

# Observatoire de l'Arctique

## *Bulletin mensuel*

**BASTIEN ALEX – HERVÉ BAUDU – ANTOINE BONDZ –  
ÉMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY – CAMILLE ESCUDE –  
VALÉRIE NIQUET – MAYLINE STROUK – ALEXANDRE TAITHE  
(coord.) – JEAN-PAUL VANDERLINDEN – FLORIAN VIDAL –  
MAGALI VULLIERME**

avec le soutien de la



# SOMMAIRE

<b>AMÉRIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE .....</b>	<b>3</b>
<b>NORVÈGE – SUÈDE – FINLANDE – RUSSIE .....</b>	<b>7</b>
<b>TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....</b>	<b>9</b>
<b>ÉTATS OBSERVATEURS – UNION EUROPÉENNE .....</b>	<b>11</b>
<b>PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE .....</b>	<b>14</b>
<b>TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....</b>	<b>16</b>

## **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, avec Hervé Baudu (ENSM)

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), avec l'IRIS

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

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

---

## Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

---

### ÉTATS-UNIS

#### Le Commandant du NORAD s'inquiète des capacités russes et chinoises dans l'Arctique

*Le général O'Shaughnessy a fait part de ses craintes concernant les capacités dépassées du système d'Alerte du Nord (SAN) qui a besoin d'être modernisé pour faire face aux nouvelles armes russes pouvant être déployées dans l'Arctique. Il a également mis en garde contre les capacités économique et militaire accrues de la Chine dans la zone.*

Les 13 et 26 février 2020, devant une commission du Sénat américain, le Général O'Shaughnessy a réitéré ses demandes de modernisation du SAN et partagé ses craintes envers les capacités des nouvelles armes russes. Selon le militaire, ces missiles pourraient permettre à la Russie de contrôler l'Arctique ainsi que d'atteindre l'Alaska, si ceux-ci sont déployés dans le Nord-Est de la Russie. Une crainte qui pèse également sur les nouveaux missiles balistiques hypersoniques nucléaires russes, qui seraient selon lui indétectables par le NORAD. Lors de ces auditions, le Général s'est aussi inquiété de la capacité économique et militaire chinoise en Arctique, cette zone étant la première ligne de défense des États-Unis et du Canada. Par ailleurs, le Général O'Shaughnessy a annoncé qu'entre 3 000 et 5 000 soldats participeront à l'exercice *Arctic Edge 2020*, doublant le nombre de participants à cet exercice qui s'est déjà tenu en 2018. *Arctic Edge 2020* a pour but de tester les capacités des forces américaines à se « battre, communiquer et gagner » dans cet environnement très contraignant. Cet exercice impliquera différents services, y compris un service cyber, et se déroulera dans le *Joint Pacific Alaska Range Complex* (JPARC). Selon le militaire, cela montre que les États-Unis sont engagés dans l'amélioration de leurs capacités de défense dans leur région Arctique, afin de protéger leurs intérêts vitaux ; message qui semble directement adressé à la Russie et à la Chine. Source : [Sénat américain](#), [Sénat américain](#).

#### Le ralentissement des investissements bancaires dans les projets pétroliers inquiète les habitants de l'Alaska

*Face aux mouvements de protection de l'environnement, certaines banques ont retiré leurs investissements dans le secteur du pétrole. L'État de l'Alaska étant fortement dépendant de ce secteur, l'inquiétude augmente.*

[Sous la pression](#) des groupes de protection de l'environnement, le Crédit agricole (20 février 2020) et JP Morgan (24 février 2020) ont [stoppé leurs investissements](#) dans le secteur pétrolier en Arctique. Goldman Sachs avait déjà fait cette annonce le [16 décembre 2019](#). Ce mouvement de retrait a également été initié par une lettre écrite fin janvier par [quinze sénateurs démocrates](#) américains et envoyée à onze banques américaines. Cette lettre a été suivie par une missive de 24 députés démocrates. L'Alaska étant fortement dépendante des revenus du pétrole, son gouverneur, [Mike Dunleavy](#), a réagi en licenciant Goldman Sachs d'un consortium de Wall Street choisi pour emprunter des fonds. Ce « licenciement » pourrait coûter entre 200 000 et 300 000 dollars à la banque. Dans une interview, Mike Dunleavy a également évoqué la possibilité de retirer les banques de la gestion des portefeuilles du Fonds Permanent (estimé à 67 billions) détenu par l'État d'Alaska. Les membres de la délégation Alaska au Congrès ont, pour leur part, écrit aux banques pour demander de ne pas prendre en compte les lettres. Prises sans concertation avec le Parti, ces initiatives ont été mal reçues par Dan Sullivan, qui a écrit des lettres personnelles à leurs signataires.

## L'Administration Trump prévoit l'ouverture d'une représentation consulaire permanente à Nuuk dans son budget 2020

*Le Congrès américain doit examiner une demande d'ouverture de représentation consulaire permanente à Nuuk, dans le budget de l'Administration Trump.*

Le nouveau budget de l'Administration Trump prévoit l'ouverture d'une [représentation permanente à Nuuk](#). Selon certains, le Congrès devrait valider cette proposition étant donnée l'importance stratégique du Groenland pour les capacités militaires américaines et la recherche environnementale. La présence de terres rares jouerait également un rôle dans cette validation. Cette initiative américaine, visant à renforcer ses relations avec le Groenland, serait motivée par la volonté de diminuer la présence russe et chinoise sur l'île. Selon un parlementaire, l'étroite communication avec le Danemark a permis aux États-Unis de remporter – face à la Chine – l'appel d'offres pour la construction d'aéroports. Ce parlementaire a également souligné qu'il ne comprenait pas que les États-Unis « *gâchent de l'argent dans la construction d'un consulat dans un sous-continent qui revient de droit au continent Américain* ». Un porte-parole du gouvernement de l'Alaska a indiqué que ce nouveau consulat permettrait d'augmenter l'autorité américaine sur le territoire groenlandais et de mieux représenter leurs intérêts. Pour Sherri Goodman, analyste senior du Centre pour le Climat et la Sécurité, les États-Unis doivent mettre un « bon pied » au Groenland, en prévoyance de l'indépendance de l'île. Selon lui, « *il est important, dans ce contexte d'indépendance, que les États-Unis intègrent l'île au continent nord-américain et à l'Alliance de l'Ouest* ». Selon Mead Treadwell, co-président de l'Institut Polaire du Wilson Center, ancien gouverneur de l'Alaska et président de la compagnie Quilak LNG, cette présence est logique, étant donné que les États-Unis dépendent de la base de Thulé pour leur système de défense antimissile et conduisent de nombreuses recherches géologiques qui pourraient permettre le développement du pétrole et du gaz, mais aussi des ressources minières. Côté groenlandais, [Inuuteq Holm Olsen](#), ministre plénipotentiaire et chef de la représentation du Groenland à l'ambassade du Danemark à Washington depuis janvier 2014, a indiqué que ce consulat étant « petit », il ne représentait pas de soucis.

## Une étude scientifique alerte à nouveau sur les changements drastiques des écosystèmes océaniques en mers de Béring et de Chukchi

*Les changements importants des écosystèmes en mers de Béring et de Chukchi alarment la communauté scientifique.*

Le 24 février 2020, une [étude publiée](#) dans le journal [Nature Climate Change](#) présente des résultats alarmants concernant les changements d'écosystèmes en mers de Béring et de Chukchi. La rapidité de ces changements a été un « choc » pour l'intégralité des chercheurs du « *North Pacific Research Boards's Arctic Integrated Ecosystem Research Program* ». Lancé en 2017, ce programme représente un investissement de 18,6 millions de dollars. L'intégralité des résultats sera publiée en juillet 2021.

## CANADA

### Le système d'alerte du Nord dépassé

*Alors qu'aucun financement ne semble prévu pour la modernisation du Système d'Alerte du Nord, les déclarations de militaires américains et canadiens haut-placés du NORAD se multiplient pour alerter sur la vétusté de ses technologies, notamment face aux évolutions technologiques russes et à la détection de vols de bombardiers stratégiques russes dans l'Arctique canadien.*

Lors de la conférence annuelle du *Conference of Defence Associations Institute* (CDAI) à Ottawa, le Commodore Jamie Clarke, directeur adjoint de la stratégie du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD), a affirmé que le système d'alerte du Nord (SAN) (ou *North Warning System*) ne serait pas en mesure de détecter et de suivre les bombardiers longue portée russes avant qu'ils ne soient à portée de tir du continent nord-américain. Cet officier supérieur a donc appelé à la modernisation de ce système, qui fonctionne avec des technologies datant des années 1980 ; modernisation qui ne semble pas avoir été prévue dans les budgets de l'administration canadienne (cf. bulletin n°9). Deux jours après cette annonce, deux bombardiers stratégiques à longue portée Tu-160 Blackjack russes ont été détectés par le NORAD dans la Zone de défense d'identification aérienne canadienne (CADIZ). Ces déclarations ne sont pas nouvelles, puisqu'en mars 2019, le général américain Terrence O'Shaughnessy, commandant du NORAD, avait tenu des propos similaires à Ottawa à cette même conférence. Ce général a par ailleurs récemment affirmé, lors d'une audition devant une commission du Sénat américain, que l'obsolescence du SAN fait perdre un avantage militaire que les États-Unis et le

Canada avaient acquis dans l'Arctique (cf. partie États-Unis). Source : [CBC](#), [CBC](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Sénat américain](#).

### **Le ministre des Affaires du Nord affirme sa volonté de mettre en œuvre le nouveau cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord**

*Lors d'une conférence, le ministre des Affaires du Nord a dévoilé les priorités de son ministère et affirmé sa volonté de mettre en œuvre le nouveau cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord, tout en promettant plus de contrôle pour les Inuits du Nunavut sur leur Territoire.*

Intervenant le 5 février lors de la conférence *Northern Lights* (Ottawa), le nouveau ministre des Affaires du Nord, Dan Vandal, a confirmé la volonté du gouvernement fédéral de mettre en place le cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord publié peu avant les dernières élections fédérales. Reconnaisant que les populations du Nord ont par le passé été mises de côté dans les processus de décision les concernant, il a rappelé que cette stratégie sera mise en œuvre avec elles. De plus, lors de sa première visite dans le Nord à Rankin Inlet et Arviat, les 12 et 13 février, il a annoncé que sa première priorité sera de s'occuper de la crise du logement en débloquent des nouveaux budgets ; 5 000 personnes sont en effet en attente de logement au Nunavut. Le ministre a enfin annoncé que les Inuits du Nunavut pourront bientôt avoir plus de contrôle sur leur Territoire, faisant référence au pré-accord de dévolution signé en août 2019 avec le gouvernement fédéral. Sources : [Nunatsiaq](#), [Arctic Today](#), [Eye on the Arctic](#).

### **Le Canada en faveur de l'interdiction de l'utilisation du fuel lourd maritime en 2029**

*Le Canada s'est dit favorable à une interdiction de l'utilisation du fuel lourd dans l'Arctique, même si les navires battant pavillon canadien bénéficient d'une exemption temporaire jusqu'en 2029.*

Lors de la 7<sup>ème</sup> session du sous-comité sur la prévention et la lutte contre la pollution de l'organisation maritime internationale (OMI), le Canada a décidé de soutenir l'interdiction de l'utilisation du fuel lourd dans l'Arctique. L'intégralité des autres États circumpolaires, excepté la Russie, ont soutenu cette interdiction. Toutefois, une exemption temporaire pourrait être accordée jusqu'en 2029 pour les navires battant pavillon des États arctiques et évoluant dans leurs eaux (cf. partie Trafic maritime). Cela impacterait en premier lieu le *Sealift* qui ravitaille les communautés arctiques en été. L'application de cette interdiction de l'utilisation du fuel lourd dans l'Arctique aurait un coût pour les communautés isolées, évalué en moyenne à 649 dollars par an et par ménage, selon Transports Canada. Cette exemption temporaire permettrait aux compagnies de *Sealift* de trouver une alternative au fuel lourd et de s'adapter. Considéré comme un risque important pour la faune et la flore, le fuel lourd est très difficile à nettoyer en cas de déversement en mer, et a déjà été banni en Antarctique. Cette interdiction du fuel lourd est demandée par le Conseil circumpolaire inuit (CCI) depuis 2015. Le CCI n'est donc pas satisfait d'une possible exemption temporaire, la qualifiant d'insuffisante et appelant à une interdiction ferme. Cette question doit être tranchée lors d'une nouvelle réunion du sous-comité de l'IMO en octobre 2020. Sources : [CBC](#), [Transports Canada](#), [High North News](#), [Nunatsiaq](#), [OMI](#). Voir également la rubrique Sécurité maritime – Trafic maritime.

## **GROENLAND/DANEMARK**

### **L'intérêt pour le Groenland grandit fortement, au fur et à mesure que les discussions concernant son indépendance progressent**

*L'accès à l'indépendance du Groenland étant de plus en plus tangible, les intérêts chinois et américains s'accroissent.*

Le budget groenlandais est actuellement dépendant de deux « secteurs » : la pêche (qui représente 95% des exportations de l'île) et l'aide danoise qui représente la moitié du budget du gouvernement, avec un versement annuel de 600 millions de dollars. Mais le Groenland [attire de plus en plus](#) les intérêts américains et chinois. Ces intérêts seraient liés aux potentiels économique et stratégique de l'île, tous deux étant la conséquence du changement climatique. D'un point de vue économique, le Groenland bénéficie d'une des plus larges réserves de terres rares – notamment de neodymium, praseodymium, dysprosium et terbium – utilisées dans la construction des téléphones, ordinateurs et voitures électriques. Or, les changements climatiques permettraient un accès plus facile à ces terres rares. D'un point de vue stratégique, les États-Unis se préparent à l'indépendance groenlandaise en augmentant leur présence. Ils souhaitent être bien implantés

sur l'île lorsque cette indépendance aboutira, notamment en prévoyant l'ouverture d'une représentation permanente consulaire (voir partie États-Unis).

### **Victime du dégel du pergélisol, l'aéroport de Kangerlussuaq – premier aéroport de l'île en termes de fréquentation – prévoit d'arrêter ses vols civils d'ici cinq ans**

*L'aéroport de Kangerlussuaq, qui a accueilli 11 000 vols l'année dernière, devrait être fermé aux vols civils d'ici cinq ans.*

Victime du réchauffement climatique, l'aéroport de Kangerlussuaq devrait [fermer son accès aux vols civils d'ici cinq ans](#). En effet, l'accélération du dégel du pergélisol entraîne la destruction des pistes, rendant les décollages et atterrissages de plus en plus périlleux. Deux nouveaux aéroports seront construits : l'un à Nuuk et l'autre plus au Nord. Kangerlussuaq sera opéré uniquement par les forces armées danoises.

### **Les Inuits du Groenland, du Canada et de l'Alaska fondent une association de commerce international**

*En février 2020 a été créée l'Association Internationale de Commerce Inuit, formalisant une idée qui avait émergé en 2017.*

Mi-février 2020, l'[International Inuit Business Association](#) (IIBA) a été lancée, regroupant des entreprises inuites du Groenland, du Canada et de l'Alaska. L'IIBA permettra aux entrepreneurs inuits d'unir leurs efforts pour promouvoir les économies arctiques. Cette [collaboration pan-Arctique](#) aura pour but de permettre un développement durable et équitable des communautés inuites. En plus de recruter des entreprises du Canada, des États-Unis, du Chukotka et du Groenland, l'IIBA conduira des recherches pour déterminer les secteurs économiques prioritaires pour les communautés inuites.

## **ISLANDE**

### **L'Islande et l'Estonie parlent Arctique lors d'une rencontre à Tallinn**

*Les ministres des Affaires étrangères islandais et estonien ont évoqué la coopération arctique dans le cadre des relations nord-baltiques.*

Le [19 février 2020](#), Gudlaugur Thor Thordarson et Urmas Reinsalu, ministres des Affaires étrangères islandais et estonien, se sont rencontrés à Tallinn. Ils ont évoqué leurs volontés que l'Arctique reste une zone de « basse » tension. Ayant déposé sa candidature pour obtenir le statut de membre observateur au Conseil de l'Arctique en novembre 2019, l'Estonie discute publiquement de plus en plus de la zone. Selon Urmas Reinsalu, les chercheurs polaires estoniens étudient la zone depuis des années et pourraient donc apporter leur expertise aux groupes de travail du Conseil de l'Arctique. « État non-arctique le plus au nord », l'Estonie est directement concernée par les développements géopolitiques de la zone et par les changements climatiques l'affectant.

### **Reykjavik désignée deuxième destination européenne pour la pêche**

*Le site internet FishingBooker a désigné Reykjavik comme le deuxième port européen pour la pêche, le premier étant Gibraltar.*

FishingBooker, un site internet spécialisé dans la pêche récréative, a désigné Reykjavik comme le [deuxième port](#) le plus attractif d'Europe, après Gibraltar. La longue tradition de pêche de l'Islande et les paysages volcaniques en font une destination privilégiée pour les pêcheurs.

---

## Norvège – Suède – Finlande – Russie

---

### Réforme constitutionnelle en Russie : une nouvelle gouvernance pour les régions arctiques ?

*Le président Vladimir Poutine a lancé en janvier 2020 un grand projet de réforme de la Constitution russe. Certaines voix appellent à refonder la gouvernance régionale, et en premier celle de l'espace arctique russe. Elles estiment que le pouvoir fédéral pourrait entreprendre une gestion directe des zones stratégiquement importantes dans le nord du pays.*

Depuis l'annonce du projet de réforme constitutionnelle à l'occasion du discours du président Vladimir Poutine à la Nation, un groupe de travail a été créé le 15 janvier 2020. Ce groupe comprenant 75 personnes ne dénombre aucun représentant des régions du nord de la Russie. Néanmoins, certains souhaiteraient apporter des modifications en matière de gouvernance de l'espace septentrional russe.

Ainsi, sur l'initiative de Sergèï Kharitonov, président de la Douma régionale de Toula, il a été proposé de créer des « territoires fédéraux » en Russie lors d'une réunion du groupe de travail sur la préparation des amendements à la Constitution ([Kommersant](#), 6 février 2020). Parmi les espaces ciblés, les zones stratégiquement importantes du nord y sont mentionnées. Cette idée a été reprise par Andreï Klishas, président du Comité constitutionnel du Conseil de la Fédération. Ce dernier suggère de mettre des parties des territoires arctiques du pays et plusieurs autres zones directement sous tutelle fédérale.

Sur son blog personnel, Andreï Klishas, qui co-préside le groupe de travail sur le nouveau projet de Constitution, indique que la question mérite d'être sérieusement étudiée et qu'il existe un certain nombre d'exemples étrangers qui peuvent servir de modèles. Bien que l'idée soit encore en discussion, ces zones à statut spécial seraient soumises à la gestion directe proposée par le gouvernement. Celles-ci peuvent se constituer en unités administratives-territoriales fermées ou en territoires naturels spécialement protégés au sein de la zone arctique ([Blog officiel d'Andreï Klishas](#), 6 février 2020).

### La Norvège dénonce les tentatives d'ingérence de la Russie sur son territoire

*Dans leur rapport annuel, les services de renseignement norvégiens pointent la menace russe sur le territoire norvégien. Celle-ci viserait à diviser le pays entre son nord et son sud. Face à ces accusations, l'ambassade russe à Oslo a démenti toute tentative d'ingérence.*

Le nouveau rapport *Fokus 2020* des services de renseignement norvégiens indique que la Russie pourrait mener des opérations d'influence visant à saper la confiance des citoyens envers leurs autorités publiques, leurs politiciens et leurs médias ([The Independent Barents Observer](#), 10 février 2020). Selon ce rapport, « la Russie utilise à la fois les services secrets, les communautés de recherche, les groupes de réflexion et les entreprises privées pour exercer une influence » ([Rapport Fokus 2020](#)).

Selon les autorités norvégiennes, le défi réside dans les tentatives de la Russie de nourrir les désaccords des habitants du nord du pays envers les décisions prises à Oslo. Pour l'ambassade de Russie à Oslo, « il n'y a aucune preuve, juste des spéculations générales » tout en déclarant que ses activités sont menées dans le strict respect des normes du droit international, les « mêmes règles que celles suivies par l'ambassade de Norvège à Moscou » ([The Independent Barents Observer](#), 13 février 2020).



## Les services de renseignement norvégiens évoquent la menace de la Chine en Arctique

*Toujours dans leur rapport 2020, les services de renseignement norvégiens soulignent la menace que fait peser la Chine sur la région arctique. De leur côté, les diplomates chinois affectés en Norvège estiment que la présence de leur pays dans cette région est constructive et responsable.*

Les services de renseignement norvégiens, dans leur dernier rapport *Fokus*, décrivent la Chine comme une menace croissante pour la Norvège. Parmi les menaces identifiées, une partie est étroitement liée aux intérêts du pays dans l'Arctique. Dans ce rapport, la Chine est mentionnée à 173 reprises, alors que la Russie l'est à 225 reprises ([Rapport Fokus 2020](#)). Ces dernières années, les services de renseignement avaient déjà signalé la montée en puissance de la Chine dans la région arctique et la menace qu'elle pouvait représenter pour la Norvège. (Cf. la réaction chinoise à ce rapport dans la partie États Observateurs).

## Centenaire du Traité de Svalbard : tensions entre la Norvège et la Russie

*Le 9 février 2020, le Traité de Svalbard fêtait son centième anniversaire. Cette célébration s'inscrit dans un moment de tension entre la Norvège et la Russie. En effet, cette dernière rappelle que la Norvège ne respecte pas les termes dudit traité.*

Avant de célébrer le centenaire de la souveraineté norvégienne sur l'archipel du Svalbard en 2025, la Norvège a célébré à Longyearbyen un autre centenaire, celui du traité de Svalbard, signé à Paris le 9 février 1920 ([Communiqué des ministères des Affaires étrangères et de la Justice norvégiens](#)). Au cours de cette célébration, la ministre des Affaires étrangères Ine Eriksen Søreide et la ministre de la Justice Monica Mæland soulignent que « la souveraineté norvégienne est incontestée et le Svalbard est norvégien tout comme n'importe quelle région du continent » ([The Independent Barents Observer](#), 9 février 2020).

Néanmoins, une lettre du ministre des Affaires étrangères russe Sergueï Lavrov, en date du 2 février 2020, vise à intercéder auprès des autorités norvégiennes pour la mise en œuvre d'un renouveau du dialogue bilatéral concernant l'archipel du Svalbard. Dans cette lettre, il signale que la Russie serait victime d'une discrimination sur l'archipel. Rappelant l'opposition de la Russie à la création par la Norvège d'une zone de protection des pêches autour de Svalbard en 1977, il appelle à « des consultations bilatérales sur la suppression des limitations de l'activité et des structures russes sur l'archipel » ([Communiqué du ministère des Affaires étrangères russe](#)). Par cet appel, la Russie annonce son intention de maintenir sa présence dans la région sur le long terme, en modernisant ses infrastructures et diversifiant ses activités.

De même, un porte-parole du ministère des Affaires étrangères russe évoque la violation du traité par la Norvège. En réponse, celle-ci a rejeté ces accusations précisant le respect de ce traité international réglementant les activités sur cet archipel arctique. Selon le ministère des Affaires étrangères norvégien, la Norvège poursuit une politique cohérente et prévisible au Svalbard demeurant pleinement conforme à ce traité centenaire ([The Moscow Times](#), 21 février 2020).

## Le centre de données satellitaires de Sodankylä au cœur de la stratégie spatiale finlandaise

*La Finlande a décidé de consacrer plus de moyens financiers à son centre de données satellitaires de Sodankylä, situé dans la région arctique. L'ambition affichée par cette nouvelle orientation du gouvernement finlandais est de permettre d'identifier des ouvertures en matière commerciale et scientifique.*

Dans le cadre d'une stratégie de renforcement des activités spatiales, la Finlande pourrait injecter plus d'argent dans son centre de données satellitaires de Sodankylä. Les missions spatiales finlandaises comprennent la surveillance de l'environnement, les télécommunications et les services de navigation. Dans son livre blanc sur sa stratégie spatiale (2013-2020), les activités spatiales liées à l'Arctique ont été identifiées comme l'une des quatre priorités de ce programme national.

Dès lors, l'installation de Sodankylä constitue l'infrastructure spatiale la plus importante pour cette ambition. Située à une centaine de kilomètres au nord du cercle polaire arctique, l'installation – et ses activités de traitement des données et d'observation de la Terre – est considérée comme la principale contribution de la Finlande aux opérations spatiales multinationales ([Arctic Today](#), 18 février 2020).

Dans un contexte de compétition intense, la Finlande estime qu'elle a un rôle à jouer dans ce domaine. Selon le rapport, le pays, petit acteur dans le secteur spatial, peut accéder « à la compétitivité et à la continuité d'un système plus large » que



le programme spatial européen favorise ([Rapport Finland 2025](#)). Au final, la Finlande juge que ses relations dans le domaine spatial avec l'UE et les États-Unis doivent lui permettre d'atteindre son objectif « *d'exploitation pacifique et durable de la région arctique* ». D'ici 2022, l'industrie spatiale finlandaise a pour ambition d'atteindre un volume d'activités de 600 millions d'euros.

### **Lancement avec succès de la fusée Spider-2 depuis la région arctique (Suède)**

*Dans le cadre du programme spatial suédois (soutenu par la Swedish Space Corporation), le lancement de la fusée Spider-2, le 20 février 2020, a été un succès. L'objectif est d'étudier et analyser le phénomène des aurores boréales.*

Le 20 février, la fusée Spider-2 a été propulsée depuis l'Arctique suédois après des semaines d'attente pour obtenir les conditions météorologiques optimales. La fusée a été lancée avec succès à environ 120 kilomètres au-dessus de la ville de Kiruna.

L'objectif de ce lancement est l'étude et l'analyse des aurores boréales avec l'apport de 12 unités de mesures qui ont été libérées par la fusée dans la haute atmosphère. Le programme est financé par la *Swedish Space Corporation* (SSC) sous la direction de scientifiques suédois et allemands ([RCINET](#), 24 février 2020).

---

## **Technologie – Industrie – Capacitaire**

---

### **Actualité Industrielle**

#### **La société d'État Rosneft entend étendre ses activités pétrolières dans le kraï de Krasnoïarsk**

*Rosneft ambitionne de créer un grand complexe pétrolier mondial dans l'Arctique, en péninsule de Taymyr.*

La société d'État Rosneft prévoit de développer ses activités dans le kraï de Krasnoïarsk et semble considérer la possibilité de lancer un projet particulièrement ambitieux, susceptible de créer jusqu'à 100 000 emplois nouveaux, dans la péninsule de Taymyr, à proximité des mers de Kara et des Laptev. Le projet est basé sur le développement de plusieurs gisements de pétrole, dont au moins trois dans la région de [Vankor](#).

Le développement de Vostok Oil nécessiterait la construction de 15 nouvelles villes industrielles, de deux aéroports, de 800 km de pipeline, et la pose de 3 500 km de nouvelles lignes électriques dédiées à l'alimentation électrique des territoires et emprises concernés. Le montant des **investissements est évalué à plus de 144 milliards d'euros**. Ces montants apparaissent particulièrement importants et Rosneft devrait pouvoir compter sur le soutien du pouvoir russe qui y contribuera de deux façons : d'une part en allouant des fonds publics au financement de ce projet, d'autre part en accordant des exonérations d'impôts à Rosneft. Fait plus surprenant, Igor Setchine, président du conseil d'administration de la compagnie, assure pouvoir compter sur des financements indiens et occidentaux.

Rosneft a l'intention d'**exporter ces ressources pétrolières via un projet de port maritime dans la péninsule de Taymyr**. Rosneft, entreprise d'État russe, promet d'entraîner une hausse annuelle de 2% du PIB national. Les nouveaux pipelines et le projet de terminal portuaire permettront aux partenaires d'exporter environ 25 millions de tonnes de pétrole par an via la route maritime du Nord. Le pipeline devrait également transporter du pétrole de [Payakha](#), les champs situés le long de la rivière Yenisey. **D'ici 2030, un total de 100 millions de tonnes de pétrole pourront être exportées par l'oléoduc et le nouveau port maritime de Taymyr**. Une flotte de pétroliers de classe glace Arc7 devrait être construite pour le projet. Des [sociétés indiennes](#) participeraient au projet Vostok. Source ([Barents Observer](#)).

## Actualité Capacitaire

### La marine de Russie s'exerce en mer de Norvège

La Marine russe s'est exercée au large des côtes norvégiennes le 6 février 2020, en mobilisant pour l'occasion deux bâtiments de types différents, le navire de débarquement *Kondopoga* de classe Ropocha (4 500 tonnes) et le destroyer *Vice-amiral Koulakov* de classe Oudaloï (8 600 tonnes), présenté comme la « colonne vertébrale » de la flotte de surface russe par le site d'analyse *Jane's*. Selon les autorités norvégiennes, cet exercice russe doit être considéré comme une réaction à la tenue du 2 au 18 mars, sur le territoire de la Norvège, de l'exercice de l'OTAN « *Cold Response* » réunissant des éléments militaires néerlandais, allemands, français, belges, danois, finlandais, suédois et norvégiens ([source EN](#)).

L'espace retenu par la Marine russe pour cet exercice est situé à proximité du champ gazier d'Aasta Hansteen, connecté au réseau de pipelines alimentant les marchés européens en gaz naturel. Les forces navales russes y ont procédé à des tirs d'artillerie navale et de missiles, censés démontrer les capacités de la Marine russe et de ses équipages ([source EN](#)), avant de poursuivre leur route vers la mer de Barents pour participer à des exercices supplémentaires, cette fois-ci en compagnie du croiseur *Maréchal Ustinov* de class Slava (11 700 tonnes). Ces exercices renvoient aux fondamentaux de la diplomatie navale et illustrent la capacité de la Marine russe à agir en dehors de ses seules approches maritimes ([source EN](#)).

### Les garde-côtes russes (FSB) disposeront sous peu de nouveaux navires de patrouille de classe Glace

*Un navire de classe Glace, sister ship des patrouilleurs de la Marine russe, pourrait être construit par le chantier naval de Vyborg pour une mise en service fin 2024.*

**Le Service des garde-frontières russes, un service relevant du FSB, renforce sa présence dans les eaux de l'Arctique avec la construction d'un premier navire de patrouille de classe Glace du projet 23550.** Les deux premiers de la série ont été mis en chantier pour la Marine russe, l'*Ivan Papanin* ayant été lancé en avril 2017 et le second, le *Nikolay Zubov*, en novembre 2019. Les deux navires sont construits par l'*Admiralty Yard* à Saint-Petersbourg et devraient être prêts à être mis en service respectivement fin 2023 et fin 2024. Le troisième navire est cependant susceptible d'être construit par le chantier naval voisin de Vyborg. **Un contrat de construction sera signé en mars prochain et coûtera 18 milliards de roubles (255 millions d'euros)**, ceci dans un souci d'apporter une commande à un chantier naval en difficulté. Le navire de classe Glace Arc7 (PC3) pourra progresser dans de la glace jusqu'à 1,7 mètre d'épaisseur.

Cela portera donc à cinq le nombre d'unités de patrouilleur opérées par la Russie (deux pour la Marine russe, les patrouilleurs *Ivan Papanin* et *Nikolay Zubov*, et trois pour le FSB). Ces bâtiments de près de 8 000 tonnes sont solidement armés, puisqu'équipés de systèmes Club-K capables de procéder à des tirs de missiles antinavires et de missiles de croisière de type 3M-54 Kalibr et KH-35 Kayak. Un hangar et une plate-forme permettront d'embarquer un hélicoptère anti-sous-marin Ka-27. Ces patrouilleurs devront contribuer à l'essor des capacités militaires russes dans l'Arctique en assurant des missions variées, du remorquage de navires en difficulté à l'engagement de cibles adverses, en passant par l'escorte de bâtiments. Sources : [BarentsObserver](#) ; [Kommersant](#) ; [Rosoboronexport](#) ; [Red Samovar](#).

### En 2019, aucun sous-marin canadien n'a pris la mer

*Interrogé dans le cadre parlementaire sur le taux d'activité de ses quatre sous-marins d'attaque de classe Victoria, le ministère de la Défense nationale canadien a récemment reconnu qu'aucun n'a pris la mer pour l'ensemble de l'année 2019 (source EN).*

Paralysées par des problèmes de maintenance, ces unités de 2 500 tonnes lancées entre 1986 et 1991 se voient pourtant traditionnellement confier des missions importantes : dans le Pacifique, en 2017 et 2018, le *Chicoutimi* participait ainsi à la surveillance de la Corée du Nord ; sur la même période, le *Windsor* participait pour sa part aux opérations de l'OTAN dans l'Atlantique pour renforcer la posture de l'Alliance atlantique face à la Marine russe. Ces sous-marins sont vieillissants et doivent être remplacés, l'opposition conservatrice appelant à la mobilisation rapide de crédits appropriés à une opération particulièrement coûteuse ([Nato Association](#)).

Si le ministère de la Défense nationale a d'ores et déjà annoncé le retour à la mer dans les mois à venir de trois des quatre sous-marins de classe Victoria, cette indisponibilité conséquente interroge sur la capacité des puissances occidentales à opposer un front cohérent et dissuasif à l'activité militaire russe en Arctique et dans l'Atlantique nord. Plus tôt en février, le vice-amiral Andrew Lewis avait tenu des propos alarmants sur le sujet, en affirmant que la côte est des États-Unis ne

devait plus être considérée comme « sûre » ([source EN](#)) : les sous-marins russes sont de plus en plus actifs en Atlantique Nord, où ils rencontrent une opposition réelle mais limitée.

### **La Russie poursuit le renforcement de ses dispositifs anti-aériens et antimissiles en Arctique**

Les forces armées russes cherchent à édifier dans le Grand Nord des « bastions » dédiés à la protection des bases et des infrastructures militaires les plus importantes dont elles disposent au sein des extrémités septentrionales des arrondissements fédéraux du nord-ouest, de l'Oural, de Sibérie et en Extrême-Orient ([source EN](#)). Ces efforts, qui participent de la mise en place par la Russie de dispositifs de déni d'accès, reposent sur deux piliers fondamentaux : la capacité des armées russes à identifier d'éventuelles menaces s'acheminant vers le territoire dont elles doivent assurer la sécurité, et celle à neutraliser ces menaces, qu'il s'agisse d'unités militaires ou au contraire d'armements ([source EN](#)).

La construction par la Russie de deux radars de type Rezonans-NE en péninsule de Kola, après l'érection de systèmes similaires en Nouvelle-Zemble et dans l'oblast d'Arkhangelsk, vient compléter le réseau de systèmes de détection tissé par Moscou dans l'Arctique russe ([source EN](#)). Elle renforcera la défense des unités navales russes basées à Gadjevo, Olenya Guba et Mourmansk, en particulier contre les missiles hypersoniques dont cherchent à se doter de nombreux pays ([source FR](#)) ; la Russie envisageant le déploiement de cinq systèmes supplémentaires dans l'Arctique russe, entre la Nouvelle-Zemble et le détroit de Béring.

### **Dans un contexte sécuritaire incertain, la Norvège poursuit le développement de ses capacités militaires**

*La Norvège dispose depuis le début de l'année 2020 d'une nouvelle unité aéronavale : équipée d'hélicoptères NH90, le 139<sup>e</sup> escadron dépend de la base aérienne de Bardufoss dans le comté de Troms og Finnmark et devra être capable d'opérer depuis les frégates armées par la Sjøforsvaret, la Marine royale norvégienne, en sus des bâtiments des garde-côtes ([source EN](#)).*

Particulièrement active en Atlantique Nord, la Marine norvégienne est fréquemment confrontée aux sous-marins russes opérant depuis la base de Gadjevo et d'Olenya Guba, dans l'oblast de Mourmansk. L'intérêt de se doter de NH90 dédiés au renforcement des frégates norvégiennes est dès lors évident, ce modèle étant considéré comme l'un des meilleurs hélicoptères de lutte anti-sous-marine (ASM) disponibles à l'heure actuelle ([source EN](#)). Il est à ce titre utilisé par les Marines italienne, française, néerlandaise et belge, en sus des forces armées norvégiennes, et devrait permettre à ces dernières de s'opposer plus efficacement aux activités des sous-marins russes dans l'océan Atlantique, en mer du Nord et en mer de Norvège, mais aussi dans l'Arctique et en mer de Barents.

---

## **États Observateurs – Union Européenne**

---

### **Les États observateurs, grands absents de la conférence *Arctic Frontiers***

*L'[Arctic Frontiers](#) est une conférence internationale d'une semaine organisée chaque année à Tromsø, en Norvège. Si les conférences et réunions internationales sont des plates-formes de représentation pour les États observateurs sur la scène arctique, cette année ils étaient absents des débats, et des événements organisés en marge.*

La conférence internationale *Arctic Frontiers* a été cette année organisée du 26 au 30 janvier à Tromsø sur le thème « *The power of knowledge* » et autour de [cinq sessions principales](#) : les États de l'Arctique, la production de savoirs sur la région, la résilience des communautés arctiques, un océan durable, et le futur du business en Arctique. Des ministres et représentants politiques de plusieurs pays arctiques étaient conviés à s'exprimer, en particulier norvégiens (Affaires étrangères), suédois et finlandais. D'autres [intervenants](#) tels que des responsables d'ONG locales ou internationales, des chercheurs,

entrepreneurs ou représentants d'organismes de coopération régionale ont participé aux différentes discussions organisées.

Or, aucun représentant de pays non-arctiques ou observateurs du Conseil de l'Arctique ne s'est exprimé au cours des quelques jours qu'a duré *Arctic Frontiers*. Les conférences internationales sont habituellement des plates-formes privilégiées pour les observateurs pour exprimer leurs intérêts arctiques. Ainsi, c'est à [l'Arctic Circle](#) organisé à Reyjavik en octobre 2019 que l'Ecosse et la Suisse avaient présenté leur stratégie arctique, ce qu'avait également fait la France en 2019. L'Union européenne, qui n'a pas le statut de membre observateur du Conseil de l'Arctique, avait organisé à Umeå en Suède l'*EU Arctic Forum*, l'occasion de réaffirmer ses ambitions pour la région (voir bulletin n°5). Enfin, la Chine avait organisé sa propre conférence [Arctic Circle à Shanghai](#) en mai 2019.

### **Le positionnement ambigu de l'Union européenne dans la gouvernance arctique**

*Le député européen Urmas Paet, représentant l'UE à la conférence de Kirkenes en février, souligne le manque d'engagement institutionnel de l'Union dans la gouvernance Arctique, alors même que la région représente un intérêt stratégique.*

Urmas Paet, ancien ministre estonien des Affaires étrangères et député européen, s'est rendu à la conférence de Kirkenes où étaient abordés les enjeux économiques et d'engagement du secteur privé en Arctique. Il en a profité pour donner une interview au [Barents Observer](#) dans laquelle il insiste sur le manque d'investissements institutionnels de l'UE pour la région, alors que celle-ci représente un intérêt stratégique. Selon lui, l'Arctique est stratégique pour l'Union européenne en ce qu'elle est une région de l'Union et que sa géopolitique impacte celle de l'Europe, et inversement. En particulier, il voit en l'acteur européen un moyen de contrebalancer la concurrence entre puissances (Russie, États-Unis, et surtout Chine) qui émerge dans la région.

Il regrette que l'Union européenne ne consacre pas un groupe de travail complet pour gérer les affaires arctiques. Comme Marie-Anne Coninx, ancienne ambassadrice de l'UE pour la région, il juge que la stratégie européenne de 2016 est datée – elle devrait être mise à jour d'ici la fin de l'année 2020. Cette nouvelle stratégie, outre les enjeux de sécurité sur lesquels insistait Marie-Anne Coninx, devrait selon lui mettre l'accent sur les questions de développement économique, infrastructurel et d'entrepreneuriat en Arctique, alors qu'il s'agit du principal angle d'investissement chinois dans la région. Une telle stratégie devrait pouvoir résister aux changements rapides de la situation en Arctique et rester d'actualité pour plusieurs décennies, contrairement à la précédente qui a été jugée dépassée seulement trois ans après sa publication.

L'Union européenne connaît actuellement des remous dans sa représentation institutionnelle en Arctique. Marie-Anne Coninx avait en octobre tenté de porter l'UE comme un acteur incontournable dans la région à travers l'*EU Arctic Forum* et son discours à l'*Arctic Circle* où elle annonçait la préparation d'une nouvelle stratégie européenne centrée sur les enjeux de sécurité. Après son départ à la retraite en novembre, elle a été remplacée par le suédois Lars-Gunnar Wigemark, qui a cependant quitté ses fonctions fin janvier (son départ était dans un premier temps annoncé pour le 1<sup>er</sup> décembre 2019) pour devenir président de la mission « État de droit » (*Rule of Law*) au Kosovo. Le nouvel ambassadeur européen en Arctique n'a pas encore été nommé.

### **La Chine conteste être une menace pour la sécurité norvégienne en Arctique**

*L'ambassadeur chinois en Norvège Yi Xianliang a réagi à la publication du rapport Fokus 2020 par les services norvégiens du renseignement extérieur, arguant qu'il contient plusieurs inexactitudes et « idées-fausse » sur la présence chinoise en Arctique.*

Le rapport *Fokus 2020* des services de renseignement extérieur norvégiens a été remis au ministre de la Défense Frank Bakke-Jensen au cours de la semaine du 10 février, pour évaluer les différents risques sécuritaires pour la Norvège en 2020. La Chine a été en particulier identifiée comme une menace potentielle pour la sécurité du pays, et est citée 177 fois dans le rapport de 128 pages. L'ambassadeur chinois en Norvège s'est empressé de réagir en marge de la [conférence de Kirkenes](#) (conférence organisée chaque année en février par la Norvège pour discuter des enjeux économiques et sociaux du Grand Nord). Il dénonce la mauvaise compréhension concernant les activités de la Chine en Arctique, en particulier au sujet de ses investissements dans le digital. La Norvège exprime son inquiétude quant au déploiement d'un réseau de câbles de télécommunications et 5G dans la région par la Chine, qui serait en réalité des outils d'espionnage et de surveillance, menaçants la sécurité du pays. L'ambassadeur Yi Xianliang invite le ministre norvégien de la Défense à une rencontre afin de discuter du rapport et des relations sino-norvégiennes : « *L'action de mon pays est mise en question, donc étant ambassadeur, je pense que je dois parler avec lui. S'il est d'accord, je suis disponible pour une rencontre.* ». Il ne juge cependant

pas que l'incident puisse constituer une menace pour les relations diplomatiques entre les deux pays. Il affirme que son pays « n'a aucune mauvaise intention dans la région » tout en soulignant que « la Chine sera un acteur constructif dans les affaires arctiques et sur toutes les questions pour le bénéfice des Chinois et du reste du monde ». Source : [The Independent Barents Observer](#), 16 février 2020.

## Le développement du tourisme chinois dans l'Arctique

*Le concept de « Route de la Soie » a été étendu par les autorités chinoises à l'Arctique en 2015. Plus globalement, la Chine souligne l'intérêt pour les pays intégrés à la BRI (Belt and Road Initiative) que représente le tourisme chinois<sup>1</sup>.*

En 2018, le document officiel « *China Arctic Policy* » mentionnait le développement du tourisme dans l'Arctique comme un objectif prioritaire<sup>2</sup>. Les principes de durabilité sont mis en avant pour se conformer aux attentes des institutions internationales en charge de l'Arctique ainsi que pour limiter les craintes des pays riverains, notamment les pays européens. Selon le document officiel, la Chine attache une importance particulière à la limitation de l'empreinte carbone des touristes chinois dans l'Arctique, à l'éco-tourisme ainsi qu'à une relation bénéfique pour les peuples indigènes. Dans le même temps, le document souligne la nécessité d'assurer la sécurité des touristes chinois dans la région.

Si les pays nordiques ont exprimé une certaine méfiance, la Russie en revanche a choisi d'accueillir sans réticence les touristes chinois, en diffusant par exemple des légendes censées les attirer, comme les vertus bénéfiques des aurores boréales sur la procréation<sup>3</sup>. Les touristes chinois représentent désormais 20% des clients des agences spécialisées à Mourmansk et le nombre total est passé de 4 000 touristes chinois en 2016 à plus de 20 000 en 2019.

La fermeture de la frontière russe à la suite de l'épidémie de coronavirus a toutefois mis un coup d'arrêt, peut-être provisoire, à cette montée en puissance du tourisme chinois dans l'Arctique.

## La Chine de plus en plus active en Arctique

De nouvelles analyses internationales attestent du regain d'activité de la Chine dans l'Arctique, dont les efforts reposent sur deux piliers fondamentaux : le financement de projets infrastructurels et la croissance des capacités liées à la recherche chinoise (IISS 2020 : [source EN](#)). Deux ans se sont écoulés depuis la publication de la stratégie arctique chinoise ([Livre Blanc](#)) et les efforts de la Chine n'ont cessé de croître ; protéiformes, ils s'incarnent à travers des projets divers du financement des activités énergétiques russes en péninsule de Yamal au lancement de brise-glaces modernes.

## The 6<sup>th</sup> International Symposium on Arctic Research (Japon)

*Le Japan Consortium of Arctic Environmental research (JCAR) en charge de l'organisation du sixième International Symposium on Arctic Research (ISAR-6) a annoncé le report de la conférence qui devait se tenir au mois de mars 2020 en raison de la crise sanitaire du coronavirus 19.*

Les thématiques envisagées permettent toutefois de confirmer l'intérêt du Japon pour l'Arctique et la mobilisation de nombreuses institutions dont le *National Institute of Polar Research*, le *Japan Institute for Marine Earth Science Technology*, l'Université de Hokkaido et le *Japan Arctic Research Network Center*. Le programme envisagé consolide l'élaboration d'un discours qui met en avant les principes de qualité, de responsabilité et de « durabilité », qui constituent les thèmes récurrents des engagements multilatéraux du Japon.

La mise en avant de la nécessité d'améliorer la connaissance environnementale pour mieux équilibrer les projets d'exploitation des ressources et le développement des activités économiques, dont le transit le long de la route du nord, est une réponse indirecte qui permet à Tokyo de se positionner face aux projets chinois de route de la soie arctique.

Si l'intérêt pour les questions environnementales liées à l'Arctique est réel, il s'agit aussi d'un moyen d'action au service de la stratégie extérieure du Japon.

<sup>1</sup> <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/76899.htm>

<sup>2</sup> [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm)

<sup>3</sup> Isabelle Khurshudyan, « Northern Light », *The Washington Post*, 21 février 2020.

---

## Publications des instituts de recherche

---

### La revue *Diplomatie* consacre un numéro à la géopolitique de l'Arctique

*L'édition de janvier-février 2020 de la revue Diplomatie est consacrée à la géopolitique de l'Arctique, abordant des questions relatives aux acteurs étatiques et supranationaux et à leurs stratégies respectives dans la région.*

Le dossier thématique est divisé en une série d'articles rédigés par des chercheurs du Conseil québécois d'études géopolitiques, de l'université du Québec à Montréal et du Groupe d'Études Géopolitiques – Nordiques. Le premier article, « *Arctique : une région sous tension ?* », revient sur les grands enjeux géostratégiques arctiques (routes maritimes, ressources, frontières maritimes) et montre que, bien que ces enjeux tendent à se renforcer et remettre en cause l'exceptionnalisme arctique, la montée en puissance de certains États n'empêche pas une coopération régionale solide. Il rappelle que, malgré l'apparente remilitarisation de la région, les moyens déployés sont bien en-deçà du contexte de Guerre froide.

Deux articles sont consacrés à l'arrivée des acteurs chinois en Arctique, d'une part à travers les relations bilatérales, en particulier avec la Russie, d'autre part dans la participation de la Chine à la gouvernance régionale, aux côtés des autres nations asiatiques investies dans la région que sont le Japon et la Corée du Sud (l'Inde et Singapour ne sont pas traitées). Poussée par des opportunités économiques, la Chine développe sa diplomatie arctique (à la fois politique et scientifique) et des projets d'exploitation des ressources commerciales de la région.

Un article est également consacré à l'Union européenne comme un acteur qui tente de s'imposer au « premier plan » de la scène politique arctique. Malgré de multiples tentatives de s'intégrer dans la coopération régionale et des liens indéniables avec l'Arctique, l'UE peine à se positionner dans la gouvernance. Une nouvelle stratégie arctique européenne, prenant la suite du document de 2016, viserait à réaffirmer l'identité arctique de l'UE et centrer son engagement dans la coopération sur les enjeux sécuritaires.

La « quête indépendantiste » du Groenland est ensuite abordée comme au carrefour d'enjeux géopolitiques internationaux, marqué par la proposition de rachat des États-Unis en août 2019 et l'augmentation des investissements chinois. Le Groenland est un territoire riche d'opportunités économiques, en particulier dans le secteur touristique et dans les minerais. Mais le réchauffement climatique, les disparités socio-économiques qui traversent le pays et certains aspects de la souveraineté danoise remettent en cause ces ambitions. Les revendications indépendantistes du Groenland, tout en cherchant à se reposer sur ces opportunités d'investissements économiques étrangers pour s'émanciper du Danemark, tentent de limiter leur dépendance à celles-ci. Les Groenlandais redouteraient de « *troquer une domination postcoloniale pour une autre* ».

Enfin, deux articles sont respectivement consacrés aux États-Unis et au Canada, et analysent leur stratégie dans la région. D'une part, les États-Unis, après s'être investis dans la coopération arctique, adoptent un ton plus agressif sous l'administration Trump et cherchent à orienter le dialogue vers de nouveaux sujets, en particulier sécuritaires. 2019 a été marquée pour le Canada par la publication d'une nouvelle stratégie pour le Grand Nord, reposant sur un dialogue étroit avec les communautés autochtones, mais manquant d'objectifs concrets. Au final, cette nouvelle stratégie vise davantage à réaffirmer un intérêt du Canada pour la région arctique qu'à être une véritable mise en œuvre de moyens.



## Un rapport du Conseil nordique des ministres analyse la coopération des pays nordiques et de la Chine

*Le rapport publié fin 2019 par le Nordic Institute of Asian Studies, répondant à une commande du Conseil nordique des ministres, analyse les « défis et opportunités » de la coopération avec la Chine. Il constate que malgré des difficultés de dialogue, la Chine doit être un partenaire privilégié pour les pays Nordiques.*

Le document de près de 150 pages est une source d'informations riche pour comprendre l'état actuel des relations sino-nordiques et leurs perspectives futures. L'analyse de la coopération avec la Chine est effectuée sous le prisme de partenariats économiques (business et entrepreneuriat), environnementaux (développement durable et énergies vertes), culturels (relations humaines et bien-être des populations), et liés à l'éducation et la recherche. La question des relations diplomatiques n'est ainsi pas directement étudiée, mais ces différents domaines de coopération sont considérés comme des modélisateurs de la coopération politique sino-nordique en général.

Le document constate une augmentation sensible des investissements chinois dans les pays nordiques et, de même, du déploiement d'entreprises nordiques sur le territoire chinois. Il propose d'analyser l'état actuel de la coopération sino-nordique afin de proposer des perspectives de développement, alors qu'il y aurait un « intérêt mutuel » à renforcer les relations entre la région nordique et la Chine. **1.** Dans le domaine du business et de l'entrepreneuriat tout d'abord, le rapport constate une augmentation de l'attractivité des marques scandinaves et des investissements chinois dans celles-ci ; il recommande une meilleure coordination des stratégies de business et d'innovation entre les pays nordiques pour mieux cibler le marché chinois. **2.** Le développement durable est le secteur économique qui s'est imposé comme le domaine de coopération avec le plus de potentiel, d'après le rapport. La Chine chercherait en effet à développer son savoir-faire en la matière et les pays nordiques sont perçus comme des modèles de transition écologique ; le document regrette cependant un manque d'initiatives conjointes entre les cinq nordiques. **3.** Les partenariats entre les instituts de recherche se sont développés entre la Chine et les pays nordiques, mais le réseau de collaboration reste selon le rapport encore trop peu développé. **4.** Le document souligne l'attractivité de la culture et des paysages nordiques, en particulier dans le secteur du tourisme, mais regrette que ce ne soit pas réciproque. **5.** Enfin, la question du bien-être des populations semble être un secteur d'intérêt pour la Chine, qui se tourne vers les pays nordiques comme modèles. Mais aucune action conjointe n'a été montée entre les cinq pays.

La deuxième partie du document analyse les relations bilatérales individuelles des cinq pays nordiques (Danemark, Finlande, Islande, Norvège, Suède) avec la Chine. Si le dialogue a longtemps été tendu, si ce n'est rompu, ils cherchent tous à développer une coopération limitée à certains secteurs, en particulier économiques et dans la recherche. Notamment, l'Arctique est une zone d'intérêt pour la Chine et l'un des principaux domaines de renforcement de la coopération. Malgré les problématiques géopolitiques qui sous-tendent une relance du partenariat avec la Chine (essentiellement la compétition sino-américaine dans les espaces circumpolaires), le rapport préconise **la mise en place d'une coopération sur un modèle 5+1** ; ou du moins, incite à continuer cette dynamique de renforcement des partenariats bilatéraux. Source : [FORSBY Andreas Boje \(Ed.\), Nordic-China Cooperation. Challenges an Opportunites, Norden Council of Ministers, Nordic Institute of Asian Studies, NIAS Report n052, December 2019, 142 p.](#)

## Des points de vue américains contradictoires face à l'investissement de la Chine en Arctique

*Le think-tank américain Center for Arctic Policy Studies (CAPS) a publié ce mois-ci un [rapport](#) analysant l'engagement de la Chine en Arctique et les opportunités de coopération directes avec l'Alaska. [Un autre rapport américain issu de The Heritage Foundation](#) insiste quant à lui sur la nécessité de se méfier de la présence accrue de la Chine dans la région.*

Deux rapports issus de think-tanks américains ont été publiés ce mois-ci sur l'engagement de la Chine en Arctique, portant des regards différents sur la question. Le premier, publié par le *Center for Arctic Policy Studies* de l'Université de Fairbanks, voit en l'augmentation des investissements chinois en Arctique une source d'opportunités économiques pour l'Alaska. Après une première partie analysant les modalités de la stratégie chinoise dans la région, motivée par des questions nationales (sécurité alimentaire, recherche scientifique sur le « Troisième pôle » – l'Himalaya –, commerce...) et globales (changements climatiques en Arctique), le rapport propose à l'Alaska de tirer parti de cet investissement récent, indépendamment des tensions entre la Chine et les États-Unis. En particulier, les exportations vers la Chine représenteraient 21% de la totalité des échanges commerciaux de l'Alaska, ce qui fait de ce pays son principal partenaire commercial. Ces exportations sont essentiellement réalisées dans les secteurs de l'agroalimentaire (pêche) et du pétrole (avec une participation chinoise à des projets de pipelines tels qu'*Alaska LNG*). Alors que les tensions entre les États-Unis et la Chine en

Arctique ont augmenté depuis l'arrivée de l'administration Trump en 2016 (cristallisée autour du Groenland, où les deux États sont entrés dans une compétition d'investissements), le gouvernement de l'Alaska devrait, selon le rapport, chercher à s'émanciper afin de renforcer ses partenariats économiques avec la Chine.

Le rapport du think tank *The Heritage Foundation*, proche du gouvernement de Donald Trump, adopte un point de vue tout à fait différent, montrant la singularité du positionnement de l'Alaska par rapport au reste des États-Unis. La stratégie chinoise en Arctique est perçue comme agressive et menaçant les ambitions américaines dans la région, qui ne devrait cesser d'augmenter dans les prochaines années selon le document. D'après lui, l'engagement chinois en Arctique n'est que le fruit d'une volonté d'enrichissement et d'hégémonie, bien loin des ambitions globales que présentait le rapport du CAPS. En particulier, la Chine représente une menace pour les États-Unis autour du Groenland et de l'Islande. En réaction, le gouvernement américain doit se porter comme le pays qui alerte et équilibre la puissance chinoise dans la région, et surtout à travers le Conseil de l'Arctique.

---

## Trafic maritime – Sécurité maritime

---

### Bannissement de fuel lourd en Arctique

*L'OMI a approuvé un projet de règlement qui éliminerait progressivement l'utilisation et le transport de mazout lourd dans l'Arctique à partir de 2024.*

Les navires battant pavillon russe voyageant le long de la route maritime du Nord (NSR) du pays seront exemptés de l'interdiction jusqu'en 2029. Les États côtiers de l'océan Arctique peuvent exonérer leurs propres navires dans leurs eaux intérieures. Les navires affectés à la recherche et au sauvetage ou à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures sont exemptés. **En outre, tous les navires à double coque sont également exemptés de l'interdiction jusqu'en 2029.** Les groupes environnementaux et les [associations autochtones](#) critiquent les échappatoires qui retardent l'interdiction jusqu'en 2029 pour les navires battant pavillon de l'Arctique. L'interdiction du mazout lourd pourrait entraîner de fortes hausses de prix dans l'Arctique, raison pour laquelle le Canada fut longtemps réticent à cette mesure qui aura certainement une répercussion sur le coût de transport des marchandises et *de facto* sur la population. Le PDG de la compagnie *Royal Arctic Line* (armement groenlandais Verner Hammeken) a déclaré que cette interdiction de naviguer avec du mazout à haute teneur en soufre dans l'Arctique ne devrait pas entrer en vigueur avant 2040, ce qui a soulevé une demande de démission de la part d'ONG environnementales ([Shipping watch](#)). Le projet de règlement est maintenant soumis à l'examen du Comité de la protection du milieu marin en octobre 2020 (MEPC 76). (Sources : [Arctitoday](#) ; [Cryopolitics](#) ; [rcinet](#) ; [High North News](#) ; [High North News](#)).

### Smart LNG-LLC, une coentreprise de Sovcomflot et Novatek

*Signature d'accords de financement et d'affrètements à temps pour quatre méthaniers brise-glaces pour le projet Arctic LNG 2.*

Smart LNG LLC, une coentreprise de Sovcomflot et Novatek, a signé un accord avec le groupe russe VEB.RF pour le **financement par crédit-bail de quatre méthaniers classe glace Arc7 pour le projet Arctic LNG 2**. Parallèlement, SMART LNG a signé des accords d'affrètements à long terme pour ces pétroliers avec Arctic LNG 2. Les navires seront construits au chantier naval de Zvezda en Extrême-Orient russe. Les navires seront exploités sous le pavillon de la Fédération de Russie. Le registre maritime russe (RS) assurera la supervision technique pendant la construction de la série de navires. Sovcomflot et Novatek ont convenu de créer SMART LNG LLC conjointement en septembre 2019, la société étant à l'origine dénommée SMART LLC. La coentreprise détiendra et exploitera une flotte de méthaniers desservant les projets Arctic LNG 2, ainsi que d'autres projets NOVATEK actuels et potentiels. (Sources : [Portnews.ru](#) ; [MarineLink](#)).

## Étude d'un projet de port à conteneurs à Liinakhamari

*Le port de Liinakhamari, à la limite de la frontière norvégienne, serait le site le mieux adapté pour un grand terminal à conteneurs sur la côte occidentale arctique russe.*

Lors de la conférence Arktika-2020 mi-février à Moscou, les représentants de la société **Pribrezhny** ont affirmé qu'un nouveau complexe portuaire majeur pourrait être prêt au port de Liinakhamari d'ici la mi-2024. Il est prévu de créer un terminal à conteneurs d'une capacité de 500 000 EVP par an, conçu pour le trafic de transit, ainsi qu'un terminal de transbordement de vracs d'une capacité allant jusqu'à 1 million de tonnes par an. Le plan prévoit la construction d'une voie ferrée qui reliera la ligne voisine entre Nikel et Mourmansk. **Les investissements s'élèveraient à 1,8 milliard de dollars.** La baie de Pechenga est profonde et ne gèle pas en hiver. Cependant, ce projet présente l'inconvénient de se situer près de la frontière norvégienne et finlandaise. De plus, l'activité de la flotte du Nord dans ces eaux est importante. Ce projet mettrait en concurrence les investisseurs potentiels norvégiens de Kirkenes qui envisagent la construction d'un nouveau grand port maritime relié par chemin de fer à la ville finlandaise de Rovaniemi. (Sources : [Port News](#) ; [Barents Observer](#))

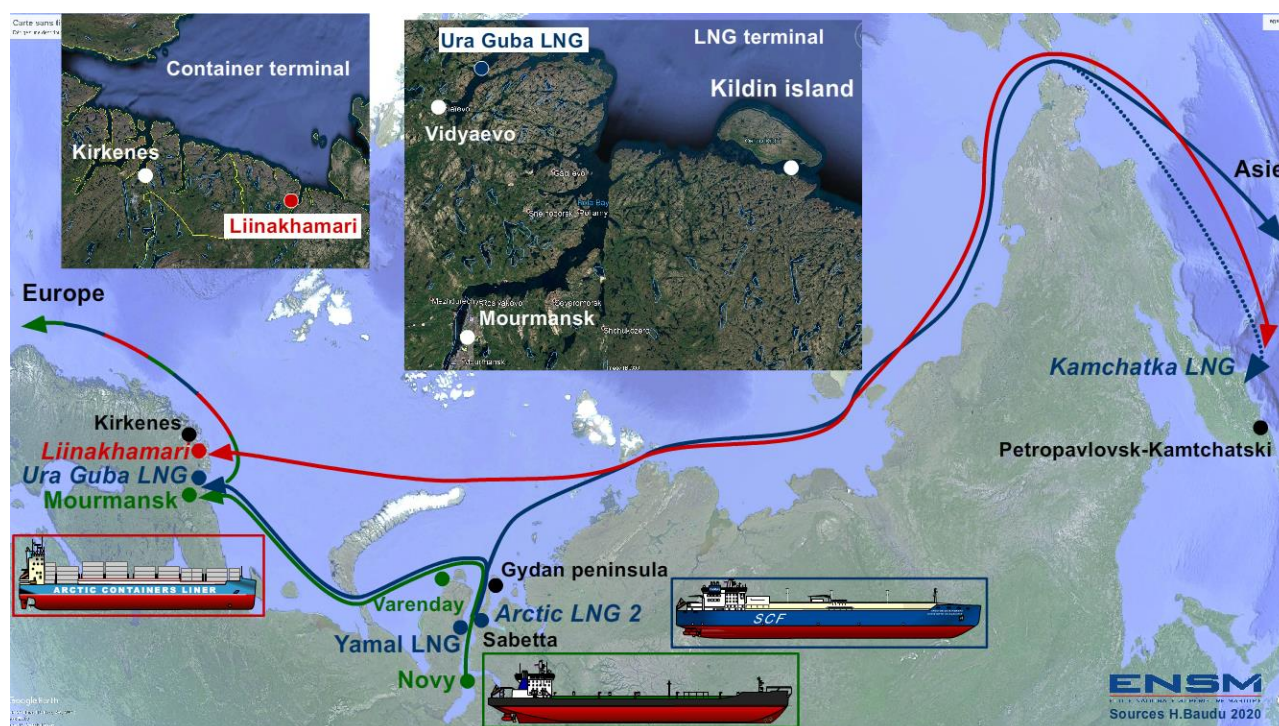


Figure 1 : projets de ports en péninsule de Kola (Sources auteur)

## Financement de développement de projets russes en Arctique

*Moscou présente un plan de 210 milliards d'euros pour le pétrole de l'Arctique.*

Le 30 janvier, le gouvernement russe a approuvé un certain nombre de lois concernant l'octroi de nouveaux avantages économiques et de subventions aux entreprises ou aux investisseurs désireux de s'engager dans les projets dans l'Arctique. Les propositions adoptées ont été élaborées conjointement par le ministère des Finances, le ministère de l'Énergie et le ministère du Développement de l'Extrême-Orient russe. Ces mesures fournissent une base solide pour l'introduction de la stratégie de la Russie dans l'Arctique jusqu'en 2035 ([Isn.ru](#) du 31 janvier 2020), et qui reposent sur les documents suivants :

- La loi fédérale sur un régime économique spécial de l'Arctique ;
- Les fondements de la politique d'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique jusqu'en 2035 ;
- La stratégie de développement de la zone arctique jusqu'en 2035 ; et
- Les fondements de la politique d'État dans l'Arctique.

Le ministre de l'Extrême-Orient et de l'Arctique, Aleksandr Kozlov, a déclaré que de nouveaux projets devraient désormais être développés et que **les investissements totaux pourraient atteindre 14 700 milliards de roubles (210**

**milliards d'euros).** Cela comprend trois nouveaux projets offshore de 1,77 billion de roubles (25 milliards d'euros). Le gouvernement russe a récemment soutenu une législation visant à réduire les impôts et à introduire des incitations à l'investissement dans des projets arctiques sous forme de crédits d'impôts. L'initiative vise également à créer plusieurs centaines de milliers d'emplois dans le nord de la Russie. Les incitations fiscales seront-elles suffisantes pour attirer à elles seules les investissements nécessaires ? Cependant, le manque d'infrastructures (routes, logements, énergie, etc.) limite de tels projets dans l'Arctique. (Sources : [BarentsObserver](#) ; [Themoscowntimes](#) ; [Jamestown](#) ; [High North News](#))

### **L'Inde va acheter du pétrole brut russe et contribuer à augmenter le trafic de la NSR**

*Le géant russe du pétrole et du gaz Rosneft a signé un contrat avec le plus grand détaillant indien de carburants Indian Oil Corporation (IOC) pour la fourniture de 2 millions de tonnes de pétrole brut à l'Inde d'ici la fin 2020.*

Le pétrole sera expédié au raffineur via le port de Novorossiysk d'ici la fin de l'année. **L'Inde devient un partenaire d'importance dans le développement des projets russes en Arctique à l'image du cluster Vankor** (un consortium dont les sociétés indiennes détiennent 49%). L'avantage concurrentiel de Vostok Oil avec les champs de Vankor réside dans sa proximité avec la route maritime du Nord. Ce partenariat garantit une augmentation du trafic de fret sur la route maritime du Nord qui doit atteindre 80 millions de tonnes d'ici 2024, seuil fixé par le président de la Fédération de Russie. (Source : [Marinelink](#))

### **Avarie du moteur électrique du nouveau brise-glace nucléaire *Arktika***

*Une surtension serait la cause de l'avarie d'un des trois moteurs électriques de propulsion. Une immobilisation de plusieurs mois est à envisager à moins que Rosatom, pour des raisons de prestige, ne l'admette en service avec une moindre puissance. Cela n'a rien à voir avec les réacteurs nucléaires du navire.*

**L'un des moteurs électriques qui entraînent l'arbre d'hélice tribord du brise-glace nucléaire l'Arktika en cours d'essais a été reconnu comme irrécupérable après la panne du 4 février.** Cela signifie que le brise-glace devrait être immobilisé pour remplacer le moteur. Afin d'éviter un arrêt prolongé du navire, son armateur propriétaire, Rosatom, pourrait envisager la possibilité de le mettre en service avec un moteur défectueux sous l'obligation ultérieure du chantier naval d'effectuer les réparations (prélever un moteur neuf de son successeur l'Ural est une hypothèse envisagée). **La capacité de l'Arktika serait diminuée temporairement d'un tiers, à 40 MW,** le temps d'en fabriquer un autre. **Son remplacement pourrait prendre de 6 à 18 mois.** Le brise-glace *Arktika* possède trois arbres d'hélice, chacun équipé de deux moteurs de 10 MW (pesant 300 tonnes chacun). On se souvient des déboires des chantiers navals russes à achever des projets de cette envergure. Le dernier brise-glace nucléaire le « 50<sup>ème</sup> anniversaire de la victoire » avait été immobilisé pendant 3 ans en 2004 à la suite d'un incendie dans ce même chantier. Cela illustre la volonté de l'armateur russe Novatek de faire construire sa flotte de nouveaux tankers LNG ARC7 à l'étranger alors que la loi fédérale impose dorénavant que les navires dédiés à l'exportation des hydrocarbures russes soient construits dans les chantiers nationaux. L'Arktika devait entrer en service en 2017 et pourrait l'être en l'état à l'automne 2020. Ses deux Sister Ships, l'Ural et le Sibir devraient entrer en service d'ici 2022. (Sources : [Kommerset](#) ; [Bellona](#) ; [Barents Observer](#))

### **Pas de successeur pour le brise-glace scientifique allemand *Polarstern***

*Les études coûteuses pour le projet Polarstern II ont été gelées, son avenir devient incertain.*

Le ministère fédéral de l'Éducation et de la Recherche (BMBF) a annulé, pour des raisons juridiques, l'appel d'offres européen pour l'acquisition d'un nouveau navire de recherche polaire, *Polarstern II*. **Le ministère avait engagé un gros budget depuis 4 ans pour l'étude du successeur du Polarstern.** Ce brise-glace est le symbole de la recherche polaire allemande. Mis en service en 1982, le navire a effectué plus de 120 expéditions en Arctique et en Antarctique. Le navire est en service en moyenne 310 jours par an, travaillant à répondre aux questions cruciales du changement climatique. Actuellement, le *Polarstern* est en dérive dans les glaces de l'Arctique pendant un an, pour l'expédition MOSAIC avec des participants de 20 pays. Cette expédition est réalisée sous la direction de l'Institut allemand Alfred Wegener. C'est la plus grosse expédition scientifique jamais organisée en Arctique. (Sources : [Norderlesen](#) ; [AWI](#))



## AOP de la Marine canadienne

*Le chantier naval canadien Irving reçoit 58 millions de dollars pour apporter des modifications minimales à la conception d'un navire existant afin qu'il puisse être utilisé par la Garde-côtière canadienne.*

**Irving est en train de construire une flotte de six navires de patrouille extracôtiers et arctiques (AOPS) pour la Marine royale canadienne.** Chaque AOPS coûte environ 400 millions de dollars. Le gouvernement libéral a annoncé en mai 2019 que **deux AOPS seraient achetés pour la Garde-côtière.** Le contrat avec Irving sur les modifications de conception a été signé le 1<sup>er</sup> novembre 2019 et se terminera le 31 mars 2021. Les domaines de changement comprennent des modifications à l'aménagement du pont et aux logements. Les parties principales du navire, y compris la coque et les systèmes de propulsion, resteront inchangées. Beaucoup s'émeuvent de la lenteur de l'AOPS et de sa capacité limitée à opérer dans les eaux couvertes de glace. La Marine s'attend à ce que son dernier AOPS soit livré d'ici 2024. La construction de l'AOP pour la Garde-côtière commencera à l'issue. (Source : [Ottawacitizen](#))

## Un deuxième, voire un troisième brise-glace lourd américain

*La Garde-côtière américaine annonce le projet d'un troisième brise-glace lourd sur proposition de l'Administration.*

Le groupe VT Halter a obtenu le contrat de 745 940 860 \$ pour la conception détaillée et la construction du premier PSC (*Polar Security Cutter*). Le programme PSC est un investissement pluriannuel du Département de la Sécurité intérieure et une initiative majeure des *Coast Guard US* visant à acquérir jusqu'à trois PSC multi-missions pour succéder à la très vieillissante flotte de brise-glaces lourds de l'USCG. Le contrat de VT Halter Marine comprend des options qui, si elles étaient acceptées, porteraient la **valeur cumulée du contrat à 1,942 milliard de dollars.** La conception du navire est une évolution du *Polarstern II* (projet qui vient d'être suspendu par le ministère de la Recherche allemand). **La première livraison devrait avoir lieu en 2024, la seconde en 2025 et la dernière livraison au début de 2027.** Avec un déplacement de 33 000 tonnes, la propulsion sera diesel-électrique de 45 200 chevaux et facilement capable de briser la glace entre 1,8 et 2,5 mètres d'épaisseur. Pour l'instant, **seul le premier est budgétisé, l'Administration a demandé un financement de 555 millions de dollars pour le deuxième, puis un troisième sera exprimé en 2021.** Le premier brise-glace viendra remplacer le *Polar Star* construit en 1976 et dédié au ravitaillement des bases de recherche américaines en Antarctique. Il ne viendra donc pas servir immédiatement la souveraineté des États-Unis en Arctique. Il faudra attendre les deux autres brise-glaces pour affirmer la présence de l'Amérique sur cet espace. (Sources : [Arctic Today](#) ; [MarineLog](#))



Figure 2 : Projet de brise-glace lourd américain PSC (© VT Halter Marine)

## Nouveaux navires de croisière de classe Glace

*Helsinki Shipyard Inc. travaille actuellement sur le projet de deux navires d'expédition de luxe.*

Ces navires sont destinés à opérer à la fois dans les eaux arctiques et antarctiques ainsi que dans les eaux tropicales pendant les saisons de printemps et d'automne. Les caractéristiques principales des navires sont :

- Longueur : 113 m
- Largeur : 20,2 m
- Classe glace : PC5
- Capacité : 157 passagers

Ces deux nouveaux projets viennent grossir le volume de navires de croisière dits « d'exploration de luxe » qui sont déjà nombreux (*Ponant, Seabourn, Scenic, Mystic Cruise, Crystal Cruise, Hurtigruten, Viking Ocean Cruise, Lindblad...*). **25 navires sont attendus d'ici 2023.** (Source : [Shippax](#))



Figure 3 : Projet Vega NB 516 (© Helsinki Shipyard)

## Croisières au Pôle Nord plébiscitées

*Le « 50<sup>ème</sup> anniversaire de la Victoire », brise-glace à propulsion nucléaire exploité par Atomflot, est à nouveau affrété en été pour 3 croisières au Pôle Nord.*

Ce sera la **20<sup>ème</sup> saison du tour operateur Poséidon pour des voyages avec un brise-glace au Pôle Nord.** Le programme a commencé en 2001 et à ce jour, plus de 4 600 aventuriers polaires ont voyagé vers le nord avec Poséidon. Trois voyages au Pôle Nord auront de nouveau lieu en 2021. Les tarifs pour ces croisières de 13 jours commencent à 29 445 \$ par personne. Le « 50<sup>ème</sup> anniversaire de la Victoire » est un brise-glace à propulsion nucléaire exploité par Atomflot, qui fait partie du groupe Rosatom, développe 75 000 chevaux et peut progresser dans la glace jusqu'à trois mètres d'épaisseur. Jusqu'à présent, **le « 50<sup>ème</sup> anniversaire de la Victoire » a effectué 51 voyages touristiques au Pôle Nord.** En dehors de ces périodes, ce brise-glace est dédié à l'escorte des navires de la route maritime du Nord. (Sources : [Cruiseindustrynews](#) ; [Breakingtravelnews](#) )

## Forum économique international de Saint-Pétersbourg en juin 2020

*Le Forum économique international de Saint-Pétersbourg se tiendra du 3 au 6 juin 2020. C'est à l'occasion de cette manifestation que seront annoncés les projets majeurs en Arctique russe.*

**La Russie présentera la stratégie de développement de la zone arctique jusqu'en 2035 pour la première fois au Forum économique international de Saint-Pétersbourg (SPIEF) en 2020.** Le Conseil de sécurité russe dirigé par le président Vladimir Poutine a approuvé la pierre angulaire de la politique de l'État dans l'Arctique fin décembre 2019 (voir précédent bulletin). (Source : [TASS](#))