

Marché n° 2019 1050 039 203  
EJ court 100 013 56 88  
notifié le 10 avril 2019  
réunion de lancement : 6 mai 2019

# Observatoire de l'Arctique

## Bulletin mensuel

**ANNE-LAURE BALDACCHINO – HERVE BAUDU – ANTOINE  
BONDAZ – ÉMILIE CANOVA – FABIEN CARLET – MICHAEL  
DELAUNAY – CAMILLE ESCUDE – VALERIE NIQUET –  
ALEXANDRE TAITHE (coord.) – JEAN-PAUL VANDERLINDEN –  
FLORIAN VIDAL – MAGALI VULLIERME**





# SOMMAIRE

<b>AMERIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE .....</b>	<b>5</b>
Fortes conséquences suite à la baisse du budget de l'État d'Alaska .....	5
Un ou plusieurs ports en eau profonde et une évaluation des capacités des forces armées américaines en Arctique face à la Russie et la Chine demandés .....	5
Nouvelle vague d'annonces de financements fédéraux à destination du Nord .....	6
Une croissance économique dans les territoires arctiques au beau fixe au profit des autochtones ? .....	6
Une saison rallongée pour les garde-côtes canadiens et les croisières touristiques....	6
Un projet de loi sur les droits des autochtones passe à la trappe .....	7
Abandon de la chasse à la baleine pour l'été 2019 .....	7
Inauguration de l'Arctic Coast Way, nouvelle route touristique au Nord de l'Islande....	7
<b>NORVEGE – SUEDE – FINLANDE – RUSSIE .....</b>	<b>8</b>
Mesure de la radioactivité du sous-marin nucléaire <i>Komsomolets</i> .....	8
Les pays arctiques accroissent leur niveau de préparation en cas d'accident nucléaire.....	8
Scénario 2035 : La nucléarisation de l'Arctique russe.....	9
L'Arctique au programme de la présidence finlandaise de l'UE .....	9
<b>TECHNOLOGIE – INDUSTRIE .....</b>	<b>10</b>
Actualités capacitaires .....	10
Ravitaillement des installations et bases militaires russes en Arctique par la Flotte du Nord .....	10
La Marine russe commande deux sous-marins de classe Yasen-M supplémentaires. 10	
Les missiles anti-aériens Tor-M2DT lancés depuis les plateformes TOR-M2 auraient été testés en Nouvelle-Zemble.....	10
Déploiement d'un nouvel escadron de Su-34 en péninsule de Kola .....	10
Retard cumulé de quatre ans pour le Viktor Chernomyrdin, premier brise-glace conventionnel du projet 22600 (LK-25) .....	11
Actualités industrielles et énergétiques .....	11
Localisation des prochaines explorations pétrolières de Rosneft en mer de Kara .....	11
Rosneft demande des allègements fiscaux pour ses projets pétroliers en Arctique... 11	
Alexey Likhachev (directeur de Rosatom) souhaite rendre la Route Maritime du Nord compétitive face au Canal de Suez.....	11
Le contrat entre Novatek et Tschudi Shipping (Norvège) pour le transbordement de LNG entre méthaniers s'est fini le 29 juin 2019.....	12

L'entreprise américaine Exxon Mobil a demandé au gouvernement russe d'amender le code de la marine marchande afin d'autoriser l'usage de la Route Maritime du Nord par des navires sous pavillon étranger ..... 12

**INSTITUTIONS ARCTIQUES – REGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES 13**

Première réunion des Senior Arctic Officials (SAO) du Conseil de l'Arctique sous présidence islandaise ..... 13

Le Canada ratifie le moratoire sur la pêche dans l'Océan arctique central ..... 13

Point sur les négociations à l'OMI sur l'interdiction du fuel lourd dans les eaux arctiques..... 14

**PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE SUR L'ARCTIQUE ..... 14**

La diplomatie scientifique du Japon en Arctique : un prétexte pour assurer sa sécurité et sa diplomatie économique sur la scène internationale ? ..... 14

Les conséquences en Arctique des incertitudes entourant l'encadrement des armes nucléaires ..... 15

**TRAFIC MARITIME – SECURITE MARITIME..... 17**

Le Code polaire - partie 1/2 ..... 18

Le site Internet du mois ..... 20

Cartes du trafic maritime ..... 21

Cartes des glaces (à mettre sur le site ultérieurement) ..... 25

**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, Russie : Florian Vidal (GEG) avec des compléments de Camille Escudé (GEG), Emilie Canova (GEG)

Bloc capacitaire/technologique/industriel : Fabien Carlet (IRIS)

Bloc Gouvernance (institutions arctiques, régulations environnementales, enjeux juridiques) : Camille Escudé (GEG), Emilie Canova (GEG)

Bloc Trafic maritime et Sécurité maritime : Hervé Baudu (ENSM, avec la contribution d'Airbus)

Suivi des publications des instituts de recherche sur l'Arctique : Alexandre Taithe (FRS, coordinateur), Anne-Laure Baldacchino (FRS)

---

## Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

---

### ÉTATS-UNIS

#### Fortes conséquences suite à la baisse du budget de l'État d'Alaska

*Le veto du gouverneur de l'Alaska lors du vote du budget de l'État a conduit à la réduction de 440 millions de dollars du budget de l'État, portant essentiellement sur l'éducation, la santé et les programmes sociaux.*

Le gouverneur d'Alaska, Mike Dunleavy, souhaite augmenter la rente pétrolière dont bénéficie chaque Alaskien pour la faire passer de 1 000 à 3 000 dollars par an. Cette augmentation, qui représente 2 milliards de dollars, se ferait au détriment des services publics. En effet, le gouverneur a exercé son veto sur le montant du budget de l'État, imposant 440 millions de dollars de coupes sur 8,3 milliards de budget, affectant de ce fait très durement plusieurs secteurs. L'une des premières victimes est l'Université d'Alaska, qui voit son budget amputé de 135 millions de dollars (soit 41 %). Ces coupes pourraient mener à la suppression de plusieurs centaines de postes et à la fermeture d'un campus entier et de nombreux programmes dans ses campus de Fairbanks et Anchorage. Or, cette Université finance une part importante des programmes de recherche dans le Nord, notamment ceux sur l'étude des effets du changement climatique. Ce veto a également des effets très importants sur les budgets des programmes de sécurité publique, de la justice et des aides pour les seniors. Plus particulièrement, les subventions destinées à payer le surcoût du diesel pour les communautés isolées vont être supprimées. Or, le diesel est la seule source d'énergie pour de nombreuses communautés. Ces coupes illustrent également la difficile question du développement durable du Nord : bien que ces communautés soient les premières concernées par les effets du réchauffement climatique, elles restent fortement dépendantes des énergies fossiles. C'est par exemple le cas de l'Alaska dont le budget dépend à 85 % de la rente pétrolière. (Sources : [Regard sur l'Arctique](#) ; [USA Today](#) ; [Bloomberg Environnement](#) ; [US News](#) ; [Alaska Public Media](#) ; [AAAS](#)).

#### Un ou plusieurs ports en eau profonde et une évaluation des capacités des forces armées américaines en Arctique face à la Russie et la Chine demandés

*Plusieurs évaluations, dont une étude sur un possible port en eau profonde dans l'Arctique américain pour contrer la présence russe et chinoise, ont été demandées par le Congrès dans le cadre du vote du budget du Département de la Défense américain pour 2020.*

Alors que les États-Unis ne disposent d'aucun port en eau profonde en Arctique, le [National Defense Authorization Act](#) (chapitres pages 452, 464 et 474) commande la rédaction d'un rapport à destination du Congrès sur la faisabilité de la construction d'un ou plusieurs ports stratégiques en eau profonde en Arctique. Cette initiative est présentée comme un moyen de contrer la présence russe et chinoise en Arctique. Ces ports doivent pouvoir accueillir au moins un modèle de chaque navire opéré par la garde-côte américaine, dont un destroyer de classe Arleigh Burke, un brise-glace lourd et un *Coast Guard national security cutter* ainsi que des infrastructures militaires et civiles. Cette étude sera accompagnée d'une évaluation, toujours à destination du Congrès, des capacités actuelles et futures de la Russie et de la Chine (un amendement déposé par la sénatrice républicaine d'Alaska Lisa Murkowski), ainsi que des capacités des États-Unis et des besoins dans l'Arctique. Enfin, un plan interservices devra être présenté au comité des forces armées du Sénat au 1<sup>er</sup> mars 2020 afin d'appliquer la nouvelle stratégie du Département de la Défense américain, publiée en juin 2019. Il s'agit selon ce document de défendre le pays et d'exercer sa souveraineté, de préserver la libre circulation maritime en Arctique ainsi que de protéger les intérêts nationaux américains dans la région. Ce budget des forces armées met donc un peu plus encore le focus sur la zone arctique comme les cinq précédents et accompagne la rhétorique récente américaine, notamment celle du secrétaire à la défense Mike Pompeo. (Sources : [Defense News](#) ; [UPI](#) ; [Arctic Today](#)).

## CANADA

### Nouvelle vague d'annonces de financements fédéraux à destination du Nord

*Le gouvernement fédéral continue d'annoncer des allocations de fonds pour des grands programmes dans le Nord après l'annonce des 700 millions prévus dans le budget de 2019. Un prélude annonçant les contours de la politique arctique canadienne ?*

Le gouvernement fédéral continue d'annoncer des allocations de fonds pour des grands programmes dans le Nord après l'annonce des 700 millions prévus dans le budget de 2019 (cf bulletin numéro 1). Dans le domaine de la sécurité alimentaire, deux financements visant à améliorer l'accès à la nourriture dans le Nord ont été annoncés : [15 millions de dollars canadiens sur 5 ans](#) vont être alloués au Northern Isolated Communities Initiatives Fund pour développer l'agriculture dans le Nord; et, selon Inuit Tapiriit Kanatami (ITK), une subvention fédérale de [20 millions de dollars devrait être alloués aux Inuits](#) sur les 40 millions prévus pour soutenir la chasse traditionnelle. De plus, [161 millions de dollars](#) canadiens vont être investis sur 5 ans dans le cadre d'un programme de formation professionnelle à destination des Inuits pour combattre les 14 % de chômage du Nunavut (contre 5% au niveau national). Enfin, [4,7 millions de dollars](#) canadiens [vont être alloués sur 3 ans](#) au programme « Indigenous Guardians Pilot » qui vise à protéger et conserver les territoires inuits.

### Une croissance économique dans les territoires arctiques au beau fixe au profit des autochtones ?

*Une croissance économique positive qui profite surtout aux travailleurs venus du sud du Canada et moins aux résidents, emmenés par le secteur minier.*

Selon des prévisions du *Conference Board of Canada* portant sur les trois territoires du Nord canadien, la croissance économique devrait persister dans les années à venir. Toutefois, celle-ci ne bénéficie que très peu aux résidents des communautés. En effet, la majeure partie de cette croissance provient du secteur minier, dont les employés sont surtout des saisonniers, le réservoir de travailleurs locaux n'étant pas suffisamment formé. Cette croissance est tirée vers le haut notamment par les projets miniers du Yukon et du Nunavut (Sources : [Nunatsiaq](#) ; [Radio Canada](#)).

### Une saison rallongée pour les garde-côtes canadiens et les croisières touristiques

*La saison d'opération des brise-glaces canadiens dans l'Arctique a été allongée de 3 semaines ; un nouveau brise-glace va effectuer sa première campagne dans l'Arctique et la saison des croisières s'annonce chargée.*

La garde-côte canadienne a annoncé avoir étendu la présence de ses sept brise-glaces dans l'Arctique canadien de trois semaines, soit de juin à novembre en commençant la saison deux semaines plus tôt et en la finissant une semaine plus tard. Cette saison étendue devrait permettre d'éviter, comme à la fin de l'été 2018, de voir trois communautés autochtones ne pas être ravitaillées par bateau. Le ravitaillement en diesel avait dû être effectué par avion, engendrant un surcoût de millions de dollars. De plus, la saison des croisières touristiques devrait être chargée en 2019 avec au minimum [28 bateaux de croisière](#) devant accoster dans les communautés de l'Arctique canadien dont [17 pour la seule communauté de Pond Inlet](#).

Lors de cette saison sera mis à profit le premier des trois nouveaux brise-glaces moyens intermédiaires CCGS Molly Kool réaménagés par le chantier Davie à Québec, suite à l'achat de trois brise-glaces suédois. Le Molly Kool a commencé la saison par l'opération Pacer Goose visant à ouvrir une voie aux navires américains venus ravitailler la base de Thulé, située sur la côte ouest du Groenland. Malgré la création en octobre 2018 de la nouvelle région administrative des garde-côtes canadiens en Arctique, couvrant les 4 régions de l'Inuit Nunangat, ces navires sont encore positionnés et opérés depuis le sud. Les consultations pour mettre en place cette nouvelle région administrative sont encore en cours, en concertation avec tous les acteurs locaux et notamment les populations locales. (Sources : [Eye on the Arctic](#) ; [Nunatsiaq News](#) ; [Regard sur l'Arctique](#)).

## Un projet de loi sur les droits des autochtones passe à la trappe

*Un projet de loi visant à refondre la législation canadienne sur les droits des autochtones abandonné suite à des manœuvres politiques.*

À rebours de la volonté du Premier ministre Justin Trudeau d'engager une réelle politique de réconciliation et de pardon envers les populations autochtones, un projet de loi ayant pour but de conformer la législation fédérale à la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones a dû être abandonné du fait de la fin de la législature. Selon la sénatrice Lillian Dyck, cela serait dû aux élus conservateurs qui ont bloqué le projet de loi C-262 en utilisant des tactiques procédurales afin d'empêcher son étude avant la fin de la législature. La raison pourrait se trouver dans la croyance, apparemment erronée, de certains conservateurs que l'harmonisation des deux textes au même niveau permettrait aux Autochtones d'avoir un droit de veto sur les projets d'exploitation de ressources. Or, les autorités canadiennes ont autorisé la construction du pipeline *Transmountain* seulement quelques heures après avoir déclaré l'urgence climatique. (Sources : [Le Droit](#) ; [Espaces autochtones](#)).

## ISLANDE

### Abandon de la chasse à la baleine pour l'été 2019

*Les deux armateurs baleiniers islandais, Hvalur hf et IP-Utgerd ehf, ont renoncé à la saison de chasse à la baleine pour cet été.*

Le 7 juin 2019, la principale compagnie baleinière islandaise, Hvalur hf, a annoncé renoncer à la campagne de chasse à la baleine pour l'été 2019 (cette décision avait déjà été prise en 2011, 2012, 2016 et 2017). Le 27 juin 2019, IP-Utgerd ehf annonce prendre la même décision. [Cette décision](#) serait justifiée par la forte baisse de consommation de viande de baleine – notamment sur le marché japonais –, par l'extension de la zone côtière interdite de pêche, et la délivrance tardive des permis de chasse. Ces décisions ont été prises malgré [l'augmentation des quotas](#) de chasse annoncée en février 2019. [Selon une étude](#), la chasse à la baleine aurait rapporté 10 millions d'euros par an entre 2009 et 2017. [Une autre étude](#) souligne que l'observation de ces mammifères est l'une des premières activités touristiques en Islande et génère 22 millions d'euros par an.

### Inauguration de l'Arctic Coast Way, nouvelle route touristique au Nord de l'Islande

*L'Arctic Coast Way, nouvelle route touristique islandaise située au Nord de l'île, a été inaugurée le 8 juin 2019.*

Le 8 juin 2019, [l'Arctic Coast Way](#) a été inaugurée. Reliant Hvammstangi (Nord-Ouest) à Bakkafjörður (Nord-Est), cette nouvelle route touristique longe 9 000 km de côtes. Elle traverse six péninsules, vingt-et-un villages de pêcheurs, cinq points d'observation des baleines, et permet de rejoindre plusieurs îles en ferry. L'Arctic Coast Way désengorge la très populaire « Ring Road », avec laquelle on peut désormais faire le tour de l'île. Toutefois, l'impact de cette nouvelle route sur le tourisme et l'environnement islandais est encore incertain. Autre nouvelle côté tourisme, le parc national de Vatnajökull, plus grand parc national d'Europe, a été [classé au patrimoine mondial de l'UNESCO](#) le 5 juillet 2019. Situé dans le sud de l'Islande (donc en dehors du parcours de l'Arctic Coast Way), ce parc a une superficie de 14 500 km<sup>2</sup> (soit 14 % du territoire terrestre). C'est le troisième site islandais classé au patrimoine mondial de l'UNESCO (après le parc national de Thingvellir en 2004 et l'île de Surtsey en 2008).

## Norvège – Suède – Finlande – Russie

### Mesure de la radioactivité du sous-marin nucléaire *Komsomolets*

*Une expédition russo-norvégienne a effectué des mesures en mer de Norvège, près de l'île aux Ours, afin de contrôler le niveau de radioactivité du sous-marin nucléaire soviétique Komsomolets. Alors que l'épave a sombré en 1989, les derniers relevés indiquent des taux de 800 Becquerel (Bq) par litre d'eau.*

En juin 2019, une expédition russo-norvégienne avec le navire « G.O. Sars » a mené des prélèvements dans la zone où se situe le sous-marin nucléaire K-278 *Komsomolets*. Ce sous-marin gît dans les profondeurs de la mer de Norvège depuis qu'il a sombré en 1989. Suite à un incendie à bord le 7 avril 1989, l'équipage ne parvient pas à maîtriser le feu et le sous-marin coule à plus de 1 600 mètres de profondeur à 180 km de l'île aux Ours, au large des côtes norvégiennes.

Depuis, des travaux ont été opérés à intervalles réguliers pour éviter une fuite radioactive massive du réacteur nucléaire (type *OK-650Б-3*). Dans ce contexte, la coopération russo-norvégienne est essentielle pour mener des missions de contrôle sur le niveau de radioactivité dans la zone où se situe le sous-marin. Ainsi, l'équipe a pris des photos et des vidéos par l'intermédiaire d'un véhicule sous-marin télécommandé (ROV) montrant les gros dommages sur la coque dans la partie avant du *Komsomolets*. Dans la mer de Norvège, les niveaux de radioactivité actuels se situent autour de 0,001 Bq par litre. Plusieurs échantillons prélevés à l'intérieur et autour d'un tuyau de ventilation sur l'épave indique un niveau de césium 800 000 fois supérieur à la normale ([Institut de recherche marine de Norvège](#)).

Néanmoins, Frederic Hauge, fondateur et directeur de l'ONG Bellona, estime que l'épave du *Komsomolets*, en raison de sa profondeur, n'est pas la plus urgente des préoccupations dans la région. Selon lui, la situation du sous-marin de classe K-159 qui a sombré en août 2003 est plus dangereuse. En effet, ce sous-marin est situé dans des eaux peu profondes, à 248 mètres de profondeur, « dans les zones de pêche importantes situées juste au nord de la baie de Kola, dans la mer de Barents » ([The Independent Barents Observer](#)).

### Les pays arctiques accroissent leur niveau de préparation en cas d'accident nucléaire

*Les pays arctiques ont renforcé leur coopération et leur niveau de préparation dans l'hypothèse d'un accident nucléaire. Dans ce contexte, la coopération technique entre la Norvège et la Russie dans ce domaine est un modèle du genre.*

La perspective d'une forte augmentation du nombre de navires à propulsion nucléaire dans les eaux arctiques inquiète les experts internationaux, et la coopération entre la Norvège et la Russie vise à renforcer cette surveillance. À ce titre, la coopération technique est mise en avant par le biais du développement technologique. Pour cela, l'Autorité norvégienne de sûreté nucléaire et de radioprotection (DSA) et le Centre d'intervention d'urgence de Rosatom travaillent ensemble sur le déploiement d'une flotte de drones ([The Independent Barents Observer](#)).

L'utilisation des drones pourrait permettre de détecter un niveau de radioactivité dangereux. Pour Øyvind Aas-Hansen, conseiller principal auprès de la DSA, « les drones pourraient constituer un outil efficace pour les unités d'intervention d'urgence en cas d'accident nucléaire en mer ». Suite aux accidents des sous-marins nucléaires K-278 (1989) et K-159 (2003), la Norvège n'a cessé de faire pression au sein de la communauté internationale pour mettre en œuvre des programmes de préparation face aux risques radiologiques et nucléaires.

À la pointe de cet enjeu, la Norvège a soutenu la création d'un groupe d'experts au sein du Conseil de l'Arctique en 2015. L'ARCSAFE, qui est intégré au groupe de travail de Prévention, préparation et réaction d'urgence, a pour objet le partage des connaissances et des expériences entre les instituts de recherche radiologique et les services de sauvetage en mer. En mai 2019, une des évaluations établies par ce groupe juge que l'organisation des interventions d'urgence en cas d'accident radiologique en mer diffère considérablement d'un pays à l'autre dans la région arctique. Aussi, la réponse à de tels scénarios « peut être très complexe et difficile, et nécessite une étroite coopération entre plusieurs autorités » ([Rapport sommaire du groupe de travail ARCSAFE](#)).

## Scénario 2035 : La nucléarisation de l'Arctique russe

*Le journal norvégien [The Independent Barents Observer](#) a publié un rapport concernant la politique nucléaire de la Russie dans son espace arctique. Ce travail analytique fait le tour d'horizon des priorités en matière d'infrastructures et de transport nucléaires d'ici quinze ans.*

Thomas Nilsen, rédacteur en chef du journal *The Independent Barents Observer*, a publié un rapport sur la politique de nucléarisation de l'Arctique russe ([The Barents Observer – Nuclear Reactors in Northern Russia, June 2019](#)). Sur le plan méthodologique, le journaliste norvégien, basé à Kirkenes, a procédé à un inventaire général de la situation du parc nucléaire russe dans la région. À partir de ce constat, il entreprend une prospective à l'horizon 2035 en se basant sur les projets en cours, ou en discussion, initiés par Rosatom, maître d'œuvre de nombreux projets dans l'Arctique russe (construction des brise-glaces, installation d'un réacteur nucléaire flottant dans le port de Pevek).

En 2019, le rapport décompte 39 bâtiments de navigation et infrastructures nucléaires présents dans l'Arctique russe. Avec un total de 62 réacteurs, il inclut 31 sous-marins nucléaires, cinq brise-glaces nucléaires, deux centrales nucléaires et un navire de surface à propulsion nucléaire. Le rapport révèle un indicateur important concernant la situation des sous-marins nucléaires : l'âge moyen de ces sous-marins sous pavillon de la flotte du Nord est de 28 ans.

En 2035, les estimations du parc nucléaire russe en Arctique devraient atteindre 74 navires à propulsion nucléaire et installations nucléaires avec un total de 94 réacteurs. Mais avec l'ajout possible de nouveaux destroyers de la Marine et d'un porte-avions et les projets de petits réacteurs nucléaires pour l'extraction du gaz et du pétrole dans la région, on pourrait atteindre 114 réacteurs. Avec de tels projets, l'Arctique russe deviendrait la zone maritime la plus nucléarisée au monde.

Les différents projets russes en matière nucléaire se caractérisent par l'innovation technologique dans cette région. Parmi les projets de développement en cours : des réacteurs sur le fond marin ; des drones sous-marins équipés de réacteurs ; des missiles de croisière à propulsion nucléaire ou encore de petites centrales nucléaires sur des plateformes renforcées pour la glace.

## L'Arctique au programme de la présidence finlandaise de l'UE

*Depuis le 1<sup>er</sup> juillet, la Finlande a pris la présidence tournante de l'UE pour les six prochains mois. Parmi les dossiers prioritaires, le gouvernement finlandais entend faire avancer le sujet de l'Arctique au sein de l'Union.*

La présidence finlandaise de l'UE a officiellement débuté le 1<sup>er</sup> juillet et se prolongera jusqu'au 31 décembre 2019. Pour la Finlande, c'est l'occasion d'évoquer des sujets qu'elle estime prioritaires. Pour cette présidence, le mot d'ordre du gouvernement finlandais a été explicitement révélé par son slogan : « Une Europe durable – Un futur durable » (*Sustainable Europe – Sustainable Future*). Derrière ce slogan, le programme de la présidence finlandaise entend mettre en avant la région arctique. Ainsi, le pays souhaite œuvrer « pour une politique européenne qui respecte la nécessité de protéger la stabilité de la région arctique, en particulier son environnement naturel fragile » ([Programme de la présidence finlandaise](#)).

Le 11 juin 2019, le ministère de l'Économie et le ministère des Affaires étrangères finlandais ont organisé une conférence « [Exploring common Arctic solutions](#) » à Bruxelles. Cette conférence et le programme montrent le lien que la Finlande souhaite faire entre l'Union européenne et l'Arctique.

Autrement dit, la Finlande veut être le garant d'une politique européenne active dans cette région, et en conséquence en prendre le *leadership*. La Finlande souligne qu'elle « jouera un rôle de premier plan dans le renforcement de la politique arctique de l'UE ». Selon les termes du programme de la présidence, l'Union européenne peut contribuer positivement au développement de la région arctique « en matière de recherche et d'innovation, d'actions environnementales et climatiques (...), et d'activité économique durable dans les secteurs des infrastructures, des transports et de l'énergie ». Selon les autorités finlandaises, un des leviers d'action que l'UE doit utiliser concerne l'utilisation des instruments financiers communautaires sur des programmes d'investissement durables. Elles placent notamment l'Arctique au cœur de la lutte contre le réchauffement climatique. Ainsi, les montants alloués à l'Arctique contribueront, en plus des 25 % du budget européen destiné au fonds pour le climat, au respect des objectifs climatiques.

Bien que l'Arctique ne soit pas expressément inclus, la Finlande souhaite également mettre en avant la lutte contre les menaces hybrides en matière de politique de sécurité au sein de l'UE. Selon le Premier ministre Antti Rinne, le pays détient une forte expertise avec la présence du « Centre européen d'excellence pour la lutte contre les menaces hybrides » à

Helsinki, et souhaite améliorer la coordination entre les États par la création d'un groupe de travail permanent ([Déclaration du Premier ministre de la Finlande](#)). Si elle n'est pas spécifiquement mentionnée, la Russie semble correspondre à une de ces menaces potentielles, y compris dans l'espace arctique.

---

## Technologie – Industrie

---

### Actualités capacitaires

#### Ravitaillement des installations et bases militaires russes en Arctique par la Flotte du Nord

*La Marine russe annonce avoir livré près de 17 000 tonnes de biens et matériels à la mi-juillet à près de 60 bases et unités dans la région. Près de 20 000 tonnes supplémentaires seraient acheminées jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 2019.*

Plusieurs types de navires sont utilisés pour réaliser ces livraisons : remorqueurs, bâtiments hauturiers, navires de location, services de transport des carburants de la Flotte du Nord et les brise-glaces ([Source EN](#) et [Source RU](#)). Cette forte demande en capacité de transport illustre le défi matériel et capacitaire du ravitaillement et d'accessibilité des installations russes dans la région arctique, notamment pour l'archipel François-Joseph ([Source RU](#)).

#### La Marine russe commande deux sous-marins de classe Yasen-M supplémentaires

*Sur la base du sous-marin Severodvinsk (projet 885 classe Yasen), le projet 885M est une version modernisée de sous-marin avec comme projet pilote le sous-marin Kazan. Ces deux bâtiments supplémentaires s'ajoutent à la commande précédente de sept sous-marins pour les flottes du Nord et du Pacifique, et seraient mis en service pour 2027-2028.*

Néanmoins, ce projet fait déjà face à un retard estimé à trois ans (livraison finale pour 2021 contre 2018 initialement prévue) à la suite de difficultés techniques sur les systèmes auxiliaires embarqués ([Source EN](#)). Cinq autres sous-marins (Novossibirsk, Arkhangelsk, Krasnoyarsk, Perm, Ulyanovsk) de classe Yasen-M seraient également en construction ([Source RU](#) et [Source EN](#)).

#### Les missiles anti-aériens Tor-M2DT lancés depuis les plateformes TOR-M2 auraient été testés en Nouvelle-Zemble

*Ces tests auraient eu lieu en Nouvelle-Zemble afin de tester l'acuité du système sur des drones volant à différentes altitudes ([Source EN](#)). Ces plateformes et effecteurs ont été spécialement conçus pour un déploiement en Arctique ([Source EN](#)). Ce système d'arme revendique une portée de 15 kilomètres pour une couverture aérienne jusqu'à 12 kilomètres d'altitude. Il serait déployé sur différentes bases et installations russes le long de la Route Maritime du Nord (Archipel François-Joseph, Nouvelle Zemble, Terre du Nord, les îles de Sibérie et l'île Wrangel). En parallèle, les premiers exercices aéroportés ont lieu en péninsule de Kola ([Source RU](#)).*

#### Déploiement d'un nouvel escadron de Su-34 en péninsule de Kola

*Un nouvel escadron de chasseurs-bombardiers polyvalents Su-34 (Fullback) serait déployé en péninsule de Kola (Monchegorsk) et opéré par la Flotte du Nord ([Source EN](#)). Les avions seraient armés de missiles antinavires Kh-35U pour la guerre antinavire. Ils disposeraient d'un*

rayon d'action de 4 500 km sans ravitaillement. Ils complèteraient les bombardiers Su-24M et l'avion de reconnaissance Su-24MR ([Source RU](#)).

### **Retard cumulé de quatre ans pour le Viktor Chernomyrdin, premier brise-glace conventionnel du projet 22600 (LK-25)**

Le navire serait livré en décembre 2019 à Rosmorport et testé au printemps 2020 en mer de Kara selon la presse russe ([Source RU](#)). Cependant, le prix final serait d'environ 12 milliards de roubles (170 millions d'euros) contre environ 8 milliards (113 millions d'euros) initialement prévus. La construction de ce brise-glace diesel-électrique de 25 MW avait débuté en 2011 ([Source EN](#)).

## **Actualités industrielles et énergétiques**

### **Localisation des prochaines explorations pétrolières de Rosneft en mer de Kara**

Les prochaines explorations pétrolières du groupe russe se tiendraient à l'été 2020 dans la zone sous licence Vostochno-Prinovozemelsky-2 en mer de Kara.

Rosneft a rendu ces informations publiques depuis la ville portuaire de Taïmyr ([Source EN](#) et [Source RU](#)). Dans un entretien entre Vladimir Poutine et le ministre de l'Énergie en 2015 ([Source RU](#)), ce dernier avait souligné les perspectives d'exploitation pétrolière en Arctique, notamment par l'entreprise conjointe entre Rosneft et Exxon Mobil pour l'exploitation du gisement de Pobeda dont les réserves sont estimées à 500 millions de tonnes de pétrole. Depuis, Exxon Mobil a décidé de mettre fin à sa coopération avec le géant russe ([Source EN](#)) du fait des menaces de sanctions à l'encontre de la Russie.

### **Rosneft demande des allègements fiscaux pour ses projets pétroliers en Arctique**

Rosneft réclame un soutien financier de la part de l'État central pour la construction d'un pipeline pétrolier de 600 km entre le champ pétrolier de Vankor dans le Kraï de Krasnoïarsk et la ville de Dickson dans la péninsule de Taïmyr.

Une collaboration pourrait émerger avec le champ de Payakha de Neftegazholding en vue d'extraire leurs productions par la Route Maritime du Nord ([Source EN](#)). Elle illustrerait la combinaison des projets d'extraction et du développement de la voie maritime tels que présentés par le Président russe Vladimir Poutine lors de la Conférence internationale de Saint-Petersbourg. D'un point de vue de politique interne, cette requête démontre la pression fiscale qui pèse sur l'ensemble de l'économie russe ([Source RU](#)). En outre, s'y greffe un appel à une réflexion d'ensemble de la part des représentants politiques locaux, notamment en Yakoutie, dont le Gouverneur a récemment appelé à une prise en compte des intérêts des populations locales dans les grands projets économiques et énergétiques arctiques ([Source RU](#)).

### **Alexey Likhachev (directeur de Rosatom) souhaite rendre la Route Maritime du Nord compétitive face au Canal de Suez**

Sur le fondement des capacités d'ouverture de la voie navigable et la fourniture de capacités de transbordement tout le long de l'année, Rosatom a l'ambition de concurrencer le trafic maritime du canal de Suez.

L'objectif serait d'assurer une navigabilité permanente à partir de 2030 soutenue par la livraison de 20 millions de tonnes de GNL aux clients asiatiques de Novatek qui requiert l'ouverture permanente du segment oriental de la Route Maritime du Nord ([Source RU](#)). Cependant, A. Likhachev reconnaît que la viabilité de cette ambition repose sur l'entrée en service et la disponibilité des brise-glaces nucléaires de la classe Lider de 120 MW ainsi que sur la création d'installations de sauvetage tout le long de la route maritime. Pour rappel, l'entreprise d'État russe s'est vu confier le développement de la Route Maritime du Nord depuis janvier 2019. Rosatom prévoirait la construction de 30 porte-conteneurs nucléaires pour la Route Maritime du Nord ([Source EN](#)).

## **Le contrat entre Novatek et Tschudi Shipping (Norvège) pour le transbordement de LNG entre méthaniers s'est fini le 29 juin 2019**

*Novatek a annoncé poursuivre les transbordements entre méthaniers brise-glaces et méthaniers conventionnels dans les eaux russes ([Source EN](#)). Les deux entreprises avaient signé un accord à l'été 2018 pour réaliser ces opérations dans le port de Honningsvåg. Depuis, près de 300 navires ont rechargé plusieurs millions de tonnes de gaz naturel liquéfié (GNL). Ce dispositif avait été mis en place dans l'attente de la construction du terminal de chargement en projet à Ura Guba en péninsule de Kola.*

## **L'entreprise américaine Exxon Mobil a demandé au gouvernement russe d'amender le code de la marine marchande afin d'autoriser l'usage de la Route Maritime du Nord par des navires sous pavillon étranger**

*Cette législation russe régleme l'accès des navires étrangers afin de favoriser le recours aux armateurs et capacités domestiques russes. Cependant, les capacités russes pour les sondages sous-marins et sismiques sont très limitées.*

Cette lacune avait été dépassée par la sollicitation de moyens chinois (Chinese Oilfield Services Ltd. – COSL) notamment dans les mers de Kara et d'Okhotsk. Ces restrictions pourraient mettre en péril certains projets en coopération internationale, notamment ceux de Sakhalin-I. Cette demande fait écho à une précédente alerte lancée par Novatek et démontre les dépendances extérieures techniques et technologiques de la Russie dans la poursuite de son ambition arctique ([Source EN](#)).

## Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

### Première réunion des Senior Arctic Officials (SAO) du Conseil de l'Arctique sous présidence islandaise

*La première réunion des SAO du Conseil de l'Arctique de la présidence islandaise (2019-2021) a eu lieu les 18-19 juin 2019. Contrairement à la réunion ministérielle de Rovaniemi, la réunion des SAO s'est déroulée sans accros mais l'importance de l'engagement de tous a été soulignée. La mise en programme de travail de la présidence islandaise a été discutée.*

La [réunion](#) a réuni les représentants des 8 États arctiques, les 6 Participants permanents, et les représentants des Groupes de travail dont le rôle a été mis en avant comme crucial dans le fonctionnement du Conseil. Elle était un premier test pour la gouvernance multilatérale et les questions environnementales en Arctique.

Les discussions ont principalement porté sur le programme de travail de la Présidence islandaise. Son titre « [Together towards a sustainable Arctic](#) » ainsi que les quatre priorités (1. des solutions en matière de climat et d'énergie verte, 2. l'environnement marin de l'Arctique, 3. les gens et les collectivités de l'Arctique, 4. renforcer le Conseil de l'Arctique) révèlent les deux points clefs de la présidence islandaise : d'une part améliorer la gouvernance de la région pour assurer la nécessité de travailler ensemble (entre États arctiques et avec les peuples autochtones), et d'autre part le développement durable, en particulier dans le domaine marin et maritime. Ce programme peut ainsi se lire à l'aune des désaccords survenus lors de la dernière réunion ministérielle où les États-Unis ont refusé de signer la traditionnelle déclaration ministérielle commune car le document faisait mention du terme « changement climatique ».

En lien parfait avec la fin de la Présidence finlandaise qui s'est clôturée avec l'obtention par l'Organisation maritime internationale du statut d'Observateur, la présidence islandaise cherche à améliorer la coordination sur les questions maritimes. Comme recommandé dans le [Rapport aux ministres](#) adopté par la réunion ministérielle de Rovaniemi en mai 2019, le Conseil de l'Arctique doit élaborer un mécanisme de concertation. Ce mécanisme prévoit que les SAO rencontrent périodiquement des experts maritimes pour discuter et coordonner les questions marines, ainsi que pour donner des orientations stratégiques aux travaux du Conseil dans ce domaine. Par ailleurs, les SAO ont discuté de la tenue d'un Symposium international sur la menace des plastiques pour l'environnement marin arctique et subarctique, qui aurait lieu en avril 2020, ainsi qu'une proposition de réunion des ministres de l'océan Arctique, qui pourrait coïncider avec le symposium.

Enfin, dans la veine du [MoU](#) signé entre le Conseil de l'Arctique et le Conseil économique de l'Arctique, et dans la double perspective d'améliorer la gouvernance et de favoriser le développement durable, les SAO ont discuté de domaines dans lesquels la coopération pourrait se matérialiser, notamment le développement de la connectivité.

Le nouveau président des réunions des SAO, l'Ambassadeur Einar Gunnarsson, s'est déclaré satisfait de l'issue de la réunion mais a néanmoins insisté sur la nécessité de l'engagement de tous les États arctiques ainsi que des Participants permanents pour la réalisation du programme.

### Le Canada ratifie le moratoire sur la pêche dans l'Océan arctique central

*En mai 2019, le Canada a ratifié l'Accord visant à prévenir la pêche non réglementée en haute mer dans l'océan Arctique central, plus couramment appelé « moratoire sur la pêche ». Il est ainsi le troisième État signataire sur dix à le ratifier.*

Négocié entre 2015 et 2017, l'[Accord](#) a été signé en 2018 par 10 Parties : les 5 États côtiers de l'Arctique, l'Union européenne, la Chine, l'Islande, le Japon et la Corée du Sud. [Le Canada a ratifié](#) cet Accord en mai 2019. À ce jour, seules la Russie et l'Union européenne l'ont également ratifié.

L'Accord, juridiquement contraignant, met en application le principe de précaution en matière de gestion des pêches. Les principales mesures sont les suivantes : l'instauration d'un moratoire de 16 ans sur la pêche commerciale, qui peut être

prolongé automatiquement tous les 5 ans à moins que l'une des parties ne s'y oppose selon une approche basée sur le consensus ; l'établissement d'un programme conjoint de recherche scientifique et de surveillance (les discussions sur la forme qu'il prendra sont en cours) ; et l'établissement d'une Organisation régionale de gestion de la pêche si les recherches l'indiquent.

Le Canada a également accueilli une réunion des signataires de l'Accord les 29 et 30 mai 2019 à Ottawa. Cette réunion préparatoire était axée sur les questions en suspens afin d'assurer une entrée en vigueur harmonieuse de l'Accord, y compris l'élaboration et la planification du Programme conjoint de recherche scientifique et de surveillance.

L'Accord entrera en vigueur une fois ratifié par les 10 Parties signataires et durera 16 ans. Après cette date, il sera automatiquement reconduit tous les 5 ans à moins que l'une des Parties ne s'y oppose expressément.

### **Point sur les négociations à l'OMI sur l'interdiction du fuel lourd dans les eaux arctiques**

*Le rapport sur les négociations sur l'interdiction du fuel lourd en Arctique qui ont eu lieu lors du dernier sous-comité PPR 6 de l'OMI a été présenté en mai 2019 devant le comité MEPC 74 qui avait mandaté le PPR de travailler sur une interdiction du fuel lourd dans les eaux arctiques.*

Lors du 71<sup>ème</sup> comité de la protection du milieu marin (MEPC 71), il avait été convenu d'inscrire au programme du biennium 2018-2019 « l'élaboration de mesures visant à réduire les risques liés à l'utilisation et au transport de fioul lourd comme combustible par les navires dans les eaux arctiques », notamment en vue de parvenir à un moratoire sur l'utilisation du fuel lourd comme combustible en Arctique. Le sous-comité sur la prévention et la lutte contre la pollution (PPR) est en charge des travaux. Le rapport de sa sixième session de février 2019 ([PPR 6](#)) a été présenté lors du MEPC 74 qui a eu lieu en mai 2019.

La Russie et le Canada se sont exprimés contre l'interdiction du fuel lourd, alors que les autres États arctiques ainsi que la France et l'UE, entre autres, y sont en faveur. Il a de ce fait été décidé durant le PPR 6 de conduire une étude d'impact sur les conséquences qu'aurait une telle interdiction du fuel lourd en Arctique avant de prendre une décision.

Les [associations environnementales](#), ainsi que plusieurs États dont la France, ont exprimé leurs craintes que l'étude d'impact ne fasse que retarder l'entrée en vigueur des mesures d'interdiction pourtant décidées lors du dernier MEPC.

Des progrès ont cependant été faits. Les États se sont mis d'accord sur une définition de travail du fioul lourd, et un projet de méthodologie pour l'analyse des incidences d'une interdiction du fioul lourd destiné à être utilisé et transporté comme combustible par les navires dans les eaux arctiques a été approuvé. Le sous-comité a invité les États de l'Arctique, à soumettre au prochain PPR 7 des communications contenant des études d'impact guidées par la méthodologie également approuvée lors du sous-comité, sans toutefois s'y limiter.

---

## **Publications des instituts de recherche sur l'Arctique**

---

### **La diplomatie scientifique du Japon en Arctique : un prétexte pour assurer sa sécurité et sa diplomatie économique sur la scène internationale ?**

*Par cette publication, Julie Babin, de l'Université de Laval au Québec, met en avant les ambitions économiques japonaises portées par la diplomatie scientifique du Japon dans l'Arctique.*

Dans un article précédent, l'Observatoire de l'Arctique avait mis en avant [les ambitions plus affirmées du Japon dans la région dans un contexte de rivalité stratégique avec la Chine](#). La contribution soulignait tout particulièrement la volonté du Japon de s'affirmer comme un « *rule builder* au sein du Conseil de l'Arctique » en se fondant sur le principe du droit maritime international et d'un espace océanique libre et ouvert. L'article intitulé « [Diplomatie scientifique et engagement du Japon dans l'Arctique. L'exemple du conseil de l'Arctique](#) », publié dans la revue *Relations internationales* début 2019 et mis en ligne sur la plateforme Cairn en juillet, est en continuité avec cette analyse de la diplomatie japonaise. En effet, Julie Babin explique que l'Arctique n'est une priorité dans aucun des programmes de recherche des trois pays. Mais en Arctique,

et toujours pour ces trois pays, « *la diplomatie scientifique et technologique arctique est une extension de [l]a diplomatie économique* », ce qui renforce la rivalité stratégique. Selon Julie Babin, la diplomatie scientifique japonaise a donc avant tout des visées commerciales, son but étant de renforcer la coopération institutionnelle et de créer un réseau avec des partenariats internationaux destinés à soutenir les entreprises japonaises dans leurs investissements à l'étranger. Au sein du Conseil de l'Arctique, le Japon, du fait de son statut d'Observateur, est limité à une position de médiateur, principalement lors des *working groups*.

### **Les conséquences en Arctique des incertitudes entourant l'encadrement des armes nucléaires**

*Le regain de l'intérêt stratégique porté à l'Arctique est aussi lié à la nucléarisation potentielle de cet espace, que ce soit pour la propulsion de navires (brise-glaces, porte-conteneurs...) ou la prolifération d'armes nucléaires (avec notamment la hausse de l'activité sous-marine dans cette zone), ce qui est une source d'inquiétude dans une aire relativement protégée des postures géopolitiques plus globales.*

Le *Finnish Institute of International Affairs* examine dans le *working paper* qu'il a publié ce mois-ci, « [The end of nuclear arms control ? Implications for the Nordic Region](#) », les conséquences en Arctique des incertitudes entourant le contrôle et la prolifération des armes nucléaires. En effet, la région nordique n'échappe pas aux enjeux liés à l'arrivée à échéance du Traité FNI. Le vide stratégique potentiel qui accompagnerait un régime des armes nucléaires lacunaire renforce des postures ambiguës, y compris en Arctique, zone de coopération internationale consensuelle, voire pacifique jusqu'à présent. La relation entre l'OTAN et les pays arctiques, et la présence de cette organisation dans le grand Nord, pourraient en être modifiées. La perception du risque s'accroît avec le cumul de deux éléments : d'une part la motorisation des futurs navires brise-glaces, d'autre part l'augmentation des réacteurs nucléaires. Ainsi, l'importance de l'arsenal nucléaire non-stratégique russe, couplée avec la menace d'une prolifération d'armes nucléaires dans la mer du Nord, oblige les pays de la région arctique à penser les conséquences de ce développement. Le document incite à une proactivité des pays Arctique, notamment nordiques, sur ces questions, en écho à la prévention des risques d'accidents nucléaires.

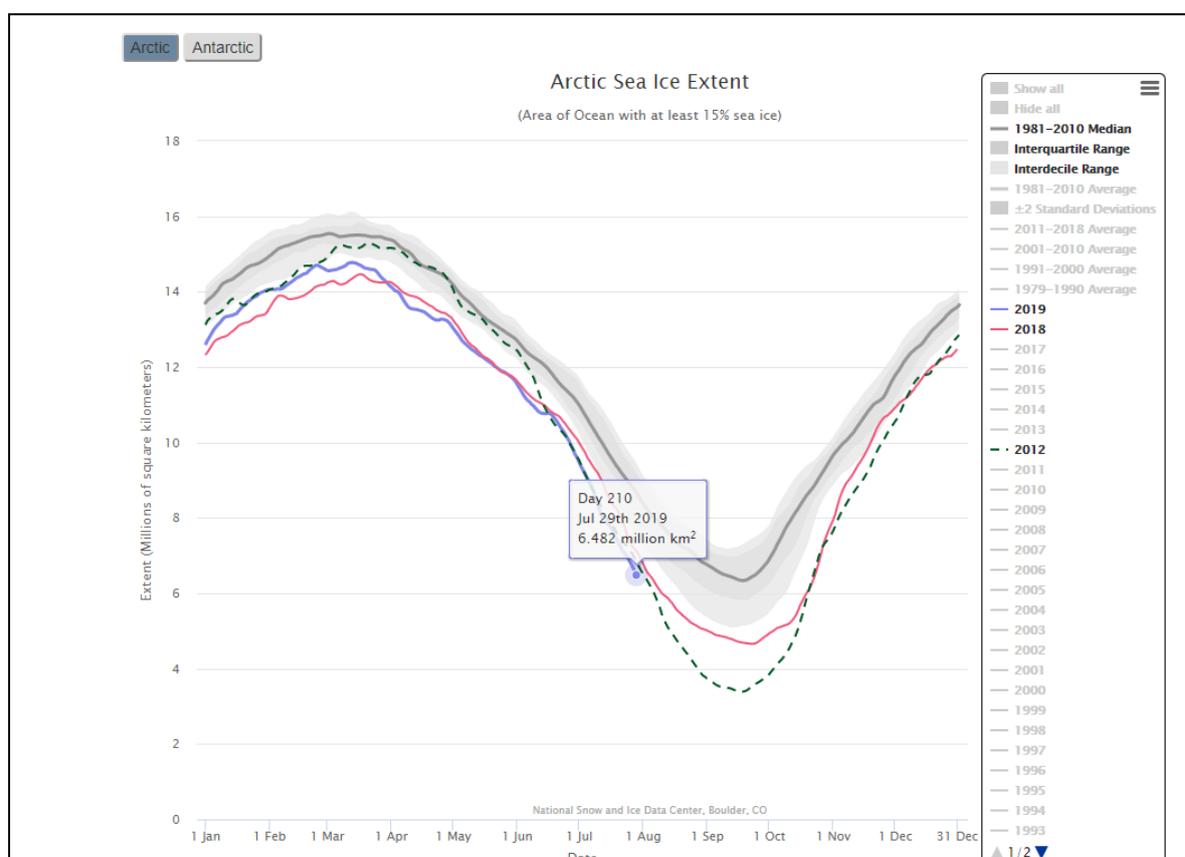
### **Vers une baisse record de la surface de banquise estivale ?**

*Dans la continuité des mois précédents et de l'année 2018, la glace de mer arctique est moins étendue que la moyenne 1981 - 2010. Les surfaces de glace de mer ont fortement diminué à la fin du mois de juin, et sont pour l'instant inférieures à leur niveau de juillet 2012, qui est encore l'année où a été enregistrée la plus faible surface de banquise en été (record au 16 septembre 2012).*

La glace de mer arctique est moins étendue depuis plusieurs mois que la moyenne de la surface de banquise de 1981 à 2010. Malgré les faibles pertes de glace jusqu'au milieu du mois de juin, celles-ci ont augmenté à la fin de ce mois. En conséquence, [l'étendue de la glace de mer pour le mois de juin 2019 est inférieure à celle de 2012 à la même période](#), l'année qui a connu la plus faible étendue de glace depuis l'ère des mesures satellites. En effet, [le mois de septembre 2012, caractérisé par une extension de banquise d'environ 3.6 millions de km<sup>2</sup>, a connu le record historique le plus bas](#).

À partir de la moyenne de l'étendue de la glace de mer en Arctique en juin 2019, trois projections pour Septembre 2019 ont été réalisées. Sur les trois modélisations, une seule indique un [potentiel record à 3,06 millions de km<sup>2</sup>](#). Cependant, la valeur médiane de l'étendue banquise pour septembre 2019 pourrait tendre vers les [4,40 millions de km<sup>2</sup>](#). Par le *Sea ice extent model*, elles ont enregistré [un nouveau record à la baisse pour l'enregistrement quotidien du volume de glace](#). Il n'en demeure pas moins que pour un 30 juillet, jamais la surface de banquise n'avait été aussi réduite en Arctique depuis 1979.

Surface mensuelle de banquise Arctique (2019, 2018, 2012, et moyenne 1981-2010)  
<http://nsidc.org/arcticseaicenews/charctic-interactive-sea-ice-graph/>



## La « spécialisation intelligente » en Arctique : une opportunité d'innovation pour la région

*Dans un policy brief, le Nordic Thematic Group on Innovative and Resilient Regions (Nordregio), établi par le Conseil nordique des ministres, fait un état des lieux et des recommandations en faveur d'une stratégie de spécialisation intelligente RIS3 dans la région nordique.*

La recherche de stratégies de spécialisation intelligente (*Research and Innovation Strategies for Smart Specialisation*, ou RIS3), programmes de transformation économique territoriaux, est une condition *ex ante* pour accéder aux fonds structurels européens pour la période 2014-2020. La cohésion territoriale est ainsi intrinsèquement liée à des objectifs de concurrence et d'innovation. Cette politique n'a pas été adoptée de manière uniforme dans la région nordique. Le [policy brief](#) analyse les raisons qui ont mené à l'adoption par les pays nordiques de politiques RIS3 ainsi que la plus-value de cet outil d'innovation politique dans la région.

Cependant, selon le Nordregio, la mise en œuvre rapide de la RIS3 dans certaines parties de la région indique peut-être une haute compatibilité avec l'environnement d'innovation nordique. Le centre de recherche recommande, entre autres, une gouvernance à niveaux multiples, surtout national et régional, et le développement de la spécialisation intelligente même en dehors des fonds européens régionaux de l'Union européenne. Le RIS3 est en effet conçu comme une condition d'adhésion à l'UE, sujet qui ne se pose pas pour les pays nordiques, mais le dispositif s'est avéré pertinent par rapport au contexte social et d'innovation des territoires septentrionaux de l'Europe.

## L'Arctique, un nouvel enjeu stratégique pour l'Union européenne

*Le Centre européen de stratégie politique de la Commission européenne appuie l'axe arctique de la présidence finlandaise de l'UE, avec la publication de sa première note stratégique sur cette aire (voir également le billet consacré à la Finlande).*

La présidence finlandaise au Conseil de l'Union européenne vise à accélérer la stratégie arctique de l'UE. Longtemps absent des documents stratégiques du Centre européen de stratégie politique de la Commission européenne, créé en 2014 par Jean Claude Juncker en tant que *think tank* interne de la Commission, l'Arctique fait l'objet d'une première publication : « [Walking on Thin Ice : A Balanced Arctic Strategy for the EU](#) ».

Après un état des lieux de l'histoire, des risques climatiques, et des stratégies politiques des différents protagonistes de la région, le *think tank* esquisse la stratégie que devait suivre l'Union européenne. Selon le centre, l'« *accélération du changement climatique a fait de l'Arctique un enjeu géopolitique majeur qui ne peut que gagner en importance dans les années et les décennies à venir* ». En conséquence, l'Union européenne devrait avoir une stratégie intégrant à la fois la résilience climatique, la protection environnementale, le développement durable, et la coopération pacifique, ce afin de contribuer à la sécurité et à la stabilité de la région. Surtout, la promotion des valeurs chères à l'Union européenne, à savoir le multilatéralisme et l'État de droit, devrait être au cœur de sa politique arctique pour maintenir des liens serrés avec les autres parties intéressées.

### La militarisation de l'Arctique russe à relativiser : une posture défensive de la part du Kremlin ?

*Dans un des rares documents de recherche consacré à l'Arctique publié par le programme Russie et Eurasie de Chatham House, Mathieu Boulègue cherche à « démystifier » le renforcement militaire russe en Arctique. Pour ce faire il démontre d'une part que l'Arctique a perdu son exceptionnalité pacifique dans le contexte militaire global, d'autre part, que la politique de militarisation de la Russie reste pour l'instant de nature défensive.*

Avec constance tout au long des années 2000, la Russie « s'est engagée dans une stratégie de présence beaucoup plus militarisée dans l'Arctique » et ce de manière accrue avec le conflit en Ukraine, la crise économique conjuguée aux sanctions ; il s'agit, selon le discours russe, de protéger les infrastructures du pays ([Intérêts, postures et politiques russes dans l'Arctique](#)). En décembre 2018, le ministre de la Défense Sergueï Choïgou a annoncé un renforcement de la présence militaire russe dans cette zone qu'elle considère comme stratégique ([La Russie continue de se renforcer dans l'Arctique, Le Figaro](#)).

Dans ce contexte de hautes tensions, [Russia's Military Posture in the Arctic – Managing Hard Power in a 'Low Tension' Environment](#) met en avant le caractère défensif de la militarisation russe, en insistant sur le déni d'accès. En effet, cette publication démontre que la Russie souhaite avant tout contrôler le territoire, en sanctuariser certaines zones (théorie du « bastion »), et donc en interdire l'accès à ses adversaires. Cependant, Mathieu Boulègue souligne que susciter un conflit en Arctique est contraire aux intérêts russes, sans pour autant exclure une possible escalade des tensions en mer du Nord. Ainsi, tout en restant convaincu que la coopération va perdurer, il met en garde quant à un possible changement de posture dans un sens plus offensif.

Ce constat d'un resserrement militaire dans la région a des implications globales pour l'ensemble de la zone, notamment au regard de la présence de l'OTAN. Par conséquent, Mathieu Boulègue fait également des recommandations aux responsables et stratèges occidentaux pour préserver un niveau de tension le plus bas possible dans le grand Nord. Il conseille, entre autres, de renforcer la sécurité militaire (et une meilleure connaissance des situations potentiellement crisogènes) avec **l'adoption d'un code de conduite militaire en Arctique**. Enfin, il considère que la présidence de la Russie au Conseil de l'Arctique et au Forum des garde-côtes entre 2021 et 2023 offre une occasion pour traiter les questions sécuritaires dans la région.

---

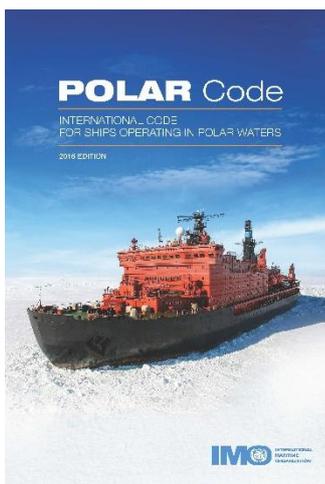
## Trafic maritime – Sécurité maritime

---

## Le Code polaire - partie I/2

**Les navires de commerce transitant dans les zones polaires doivent se conformer à la réglementation de l'Organisation maritime internationale, le Code polaire. Même si le navire ne doit pas nécessairement posséder une coque renforcée pour naviguer dans les eaux couvertes par les glaces, le Code polaire impose des contraintes à respecter pour la certification du navire. La 1<sup>ère</sup> partie exposée dans le bulletin du mois d'août décrit l'environnement et la certification. La seconde partie, qui développe les objectifs, sera étudiée dans le bulletin de septembre.**

<https://pame.is/arcticshippingforum#part-ia-safety-measures>



Le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, plus simplement intitulé « Code polaire », est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Ce code est rendu obligatoire par les amendements de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), adoptés en novembre 2014, et ceux de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL), adoptés en mai 2015. Les amendements à la Convention STCW sur la formation des gens de mer ont été adoptés en novembre 2017 et sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 (figure 1).

Le Code polaire s'applique à tous les navires de commerce et à passagers de plus de 500 UMS qui sont exploités dans les eaux polaires, sauf encore pour les navires de pêche non soumis à la certification SOLAS<sup>1</sup>. Hormis la mer Baltique et la mer d'Okhotsk (côtes russe du nord-est Pacifique), les régions concernées par l'application du Code Polaire sont les zones Arctiques et Antarctiques au-delà de la latitude de 60° Nord et Sud à l'exception, pour la région boréale, d'une partie de la mer de Barents et du Sud de la mer de Groenland (figure 2).

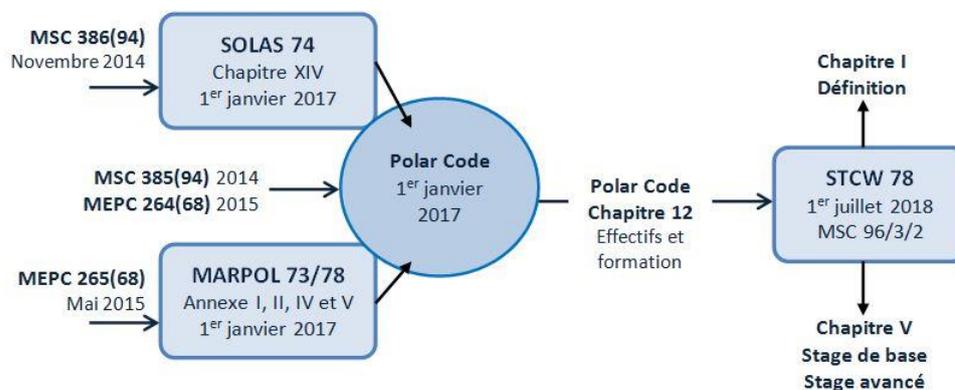
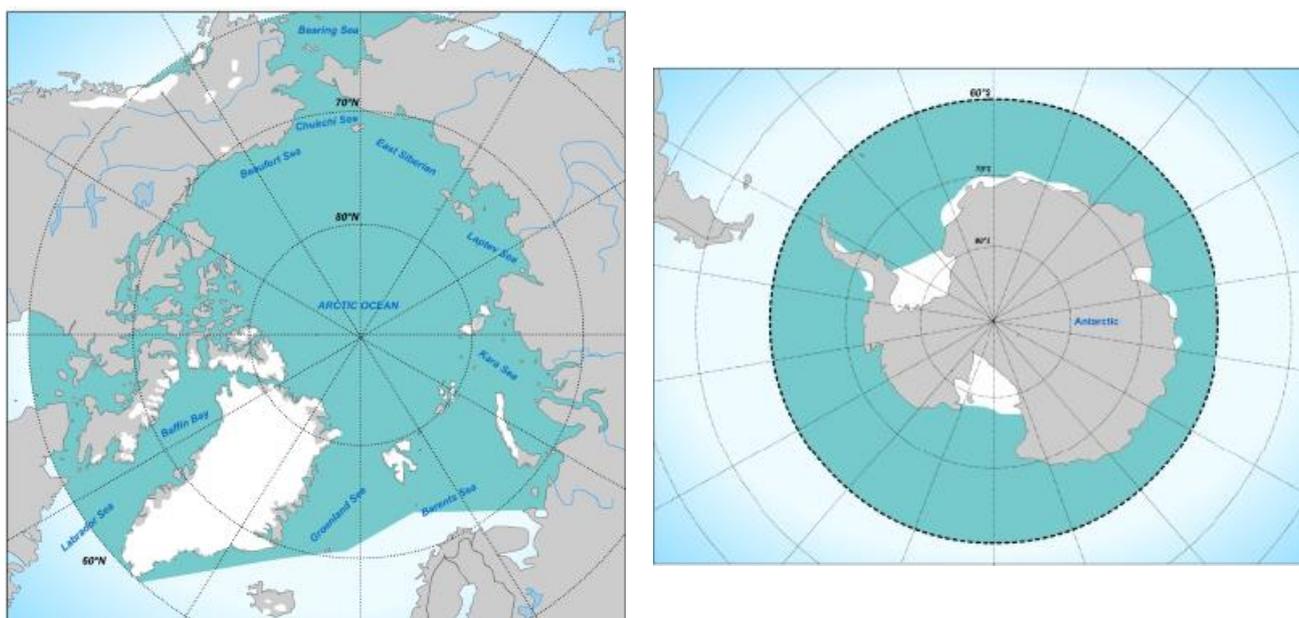


Figure 1 : Amendements du Code polaire

<sup>1</sup> L'extension du Code polaire aux navires de pêche, de plaisance et autres navires de tonnage inférieur à 500 UMS est en discussion à l'OMI en vue de son adoption dans les prochaines années : <https://www.arctictoday.com/polar-code-may-be-applied-to-smaller-arctic-vessels/>



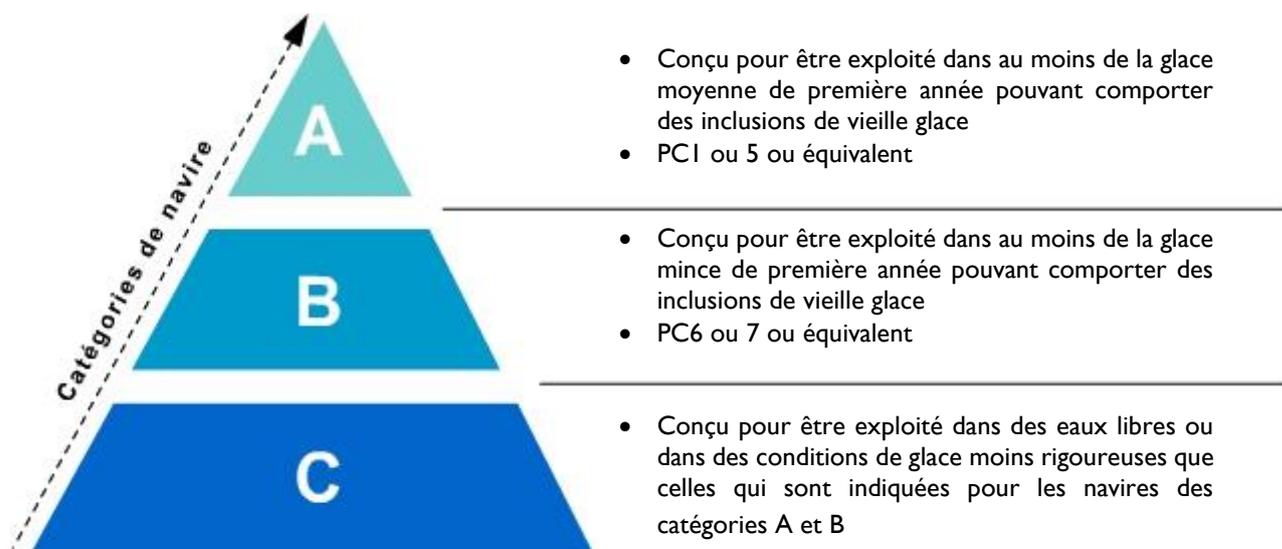
**Figure 2 :** Zones polaires Arctique et Antarctique du Code polaire

Le but du Code polaire est d'améliorer les règles de sécurité de la navigation commerciale pour minimiser l'impact néfaste qu'elle aurait sur l'environnement des zones polaires. **Le Recueil sur la navigation polaire est un ensemble de règles contraignantes sur les questions de conception, de construction, d'équipement, d'exploitation, de formation, de recherche et de sauvetage, et de protection de l'environnement.** Il comprend des mesures obligatoires concernant la sécurité et la prévention de la pollution, ainsi que des dispositions ayant valeur de recommandations pour ces deux dernières parties. L'application du Code polaire OMI est de la responsabilité des États du pavillon et également des États du port dans certaines circonstances.

Les navires construits depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 souhaitant se faire certifier doivent être conformes à la partie sécurité du Code polaire à leur livraison.

### **Documentation et certification**

La conformité exige un certificat de navigation polaire délivré par l'État du pavillon pour tous les navires exploités dans les eaux polaires, qui devront correspondre à l'une des trois classes mentionnées dans le Recueil (*figure 3*). Les navires de catégories A et B sont en général des navires conçus pour la navigation dans les glaces, ceux de catégorie C sont des navires exploités dans toutes les eaux et ne possédant pas nécessairement une coque renforcée dédiée à évoluer dans les glaces.



**Figure 3 :** catégories de classification polaire avec l'équivalence de l'Association Internationale des Sociétés de Classification – IACS

Chaque État du pavillon a développé ses propres normes de classification. Celle proposée par le Code polaire est utilisée essentiellement pour le certificat délivré au navire. Elle fait d'ailleurs référence à celle de l'*International Association of Classification Societies (IACS)*, qui est couramment employée pour classer les brise-glaces. La classification du Bureau Veritas BV est généralement utilisée pour classer les navires ne fréquentant les eaux couvertes par les glaces que l'été (figure 4).

Ice thickness	Ice type	Ice operations - Ice class				Polar code
		Light ice	First-year ice		Multi-year ice	
		IACS / BV / DNV / Russian		IACS - BV / DNV / Russian		
no ice	Ice free - Open waters	PC7 / 1E / ICE-C / ICE 1				C
< 0.4m	Light ice conditions	PC7 / 1D / ICE-C / ICE 1				
0.4m	First-year ice		PC7 / 1C / ICE-1C / ICE 2			
0.5m	First-year ice		PC7 / 1B / ICE-1B / ICE 3			B
0.7m	Summer/autumn operation in thin first-year ice with old ice inclusions		PC7 / 1A / ICE-1A / ARC 4	PC7 / ICE-05 / ARC 4		
0.7m- 1.2m	Year-round operation in thick first-year ice with may contain old ice inclusions		1AS / ICE-1A / ARC 5		PC6 / ICE-10 / ARC 5	A
>1.2m	Year-round operation in medium first-year ice with old ice inclusions				PC5 / ICE-15 / ARC 6	
2.5m	Year-round operation in moderate multi-year ice conditions				PC4 / POLAR-10 / ARC 6	
3.0m	Year-round operation in second first-year ice with old ice inclusions				PC3 / POLAR-15 / ARC 7	
>3.5m	Year-round operation in all polars waters				PC2 / POLAR-20 / ARC 8	
					PC1 / ARC 9	

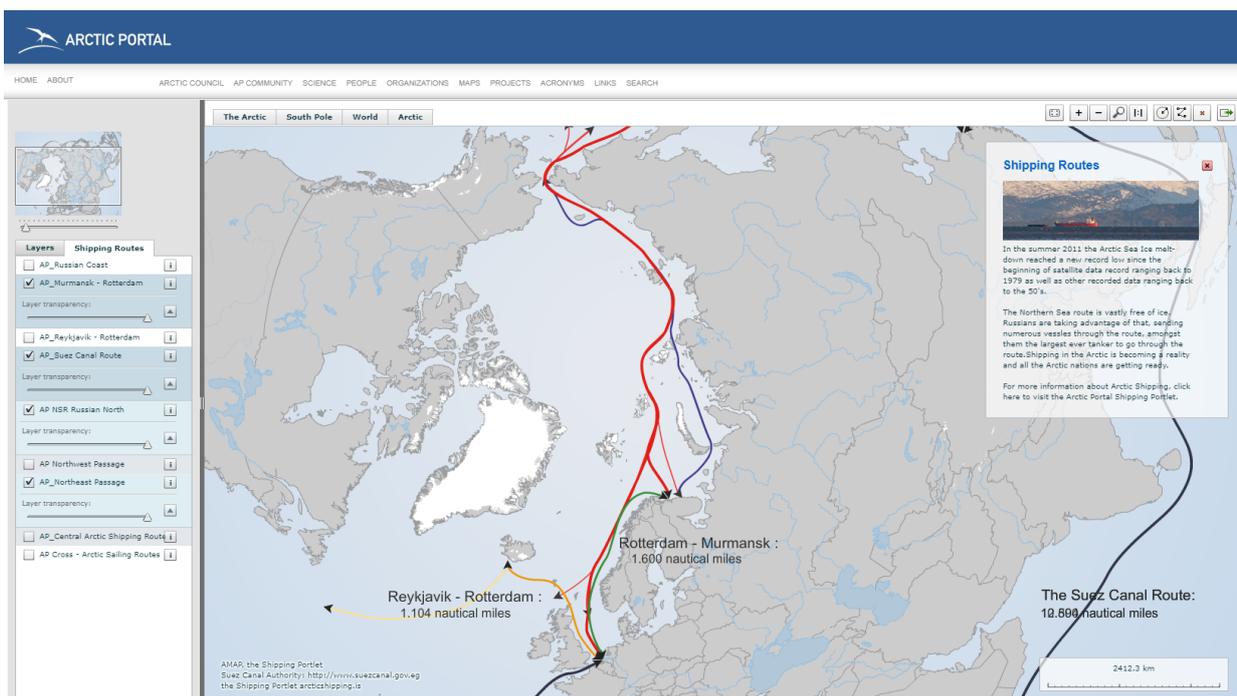
© Author's own work, Hervé Baudu - 2019

**Figure 4 :** tableau de synthèse des sociétés courantes de classification

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>

### Le site Internet du mois

**Arctic Portal** est un site qui regroupe des données de l'Arctique et de l'Antarctique dans tous les domaines avec des cartes interactives.



Routes maritimes du Nord-Est

Le Portail de l'Arctique a mis en place un puissant réseau international de coopération sur les questions polaires avec la coopération de nombreux partenaires comme la Commission européenne et des comités scientifiques. Ce portail donne accès à des outils graphiques interactifs, des cartes, des données géographiques comme les ports, les routes maritimes, etc. Les cartes sont libres de droit pour un usage non commercial.

### Cartes du trafic maritime

À l'aide des données AIS des navires récupérées via des satellites et du traitement par le logiciel I4D Explorer mis à disposition par Airbus, il est possible de connaître le volume de trafic et le type de navires qui transitent dans les eaux arctiques en permanence.

Le tanker brise-glace ARC7 de transport de gaz naturel liquéfié Vladimir Rusanov<sup>2</sup> chargé de 17 300m<sup>3</sup> de gaz de l'usine de Sabetta vient d'effectuer un voyage sans l'assistance d'un brise-glace vers Okpo en Corée du Sud. Parti le 29 juin, et malgré des conditions de glace extrêmement difficiles en mer de Sibérie orientale, avec une épaisseur de glace pouvant atteindre deux mètres, il a fallu seulement 19 jours de transit. Il en aurait fallu 35 si le navire était passé par le canal de Suez.

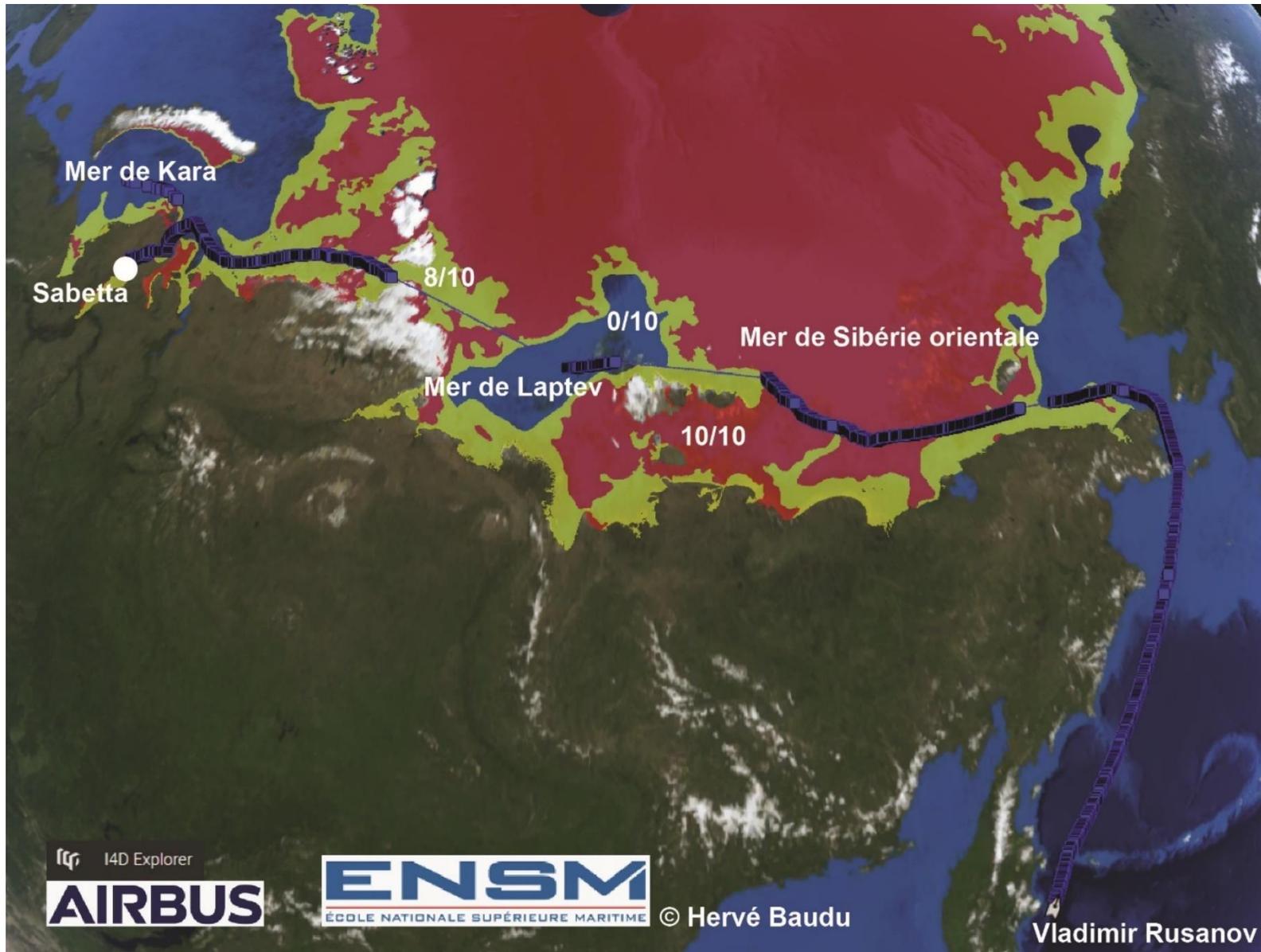
<sup>2</sup> Son sistership l'Eduard Toll a déjà établi un record de traversée sur cette même route à l'été 2018. Il existe 15 navires de ce type dit « Yamal Max » dédiés à ce transport de LNG vers l'Europe l'hiver et l'Asie en été.



Yamal Tankers LNG Max Vladimir Rusanov (© Marientrafic.com)

Avec le détail du trajet, on observe que le transit est directement imposé par la concentration de la banquise. Les zones jaunes (8/10<sup>e</sup> de concentration de glace) qui laissent apparaître des chenaux d'eau libre de glace permettent d'assurer en transit régulier à une vitesse de 10 nœuds. La mer de Laptev était libre de glace (0/10<sup>e</sup>). La mer de Sibérie orientale était d'une couverture totale (10/10<sup>e</sup>) avec vraisemblablement de la banquise compressée (« hummokée »), donc très épaisse, qui nécessite en général l'assistance d'un brise-glace. Les vitesses de progression y sont alors très faibles (le navire progresse en marche arrière avec ses Pods tournés vers l'arrière à « tirer »). Cet exemple démontre qu'il est extrêmement aléatoire de définir un transit à temps entre deux ports tant les conditions de glace sont variables. Certes, le retrait de l'étendue de la banquise à son maximum début septembre permet de réaliser un transit avec peu de banquise mais cette période demeure extrêmement réduite.

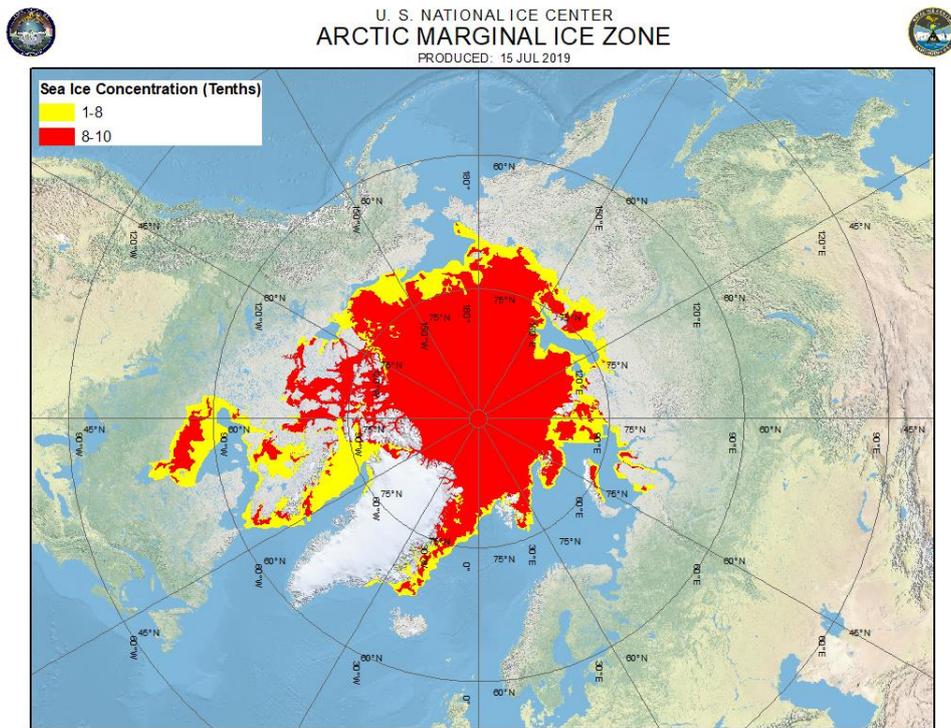
Trajectoire du Tanker Yamal Max Vladimir Rusanov au 13 juillet 2019



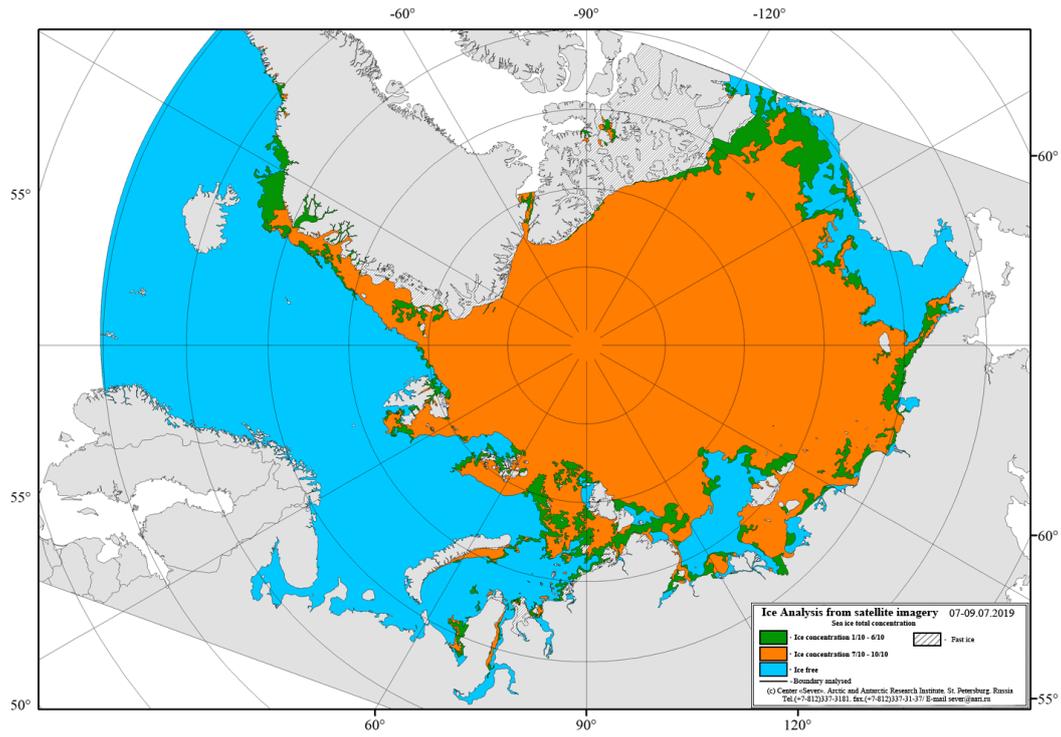


## Cartes des glaces (à mettre sur le site ultérieurement)

La densité du trafic et les types de navires transitant en Arctique sont entièrement dépendants de la quantité de glaces de mer gelée (banquise) rencontrée en concentration et en stade de développement. Une carte de concentration de glace est toujours superposée à la carte affichant le trafic maritime.



[https://www.natice.noaa.gov/daily\\_graphics.htm](https://www.natice.noaa.gov/daily_graphics.htm)



<http://www.aari.ru/main.php?lg=1&id=134>