professeur Bobo Lo a réintroduit l'idée](#) d'établir un traité de l'Arctique sur le modèle de celui de l'Antarctique, alors que cette proposition est très controversée par les États riverains de l'océan Arctique. Cette proposition a fait l'objet d'une discussion entre la Ministre norvégienne

et le Ministre finlandais pour le développement et la coopération, qui ont insisté sur les mécanismes de gouvernance existants qui fonctionnent bien.

Par ailleurs, cette journée a été l'occasion de souligner que la Finlande, le Danemark et l'Union européenne sont en train de mettre à jour leurs stratégies arctiques et la Norvège va publier un livre blanc sur les enjeux arctiques fin 2020.

Le traité du Svalbard au défi pour son centenaire

Le traité du Svalbard, signé le 9 février 1920 à Paris, qui place l'archipel du Svalbard sous souveraineté norvégienne, célèbre ses 100 ans en 2020. Si à l'époque ce traité fut un remarquable succès de coopération entre États, des défis importants au régime juridique qu'il établit sont apparus au cours du temps. Le centenaire pourrait être l'occasion de proposer une éventuelle réforme du traité.

Au moment de sa signature, le traité du Svalbard a non seulement clarifié le statut international de l'archipel en le plaçant sous la souveraineté norvégienne et en accordant à tous les États adhérant au traité des droits commerciaux sur les ressources du Svalbard, mais il a également eu une implication géopolitique. En accordant la souveraineté sur l'archipel à un État relativement petit et non menaçant, il maintenait ainsi le Svalbard en dehors de l'éventail des grandes puissances.

Mais « l'environnement sécuritaire de l'Arctique a profondément changé [...] et [le traité] est maintenant confronté à de nouveaux défis, qui ne pouvaient être envisagés par ses créateurs » et qui menacent la stabilité du régime. Parmi ceux-ci, [Koivurova et Holiencin](#) citent : **l'incertitude quant à la portée géographique du traité** (inclut-il également le plateau continental ?), qui oppose en particulier la Norvège et la Russie ; **l'augmentation éventuelle des possibilités de pêche** dans les eaux entourant le Svalbard, qui pourrait renforcer encore l'intérêt commercial pour cette zone ; et les **incertitudes juridiques concernant le statut des aires (colonne d'eau et fond marin) au large de l'archipel**. Le conflit juridique sur "[le crabe des neiges](#)" illustre ces tensions. La décision de la Cour suprême norvégienne de février 2019, caractérisant le crabe de sédentaire, s'inscrit et conforte la position norvégienne concernant l'interprétation du traité de Svalbard, définissant la gestion des ressources naturelles sur la zone et pourrait affecter à l'avenir les droits sur les ressources de gaz et de pétrole dans la région. Le gouvernement norvégien souligne qu'il détient des droits exclusifs sur le plateau continental de Svalbard alors que cette position est contestée par la plupart des autres pays signataires. Un autre **défi important** est l'accusation selon laquelle le Svalbard serait utilisé pour des activités militaires, ce qui irait contre l'esprit du traité qui en fait un territoire démilitarisé et neutre ([article 9](#)).

D'après les deux chercheurs cités, le principal problème face à ces nouveaux défis est que **le traité du Svalbard ne prévoit aucun mécanisme de règlement des différends** (comme l'usage militaire présumé) ni aucun mécanisme multilatéral de rencontres.

Cependant, malgré le nouvel environnement sécuritaire, les dispositions du traité du Svalbard sont considérées comme valables et légitimes et il a globalement bien fonctionné au fil des ans. Malgré une position qu'on peut juger très protectrice et rigide sur le sujet, les deux auteurs soulignent aussi que la Norvège a jusqu'à présent exercé sa souveraineté sur le Svalbard de manière plutôt responsable et équilibrée, tout en tenant compte des droits des autres signataires du traité, ce qui a constitué un stabilisateur crucial.

Conseil de l'Arctique à la COP 25

La participation du Conseil de l'Arctique à la COP 25 de la Conférence sur le Changement Climatique des Nations-Unies qui s'est tenue à Madrid en décembre 2019, a été marquée par l'organisation d'un "side event" sur l'acidification des océans.

La présidence islandaise du Conseil s'est félicitée du fait que tous les États arctiques ont pu s'entendre sur une manifestation parallèle ("side event") commune sur l'acidification des océans à la COP 25. En effet, alors que l'acidité des océans de la planète augmente plus vite qu'à aucun moment au cours des 55 derniers millions d'années, certains des taux d'acidification des océans les plus rapides se produisent dans l'Arctique. Cela peut avoir de graves conséquences pour l'écosystème et les personnes et communautés qui en dépendent. Pour autant, il n'était pas évident de réussir à convaincre tous les acteurs du Conseil de l'Arctique de faire un événement commun au regard de la position des États-Unis lors de la dernière réunion ministérielle de Rovaniemi, refusant de mentionner le réchauffement climatique dans la déclaration finale.

Pour autant, les huit États arctiques, les organisations autochtones ayant le statut de participant permanent au Conseil de l'Arctique et les groupes de travail du Conseil ont réussi à monter une manifestation parallèle à la COP 25 intitulée "Tous

à bord ! *Combattre l'acidification des océans polaires*". Le Conseil de l'Arctique est un acteur important sur le sujet : il promeut une forte coopération sur des projets liés à l'acidification des océans et son programme de surveillance et d'évaluation de l'Arctique a produit des évaluations circumpolaires complètes.

Publications des instituts de recherche sur l'Arctique

L'OTAN publie un rapport analysant les visions politiques des États en Arctique

Dans un [rapport](#) publié en décembre 2019, le NATO Strategic Communications Centre of Excellence de Riga analyse les discours des États du Conseil de l'Arctique, de la Chine et de l'OTAN en Arctique pour en dégager leur vision de leur identité arctique, de la région, et de leurs relations avec les autres acteurs régionaux.

L'analyse se fonde sur l'étude d'un ensemble de discours, de déclarations officielles et de documents politiques publiés entre juin 2012 et juin 2019. Elle vise à comprendre la manière dont les États arctiques perçoivent la région arctique et leur place respective dans celle-ci, et surtout la manière dont ils l'expriment. Le document est un support efficace pour avoir une vision d'ensemble des axes des différentes stratégies des États arctiques dans la région, sous l'angle original de leurs discours et de la construction de leur identité arctique, passée, présente et future. Le rapport en conclut que certains États ont une vision plus ou moins inclusive de la gouvernance arctique. Les États-Unis, le Canada et la Russie tendent ainsi à privilégier une coopération arctique avant tout entre les États de la région, fondée sur des notions clés de « leadership », de « souveraineté » et de « traditionalisme » et se méfiant de l'implication croissante d'autres acteurs en Arctique. Cette vision s'accompagne d'un nécessaire renforcement de la présence militaire des États sur leurs territoires, en particuliers maritimes, arctiques. À l'inverse, le rapport distingue les États nordiques (Danemark et Groenland, Islande, Norvège, Suède, Finlande) qui seraient davantage en faveur d'une gouvernance inclusive, portée par des valeurs de coopération, de paix et de stabilité. Ils privilégient plusieurs échelles de coopération, régionale avec le Conseil de l'Arctique, subrégionale avec le renforcement de la coopération nordique et bilatérale, en particulier vers la Chine ou d'autres États observateurs (qui ne sont pas spécifiés).

Le NATO Strategic Communications Centre of Excellence a également choisi d'analyser le discours de la Chine en Arctique, ce qui avait déjà été l'occasion d'un [rapport en 2018](#) (« Arctic Narratives and Political Values. Russia, China and Canada in the High North »). Ainsi, la vision chinoise se structure autour de l'idée que l'Arctique est une région ouverte, en termes d'opportunités et d'impacts sur les autres espaces du monde. En particulier, le discours chinois exprime l'idée que la Chine est un pays proche-arctique et qui a sa place dans la gouvernance d'une région dont le futur dépend de son ouverture avec d'autres États.

L'intérêt du document repose également sur son analyse du discours et de la vision de l'OTAN en Arctique, dont sont membres plusieurs États riverains. Le rapport souligne l'absence d'une stratégie officielle de l'OTAN dans la région et la nécessité de communiquer sur son rôle et sa vision alors que l'Arctique tend à être en proie à un renforcement sécuritaire. Dans ce cadre, l'OTAN a mené par exemple en 2018 une vaste opération d'exercices militaires dans les eaux norvégiennes baptisée « Trident Juncture ». Ainsi, le rapport conclut que **l'OTAN renforce sa présence militaire dans la région**, pour défendre la souveraineté territoriale de ses États membres tout en insistant sur la **nécessité de maintenir la paix et la stabilité**, en particulier à destination de la Russie. Il précise que le Conseil de l'Arctique n'a pas vocation à prendre en charge les questions de coopération militaire, qui sont du ressort de l'OTAN.

SIPRI analyse les enjeux géopolitiques et sécuritaires de l'Arctique

Dans un [rapport](#) publié en décembre 2019, le [Stockholm International Peace Research Institute \(SIPRI\)](#) analyse les enjeux géopolitiques d'un Arctique « en changement » et dresse une série de recommandations pour faire face à l'accroissement des tensions et des problématiques sécuritaires.

Le Background Paper, rédigé par une chercheuse spécialiste des enjeux sécuritaires russes, européens et arctiques, Ekaterina Klimenko, a été publié en décembre 2019 sous le nom « *The Geopolitics of a changing Arctic* ». Partant du constat que la région connaît de nouvelles dynamiques géopolitiques et sécuritaires par l'accélération du réchauffement climatique, le rapport analyse les modalités de ces différents risques, qui s'évaluent essentiellement en termes de sécurité humaine (accès à l'alimentation, à l'eau, connectivité, droits des peuples autochtones...). Mais il constate également une série d'évolutions sécuritaires manifestées par un accroissement des tensions entre les puissances arctiques et un renforcement de leurs positions militaires dans la région. En particulier, Ekaterina Klimenko constate une remobilisation croissante des capacités militaires russes depuis la Guerre froide (bases militaires, stations de radars, flotte de brise-glaces), en raison des changements de l'environnement et d'une compétition stratégique avec les États-Unis et l'OTAN, qui s'engagent aussi de plus en plus dans la région. Avec l'investissement économique croissant de la Chine en Arctique, une compétition entre les puissances russe, américaine et chinoise s'est installée dans la région, menaçant l'idée d'un « exceptionnalisme arctique » entretenu par des plates-formes de coopération telles que le Conseil de l'Arctique et le Conseil euro-arctique de Barents. La recrudescence de tensions au sein de ces organismes est un marqueur du risque sécuritaire qui menace la région.

Face à ce constat d'augmentation des tensions et des risques en termes de sécurité, le rapport dresse une série de recommandations pour « maintenir la paix et la coopération » en Arctique :

- Créer une plate-forme dédiée aux sujets militaires dans la région ;
- Développer la coopération pour la sûreté et d'autres sujets d'« intérêt commun » ;
- Prendre en compte la voix des peuples autochtones dans les débats sur la sécurité ;
- Développer les contacts interpersonnels et l'éducation, prendre en compte la voix de la jeunesse dans les sujets sécuritaires pour améliorer l'esprit de communauté arctique ;
- Approfondir la recherche sur les nouveaux défis de la région, en particulier faire intervenir de nouveaux acteurs (entreprises et peuples autochtones) et de nouveaux sujets (OTAN, compétition entre grandes puissances).

L'édition 2020 de l'Arctic Yearbook traitera du changement climatique en Arctique

Intitulé « [Climate Change and the Arctic: Global Origins, Regional responsibilities?](#) », l'*Arctic Yearbook 2020* s'intéressera au paradoxe qui touche le développement de la région arctique, à savoir la tension à toutes les échelles entre protection d'un environnement fragilisé et accroissement des activités économiques.

Une stabilité sécuritaire encore fragile en mer Baltique

Dans un rapport publié en janvier 2020 « [Hard security dynamics in the Baltic Sea Region – from turbulence to tense stability](#) », le *Finnish Institute of International Affairs (FIIA)* analyse les récentes évolutions sécuritaires en mer Baltique et propose des perspectives pour les années 2020.

Rédigé par Matti Pesu, le document analyse la situation sécuritaire de la région Baltique, sous le coup de bouleversements depuis l'escalade des tensions entre les États riverains au moment de la crise ukrainienne de 2014. Depuis, la sécurité régionale s'est stabilisée et s'est structurée autour de trois dynamiques interconnectées :

1) Le comportement ferme de la Russie en mer Baltique, qui représente un enjeu sécuritaire majeur pour l'État, qui y a déployé une politique combinant projets offensifs et actions défensives (attaques militaires simulées, menace nucléaire, violation de l'espace aérien, exercices militaires, campagnes de désinformations...). L'objectif russe est ainsi de protéger sa partie occidentale du territoire d'éventuelles incursions européennes et de démontrer les capacités militaires russes à ses voisins occidentaux. Mais la région est surtout perçue comme un espace périphérique dans ses relations avec l'Europe et l'OTAN.

2) Les mesures occidentales d'apaisement et de dissuasion, menées en particulier par l'OTAN. Ces mesures se structurent autour d'une série d'accords de coopération militaire (tels que *Enhance Forward Presence* en 2016, qui a permis le déploiement de cinq mille hommes en mer Baltique). A travers l'OTAN, les États-Unis jouent un rôle dans la politique de dissuasion dans la région par le développement d'une stratégie de « dissuasion par la punition » qui, en envoyant un ensemble de petites troupes internationales en Baltique, vise à montrer à la Russie qu'une attaque militaire ne ferait que renforcer le déploiement des troupes.

3) La Finlande et la Suède participent à cette politique occidentale de dissuasion, renforçant leur coopération militaire avec l'OTAN tout en maintenant leur neutralité afin de garder des relations apaisées avec la Russie, qui reste néanmoins une source de méfiance. Dans le même temps, les deux pays cherchent à renforcer leur coopération sécuritaire bilatérale.

Ces trois dynamiques sont interconnectées : la crise ukrainienne a conduit au renforcement de la présence otanienne en mer Baltique et à la coopération bilatérale avec l'OTAN de la Suède et de la Finlande face à la menace russe. Un équilibre doit ainsi être trouvé entre la présence de l'OTAN et les tensions que cela peut engendrer avec la Russie, alors que la stabilité est de mise depuis la fin de la crise ukrainienne. Ces considérations seront structurantes pour la situation sécuritaire de la région dans la décennie à venir, mais il faut également garder en tête que celle-ci est fortement dépendante des relations Est-Ouest de manière globale et n'est surtout qu'un espace de projection.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Commande de 42 nouveaux tankers ARC7 par Novatek

Novatek commanderait jusqu'à 42 nouveaux méthaniers Arc7 totalisant 12 milliards de dollars pour ses quatre projets de gaz naturel à venir en péninsule de Yamal et Gydan.

La société Novatek va acquérir 10 nouveaux méthaniers Arc7 auprès de chantiers navals étrangers, tout en passant les commandes restantes au chantier naval russe Zvezda. Une dérogation au décret présidentiel de mai 2018 a été accordée, décret qui impose que dorénavant tous les navires transportant des hydrocarbures russes doivent être construits dans les chantiers du pays. Novatek craint, à juste raison, que le chantier en pleine restructuration n'ait pas le temps suffisant d'achever ses commandes déjà très nombreuses. Afin de transporter plus de 80 millions de tonnes de GNL par an pour ses quatre prochains projets, Novatek prévoit de construire une nouvelle flotte de plus de 40 méthaniers Arc7. Au total, 35 à 37 méthaniers seront construits à Zvezda pour les projets de l'entreprise jusqu'en 2030, et 10 dans des chantiers navals étrangers. Les cinq premiers navires sont destinés au transport de gaz naturel à partir d'OB LNG et couvrent également la capacité excédentaire de Yamal LNG, qui produit plus de GNL que prévu initialement. Les navires seront livrés d'ici 2023 à temps pour la mise en service d'Ob LNG. Ils font l'objet d'une commande passée avec Samsung Heavy Industries et le chantier naval de Zvezda à la fin 2019. Des commandes fermes pour 10 autres navires Arc7 à destination de chantiers navals internationaux peuvent être attendues en 2020 avec des livraisons prévues en 2023-2025, alignées sur la mise en service d'Arctic LNG 2. Les chantiers chinois visent ce marché. Une commande pour 15 navires supplémentaires à destination de Zvezda sera finalisée d'ici mars de cette année pour le projet Arctic LNG 3. Financée par la plus grande société d'investissement de Russie, VEB, ces navires devraient être mis en service entre 2024-2025. Novatek a souligné la nécessité de commander 15 à 17 navires supplémentaires qui seraient également construits sur le marché intérieur, avant la fin de la décennie. Ceux-ci s'harmoniseraient avec l'achèvement d'Arctic LNG 1 pour des livraisons après 2025. (Source : [Hight North News](#))

Project	Opening (Status)	Capacity	Arc7 Tankers
Yamal LNG	Dec 2017 (producing)	18.5-19m tons	15 (delivered, DSME)
Ob LNG	2022-2023 (investment decision 2020)	5m tons	5 (ordered, Zvezda in cooperation with SHI)
Arctic LNG 2	2023 (under construction)	19.8m tons	40-42 (planned) - 15 Zvezda (order expected March 2020, delivery 2023-2024) - 10 foreign shipyard (order expected 2020, delivery 2023-2025)
Arctic LNG 1	<2030 (geological survey)	~20m tons	- 15-17 Zvezda (planned)
Arctic LNG 3	<2030 (initial drilling)	~20m tons	
		~85m tons	60-62

Figure 2 : Le calendrier et l'état des différents projets de GNL de Novatek dans l'Arctique (© The Arctic Institute)

La Chine cherche à construire des méthaniers Arc7 pour Novatek

Le chantier naval chinois de Hudong Zhonghua cherche à se positionner pour la construction de méthaniers brise-glaces du projet Arctic LNG 2 de Novatek.

Avec l'ouverture du prochain projet de Novatek, Arctic LNG 2, dans seulement trois ans, la société cherche à faire construire, pour 2023, [15 tankers Arc7 LNG](#) supplémentaires. Alors que les navires d'origine ont été construits par le sud-coréen Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), la Chine se positionne pour obtenir des contrats pour ce prochain lot de navires. Le plus grand chantier naval du pays, [Hudong Zhonghua](#), qui est une filiale de la China Shipbuilding Industry Corporation, a présenté une offre pour un des dix navires, les cinq premiers faisant l'objet d'un contrat avec le chantier russe de Zvezda près de Vladivostok. Dans le cadre de la politique russe de relance des activités de construction navale nationale, Novatek et le chantier naval ont conclu un partenariat avec Samsung Heavy Industries pour le transfert de technologie. Cependant, malgré l'assistance de Samsung, des inquiétudes demeurent quant à la capacité de Zvezda à livrer les navires à temps. C'est la raison pour laquelle, Novatek a demandé l'autorisation de construire 10 des 15 navires par des chantiers navals chinois ou sud-coréens. Le chantier chinois Hudong Zhonghua a déjà construit [deux des quatre méthaniers](#) conventionnels pour le projet Yamal LNG. Ils sont dédiés au transport du gaz en provenance de Sabetta entre Mourmansk et les ports européens. Outre le chinois Hudong Zhonghua et le sud-coréen DSME, des [offres](#) pour les dix navires, estimées chacune à 300 millions de dollars, ont également été soumises par les groupes sud-coréens Hyundai Heavy Industry Group et Samsung Heavy Industry. C'est le chantier naval chinois de Guangzhou qui a construit les deux transports de colis lourds [l'Audax](#) et le [Pugnax](#) de la compagnie Red Box, et le « [Boris Sokolov](#) », un tanker brise-glace ARC7 transport de condensat de 214 mètres de long et 43 300 tonnes de port en lourd. Le navire sera le deuxième pétrolier brise-glace qui dessert le projet Yamal LNG de Novatek. En décembre 2016, les Chinois qui ont déjà une solide expérience dans la conception et la construction des navires de classe glace (transport de colis lourd, brise-glaces, tankers), comptent bien faire concurrence au chantier naval russe Zvezda et au sud-coréen DSME, se prévalant de forts investissements dans les projets énergétiques russes. Le standard de ces tankers LNG ARC7 serait très similaire à celui des 15 premiers, dont le dernier vient d'être mis en service en février (voir bulletin n°7, Décembre 2019). (Sources : [Hight North News](#); [thediplomat.com](#))

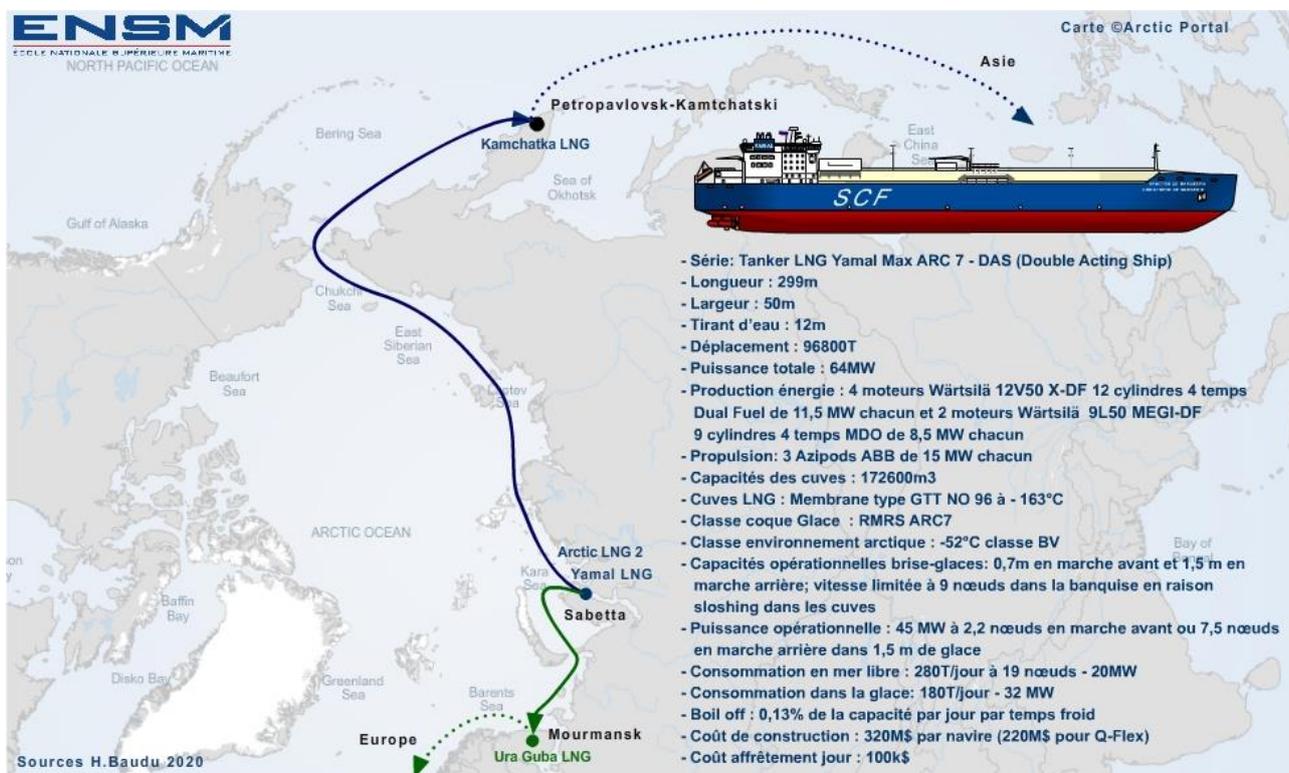


Figure 3 : Tanker LNG Yamal Max ARC 7 – DAS (© Hervé Baudu)

Brise-glace nucléaire chinois

Le premier brise-glace à propulsion nucléaire chinois rivaliserait avec les plus grands brise-glaces nucléaires russes. La Chine serait le second pays à exploiter un tel navire et ouvrirait la voie aux premiers porte-avions nucléaires du pays.

Avec un déplacement de plus de 30 000 tonnes, ce navire serait légèrement plus petit que les plus récents et les plus grands brise-glaces russes de la nouvelle classe « *Arktika* » dont la mise en service est prévue pour l'automne 2020. Le navire mesurera 152 mètres de long sur 30 mètres de large avec un tirant d'eau maximum de 18 mètres et déplacera 30 069 tonnes. Il sera alimenté par deux réacteurs nucléaires à eau sous pression de 25 MW chacun. Avec des capacités similaires à celles des brise-glaces nucléaires russes, cela donnerait aux Chinois la possibilité d'opérer en complète autonomie sur les routes maritimes du Nord pour leurs propres besoins (extension de la BRI) et ainsi s'affranchir des moyens d'escorte russes. Avec la conception, la construction et l'exploitation d'un brise-glace nucléaire, la Chine pourrait en tirer de précieux enseignements pour la future acquisition de porte-avions à propulsion nucléaire. Le *China General Nuclear Power Group* (CGN) a lancé un appel d'offres pour la construction de ce nouveau brise-glace. La *China National Nuclear Corporation* (CNNC) a également publié un avis d'appel d'offres pour le projet en juin 2018 concernant la technologie des petits réacteurs nucléaires. La Chine compte actuellement 4 brise-glaces, les *Xue Long I et II* pour la recherche scientifique ainsi que deux autres de la Marine chinoise (PLAN) de type 272, de 5 000 tonnes. Cette ambition chinoise à vouloir développer sa propre flotte de brise-glaces, d'une part pour la recherche et le ravitaillement de ses bases antarctiques et d'autre part pour l'escorte, pose la question de connaître la réaction des autorités russes si les Chinois veulent s'affranchir de l'autorisation de transit le long de la route maritime du Nord octroyée par l'Administration de la NSR. Sans parler des États-Unis sur le plan politique. (source : [Hight North News](#))

Nouveau navire porte-conteneurs pour la compagnie Royal Arctic

Le chantier norvégien Havyard va concevoir deux navires de charge pour la Royal Arctic Line du Groenland.

Le constructeur naval norvégien *Havyard Design & Solutions* a remporté un contrat pour les deux nouveaux navires de charge de la compagnie maritime du Groenland, *Royal Arctic Line*. Les navires seront conçus pour transporter des conteneurs à température contrôlée et du vrac dans le nord-ouest du Groenland. Les deux navires seront construits à *Zamakona Yards* en Espagne et devraient être livrés en 2020. Les navires auront une longueur de 67 mètres et auront une capacité de chargement totale de 60 conteneurs ou 500 palettes. Ils comprendront quatre cales à cargaison, toutes avec des zones de température différentes allant de la réfrigération à -27°C au refroidissement à $+4^{\circ}\text{C}$. Les deux navires opéreront dans le nord-ouest du Groenland, les nouvelles constructions devraient remplacer les navires *Royal Arctic Line Pajuttaat* et *Vestlandia*, qui ont été construits respectivement en 1979 et 1983. La *Royal Arctic Line*, qui appartient à 100% au gouvernement du Groenland, détient un monopole sur tous les frets maritimes expédiés à destination et en provenance du Groenland. *Royal Arctic Line* exploite actuellement une flotte de quatre porte-conteneurs et un navire frigorifique. (Sources : [Splash247](#) ; [gCaptain](#))



Figure 4 : porte-conteneurs Royal Arctic de 108 EVP (©Havyard)

Trafic NSR

Des brise-glaces à propulsion nucléaire en 2019 ont escorté au total 510 navires sur la route maritime du Nord.

Selon Rosatomflot, la société qui gère la flotte de brise-glaces russe à propulsion nucléaire, 510 navires ont été escortés sur la NSR pour un total de 30,29 millions de tonnes. Cela représente une augmentation de 54% par rapport à 2018 pour 331 navires pour un tonnage total de 12,7 millions de tonnes. Ce volume est lié à la pleine capacité de production GNL de l'usine de liquéfaction de Sabetta dans la péninsule de Yamal. La flotte de brise-glaces s'étend avec les projets LK-60. L'« *Arktika* » est en cours d'essais, les deux autres le « *Sibir* » et le « *Ural* » sont en construction. Ils doivent être livrés respectivement en 2020, 2021 et 2022. Cette capacité doit aider la Russie à atteindre son objectif de 80 millions de tonnes de marchandises en 2024. Ce volume pourrait atteindre 157 millions de tonnes en 2034, si tous les projets d'exploitation d'hydrocarbures de la zone arctique sont réalisés. (Source : [The Barents Observer](#))

Plan quinquennal d'équipement de la NSR jusqu'en 2035

Un décret signé fin décembre 2019 a approuvé le plan quinquennal de développement des infrastructures de la route maritime du Nord pour la période allant jusqu'en 2035.

Le décret signé a approuvé le plan de développement des infrastructures de la route maritime du Nord pour la période allant jusqu'en 2035 ([Ordonnance du 21 décembre 2019 n° 3120-r](#)). Le plan quinquennal comprend jusqu'à 84 points et couvre un large éventail de priorités, depuis le développement des infrastructures nécessaires et la construction de nouveaux navires jusqu'à la cartographie des ressources naturelles et le lancement de nouveaux satellites et équipements météorologiques. Il fait suite au [décret du président de la Russie du 7 mai 2018 n° 204](#) « sur les objectifs nationaux et les tâches stratégiques du développement de la Fédération de Russie pour la période allant jusqu'en 2024 ». L'objectif principal est d'assurer d'ici 2024 un flux de marchandises passant par la NSR qui doit atteindre 80 millions de tonnes. Le plan couvre 11 sujets à développer le long de la NSR :

1. Infrastructure et terminaux portuaires
2. Recherche et sauvetage (SAR)
3. Support de navigation et hydrographique
4. Développement de capacités de déglacement
5. Stimulation du trafic de fret et augmentation des expéditions de transit international
6. Développement du réseau ferroviaire et aérien
7. Développement de réseaux de sécurité et de communication
8. Capacité de production d'électricité pour soutenir les infrastructures
9. Formation et développement des compétences
10. Construction navale intérieure pour la navigation dans l'Arctique
11. Sécurité écologique

Au total, le plan comprend 84 mesures, chacune d'elles ayant un ministère responsable ou un autre organisme affecté et des délais stricts à tenir. Sur le plan de la sécurité nautique qui fait défaut pour l'instant, il est prévu la construction de centres de coordination de sauvetage dans les ports de Pevek et Sabetta d'ici 2020, et à Dixon et Tiksi d'ici 2022. Onze nouveaux navires SAR à des fins diverses devraient être construits et opérationnels d'ici 2024. Une attention particulière est accordée au soutien à la navigation et à l'hydrographie, qui comprend la modernisation de trois navires existants et la construction de treize nouveaux navires de navigation et hydrographiques d'ici 2022-2023. D'ici 2035, une quarantaine de nouveaux navires seront construits, dont plusieurs brise-glaces nucléaires. En plus de cinq brise-glaces LK60 type Arktika, le pays construira trois navires de classe Lider, le premier devant être prêt à fonctionner en décembre 2027. Les deuxième et troisième navires devraient être respectivement prêts fin 2030 et 2032. Ce document semble être une feuille de route pleine de solutions à réaliser qui répond point par point aux inquiétudes des armateurs qui souhaiteraient emprunter la route maritime du Nord. L'ordonnance témoigne à nouveau de la détermination de l'État russe à investir dans la NSR et à en faire une route maritime internationale sûre et attrayante à l'avenir. Le financement de la NSR serait assuré en parti par un crédit d'impôts sur la construction et l'exploitation des projets. Selon les estimations du gouvernement, les préférences fiscales proposées entraîneront jusqu'à 15 billions de roubles (216 milliards de dollars) de nouveaux investissements dans l'Arctique russe au cours des 15 prochaines années. Un nouveau projet de loi sur la politique de l'Arctique a été soumis au Parlement et devrait être approuvé au cours du premier trimestre de 2020. La loi couvre la période allant jusqu'en 2035 et remplace un document de politique d'État de l'Arctique de 2008. Quant à la décision de financer l'infrastructure publique pour les installations de transbordement au Kamchatka et à Mourmansk pour trois ans, elle sera prise avant avril de cette année. (sources : [HightNorthnews](#) , [TheBarentsObserver](#))

Lois de référence :

- <http://government.ru/rugovclassifier/465/events/>
- <http://government.ru/docs/38714/>
- <http://kremlin.ru/acts/bank/43027>
- <http://government.ru/docs/34297/>

Brise-glace Lider

Financement du premier d'une série de trois brise-glaces nucléaires Lider.

Le 15 janvier, le jour même de sa démission, le Premier ministre Dmitri Medvedev a signé une résolution allouant 2 milliards de dollars à la construction du projet de brise-glace à propulsion nucléaire « *Lider* », le plus gros et le plus puissant des brise-glaces (aucun nom n'a encore été attribué au projet appelé Leader ou Lider – Projet 10510 Lider LK-110Ya). Il aura un déplacement de 55 000 tonnes, soit le triple des « *Yamal* » et « *50 Let Pobedy* » actuels et le double de leurs successeurs, la série LK 22200 dont le premier, « *l'Arktika* », entrera en service à l'automne 2020. Le budget est alloué pour la période 2020-2027. Il est prévu de construire trois brise-glaces de classe *Lider* avec des livraisons qui s'étaleraient de 2027 à 2035. Avec une capacité à progresser dans une glace épaisse de 4,1 mètres, le « *Lider* » pourrait naviguer toute l'année dans toutes les conditions de glaces rencontrées le long de la NSR. D'une longueur de 200 mètres, d'une largeur de 50 mètres, la classe « *Lider* » est plus large de 13,5 mètres que les brise-glaces actuels et que ceux de la classe 2220. Ils permettront de tracer une largeur de chenal équivalente au maître-bau des tankers LNG Yamal Max. Alimentés par deux réacteurs RITM-400, les générateurs de vapeur fourniront 120 MW. Avec un financement désormais obtenu du gouvernement, la première construction du brise-glace de classe « *Lider* » devrait commencer cette année au chantier naval de [Zvezda](#) en Extrême-Orient russe. Certaines sources s'inquiètent de savoir si le chantier russe, qui n'a pas construit de navire de ce niveau technologique, sera bien en mesure de le réaliser. Le chantier, propriété de l'entreprise d'État RosNefteGaz, a déjà obtenu la construction des 5 premiers tankers brise-glaces LNG du projet de Novatek Arctic LNG2. (Sources : [rcinet.ca](#) ; [Barents Observer](#) ; [vidéo YouTube](#))



Figure 5 : projet brise-glace nucléaire Lider (©Rosatomflot)

Émissions de méthane dans l'océan Arctique

Avec le réchauffement climatique, les émissions de méthane des fonds sous-marins pourraient augmenter.

Le méthane est un puissant gaz à effet de serre, avec un potentiel de réchauffement climatique nettement supérieur au dioxyde de carbone. « *Sur une période de 20 ans, une tonne de méthane a un potentiel de réchauffement climatique qui est 84 à 87 fois supérieur au dioxyde de carbone* », explique la NASA. La concentration atmosphérique de méthane a presque triplé depuis le début de l'industrialisation. Il contribue pour 16% à l'effet de serre global et a une durée de vie d'environ douze ans dans l'atmosphère. Dans l'Arctique, le gaz dangereux s'échappe de manière significative de la fonte du pergélisol et du plancher océanique. Les hydrates de gaz sont des composés solides et glacés de l'eau et, souvent, du méthane. Ils restent solides sous le plancher océanique tant que les températures sont froides et la pression suffisamment élevée. À 400 mètres de profondeur, nous sommes déjà à la limite de la stabilité de l'hydrate de gaz. Si ces eaux ne se réchauffent que de 1,3° C, ce couvercle hydraté se soulèvera de façon permanente et la libération sera constante. Il a été prouvé également que des poches de gaz se forment et se libèrent faisant varier significativement la hauteur du fonds. (Source : [The Barents Observer](#))