

# 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>8</b>
<b>TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....</b>	<b>10</b>
<b>INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES ..</b>	<b>13</b>
<b>PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE .....</b>	<b>14</b>
<b>TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....</b>	<b>17</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 l'IRIS

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : IRIS, avec Hervé Baudu (ENSM)

Bloc Institutions Arctiques : Camille Escudé (GEG), Émilie Canova (GEG)

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

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

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

---

## Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

---

### ÉTATS-UNIS

#### Les forces armées américaines s'entraînent dans toute la région

*Les forces armées américaines ont conduit deux exercices dans l'Arctique tandis que le commandant du NORAD a de nouveau été auditionné sur le rôle de la Navy dans l'Arctique.*

L'exercice de l'OTAN *Cold Response 2020*, qui devait se tenir du 12 au 28 mars 2020 autour du cercle Arctique près de Tromsø (Norvège), a été annulé le 11 mars à la suite de l'épidémie de coronavirus et du retrait de délégations participantes (exemple de la Finlande le 9 mars). L'exercice comptait 14 000 soldats, dont 7 500 Américains. Son objectif était de permettre aux troupes de s'entraîner au débarquement d'hommes et de matériels, et d'effectuer des engagements de haute intensité dans des conditions arctiques. La France participait avec 400 militaires de la 27<sup>ème</sup> Brigade d'Infanterie de Montagne (voir le point de vue norvégien ci-après).

En parallèle, se tenait l'exercice *ICEX* près du camp de glace *Camp Seadragon*, à 300 km au Nord de Prudhoe Bay. Début mars, deux sous-marins nucléaires d'attaque (USS *Connecticut* SSN-22 et USS *Toledo* SSN-769) ont effectué des transits et fait surface à travers les glaces. Cet exercice biennuel de trois semaines vise à maintenir les capacités de l'US Navy à opérer dans l'Arctique et à coopérer avec ses alliés (Canada, Norvège, Grande-Bretagne et Japon). Le commandant des forces sous-marines américaines, le Vice-Amiral Daryl Caudle, a décrit l'Arctique comme « *a potential strategic corridor – between Indo-Pacific, Europe, and the U.S. homeland – for expanded competition* », raison pour laquelle ces exercices sont menés, alors que selon lui « *the Submarine Force is expected to play a large role in our Arctic defense* ».

Enfin, deux auditions au sein de la commission des forces armées du Sénat abordant des questions arctiques ont eu lieu les 3 et 5 mars. Durant la dernière, dédiée exclusivement à l'Arctique, le commandant du Northern Command (Northcom) et du North American Aerospace Defense Command (NORAD), le Général Terrence J. O'Shaughnessy, a affirmé que « *The threats facing the United States and Canada are real and significant. The Arctic is no longer a fortress wall, and our oceans are no longer protective moats; they are now avenues of approach for advanced conventional weapons and the platforms that carry them* ». Toutefois, ces propos ont été tempérés par un subordonné du sous-secrétaire de la Navy qui a décrit la zone comme étant à faible risque de conflit. Quant au Sénateur républicain de l'Alaska, Dan Sullivan, il a déploré le manque de préparation dans la zone de la Navy et le fait qu'elle n'y envoie que des sous-marins pour le moment. La Navy n'est en effet pas capable à ce jour de mener des *Freedom Of Navigation Operation* (FONOP) – opérations prévues dans la doctrine arctique du ministère de la Défense, mais qui pourraient fortement crispier le Canada et la Russie.

Sources : [Military News](#), [Arctic Today](#), [Naval Technology](#), [Zone Militaire](#), [Navy.mil](#), [Navy Times](#), [Sénat américain](#), [Sénat américain](#)

#### De nouvelles banques annoncent leur désengagement du secteur pétrolier dans l'Arctique

*Deux banques viennent d'annoncer leur retrait du secteur pétrolier dans l'Arctique, suivant les désengagements décidés notamment par Goldman Sachs et JPMorgan Chase.*

Alors que le gouvernement fédéral s'apprête à délivrer de nouvelles licences d'exploitation dans deux régions du North Slope (*Arctic National Wildlife Refuge* et *National Petroleum Reserve*), les grandes banques continuent d'annoncer la fin de leurs investissements dans le secteur pétrolier en Alaska. Wells Fargo, la plus importante banque de l'État d'Alaska, rejoint ainsi Goldman Sachs (décembre 2019) et JPMorgan Chase (février 2020, cf. bulletin numéro 10), en annonçant ne plus investir dans des projets pétroliers dans l'*Arctic National Wildlife Refuge*. Par ailleurs, la banque suisse UBS a annoncé qu'elle gelait ses investissements dans les projets pétroliers offshore en Arctique. Les responsables autochtones de la nation Gwich'in (située dans le Nord-Est de l'Alaska et le Nord-Ouest du Yukon) ont favorablement accueilli cette annonce. D'autres nations autochtones, notamment les Inupiat, sont favorables à l'exploitation pétrolière dont ils bénéficient des retombées économiques. Toutefois, la crise du coronavirus a entraîné une chute spectaculaire des cours du pétrole due à une forte baisse de la demande et aggravée par la surproduction saoudienne. Cela risque d'impacter très fortement le secteur pétrolier

en Alaska. ConocoPhillips a déjà annoncé la baisse de ses dépenses en Alaska de 200 millions de dollars. L'entreprise australienne Oil Search, qui développe le projet Pikka, devrait réduire ses dépenses de 200 à 400 millions de dollars.

Sources : [Arctic Today](#), [Anchorage Daily News](#), [CBC](#)

### Les effets du coronavirus sur l'économie de l'Alaska se font déjà sentir

*Alors que l'Arctique nord-américain reste peu touché pour le moment, les premiers effets économiques s'annoncent dévastateurs pour l'Alaska, ultra dépendante du pétrole et du tourisme.*

Jusqu'au 12 mars, l'Alaska était le dernier État américain à ne pas avoir déclaré de cas de coronavirus. Mais l'État souffre tout de même des retombées de la pandémie, et notamment de la fermeture de la frontière avec le Yukon voisin et de l'arrêt de la saison touristique demandé par le gouvernement américain. Cette saison annonçait un record de 1,44 million de touristes. Selon l'association de l'industrie de la croisière d'Alaska, les touristes ont dépensé environ 2,8 milliards de dollars en 2017. Le 25 mars, plusieurs croisières avaient déjà été annulées et d'autres devraient l'être dans les jours qui viennent selon les autorités. Le Canada a interdit toutes les croisières dans ses eaux jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2020. Or, de nombreux bateaux de croisière américains mouillent habituellement dans des ports canadiens (voir ci-après, Canada). De plus, le port de Seattle, d'où partent de nombreux navires de croisière pour l'Alaska, a fermé. Le village de Skagway, dont les 800 habitants vivent quasi exclusivement des navires de croisière (environ 400 navires par an), risque d'être extrêmement touché.

Ajouté à cela, la chute du cours du pétrole, dont l'Alaska est presque complètement dépendante, annonce des perspectives économiques désastreuses pour l'État. Au regard des cours du pétrole actuels, Mouhcine Guettabi (économiste de l'Université d'Alaska à Anchorage et membre de l'Institut de recherche social et économique) annonce des pertes de l'ordre de \$500 à \$700 millions, avec un baril de Brent à 26 dollars au 25 mars 2020. Le coût d'équilibre du pétrole produit en Alaska est de 39 dollars par baril.

Sources : [The Points Guy](#), [USA Today](#), [Anchorage Daily News](#), [Puget Sound Business Journal](#), [Anchorage Daily News](#), [Cruise Fever](#), [Anchorage Daily News](#), [Arctic Today](#), [Cruise Lines International Association Alaska](#)

## CANADA

### Des budgets en déficit pour deux des trois Territoires arctiques canadiens et des revenus en hausse dans le secteur minier au Nunavut

*Les trois Territoires arctiques canadiens ont annoncé leur budget. Ceux-ci sont très axés sur la santé et les infrastructures, et la volonté de soutenir le secteur minier, qui a notamment rapporté le plus d'argent en 2019 au Nunavut.*

**Mise en garde** : Les budgets présentés ici ont de fortes chances d'être modifiés avec les effets de la crise sanitaire mondiale liée à la pandémie du coronavirus.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (TNO) prévoit des revenus de 2,19 milliards de dollars canadiens. Ce budget porte la dette du Territoire à 1,2 milliard de dollars pour une limite d'emprunt autorisée de 1,3 milliard de dollars. Ce budget a été calculé en prenant en compte l'augmentation de revenus, qui permettra au TNO d'augmenter à son tour ses dépenses d'investissement de 94 millions de dollars par rapport au budget précédent. Celles-ci serviront aux secteurs de la santé, des services sociaux et aux infrastructures, mais aussi au secteur touristique et minier.

Le budget du gouvernement 2020-2021 du Yukon s'élève à 1,62 milliard de dollars. Une partie de ce budget, 369,7 millions de dollars, est destinée aux infrastructures et aux logements dans les zones rurales. Ces projets sont notamment liés à la construction du câble de fibre optique Dempster Fibre Line entre Inuvik et Dawson City et à la réfection de routes, ponts et aéroports. Enfin, ce budget prévoit de supprimer l'impôt des petites entreprises. Ce budget a été calculé avec une prévision d'augmentation du PIB de 6,2 % en 2020 et de 5,7 % en 2021 « en raison d'une reprise du secteur minier ».

Le gouvernement du Nunavut (GN) a présenté un budget déficitaire, dû à un dépassement de 10 millions de dollars pour les déplacements de santé en direction des hôpitaux et médecins du sud (soit 102 millions de dollars au total). Les dépenses de santé représentent généralement un quart du budget de 2,35 milliards de dollars. Dans ce budget 2020-2021, elles sont augmentées de 37,9 millions de dollars a annoncé le ministre des Finances et de la Santé, George Hickes.

En 2019, le déficit du Territoire était de 452 millions sur les 650 millions de dollars autorisés. Le secteur minier a, semble-t-il, été moteur dans l'économie du Nunavut, avec la mise en exploitation de la mine d'or Meliadine (Agnico Eagles, Rankin Inlet) en mai 2019. Selon *Ressources naturelles Canada*, les productions en or (+43 %) et en minerais de fer (+5 %) ont augmenté les revenus du GN et les revenus distribués au Nunavut (+27 %, soit 279 millions de dollars de plus qu'en 2018), pour un total de revenus de la production de 1,3 milliard de dollars. Enfin, la ministre de la Justice Jeannie Ehaloak a annoncé l'augmentation au 1<sup>er</sup> avril du salaire minimum à 16 dollars de l'heure (contre 13 dollars auparavant). Bien que ce soit le salaire minimum le plus élevé au Canada, le Territoire connaît un coût de la vie de deux à trois fois plus élevé que dans les autres provinces et territoires.

Sources : [Nunatsiaq](#), [CBC](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Regard sur l'Arctique](#)

## **Gel de la création de zones protégées avant la signature d'un accord de dévolution des droits des Inuits sur les terres et les ressources au Nunavut**

*Jusqu'à la signature d'un accord de dévolution des droits aux Inuits, certains responsables inuits appellent le gouvernement fédéral à ne plus prendre de décision impliquant les ressources situées sur les terres et zones marines actuellement sous juridiction fédérale.*

Lors de sa visite à Iqaluit (Nunavut), le ministre des Affaires du Nord Dan Vandal a souligné que les problèmes actuels du territoire résultent de décennies de politiques racistes dont le gouvernement fédéral doit endosser la pleine responsabilité. Dans ce contexte, le Premier ministre du gouvernement du Nunavut, Joe Savikataaq, et son ministre de l'Économie, du développement et des transports, David Akeegok, appellent à geler les processus de création de nouvelles aires protégées dans le Territoire. Ils demandent également le gel de la future révision de la décision d'appliquer un moratorium sur l'exploitation du pétrole en Arctique, tant qu'un accord de dévolution sur les droits des Inuits sur les terres et les ressources du Nunavut n'est pas signé. Les Inuits veulent avoir les mains libres sur leur Territoire dans le cas où un accord de dévolution des droits sur les terres et les ressources appartenant au fédéral est signé entre le gouvernement fédéral et celui du Nunavut. Cet accord permettrait au Nunavut de bénéficier des royalties issues des exploitations effectuées sur les zones qui lui seront transférées. Pour le moment, les organisations inuits ne possèdent et contrôlent que 18 % du Territoire suite à la signature de l'accord de création du Nunavut en 1999. La signature de ce nouvel accord est attendue pour 2022, pour une application en 2025, alors qu'un accord de principe a été signé en août 2019. Toutefois, cet objectif pourrait ne pas être atteignable au regard du manque de personnels qualifiés disponibles au Nunavut pour prendre en charge les postes permettant la gestion des terres, zones marines et les ressources de tout le Territoire. Un déficit que le gouvernement du Nunavut espère réduire par l'investissement de 5 millions de dollars par an dans la formation des personnels nécessaires à ces futurs postes.

Sources : [Nunatsiaq](#), [Nunavut News](#), [Nunatsiaq](#), [Nunatsiaq](#)

## **Les forces armées canadiennes mobilisées pour l'Opération NANOOK-NUNALIVUT 2020 et la surveillance aérienne**

*L'exercice Nanook-Nunalivut a réuni des centaines de soldats canadiens et leurs alliés à travers l'Arctique canadien ; alors que les chasseurs canadiens, avec le soutien de l'US Air Force, ont dû intercepter deux avions de patrouille maritime russes au large de l'Alaska.*

Entre le 24 février et le 27 mars 2020, l'opération NANOOK NUNALIVUT 2020 s'est déroulée entre Resolute Bay, la base Eureka et Rankin Inlet. Dirigée par le 12<sup>ème</sup> Régiment blindé du Canada (12 RBC), elle a mobilisé 350 soldats canadiens, des Rangers inuits et des troupes alliées (plongeurs des armées finlandaise, française et belge et Garde Nationale américaine). Cette opération visait à « améliorer et mettre à l'épreuve leurs compétences spécialisées dans le domaine arctique et réaffirmer leur capacité d'opérer dans le Haut Arctique ». Pour la première fois durant cette opération annuelle, un scénario opérationnel a guidé la nature de tous les entraînements. Par ailleurs, le 9 mars, le NORAD a fait décoller des chasseurs F-22 américains et CF-18 canadiens – soutenus par des ravitailleurs en vol KC-135 Stratotanker et un avion de surveillance aérienne E-3 Sentry AWACS – pour intercepter deux avions de reconnaissance maritime russes Tu-142, entrés dans la zone de défense aérienne de l'Alaska. Les avions russes ont survolé la zone de la mer de Beaufort pendant près de quatre heures – survolant le camp de glace *Seadragon* de l'exercice américain ICEX 2020 – et se sont approchés à 92 kilomètres de la côte de l'Alaska, mais sans jamais entrer dans l'espace aérien américain.

Sources : [Eye on the Arctic](#), [Anchorage Daily News](#), [45e Nord](#), [45e Nord](#), [45e Nord](#)

## Les premières conséquences du coronavirus dans l'Arctique canadien

*Les Territoires canadiens de l'Arctique sont, eux aussi, touchés par des mesures prises contre la pandémie de coronavirus.*

Les trois Territoires arctiques canadiens ont déclaré l'urgence sanitaire, leur permettant d'engager des mesures de précaution contre la propagation du virus, comme la mise en place de mesures de distanciation sociale et l'appel à rester chez soi ou encore, l'interdiction de rassemblement. Ces mesures préventives semblent essentielles étant donné le manque d'infrastructures, la surpopulation dans les logements et la très forte insécurité alimentaire. La frontière entre l'Alaska et le Yukon a été fermée pour les déplacements non essentiels et tous les bateaux de croisière ont interdiction d'accoster dans les ports de l'Arctique canadien jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2020. Enfin, un plan national de 82 milliards de dollars a été annoncé, distribués aux Canadiens pour tenter d'atténuer les effets de la crise sanitaire. Un fonds spécial de 305 millions de dollars, le Fonds de Support des communautés indigènes, a été créé spécifiquement pour les communautés autochtones a annoncé le ministre des Services autochtones Marc Miller. Par ailleurs, les Territoires recevront également une part des 50 millions de dollars pour soutenir les refuges pour femmes victimes de violences et pour sans-abris. Enfin, ils recevront une part des 500 millions de dollars annoncés par le Premier ministre Trudeau pour aider les systèmes de santé.

### Yukon

Le 25 mars, trois cas de coronavirus sont recensés au Yukon. Un comité consultatif pour les entreprises a été mis en place et les écoles sont fermées. Par ailleurs, les Jeux d'hiver de l'Arctique, une compétition sportive annuelle qui devait se tenir de 15 au 21 mars à WhiteHorse, ont été annulés. Elle devait rassembler 2 000 participants de nombreux pays de l'Arctique. Enfin, les rassemblements de plus de 50 personnes sont interdits et les lieux publics sont fermés.

### Territoire du Nord-Ouest (TNO)

Dans les Territoires du Nord-Ouest, le ministre de l'Éducation recommande l'annulation totale de l'année scolaire en cours – alors que les écoles sont fermées –, des restrictions de déplacements et des mesures de distanciation sociale ont été mises en place. Les rassemblements de plus de 50 personnes sont interdits. L'hôpital de la capitale des TNO, Yellowknife, n'a que 13 respirateurs artificiels pour tout le territoire. Au 25 mars, un seul cas d'infection du coronavirus été déclaré.

### Nunavut

Le Nunavut pourrait être plus durement touché qu'ailleurs au pays. Un seul hôpital existe à Iqaluit pour tout le Territoire. Au 25 mars, il n'y a aucun cas détecté, mais des mesures ont été prises dans le cadre de l'urgence sanitaire déclarée par le ministre de la Santé du Territoire : les rassemblements publics sont interdits, les églises et les restaurants sont fermés – ils ne peuvent proposer que des plats à emporter –, les bars, les écoles et les garderies sont fermés. Le Premier ministre appelle à respecter les mesures de distanciation sociales. Interdiction est faite aux non-résidents, sauf exception, de se rendre au Nunavut ; les autres devant observer un confinement de 14 jours à leur retour ; les employés gouvernementaux non essentiels travaillent de chez eux. Le secteur des mines, vital pour les Territoires, est également touché : deux mines de l'entreprise Agnico Eagle, Meliadine et Meadowbank, ont renvoyé chez eux leurs travailleurs inuits pour les protéger d'une éventuelle contamination par des travailleurs venus du sud. Les mines restent pour le moment actives.

Sources : [Regard sur l'Arctique](#), [Anchorage Daily News](#), [APTN News](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Radio Canada](#), [Arctic Today](#), [Anchorage Daily News](#), [Nunavut News](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Regard sur l'Arctique](#)

## GROENLAND/DANEMARK

### Lutte contre le coronavirus au Groenland

*Dans le cadre de la lutte contre le Covid-19, le Groenland a pris une série de mesures notamment afin de permettre le renforcement des pouvoirs de police et l'arrêt de la vente d'alcool.*

À la suite du premier cas confirmé de coronavirus (16 mars 2020), le Groenland a pris une série de mesures pour limiter le développement de la pandémie : confinement (17 mars), mise à l'arrêt de l'ensemble du trafic aérien (20 mars), fermeture des écoles (23 mars), interdiction de la vente d'alcool (28 mars), ainsi que le développement d'une législation d'exception, prévoyant l'autorisation pour la police de contrôler l'intérieur des maisons sans mandat d'un juge. Ce dernier point, dont l'interprétation varie, a fait l'objet d'une contestation vive et a été modifié. Le confinement associé à l'interdiction de vente d'alcool génère de nombreuses inquiétudes quant à la violence faite aux enfants, en particulier pour les familles actuellement suivies par les services sociaux.

Sources : [High North News, 17 mars](#), [Simple Flying, 23 mars](#), Sermitsiaq-AG, [30 mars](#), [31 mars \(1\)](#), [31 mars \(2\)](#), [31 mars \(3\)](#)

### Le Danemark rendu plus vulnérable à l'influence étrangère ?

*Trine Bramsen, ministre danois de la Défense, exprime des inquiétudes quant aux impacts géopolitiques potentiels de la pandémie de Covid-19.*

Ces inquiétudes, partagées par les services de renseignement norvégiens et suédois, portent notamment sur la diffusion d'informations préjudiciables et la prise de position inamicale au sein d'entreprises fragilisées par la crise sanitaire ([Jyllands-Posten, le 30 mars 2020](#)). Dans le cadre de la lutte contre le Covid-19, le Danemark est un des pays nordiques ayant agi le plus rapidement, la fermeture des frontières étant intervenue dès le 14 mars, pour un mois minimum ([Yle, le 13 mars](#)).

## ISLANDE

### Mi-mars, deux bombardiers furtifs B2 américains ont survolé l'Islande aux côtés d'avions de chasse britanniques et norvégiens

*Ces deux bombardiers furtifs B2 ont survolés l'Islande six mois après le premier vol effectué par les B2A Spirit.*

Le [16 mars](#), deux bombardiers furtifs B2 américains ont survolé l'Islande, aux côtés d'avions de chasse britanniques et norvégiens. Ce vol intervient six mois après le vol d'essai des B2A Spirit, interprété à l'époque comme un regain d'attention américain pour la zone arctique, et plus particulièrement, de la position stratégique de l'Islande – entre Amérique du Nord et Europe. Ces vols de B2 ont été effectués dans le cadre d'un déploiement de la *Bomber Task Force Europe 20-2* en décollant de la base aérienne de Fairford (Royaume-Uni). Ils étaient accompagnés de F-15C Eagles britanniques et de F-35 Lightning II norvégiens, qui ont décollé respectivement de Fairford et de Keflavik. Les F-35 norvégiens ont été déployés le 19 février 2020 en Islande dans le cadre de leurs missions de surveillance et d'interception aéroportées avec l'OTAN. Ils ont atterri avec 130 militaires et civils pour travailler avec les garde-côtes islandais pendant leur déploiement de trois semaines.

### En pleine crise Covid-19, la coopération reste active entre l'Islande et les États-Unis, notamment avec l'envoi de marchandises

*La coopération entre l'Islande et les États-Unis semble être privilégiée pendant la crise sanitaire.*

Mardi 17 mars, le ministre des Affaires étrangères Guðlaugur Þór Þórðarson et le Secrétaire d'État Mike Pompeo ont [échangé](#) au téléphone concernant la fermeture des frontières américaines en raison de la crise sanitaire mondiale. Guðlaugur Þór a insisté sur l'impact de cette décision sur le transport de passagers, Reykjavik étant un gros aéroport de transit entre l'Europe et les États-Unis. Le 25 mars, un Boeing 767, habituellement destiné au transport de passagers, a [chargé 20 tonnes de marchandises](#) dans ses soutes à bagages à destination des États-Unis. Icelandair Cargo a également annoncé l'ouverture exceptionnelle d'une liaison de transport de marchandises vers Boston. La compagnie a également été approchée par le secteur norvégien de la pêche, en mal de solutions pour transporter ses saumons vers les marchés. Une solution pourrait être de se tourner vers la Chine, qui a rouvert ses marchés alimentaires, fermés depuis janvier.

---

## Norvège – Suède – Finlande – Russie

---

### **Cold Response 2020 : exercice militaire annulé en raison de la crise du coronavirus**

*La pandémie du coronavirus (COVID-19) a des conséquences pratiques sur les exercices militaires programmés en Norvège. Les principaux déploiements dans le cadre de l'exercice Cold Response 2020, qui devait se tenir du 12 au 18 mars 2020, ont été annulés le 11 mars. Aucune date concernant un éventuel report n'a été annoncée à ce jour.*

Face à la propagation du coronavirus en Europe, et particulièrement en Norvège, le ministère de la Défense norvégien a décidé le 11 mars d'interrompre la phase majeure de l'exercice militaire *Cold Response 2020*, qui devait avoir lieu du 12 au 18 mars. Selon le lieutenant général Rune Jakobsen, commandant au centre interarmé norvégien, cette décision intervient alors que « le virus est hors de contrôle dans la société, et c'est une situation nouvelle » ([The Independent Barents Observer](#), 11 mars 2020).

Cette décision a amené les forces armées norvégiennes à informer tous les participants et les services engagés lors de cet exercice. Une situation qui a impliqué une gestion post-exercice afin de ne pas exposer inutilement les forces engagées et la population civile face aux risques de propagation du virus. Le ministère de la Défense norvégien a précisé que cette annulation de dernière minute exige « un certain temps avant que tout le matériel et le personnel ne soient retirés de la zone d'exercice » ([Communiqué du ministère de la Défense norvégien](#)).

Parmi les objectifs de *Cold Response 2020*, les forces armées norvégiennes insistent sur l'importance d'être capable de mener dans cet environnement des opérations amphibies reposant sur la projection de forces de la mer depuis la terre, le débarquement de troupes et de matériels ou encore la mobilisation d'unités aériennes ([Forsvartet.no](#)). Si l'exercice *Cold Response 2020* s'est achevé prématurément du fait de la dégradation de l'environnement sanitaire international, l'acheminement des troupes prévues pour ce dernier se sera déroulé sans défaillance majeur, 15 000 personnes étant parvenues sur le sol norvégien avant l'annonce de son annulation ([Ukdefencejournal](#)).

Si aucune perspective n'a été engagée à ce stade concernant le report de l'exercice *Cold Response*, les activités opérationnelles habituelles des forces armées norvégiennes se poursuivent tout en tenant compte de l'évolution de l'épidémie sur le territoire national.

### **La région de Barents face à l'épidémie du coronavirus**

*L'Europe septentrionale est également affectée par le développement de la crise sanitaire qui touche l'Europe actuellement. Néanmoins, la propagation du virus apparaît à ce stade circonscrite. Les comtés du Troms et du Finnmark sont les foyers les plus importants dans la région.*

L'épidémie de coronavirus s'est invitée dans la région de Barents ces dernières semaines mettant en alerte les pouvoirs publics. Pour limiter la diffusion du virus sur le territoire, les autorités locales et gouvernementales de la région mettent en place des initiatives.

En Finlande, les autorités ont mis en place un confinement partiel sur leur territoire en isolant Helsinki et sa région (Uusimaa) du reste du pays. Finnavair a annoncé également l'interruption des liaisons aériennes entre le Nord et le Sud du pays. Tous les vols en direction, ou en provenance, des aéroports d'Ivalo, Kittilä et Kuusamo sont interrompus jusqu'à nouvel ordre ([High North News](#), 26 mars 2020).

Dans les régions septentrionales de la Norvège, les comtés du Troms et du Finnmark ont recensé 116 cas (au 27 mars 2020). Si les chiffres apparaissent élevés par rapport à l'oblast de Mourmansk en Russie (1 cas recensé) ou au Lapland en Finlande (4 cas recensés), l'épidémie apparaît malgré tout contenue compte tenu de l'évolution sur l'ensemble du territoire norvégien (3 677 cas recensés au total au 27 mars 2020) ([Aftenposten](#)). Selon le maire de Tromsø, Gunnar Wilhelmsen, « la situation actuelle est que nous avons moins de personnes infectées ici que dans le reste du pays » avec « un taux d'infection



plus faible qu'à Oslo ». La ville de Tromsø a testé 3 % de la population jusqu'à présent, alors que dans le reste du pays, c'est environ 1 % de la population ([High North News](#), 25 mars 2020).

## Les ambitions pétro-gazières menacées par les effets de la crise sanitaire mondiale

*La crise sanitaire en cours dans le monde entraîne une baisse globale de la demande en pétrole. L'effondrement des cours mondiaux, sous les 25 dollars le baril (Brent), menace les investissements pétroliers en Arctique.*

La dynamique conjoncturelle combinant la pandémie du coronavirus et la chute brutale du prix du baril de pétrole menace grandement les projets pétro-gazières dans la région arctique. La Norvège et la Russie semblent à présent réviser à la baisse leurs grands projets énergétiques au sein de leur espace septentrional respectif.

D'une part, la Norvège est confrontée à un retard au sujet du développement du champ pétrolier Johan Castberg en mer de Barents. En effet, un chantier à Singapour qui n'est pas en mesure de respecter les délais amène la société Equinor à repousser d'une année l'échéance de lancement. Ce retard s'explique par l'émergence du coronavirus dès janvier en Asie ([E24](#), 10 mars 2020). De même, la chute du prix du Brent de la mer du Nord, qui est tombé le 23 mars en dessous de 25 dollars US, amène le report des opérations de forage, comme celui de Stangnestind, un puits situé près de la frontière maritime avec la Russie.

D'autre part, les projets d'hydrocarbures dans l'Arctique russe questionnent quant à leur réalisation. Si le gouvernement russe a initié un développement massif de nouveaux gisements pétroliers et gaziers dans la région polaire, les conséquences économiques de la crise sanitaire et les problèmes structurels de l'économie russe menacent leur réalisation. Dès lors, une économie chancelante provoquée par les bas prix du pétrole et un affaiblissement du rouble laisse peu de place à de grandes aventures dans l'Arctique ([The Independent Barents Observer](#), 24 mars 2020).

## Le projet ferroviaire finno-norvégien *Arctic railway* en péril

*Le projet de développement d'une voie ferroviaire reliant la ville de Rovaniemi (Finlande) à la commune portuaire de Kirkenes (Norvège) est à présent menacé après le « veto » de la communauté Sami. Cette dernière refuse la réalisation de ce projet qui reviendrait à violer les droits de la population autochtone.*

Alors que la question des investissements chinois sur des projets infrastructurels, en Finlande et en Norvège, est devenue politiquement controversée, le projet de la voie ferrée reliant la commune portuaire de Kirkenes à Rovaniemi est à présent suspendu à la suite du « veto » des éleveurs Sami. Le projet de l'*Arctic railway* qui s'étend sur un tracé de 520 kilomètres menace directement la zone de pâturage des rennes. Selon Tuomas Semenoff, éleveur de rennes à Sevettijärvi, côté finlandais, la construction du « chemin de fer serait une catastrophe » pour les éleveurs Sami avec la perspective de nombreux conflits ([The Independent Barents Observer](#), 5 mars 2020).

Alors que les autorités locales, à Kirkenes comme à Rovaniemi, sont favorables à ce projet y percevant des retombées économiques bénéfiques pour les communautés locales, ce veto contre le chemin de fer par les éleveurs Sami pourrait être le dernier clou dans le cercueil du projet. Il est peu probable que les gouvernements finlandais et norvégien s'engagent dans un bras de fer avec les peuples autochtones du nord.

## La pêche russe en mer de Barents en danger face à la crise du coronavirus

*La fermeture des ports norvégiens depuis le 16 mars 2020 menace les activités des bateaux de pêche russes. La mise en œuvre de règles de quarantaine, côté norvégien, met en difficulté les navires russes achetés ou réparés à l'étranger. En effet, ceux-ci sont soumis à un dédouanement complet si le premier port d'escale se situe en Russie.*

La crise du coronavirus pourrait indirectement créer une crise pour le secteur de la pêche russe en mer de Barents. En effet, les règles de quarantaine introduites par le gouvernement norvégien le 16 mars empêchent les navires de pêche russes de faire escale dans les ports du nord de la Norvège pour changer d'équipage, décharger du poisson et s'approvisionner. Dans le Finnmark, la police régionale a décidé que les équipages de ces navires ne peuvent avoir aucun contact avec les travailleurs portuaires ou autres. Le résultat est l'impossibilité de changer d'équipage avec des pêcheurs qui

partent de Mourmansk vers la Norvège en empruntant la frontière terrestre. Celle-ci est à présent fermée. Pour l'industrie de la pêche russe de la région, les navires achetés ou réparés à l'étranger doivent passer par un dédouanement complet s'ils effectuent leur première escale dans un port en Russie. Une telle procédure a un coût s'élevant à près de 650 000 \$ et s'étend en moyenne sur dix jours. Les navires de pêche russes restent en mer durant trois mois, or, cette période touche à sa fin puisqu'ils ont repris la mer après la nouvelle année ([The Independent Barents Observer](#), 21 mars 2020).

Au final, un arrêt des pêches en mer de Barents n'est désormais plus exclu selon l'association russe des pêcheurs dans un courrier adressé au premier vice-Premier ministre Andreï Belousov. Si la situation de quarantaine devait perdurer jusqu'au mois de mai, les pertes pourraient s'élever à 70 milliards de roubles (soit 815 millions d'euros) pour le secteur ([RBK](#), 20 mars 2020).

---

## Technologie – Industrie – Capacitaire

---

### Actualité Industrielle

#### Nouvelle croissance du trafic maritime dans l'Arctique russe

*31 millions de tonnes ont transité le long de la RMN en 2019, soit une augmentation de plus de 400 % par rapport à 2018.*

Les chiffres annoncés par Nicolay Monko, directeur de l'Administration de la Route Maritime du Nord, sont éloquentes : sur les trois dernières années, le trafic maritime sur cet axe aurait connu une croissance de 430 % depuis trois ans pour un volume total de biens échangés de 31,5 millions de tonnes pour l'année 2019, à comparer au record soviétique de 6,5 millions de tonnes de 1986 ([source EN](#)). En 2019, les brise-glaces nucléaires ont escorté 510 navires d'une jauge brute totale de 30,28 millions de tonnes (à titre de comparaison, en 2018, 331 navires d'une jauge brute totale de 12,7 millions de tonnes ont été escortés). Source [Rosatom](#)

Ces performances doivent néanmoins être relativisées : d'une part, elles restent relativement modestes, cette croissance s'expliquant d'abord par le volume limité des échanges initiaux ; d'autre part, ce trafic repose principalement sur une activité unique, le transport de gaz naturel liquéfié, depuis que l'usine de liquéfaction de gaz naturel du port maritime de Sabetta en péninsule de Yama fonctionne à pleine capacité. Cette hyperspécialisation du trafic concentrée dans la Route Maritime du Nord induit pourtant une vulnérabilité croissante à la santé du marché international, tout en distinguant clairement cet axe commercial de ceux qu'il entend concurrencer et qui reposent sur des flux beaucoup plus variés. Le ralentissement de l'économie mondiale à la suite de la propagation du COVID-19 devrait par ailleurs avoir un impact direct sur le volume du commerce maritime, dans l'Arctique comme sur l'ensemble des mers du globe.

#### GAZPROM annonce la construction d'un nouveau pipeline en péninsule de Yamal

La société Gazprom Neft, directement associée à la société d'État Gazprom, poursuit le développement de ses infrastructures en péninsule de Yamal et annonce la construction future d'un pipeline de plus d'une centaine de kilomètres de long, reliant ses exploitations locales au port de Novy, dans le golfe de l'Ob ([source EN](#)), susceptible de transporter chaque année près de 22 milliards de mètres cubes de gaz. La société Gazprom Neft est particulièrement active dans le Grand Nord russe, où elle détient le champ gazier de Kharasaveyskoye, sur le flanc ouest de la péninsule de Yamal ([source EN](#)).

## Le ravitaillement de l'expédition MOSAIC en plein Arctique monopolise deux brise-glaces russes.

L'acheminement d'un second brise-glace russe a été nécessaire pour ravitailler en combustible le premier en raison de la trop importante épaisseur de glace.

Le *Kapitan Dranitsyn* a été affrété pour assurer le relève des équipages vers et depuis le *Polarstern* à la dérive en haut Arctique, tous les trois mois. Fin janvier, le brise-glace russe a de nouveau quitté Tromsø avec une nouvelle équipe de chercheurs de l'expédition. Cependant, les conditions de glaces rencontrées ont été extrêmement difficiles cette année et le navire a passé beaucoup plus de temps que prévu pour rejoindre le *Polarstern*. Ayant dépensé davantage de carburant que prévu, il a fallu l'aide d'un autre brise-glace russe, l'*Amiral Makarov* pour le ravitailler de façon à assurer le voyage retour du *Kapitan Dranitsyn*. Cet événement souligne la difficulté d'un sauvetage dans la banquise, s'il était nécessaire, par le peu de moyens adaptés. L'expédition MOSAIC est maintenant confrontée à des défis majeurs liés au Covid-19 pour assurer son prochain transfert de personnel en avril, les vols depuis le Svalbard étant interdits.

Qu'une expédition aussi bien équipée et dotée d'un budget aussi conséquent – estimé à hauteur de 140 millions d'euros – rencontre de telles difficultés est un témoignage de l'hostilité de l'environnement Arctique à la navigation, malgré une amélioration des conditions de transit liée, entre autres, au réchauffement climatique, à la fonte des glaces, et au développement des infrastructures sur le littoral russe.

Sources : [Arctictoday](#) ; [Barentsobserver](#) ; [Barentsobserver](#); [weser-kurier.de](#)

## Actualité Capacitaire

### La Finlande prépare de nouvelles acquisitions pour ses garde-frontières

Confrontés à une recrudescence de l'activité militaire russe dans le Grand Nord et dans la Baltique, les garde-frontières finlandais anticipent de nouvelles acquisitions de matériels dans les années à venir dans le cadre de la publication de la [Stratégie de la Garde-Frontière Finlandaise à l'Horizon 2027](#). Ce document prévoit l'allocation de plus de 330 millions de dollars US à l'acquisition de nouveaux matériels, les actuels équipements disponibles étant vieillissants, à l'image des patrouilleurs *Tursas* et *Uisko*, construits dans les années 1980, et qui n'ont reçu à ce jour le renfort que d'une seule unité moderne, le *Turva*. Les autorités finlandaises prévoient par ailleurs l'achat d'un nouvel appareil pour compléter sa flotte de deux Dornier Do 228 ([source EN](#)), des petits patrouilleurs de construction allemande utilisés, entre autres, par les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Allemagne.

### Les États-Unis et le Canada participent à l'exercice *Arctic Eagle*

Les États-Unis et le Canada ont participé ce mois à l'exercice *Arctic Eagle*, dont la particularité est de réunir non seulement des éléments issus des forces armées des pays mentionnés plus tôt, mais aussi des personnels issus de la Garde Nationale et du Corps des Garde-Côtes des États-Unis ([source EN](#)). Fait plus singulier, l'édition 2020 de l'exercice, organisée entre le 20 février et le 7 mars, a vu la participation de la Mongolie ([source EN](#)). Comme les exercices *Van Winkle*, *Arctic Edge*, *ICEX* et *Freeze Dried Ptarmigan*, *Arctic Eagle* doit contribuer aux capacités des États-Unis à agir et interagir dans l'environnement Arctique, mais aussi à mettre à l'essai divers équipements mis à disposition des forces américaines ([source EN](#)).

### L'US Navy lance l'édition 2020 de l'exercice biennuel ICEX

Pour continuer à développer sa capacité à agir dans l'environnement Arctique, la Marine américaine a organisé l'édition 2020 de l'exercice biennuel ICEX en déployant plusieurs sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), le *Connecticut* de classe *Seawolf* et le *Toledo* de classe *Los Angeles*. Entre autres capacités, ces unités s'assurent de pouvoir naviguer dans l'environnement Arctique, d'y mener des manœuvres de combat mais aussi d'y établir une présence semi-durable en contribuant à l'installation d'une base militaire temporaire, l'*Ice Camp Seadragon* ([source EN](#)). Si l'immense majorité des personnels et des matériels présents dépendent des forces américaines, l'exercice ICEX s'articule autour de quatre participants supplémentaires : le Royaume-Uni, le Canada, la Norvège et le Japon, dans l'objectif de renforcer l'interopérabilité de leurs forces respectives ([source EN](#)). Voir également le billet dans la rubrique États-Unis.

## La Russie sera bientôt dotée d'un missile naval hypersonique, le Tsirkon

Alors que la Russie cherche à développer ses capacités militaires en milieu maritime, le développement et la prochaine mise en service du missile naval hypersonique Tsirkon représentent un progrès important pour les forces armées russes et une menace supplémentaire pour ses adversaires potentiels (source EN).

Si les informations disponibles concernant le Tsirkon sont rares, ce missile de croisière hypersonique semble présenter un atout majeur : sa vitesse. Capable d'atteindre neuf fois la vitesse du son, le Tsirkon se propose d'atteindre des cibles jusqu'à 1 000 kilomètres de distance, sa vélocité offrant une contre-mesure efficace aux systèmes antimissiles classiques ; il est par ailleurs susceptible d'être tiré non seulement depuis le sol, mais aussi depuis des navires de surface et des sous-marins, et peut atteindre des cibles terrestres comme navales (source EN). Le Tsirkon devrait en ce sens compléter l'arsenal russe et crédibiliser sa capacité à la fois à frapper en premier mais aussi à répondre à une attaque contre ses intérêts ; il contribuerait en ce sens au renforcement de la dissuasion conventionnelle russe vis-à-vis d'une attaque s'articulant autour de ses approches maritimes, en mer Noire, dans la Baltique mais aussi et surtout dans l'Arctique.

## La Flotte du Nord russe recevra six bâtiments de plus d'ici 2021

Alors que la Marine russe dispose toujours d'une marine d'un volume conséquent, mais que ses capacités opérationnelles souffrent du vieillissement de ses matériels, la Flotte du Nord, considérée comme la force navale la plus importante de la Fédération de Russie, devrait recevoir six nouveaux bâtiments d'ici à la fin de l'année 2020 (source EN).

L'identité de deux de ces six bâtiments a été révélée par les autorités russes : le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) de classe Boreï modernisée *Knyaz Vladimir* et la frégate *Admiral Kasatonov*, seconde unité de la classe *Admiral Gorshkov* inaugurée en 2018 et qui devrait compter, à terme, entre 6 et 15 unités (source EN). On notera par ailleurs qu'en sus de ces unités, les autorités russes ont annoncé le lancement pour l'année 2020 d'un total de 11 bâtiments, comprenant les unités suivantes :

Classe	Type (OTAN)	Volume	Dénomination
Classe Boreï (modernisée)	SSBN	2	<i>Knyaz Vladimir – Knyaz Oleg</i>
Classe <i>Iassen</i>	SSN	2	<i>Kazan – Novosibirsk</i>
Classe Kilo (modernisée)	SSK	1	<i>Volkhov</i>
Classe <i>Admiral Gorshkov</i>	FFGHM	1	<i>Admiral Kasatonov</i>
Classe <i>Gremyashchiy</i>	FSGHM	1	<i>Gremyashchiy</i>
Classe <i>Steregushchiy</i>	FSGHM	2	<i>Retiviy – Aldar Tsydenzhapov</i>
Classe <i>Ivan Gren</i>	LPD	1	<i>Pyotr Morgunov</i>
Classe <i>Alexandrit</i>	AM	1	<i>Yakov Balyayev</i>

## Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

### Négociations sur l'interdiction du fuel lourd dans les eaux arctiques à l'OMI<sup>1</sup>

*L'usage et le transport de fioul lourd seront en partie interdits dans les eaux arctiques en 2024, mais avec de très notables exceptions. La Russie fait figure d'État bloquant.*

En février 2020 a eu lieu la septième session du Sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR 7) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), rebaptisée « *IMO Arctic summit* » par les ONG environnementales pour illustrer l'importance d'une des questions traitées : l'interdiction du fioul lourd en Arctique. Ses conclusions recommandent bien d'interdire l'usage et le transport de mazout lourd (HFO) comme combustible par les navires dans les eaux arctiques à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2024, mais avec quelques exceptions notables. L'interdiction prend la forme d'amendements à l'annexe I de la Convention MARPOL (ajout d'une nouvelle règle 43A). Ces amendements devront être approuvés par la 76<sup>ème</sup> session du Comité de la Protection du Milieu Marin (MEPC 76) de l'OMI à [l'automne 2020](#) en vue de leur approbation et de leur diffusion pour adoption au MEPC 77 (printemps 2021).

Le Canada a récemment [levé son opposition](#) à l'interdiction et a proposé une position de compromis entre les États en faveur d'une exemption totale au plus tôt (pays nordiques européens) et les États farouchement opposés au moratoire. Pour s'assurer le soutien d'États récalcitrants comme la Russie – le dernier pays bloquant arctique –, plusieurs exceptions notables ont été proposées, comme l'exemption des navires engagés dans des opérations de sauvetage. D'autres navires seront exemptés d'ici 2029 à la demande russe, comme ceux battant pavillon d'un État arctique et navigant dans les eaux intérieures de cet État. Les navires russes pourront ainsi continuer à naviguer le long de la Route maritime du Nord.

De leur côté, beaucoup d'ONG environnementales critiquent une interdiction trop lente et incomplète.

### Réunion des SAO du Conseil de l'Arctique en novembre 2019

*La première réunion des Senior Arctic Officials du Conseil de l'Arctique s'est tenue sous la présidence islandaise.*

Les 20 et 21 novembre 2019 s'est tenue [la première réunion des Senior Arctic Officials du Conseil de l'Arctique](#) depuis le début de la présidence islandaise. Parmi les sujets abordés, il a été question de coopération marine en préparation de la réunion « *Arctic Ocean Ministerial* » qui devait se tenir en Islande en avril 2020 – à présent repoussée.

Un autre sujet à l'ordre du jour était la coordination entre le Conseil de l'Arctique et le Conseil économique arctique, pour laquelle les membres observateurs en particulier ont souligné leur intérêt.

Le chef de la délégation polonaise a pu présenter le « format de Varsovie » au sein duquel se rassemblent les représentants des États observateurs en groupe restreint, et a invité l'Islande, pays président du Conseil, à la prochaine réunion.

### Décision de mise à jour de la politique arctique européenne du Conseil européen

*Le Conseil européen a publié un court document proposant de mettre à jour prochainement la politique arctique de l'Union européenne à la lumière des « défis et opportunités » que connaît la région.*

[En décembre 2019, le Conseil européen a publié un document](#) proposant une inflexion de sa politique arctique. C'est l'occasion de reconnaître la responsabilité première des États arctiques dans le développement de la région, tout en soulignant la nature globale de plusieurs enjeux qui appellent une réponse multilatérale. Le travail de l'Union européenne

<sup>1</sup> Ce sujet a été abordé dans la rubrique « Sécurité maritime – Trafic maritime » du précédent bulletin. Ce billet est davantage centré sur les positions politiques et institutionnelles.

dans les instances multilatérales est souligné : Conseil de l'Arctique, Conseil Euro-Arctique de la mer de Barents, Dimension nordique de l'UE.

Le document propose de mettre à jour la politique de l'Union européenne à la lumière des changements rapides que connaît la région. Pour rappel, la politique arctique de l'UE repose sur un document datant de 2016, une Communication conjointe (Commission et SEAE) sur la Politique intégrée de l'UE pour l'Arctique.

### **Le Parlement européen s'alarme de l'augmentation des navires à propulsion nucléaires en Arctique**

*Le Parlement européen, dans sa lutte contre la prolifération des armes nucléaires, s'inquiète de la prolifération des navires nucléaires en Arctique et notamment dans l'Arctique russe.*

En février 2020, le Parlement européen a publié une recommandation à destination du Conseil et au Haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité concernant la préparation de la procédure d'examen 2020 du traité sur la non-prolifération des armes nucléaires (TNP), le contrôle des armes nucléaires et le désarmement nucléaire.

Un des arguments est la prise en compte que « [nombre de navires à propulsion nucléaire présents dans le cercle arctique a fortement augmenté au cours de la dernière décennie](#) » et que la présence de matières nucléaires et radioactives dans l'Arctique pose un risque d'incidents graves ou d'accidents. Ce document semble viser en particulier la Russie, qui a mis en service à l'été 2019 la première centrale nucléaire flottante en Arctique et [une flotte de puissants brise-glaces nucléaires](#).

### **Nomination d'un nouvel Envoyé spécial de l'UE en Arctique**

*L'Ambassadeur de l'UE pour l'Arctique a laissé place à un « Envoyé spécial », un Irlandais précédemment ambassadeur de l'UE en Islande.*

Le 1<sup>er</sup> avril 2020, Michael Mann a été nommé « Envoyé spécial de l'Union européenne pour les questions arctiques ». Le diplomate irlandais était précédemment [ambassadeur de l'Union européenne en Islande](#).

Il est à noter que l'Union européenne ne dispose plus d'un Ambassadeur depuis que le Suédois Lars-Gunnar Wigemark a quitté son poste quelques semaines après sa nomination en novembre 2019, mais à présent d'un Envoyé spécial, semblant traduire une mission plus directe sans que nous disposions encore de beaucoup d'informations à ce sujet.

---

## **Publications des instituts de recherche**

---

### **Les entités sous-étatiques, moteurs de la coopération Asie-Arctique ?**

*Dans un article publié dans The Pacific Review, les gouvernements subnationaux du Japon et de la Chine sont analysés comme des moteurs de l'engagement de ces États dans la région Arctique.*

Cet article, écrit par Martin Kossa (Université Kansai Gaidai, Japon), Marina Lomaeva et Juha Saunavaara (Université d'Hokkaido), s'inscrit dans une étude de la coopération inter-régionale de l'Asie et de l'Arctique sous l'angle de la paradiplomatie, c'est-à-dire à l'échelle des entités administratives sous-étatiques. Une telle échelle d'analyse s'avère pertinente pour comprendre les modalités de l'engagement du Japon et de la Chine en Arctique, alors que la puissance chinoise est au cœur de la production scientifique arctique, perçue comme un acteur émergent dans la région. Or, l'article montre bien que les liens entre l'Est de l'Asie et l'Arctique ne se sont pas joués et ne se limitent pas uniquement à l'échelle des gouvernements centraux, mais aussi par le canal de leurs provinces. Les exemples d'Hokkaido au Japon et des provinces de Heilongjiang, Liaoning et Jilin en Chine sont développés et reflètent un engagement motivé par des intérêts économiques, en particulier liés au développement de la route maritime du nord. En effet, par leurs localisations « nordiques »,

ces provinces sont les interfaces privilégiées entre les eaux asiatiques, qui concentrent les plus grands hubs portuaires mondiaux, et l'Arctique. Les ports de Tomakomai au Japon et de Dalian en Chine sont ainsi envisagés comme des futurs pôles du trafic maritime transarctique. L'engagement des provinces chinoises et japonaises en Arctique se fait également à travers la coopération scientifique, essentiellement par la mise en place de partenariats avec des universités en Arctique, mais aussi par la création de laboratoires dédiés, comme l'*Arctic Research Center* de l'université d'Hokkaido. Enfin, c'est surtout par la coopération avec la Russie que s'est développé un intérêt arctique de ces provinces, avec la mise en place de partenariats économiques et commerciaux transfrontaliers. Si cet engagement significatif de ces quatre provinces n'est pas synonyme d'une véritable identité arctique, il est certainement un facteur de légitimité pour leur intégration dans la coopération régionale et la gouvernance. Le *Northern Forum*, envisagé comme futur observateur du Conseil de l'Arctique, intègre ainsi par exemple la province d'Hokkaido dans ses membres. Les provinces du nord du Japon et de la Chine sont donc évaluées comme significatives dans l'engagement de ces deux États en Arctique.

## Le Conseil de l'Arctique réalise une série d'interviews avec ses Observateurs

*Depuis le 11 mars, le Conseil de l'Arctique publie sur son site internet une série d'interviews réalisées avec les représentants des dizaines d'États, organisations inter-gouvernementales et ONG ayant le statut d'Observateurs.*

Pour le moment, seules six interviews ont été publiées, mais le Conseil de l'Arctique (CA) ambitionne de présenter un panel plus large de ses Observateurs et de leur rôle au sein de la gouvernance de l'Arctique. L'initiative est étonnante et constitue sans doute une réponse au fait que plusieurs pays ont exprimé leur sentiment de ne pas être suffisamment intégrés aux travaux et discussions du CA. Ces interviews sont donc une opportunité pour le Conseil de l'Arctique de montrer qu'il prend en compte ses Observateurs dans son activité, et pour les Observateurs de mettre en valeur leur investissement dans la gouvernance régionale.

Trois représentants d'États ont déjà été interrogés. Le représentant [italien](#) au CA insiste dans son interview sur la recherche scientifique comme principale voie de l'engagement de l'Italie en Arctique et présente le développement depuis 2018 d'un nouveau programme de recherche dans la région, l'*Arctic Scientific Program*. Si la recherche est aussi une importante modalité de l'investissement [britannique](#) en Arctique, son représentant insiste sur d'autres enjeux qui lient son pays à la région, en premier lieu les changements climatiques, qui soulèvent des opportunités économiques et de coopération. Enfin, [l'Espagne](#) expose sa position au sein de la gouvernance formalisée par l'expression « *listen and learn* », reconnaissant qu'elle a une action plus limitée dans la région, mais qu'elle ambitionne de devenir un acteur clé en matière de recherche.

Trois organisations sont également interviewées. Le [Standing Committee of the Parliamentarians of the Arctic Regions \(SCPAR\)](#) insiste sur l'importance d'une coopération inter-gouvernementale renforcée face à la menace du changement climatique. L'[International Arctic Science Committee \(IASC\)](#) présente son rôle de moteur de la coopération scientifique dans la région, du partage de connaissance à la prise de décisions politiques. Enfin, l'[Organisation maritime internationale \(IMO\)](#) veille à l'application de son nouveau code polaire et à son adaptation aux conditions arctiques, à travers un renforcement de la coopération en matière de sécurité et de transport maritime.

Ces Observateurs, quelle que soit leur nature, ont pour point commun de participer à la gouvernance de la région à travers les *Working Groups* du Conseil de l'Arctique, dans lesquels ils s'investissent tant financièrement que par l'envoi de scientifiques afin de contribuer à la rédaction des rapports sur l'environnement de la région. On peut également constater une importance grandissante de l'organisation de conférences scientifiques, politiques ou économiques à propos de l'Arctique sur leur propre territoire, comme instrument diplomatique.

## Le rapport annuel du Fram Center a été publié

*Chaque année, le Fram Center, centre de recherche situé à Tromsø (Norvège) spécialisé dans la recherche sur l'Arctique, publie un rapport dans lequel il expose les principaux programmes scientifiques menés par la Norvège dans la région.*

Le rapport, publié par le plus grand centre de recherche norvégien sur l'Arctique composé d'une vingtaine d'institutions, est l'occasion de présenter les grands enjeux environnementaux de la région et surtout l'action scientifique de la Norvège, qui entend promouvoir à l'international la qualité de sa recherche polaire. Le *Fram Forum 2020* est composé de rubriques exposant les principaux programmes de recherche menés par le pays et leurs conclusions. Ainsi, un article présente par exemple un projet conjoint entre l'Institut polaire norvégien (NPI) et le laboratoire EPOC du CNRS à Bordeaux autour de biocapteurs placés sur des mollusques, à Ny-Ålesund dans l'archipel du Svalbard. Ce rapport annuel permet de mieux

comprendre les problématiques environnementales arctiques et l'action scientifique norvégienne en Arctique, qui insiste pour porter ces programmes auprès de la gouvernance régionale, en particulier dans les groupes de travail du Conseil de l'Arctique.

## De l'importance de la coopération en matière de sécurité en Arctique

*Un document souligne que la soudaineté des changements environnementaux en Arctique pourrait être une source de tensions interétatiques. Une compétition entre la Russie, les États-Unis et la Chine en serait la toile de fond.*

Le Norwegian Institute of International Affairs, conjointement avec le Wilson Center, a publié un [document](#) censé aiguiller les échanges lors de l'*Arctic Security Roundtable*, en marge de la conférence internationale *Munich Security Conference* de février 2020.

Le document, intitulé "A Governance of Risk Inventory for a Changing Arctic. Background Paper for the Arctic Security Roundtable at the Munich Security Conference 2020", vise à apporter un éclairage synthétique sur la situation sécuritaire en Arctique. Il constate que, si la région est globalement pacifiée, la rapidité des changements environnementaux pourrait impliquer une montée des tensions. En particulier, l'Arctique se retrouve de plus en plus au cœur d'échanges économiques et commerciaux. La coopération apparaît comme le principal rempart face aux rivalités. D'après le document, l'enjeu principal en Arctique est désormais d'assurer sa stabilité et sa sécurité. Il identifie trois facteurs de déstabilisation : 1. Des dynamiques sécuritaires plus complexes entre les acteurs clés de la région ; 2. Des dynamiques géopolitiques renforcées entre des acteurs arctiques et des acteurs non-arctiques ; 3. Des approches divergentes du développement économique arctique et du déploiement de nouvelles technologies. En particulier, les grands acteurs de la sécurité régionale modifient récemment leurs postures militaires en Arctique. Ainsi, la Russie renforce son déploiement sur son littoral et l'OTAN multiplie les exercices de grande envergure. De plus, une compétition entre les trois grandes puissances mondiales que sont la Russie, la Chine et les États-Unis semble s'installer dans un Arctique en pleine globalisation. Face à ce risque d'escalade des tensions, le document insiste sur la nécessité d'une communication transparente et sur la mise en place de règles communes de sécurité.

## La coopération sino-russe devrait être au cœur de la stratégie américaine en Arctique

*La revue de sécurité américaine de l'US Air Force Strategic Studies Quarterly a publié dans son numéro du printemps 2020 une [analyse](#) de la compétition entre grandes puissances États-Unis – Russie – Chine en Arctique. D'après son auteur, la coopération sino-russe sera déterminante dans l'équilibre sécuritaire de la région et devrait être au cœur de la stratégie américaine.*

Intitulé "Three-Way Power Dynamics in the Arctic", l'article stipule que le principal enjeu contemporain pour la sécurité arctique est la transposition de la compétition entre les trois grandes puissances mondiales dans la région. L'analyse est avant tout rédigée à destination d'acteurs américains, pour montrer en quoi le renforcement de la coopération sino-russe en Arctique peut être une menace pour la souveraineté américaine et devrait en tout cas être au cœur de sa stratégie dans la région. Le ton de l'article révèle donc cette perception de la Chine et de la Russie comme des menaces, en particulier la Chine dont l'intérêt pour l'Arctique est récent et grandissant. Trois dimensions de la coopération sino-russe sont analysées :

1. Le premier intérêt de la Chine en Arctique est économique et dirigé vers ses ressources naturelles et le potentiel développement de ses routes maritimes. L'ambition chinoise est avant tout de faire des gains économiques dans la région, et la Russie est source de nombreuses opportunités économiques. D'une part, le projet de route de la soie développé par la Chine trouve sa déclinaison en Arctique, et la route maritime du nord qui longe la côte russe pourrait s'intégrer à son réseau commercial. D'autre part, la Chine investit dans des projets d'exploitation de gaz et de pétrole russes comme Yamal LNG, qui sont à la fois source de revenus mais surtout d'expertise dans le secteur pétrolier pour la Chine, qui veut y développer ses compétences techniques. Pour la Russie, un tel partenariat est l'opportunité d'obtenir des investissements qu'elle ne pourrait pas fournir elle-même et de s'assurer une clientèle solide.

2. La deuxième dimension de la coopération sino-russe en Arctique est politique, dans le cadre d'un développement des relations diplomatiques de la Chine avec les huit États de la région. Or, les objectifs stratégiques chinois rencontrent ceux de la Russie qui, malgré sa méfiance, ne refuse pas un allié dans une région où elle est politiquement isolée.



3. La dimension militaire est la dimension de la coopération sino-russe la moins développée mais néanmoins la plus menaçante pour les États-Unis en Arctique. De nombreux signes indiquent un possible renforcement du partenariat sécuritaire entre les deux pays, mais c'est surtout parce que l'Arctique représente un enjeu sécuritaire fort pour la Russie et la Chine que l'article envisage une coopération renforcée dans le futur. Pour la Russie, l'Arctique est son bastion sécuritaire tandis que la Chine investit dans de nouveaux brise-glaces et sous-marins, augmentant sa capacité de projection dans la région. Ces évolutions sécuritaires à prévoir affecteront la position militaire des États-Unis et de l'OTAN en Arctique.

---

## Trafic maritime – Sécurité maritime

---

### La Garde nationale russe prend en charge la protection des ports maritimes de l'Arctique

*La force militaire qui est directement subordonnée au président Poutine gardera les principaux sites d'infrastructure dans le nord de la Russie.*

Neuf ports maritimes de l'Arctique seront protégés au cours de l'année par la Garde nationale, comme les sites clés de Sabetta, le terminal de GNL arctique en péninsule de Yamal, ainsi que dans la ville extrême-orientale de Pevek. La Garde nationale est également bien représentée à Mourmansk. C'est une force militaire directement soumise au président russe. Elle a été créée en 2016 dans le cadre d'un remaniement majeur des forces de maintien de l'ordre et militaire russes. Ce corps fédéral comprend 160 000 soldats.

Source : [Barents Observer](#)

### Le brise-glace *Captain Dranitsyn* deviendra une station flottante de l'Arctique

*La base de l'expédition "North Pole – 2020" sera pour la première fois le brise-glace Captain Dranitsyn.*

La Russie – antérieurement l'Union soviétique – a des stations de recherche flottantes dans l'Arctique depuis 1937, avec une interruption dans les années 1991-2003. La dernière « vraie » station de glace, « North Pole-40 », a été créée en octobre 2012 et a dû être évacuée en mai 2013, car la banquise sur laquelle la base était placée a commencé à se désagréger. Chaque année une station était installée sur la banquise. Maintenant, il est très difficile de trouver une banquise stable. Au cours des dernières décennies, l'épaisseur et la structure de la glace ont changé, elle est devenue plus mince et plus fragile. Pour la première fois, à l'été prochain, c'est le brise-glace russe *Captain Dranitsyn* qui dérivera avec la banquise et qui servira de station flottante aux équipes de scientifiques, mais également de militaires, qui participent à cette campagne. Au cours des deux prochaines années, les scientifiques russes exploreront la partie profonde de l'océan Arctique. La recherche réunira 20 instituts de recherche de l'Académie russe des sciences, des experts de Roshydromet, Rosatom, du ministère russe de la Santé et du Centre de recherche de l'Institut Kurchatov, plus de 400 scientifiques en tout. Un projet d'une station flottante dédié, la « North Pole », avait été initié en 2017 dont le coût d'investissement préliminaire était de 98 millions d'euros. Le projet porté par l'institut météorologique russe, Rosgidromet, fut suspendu en 2019 au profit des investissements nécessaires aux infrastructures de la route maritime du Nord.

Sources : [Marine.gov.ru](#) ; [BarentsObserver](#)

## Poutine signe un plan directeur pour l'Arctique sur les principes de base de la politique d'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique jusqu'en 2035

*Le président russe a approuvé « les principes de base de la politique d'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique jusqu'en 2035 ». Le document stratégique ouvre la voie à une industrialisation massive de l'extrême nord du pays.*

Le [décret](#) exécutif signé le 05 mars 2020 définit les « Principes de base de la politique d'État de la Fédération de Russie dans l'Arctique jusqu'en 2035 ». Il fait suite à l'[Ordonnance](#) du 21 décembre 2019 n°3120-r qui précise les conditions d'infrastructure pour le développement futur de la route maritime du Nord et des territoires côtiers. En décembre 2019, le gouvernement a approuvé le « Plan de développement de l'infrastructure de la route maritime du Nord (NSR) jusqu'en 2035 » (voir bulletin précédent). La loi rédigée par le ministère de l'Extrême-Orient et de l'Arctique sur les exonérations fiscales pour les investisseurs de la région complète cet arsenal de législations qui permet de fixer un cadre propice aux investissements privés dans les projets des infrastructures gazières, pétrolières de l'Arctique, notamment dans la péninsule de Yamal où se concentre la plupart des projets d'envergure. Ces préférences fiscales proposées devraient entraîner jusqu'à 15 billions de roubles (216 milliards d'euros) de nouveaux investissements dans l'Arctique russe au cours des 15 prochaines années. Enfin, le [décret](#) du 7 mai 2018 sur « Les buts nationaux et les objectifs stratégiques du développement de la Fédération de Russie pour la période allant jusqu'en 2024 », qui fixe comme objectif 80 millions de tonnes de fret en 2024, vient parachever les ambitions du Président Poutine sur la zone arctique qui représente 15 % du PIB russe. Le trafic maritime de la route maritime du Nord s'élève à 31,5 millions de tonnes de marchandises expédiées via la RMN en 2019. La grande majorité de ce tonnage, soit 20,5 millions de tonnes, était constituée de gaz naturel provenant de l'usine Yamal LNG de Novatek. Viennent ensuite 7,7 millions de tonnes de pétrole provenant du port de Novy de Gazprom Neft dans le golfe d'Ob. 1,5 million de tonnes proviennent de minerais expédiés du port de Norilsk Nickel sur la rivière Yenisei.

Sources : [Portnews.ru](#) ; [Barentsobserver](#) ; [Maritime-executive](#)

## Modifications du code de la marine marchande russe

*Le gouvernement a autorisé, jusqu'au 30 décembre 2043, un certain nombre de navires battant pavillon étranger à transporter des hydrocarbures le long de la route maritime du Nord.*

Jusqu'alors réservé au pavillon russe, l'État russe a adopté en février dernier une loi gouvernementale en vertu de laquelle le Cabinet sera habilité à prendre des décisions sur l'utilisation de navires battant pavillon étranger. En décembre, le Code de la marine marchande réservait aux navires battant pavillon russe le droit exclusif d'effectuer le transport maritime d'hydrocarbures produits sur le territoire russe. Cela vaut également pour le transport de pétrole, de gaz naturel, y compris à l'état liquéfié (GNL), ainsi que de condensats de gaz et de charbon. Le gouvernement autorise jusqu'au 30 décembre 2043 un certain nombre de navires battant pavillon étranger à transporter du GNL le long de la route maritime du Nord. La démarche a été initiée par le Directeur de la société privée russe Novatek afin de garantir le transport de gaz naturel et de condensats de gaz du port de Sabetta jusqu'au premier point de déchargement ou de transbordement. Ces derniers sont actuellement réalisés provisoirement dans des mouillages norvégiens de navire à navire (*Ship to Ship*) par d'autres navires battant pavillon étranger, dont les contrats d'affrètement ont été conclus pour une période maximale de six mois, jusqu'au 30 décembre 2021. Cette décision s'applique d'abord aux 14 tankers ARC7 YamalMax actuellement en activité mais également aux navires en construction des projets Arctic LNG2 ; Ob LNG et Arctic LNG 1 et 3. Le pavillon de ces navires sera russe puisque Sovcomflot et NOVATEK ont convenu de créer conjointement SMART LNG LLC en septembre 2019. Cette coentreprise détiendra et exploitera une flotte de méthaniers desservant ces projets.

Sources : [teknoblog.ru](#) ; [Prime.ru](#)

## Nouvelles règles de classification des brise-glaces russes et modification de la réglementation de la NSR

*La société de classification russe RS a modifié la définition des navires de classe Glace. L'Administration de la NSR réfléchit à une modification des zones de la route maritime du Nord plus adaptée au trafic maritime et aux conditions estivales rencontrées.*

Les changements du contenu de la définition des classes Glace s'inscrivent dans le cadre du concept du Code polaire qui vise à unifier la classification des navires. Notamment, la référence à l'obligation d'escorte en fonction de la classe Glace d'un navire est abrogée. C'est dorénavant au navire escorté de définir ses capacités à progresser dans un type de glaces et d'en estimer ses limites (figure 1).

Depuis 2019, Rosatom est responsable du développement des infrastructures de la RMN, de la mise en œuvre des brise-glaces nucléaires, de l'escorte des navires en transit par les brise-glaces qu'il gère, ainsi que du contrôle du trafic maritime. Deux organisations d'État sont subordonnées à Rosatom par la Direction de la Route de la Mer du Nord : le service hydrographique russe et Atomflot. C'est à ce dernier que revient la gestion de la RMN. Le projet d'une augmentation du nombre de zones permettrait de mieux prendre en compte les conditions de glaces endémiques aux régions traversées (figure 2). Actuellement, il existe 7 zones, chacune définie selon des conditions de glaces spécifiques. À l'avenir, le nombre de zones passerait à 26, chacune avec son propre type de conditions glacielles et de contraintes de transit. Cette modification devrait permettre l'utilisation de navires à faible niveau de glace dans des zones où les conditions sont plus favorables en été et qui ne nécessitent pas forcément l'escorte d'un brise-glace.

Ice class	Description
Arc9	In summer/autumn navigation – voyage in all areas of the World Ocean. In winter/spring navigation in Arctic – voyage in very close floating ice and in compact multi-year ice of up to 3.5 m thickness and in freezing non-arctic seas without restrictions.
Arc8	In summer/autumn navigation – voyage in all areas of the World Ocean. In winter/spring navigation in Arctic – voyage in close floating second-year ice up to 2.1 m thickness and in freezing non-arctic seas without restrictions.
Arc7	In summer/autumn navigation – voyage in all areas of the World Ocean. In winter/spring navigation in Arctic – voyage in close floating first-year ice up to 1.4 m thickness and in freezing non-arctic seas without restrictions.
Arc6	In summer/autumn navigation in Arctic – voyage in open floating first-year ice up to 1.3 m thickness. In winter/spring navigation in Arctic – voyage in open floating first-year ice up to 1.1 m thickness. Year-round voyage in freezing non-arctic seas.
Arc5	In summer/autumn navigation in Arctic – voyage in open floating first-year ice up to 1.0 m thickness. In winter/spring navigation in Arctic – voyage in open floating first-year ice up to 0.8 m thickness. Year-round voyage in freezing non-arctic seas.
Arc4	In summer/autumn navigation in Arctic – voyage in open floating first-year ice up to 0.8 m thickness. In winter/spring navigation in Arctic – voyage in open floating first-year ice up to 0.6 m thickness. Year-round voyage in freezing non-arctic seas in light ice conditions.

Figure 1 : Nouvelles classes Glace de la société de classification russe RS (© re-class.org)

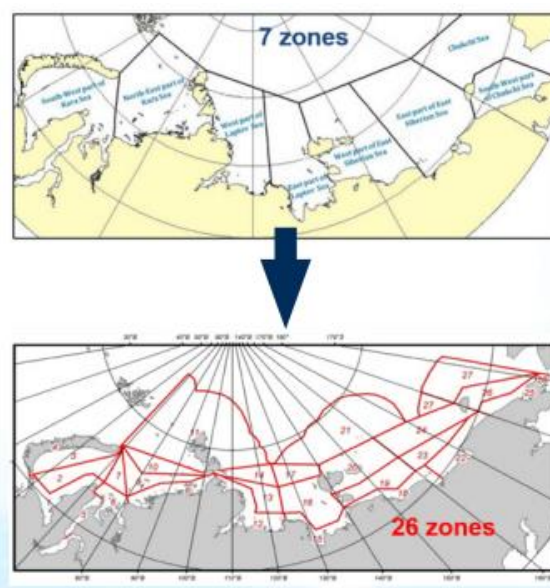


Figure 2 : Nouvelles zones d'assistance de brise-glaces NSR (© Aker Arctic)

Sources ([Aker Arctic](http://Aker Arctic); [rs-class.org](http://rs-class.org))

### Projet de construction du port de Liinakhamari au Nord de Mourmansk

*Ce port abriterait un terminal à conteneurs d'une capacité de 500 000 EVP par an et deviendrait le Hub occidental de la route maritime du Nord.*

La Russie dévoile le calendrier de la construction du port de Liinakhamari. Cet estuaire présente les avantages d'une profondeur de 20 mètres, d'une zone non couverte par les glaces, d'un accès rapide aux routes maritimes et d'un trafic maritime moins intensif avec l'absence de base navale. Le gouvernement russe a annoncé qu'il commencera la construction du port de Liinakhamari à Mourmansk au troisième trimestre 2021. La société Pribrezhny pourrait construire le port pour une ouverture à la mi-2024 et pour un coût d'1,8 milliard de dollars. Il est prévu d'y construire le terminal Western Gate pour le transbordement des conteneurs des navires de la classe Arctique vers les conteneurs conventionnels. Le port proposé aura une capacité annuelle de transbordement de 500 000 EVP de marchandises en colis et d'environ 1 million de tonnes de marchandises en vrac. Sa capacité de débit ferroviaire est estimée à 5,5 millions de tonnes par an avec la possibilité de la porter à 10 millions de tonnes. Des infrastructures portuaires destinées à accueillir les paquebots de croisière sont également prévues. La ville de Mourmansk pourrait devenir l'un des deux centres du corridor de transport maritime du Nord et un centre de services pour les différents projets sur le plateau continental russe. Des investisseurs de Chine, d'Oman et de Corée du Sud ont jusqu'à présent exprimé leur intérêt pour le projet.

Source : [TheMaritimeExecutive](http://TheMaritimeExecutive)

## Futur terminal portuaire GNL d'Obsky à Sabetta

*Le principal département d'expertise de l'État russe approuve la construction du terminal GNL d'Obsky à Sabetta.*

L'enquête d'ingénierie sur la construction du terminal maritime de GNL d'Obsky au port de Sabetta dans la région autonome de Yamal-Nenets est approuvée. Le terminal Obsky est destiné au transbordement supplémentaire du gaz naturel liquéfié de NOVATEK pour le transport maritime. Il doit être construit sur la rive ouest du golfe d'Ob (péninsule de Yamal), dans le prolongement de celui existant de l'usine de Yamal LNG. La première phase prévoit la reconstruction des postes à quai existants, la seconde la construction du poste à quai pour le chargement terrestre, la troisième le prolongement des quais. **Le terminal Obsky doit transborder environ 5 millions de tonnes de GNL et accueillir au moins 65 tankers LNG par an.** Le port de Sabetta traite déjà une capacité de 19 millions de tonnes avec ses 4 trains de liquéfaction de gaz.

Source : [Portnews.ru](http://Portnews.ru)

## Projet Qilak LNG en Alaska

*ExxonMobil Alaska Production Inc. étudie un projet de construction d'un terminal gazier au nord de l'Alaska afin d'acheminer du gaz vers les pays asiatiques.*

En octobre 2019, Qilak LNG Inc. a annoncé qu'un protocole d'accord a été conclu avec ExxonMobil Alaska Production Inc. concernant un projet d'approvisionnement en gaz naturel du champ de Point Thomson à une usine de liquéfaction du projet de Qilak LNG sur le versant Nord de l'Alaska. Des tankers Ice-class du type existant ARC7 YamalMax pourraient être utilisés pour transporter le gaz liquéfié de Qilak LNG vers les pays asiatiques. Une usine de liquéfaction, des installations de stockage de GNL, un terminal de chargement devront être construits pour expédier le gaz. Ce concept permettrait de réduire considérablement le coût d'investissement par rapport aux projets qui nécessitent un gazoduc à longue distance. Une étude de faisabilité approfondie débutera en 2020, avec l'objectif de parvenir à une décision d'investissement d'ici 2022. Les premières livraisons de gaz pourraient commencer en 2026 ou 2027 pour les pays asiatiques à qui sont destinés prioritairement ces chargements. La phase I du projet Qilak LNG aurait une capacité de 4 millions de tonnes par an avec des coûts de transport qui seraient plus compétitifs que ceux de nombreuses autres sources de GNL (Yamal notamment – NDL).



Figure 3 : Projet de production et de transbordement au Nord de l'Alaska (© Qilaklng)

Sources : [AkerArctic](http://AkerArctic.com) ; [Qilaklng](http://Qilaklng.com)

## Croisière le long de la NSR

*Le nouveau navire de croisière National Geographic Endurance de l'armement Lindblad Expeditions projette de naviguer le long de la route maritime du Nord en 2021.*

Le *National Geographic Endurance* est le premier de deux nouveaux navires polaires pour la compagnie Lindblad. Il est de type Explorer et peut accueillir 126 passagers avec une classe glace élevée (PC5 – Catégorie A). Son sister ship, le *Resolution National Geographic*, a posé sa quille en octobre dernier. Lindblad Expeditions et son partenaire National Geographic ont prévu une croisière aller-retour à l'été 2021 entre Tromsø et Nome en Alaska le long de la route maritime du Nord. Le circuit prévoit de longer les côtes éloignées de la Sibérie et les archipels du Nord, la terre de Franz Josef, les îles de la Nouvelle-Sibérie et l'île Wrangel. Pour mémoire, les escales de la compagnie de croisière norvégienne Hurtigruten dans l'archipel de Franz Josef avait été annulées l'été dernier, les Russes prétextant des raisons de sécurité.

Source : [expeditions.com](http://expeditions.com)

## Dernier voyage du brise-glace australien *Aurora Australis*

*L'Aurora Australis va désarmer au profit de son successeur le RSV Nuyina.*

Le brise-glace australien RSV *Aurora Australis* vient d'achever son dernier voyage après 31 ans de service au programme australien de l'Antarctique, l'ADD. L'*Aurora Australis* était bien connu des équipages français des *Astrolabe* pour partager le même quai à Hobart. Il sera remplacé pour ses missions de ravitaillement des bases antarctiques par le tout nouveau brise-glace australien RSV *Nuyina*, actuellement en construction par Damen en Roumanie. Son arrivée retardée va contraindre l'ADD à affréter un autre navire pour la prochaine saison estivale pour au moins 90 jours jusqu'à ce que le RSV *Nuyina* commence ses opérations prévues pour janvier 2021.

Source : [MarineLink](http://MarineLink)

## Le site du mois

*Photos prises à bord du brise-glace nucléaire russe « 50<sup>ème</sup> anniversaire de la victoire ».*

Ce journaliste russe tient un blog sur tous ses embarquements en Arctique. Le 50<sup>ème</sup> anniversaire de la victoire assure l'escorte des tankers ARC7 YamalMax dans la rivière de l'Ob avant d'arriver au port de Sabetta où ils chargent du gaz à l'usine Yamal LNG.

Source : [dimitry-v-ch-l.livejournal.com](http://dimitry-v-ch-l.livejournal.com)



Figure 4 : ARC7 LNG YamalMax Ice tanker Yakov Gakkel (© dimitry-v-ch-l.livejournal.com)

## Carte de concentration des glaces mensuelle

Le 05 mars a marqué cette année la limite d'extension maximale de la banquise.

Source : [Nsidc.org](https://nsidc.org) ; [Natic.noaa.org](https://natic.noaa.org) ; [aari.ru](https://aari.ru)

