

## 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>ÉTATS OBSERVATEURS – UNION EUROPÉENNE .....</b>	<b>9</b>
<b>TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....</b>	<b>11</b>
<b>PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE .....</b>	<b>14</b>
<b>TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....</b>	<b>16</b>

## **Contributeurs :**

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

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

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

Bloc Pays observateurs – Union européenne : Alexandre Taithe (FRS), Mayline Strouk (GEG – FRS)

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

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

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

---

## Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

---

### ÉTATS-UNIS

#### **Citigroup rejoint les rangs des banques arrêtant d'investir dans des projets pétroliers en Alaska, dont l'équilibre financier est également menacé par la chute du cours du pétrole**

*Depuis fin 2019, le nombre de banques américaines ayant décidé d'arrêter d'investir dans des projets pétroliers en Alaska ne cesse de croître.*

Le 20 avril 2020, [Citigroup](#) a publié une nouvelle directive de développement durable (« *Environmental and Social Policy Framework* ») qui exclut les investissements dans les projets pétroliers en Alaska. À ce jour, plus d'une douzaine de banques ont fait le même choix. Cette annonce a été effectuée le jour même du crash pétrolier (cotation négative du brut étatsunien). Ces décisions [exacerbent](#) de plus en plus les [difficultés](#) budgétaires rencontrées par l'Alaska et ses habitants.

#### **Les États-Unis ont annoncé une aide de 12.1 millions de dollars pour le Groenland**

*Continuant à renforcer ses liens avec le Groenland, les États-Unis ont annoncé le versement d'une aide financière de 12.1 millions de dollars.*

Le 23 avril 2020, les États-Unis ont annoncé une [aide financière](#) de 12.1 millions de dollars pour le Groenland. Ce soutien s'inscrit dans un renforcement des liens entre le Groenland et les États-Unis, ces derniers ayant déjà annoncé la réouverture d'un consulat américain à Nuuk. Cette aide financière sera destinée aux ressources naturelles et à l'éducation. L'île occupe une place de plus en plus centrale pour la défense américaine et leur système d'alerte antimissile balistique. Cette aide a été critiquée par certains responsables politiques danois qui indiquent que les États-Unis essaient de créer des divisions entre le Danemark et le Groenland, mais doit être relativisée face aux investissements danois (voir partie Groenland/Danemark et rapport trimestriel n°4).

#### **La faillite du principal opérateur aérien de l'Alaska due à la crise sanitaire met en péril les communautés**

*À la suite de la crise sanitaire qui a entraîné la perte de 90 % du nombre de ses passagers, RavnAir s'est déclarée en faillite le 5 avril 2020.*

Le 5 avril 2020, la compagnie RavnAir a dû brutalement cesser toutes ses opérations aériennes. La perte de 90 % de ses passagers a poussé RavnAir à se déclarer en faillite. Très problématique pour les communautés de l'Alaska dépendantes des vols pour leurs ravitaillements, cet arrêt a causé de nombreuses [inquiétudes](#). Le 15 avril, le *North Slope Borough* a saisi, après accord avec RavnAir, une partie de ses hangars et équipements afin de permettre le ravitaillement des communautés. Par ailleurs, Everts Air Cargo, basé à Fairbanks, pourrait racheter une grande partie des actifs de RavnAir.

### CANADA

#### **Le tourisme risque d'être fortement touché par les mesures prises contre le Covid-19**

*Le tourisme risque d'être fortement touché du fait des restrictions et interdictions touchant les navires dans le Passage du Nord-Ouest, de la fermeture de la frontière entre le Yukon et l'Alaska, et de l'annulation des croisières.*

Avec la fermeture des frontières et l'interdiction de voyager au Nunavut, le secteur de l'industrie est déjà lourdement affecté. Selon Travel Nunavut, un quart des entreprises du secteur du tourisme a connu une baisse de plus de 50 % des revenus entre janvier et mars 2020. Ce dernier emploi, dans le Territoire, 3 000 personnes et injecte 300 millions de

dollars dans l'économie. Sans améliorations dans les mois à venir, 30 % des entreprises liées au tourisme prévoit une fermeture définitive.

De plus, jusqu'au 30 juin, les navires de tourisme et de loisirs transportant plus de 12 passagers ont interdiction de s'engager dans les eaux canadiennes, à l'exception d'opérations essentielles. Le croisiériste Holland America a annoncé avoir annulé presque toutes ses croisières en Alaska pour l'été et ses excursions au Yukon. Neil Hartling, président de The Tourism Industry Association of Yukon, a qualifié cette annonce « *d'astéroïde frappant l'industrie du tourisme* », Holland America injectant entre 40 et 60 millions de dollars par an dans l'économie du Yukon. Sources : [Nunatsiaq](#), [CBC](#), [SeaTrade](#).

### **Le secteur des mines également fortement touché par les mesures prises contre le Covid-19**

*L'extraction minière dans le Nord canadien est soit ralentie, avec le renvoi dans leur communautés des travailleurs inuits, soit complètement arrêtée, mettant en difficulté le secteur qui apporte le plus de revenus pour l'ensemble de l'Arctique canadien.*

Le secteur des mines est également touché dans tout l'Arctique canadien du fait des nombreuses mesures mises en place pour lutter contre la propagation du virus Covid-19 dans le Nord. Au Nunavik, la société Makivik, qui représente les Inuits, a peur de voir le virus se propager avec les rotations de travailleurs du sud dans les mines. Alors que les mines ont reçu le feu vert pour rouvrir, Makivik s'oppose donc à leur reprise d'activité, notamment celle de la mine Raglan, opérée par Glencore près de la communauté de Salluit. Cette décision a été prise par Québec sans concertations avec les Inuits du Nunavik ; Makivik souhaite contester cette décision en justice pour faire cesser les activités des mines.

Les mines du Nunavut ont pour leur part réduit leurs activités et renvoyé chez eux les travailleurs inuits, annonçant que l'impact de ces mesures sera significatif sur les activités à venir des mines. Sabina Gold et Silver Corp., situées dans l'ouest du Nunavut, ont suspendu leurs activités de prospection. La mine d'or Meliadine, de l'entreprise Agnico Eagle Mines, s'est confinée jusqu'au 27 avril, en réduisant son personnel de 50 % et en limitant les transferts avec le sud aux urgences. Premier secteur avant le tourisme, les revenus des mines sont estimés à 1,315 milliard de dollars en 2019.

Dans les Territoires du Nord-Ouest (TNO), la plus grande mine de diamants, Ekati, appartenant à l'entreprise Dominion Diamond, et située à 300 km de Yellowknife, a fait une demande de placement en protection contre insolvabilité. Détenant une dette de 550 millions de dollars, sa production a été stoppée dès le 19 mars des suites des mesures prises contre le Covid-19. Selon le bureau des statistiques des TNO, le secteur de l'extraction de diamant contribue de 1,7 milliard au PIB des TNO, et cette fermeture va impacter les revenus du Territoire.

Enfin, au Yukon, la mine d'or Eagle Gold Mine de l'entreprise Victoria Glod, située près de Mayo et opérationnelle en septembre 2019, continue de produire de l'or alors que les cours montent et que la Première Nation des Na-Cho Nyak Dun de Mayo a demandé au gouvernement du Yukon de fermer les mines du Territoire durant la crise sanitaire. Sources : [Eye on the Arctic](#), [La Presse](#), [Nunatsiaq](#), [CBC](#), [Nunatsiaq](#).

### **Le gouvernement fédéral débloque de l'argent pour le Nord dans le cadre du Covid-19**

*Le gouvernement a annoncé au moins 130 millions de dollars en soutien aux communautés du Nord canadien, dont 17 millions pour soutenir le transport aérien, vital pour nombre de communautés uniquement accessibles par avion l'hiver.*

Près de 130 millions de dollars ont été annoncés pour soutenir les trois territoires du Nord dans le cadre de la crise sanitaire liée au Covid-19. Parmi eux, 17 millions de dollars vont aider à compenser une partie des frais permettant de s'assurer que les compagnies aériennes du nord ravitaillent les communautés en produits de première nécessité. ITK avait en effet déploré la diminution – voire même la suppression – des vols à destination de certaines communautés inuites, du fait des mesures prises pour limiter la propagation du virus. Le gouvernement du Nunavut paye 2,25 millions de dollars par semaine pour compenser les sièges vides et maintenir un service aérien minimum de ravitaillement. 25 millions de dollars seront également débloqués par le gouvernement fédéral pour apporter un complément au programme Nutrition Nord qui subventionne certains produits alimentaires et d'hygiène dans les magasins des communautés. Dans le même temps, NTI a débloqué 2 millions de dollars pour faire livrer des repas aux personnes dans le besoin. Selon le ministre des Finances et de la Santé du Nunavut, le Territoire aurait perdu, au 16 avril 2020, entre 20 et 24 millions de dollars de revenus du fait des effets de la crise sanitaire. Au-delà de tous ces montants annoncés, le ministre des Affaires du Nord

Dan Vandal a fait savoir que si le Nunavut avait besoin de davantage de soutien du fédéral, ce dernier répondrait présent. Sources : [Nunatsiaq](#), [Eye on the Arctic](#), [Nunatsiaq](#), [Nunatsiaq](#), [Nunavut News](#).

### **Les Rangers mobilisés dans les communautés pour le Covid-19**

*Les Rangers canadiens ont été mobilisés dans plusieurs communautés afin d'aider à lutter contre la pandémie de Covid-19 à travers l'Arctique canadien.*

Le chef d'État-Major de l'Armée canadienne, Jonathan Vance, ainsi que le Premier ministre Justin Trudeau ont autorisé le déploiement de l'armée si nécessaire afin d'aider les collectivités dans la lutte contre le Covid-19. Dans ce cadre, les Rangers canadiens ont été mobilisés dans les communautés du Nord pour aider à gérer la crise sanitaire. Sur demande des autorités locales, les Rangers ont été déployés au Nunavik pour installer des tentes de tri devant les centres de santé de cette région et informer la population sur les mesures à respecter. Des Rangers du 1er Groupe de patrouilles des Rangers canadiens, basé à Yellowknife, ont également été mobilisés dans plusieurs communautés des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut. Sources : [The Globe and Mail](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Nunatsiaq](#).

### **GROENLAND/DANEMARK**

#### **Le gouvernement groenlandais s'inquiète d'une augmentation des activités minières sur l'île de Baffin au Canada**

*Le trafic maritime associé à une mine de fer sur l'île de Baffin serait appelé à doubler, ce qui pourrait affecter, entre autres, les narvals de l'ouest du Groenland.*

Le ministère de la Nature et de l'Environnement a signalé aux autorités canadiennes que l'extension des activités minières sur l'île de Baffin (minerai de fer) pourrait avoir des conséquences notamment sur les mammifères marins sur la côte ouest du Groenland. La société minière Baffinland Iron Mines Corporation a exprimé le souhait de doubler la production de minerai de fer dans une mine du nord de l'île de Baffin. Cela entraînerait un doublement du trafic maritime à destination et en provenance de la mine. Le ministère est préoccupé par l'impact du trafic maritime sur les narvals, les morses et les phoques, espèces particulièrement sensibles aux bruits associés au transport maritime (moteurs et sonars). En outre, l'utilisation de brise-glaces provoque également des inquiétudes. Source : [Nunatsiaq news, 20 avril 2020](#), [Sermitsiaq AG le 21 avril 2020](#), [Radio Canada International, 22 avril 2020](#).

#### **Air Greenland en mesure de poursuivre ses activités relativement sereinement**

*Malgré les pertes importantes liées à l'arrêt des vols dans le contexte de la pandémie de Covid-19, la compagnie aérienne Air Greenland conservera suffisamment de liquidités pour terminer l'année sans aide supplémentaire du gouvernement.*

Le maintien de l'activité de la compagnie est notamment dû à un effort salarial substantiel de son personnel, à une négociation avec les banques relative à la gestion du fonds de pension de la compagnie, et au maintien de différents contrats de service avec les gouvernements groenlandais et danois, pour l'armée américaine, et pour les évacuations sanitaires. Air Greenland a en outre revu ses routes à la baisse afin d'optimiser la situation en période de reprise des vols intérieurs (25 avril).

Fait notable pour la compagnie, durant la crise, Air Greenland a notamment battu son propre record de durée de vol en Dash-8 (7 heures 52, Nuuk-Copenhague) ceci dans le cadre d'une évacuation sanitaire. Sources : [Sermitsiaq AG 21 avril \(a\)](#), [21 avril \(b\)](#), [21 avril \(c\)](#), [22 avril 2020](#), [27 avril 2020](#).

## Les États-Unis offrent une assistance de 12.1 millions de dollars au Groenland

*Cette assistance, qui prendra la forme d'expertise et de services, génère de nombreuses réactions tant au Groenland, qu'au Danemark et à l'étranger.*

Dans un éditorial du 20 avril, publié dans le journal en ligne *Altinget*, Carla Sands, Ambassadrice des États-Unis au Danemark, précisait, avec des mots particulièrement durs pour la Chine et la Russie, la position des États-Unis en Arctique. L'ambassadrice y annonçait la préparation d'un ensemble significatif d'aides à l'intention du Groenland. Cette annonce et sa confirmation le 23 avril ont généré de nombreuses réactions. À la suite de son acceptation par le gouvernement groenlandais, l'opposition locale a souligné combien cela pouvait menacer l'autonomie du Groenland. La forme de cette aide, des prestations de service par des experts américains, est notamment critiquée car elle semble *a priori* donner un accès privilégié aux experts en question sans que leur rôle ne soit précisé. Certains politiciens danois y voient une manœuvre destinée à affaiblir les liens entre le Danemark et le Groenland. Finalement, l'Ambassadeur de Russie s'est insurgé contre la rhétorique belliqueuse utilisée par les États-Unis à cette occasion. Sources : [Altinget le 20 avril 2020](#), [Sermitsiaq 21 avril 2020](#), [le 22 avril 2020 \(a\)](#), [le 22 avril 2020 \(b\)](#), [le 22 avril 2020 \(c\)](#), [le 23 avril 2020 \(a\)](#), [le 23 avril 2020 \(b\)](#), [le 23 avril 2020 \(c\)](#), [Arctic Today le 23 avril 2020](#), [le 24 avril 2020](#), [Sermitsiaq AG le 26 avril 2020](#), [Arctic Today le 27 avril 2020](#).

## La présence diplomatique des États-Unis à temps plein se précise

*Dossier présent dans l'actualité depuis plusieurs mois, la question du consulat des États-Unis à Nuuk se précise du point de vue de la localisation (immeuble du Joint Arctic Command de l'Armée danoise, du moins dans un premier temps) et de la personne (un diplomate actuellement en poste à Copenhague, Sung Choi).*

Ces éléments ont été communiqués par Carla Sands, Ambassadrice des États-Unis au Danemark, lors d'une conférence de presse donnée le 23 avril 2020. Sung Choi est actuellement Premier secrétaire et responsable des affaires politiques de l'Ambassade des États-Unis au Danemark. Le *Joint Arctic Command* supervise toutes les activités des forces armées danoises dans les îles Féroé et au Groenland. L'ouverture du consulat devrait avoir lieu durant l'été. L'Islande est le seul pays qui possède actuellement un consulat à Nuuk. Sources : [le 24 avril 2020 \(a\)](#), [Altinget le 28 avril 2020](#).

## ISLANDE

### Malgré une amélioration de la situation sanitaire en Islande, l'État risque de n'avoir que quelques connexions aériennes restantes à la sortie de la crise

*Après le déconfinement, le maintien des connexions aériennes reste incertain en Islande.*

Après le 15 avril 2020, les connexions aériennes risquent d'être réduites au minimum. En effet, l'accord passé entre l'icelandais et le gouvernement arrivera à son terme, stoppant ainsi les vols de rapatriements des nationaux islandais. Les frontières islandaises restent ouvertes mais cela n'impliquera pas forcément une reprise du trafic aérien de destination ou de transit. À la mi-avril, moins de dix nouveaux cas étaient enregistrés en Islande, qui se prépare à un déconfinement graduel à partir du 4 mai.

### Le gouvernement islandais prend des mesures pour éviter une nouvelle fuite de pétrole provenant du navire britannique *El Grillo*

*L'Islande craint une nouvelle fuite du bateau britannique *El Grillo*, coulé en février 1944 lors d'un raid allemand.*

Le 17 avril, le gouvernement a approuvé une demande du ministre de l'Environnement de 243 000 € (ISK 38 millions) afin de souder la structure du bateau au béton pour empêcher de nouvelles fuites. Les réservoirs du *El Grillo*, navire britannique coulé en février 1944 lors d'un raid allemand, ont déjà été pompés en 1952 et 2001, mais les fuites continuent.

---

## Norvège – Suède – Finlande – Russie

---

### « Force de Sibérie 2 » : le nouveau grand projet énergétique de Gazprom

*Lors d'une rencontre avec le président russe, le directeur général de Gazprom, Alekseï Miller, a confirmé la volonté de mettre en œuvre un second réseau de gazoduc en direction de la Chine. « Force de Sibérie 2 » vise à exporter le gaz depuis la péninsule de Yamal.*

Lors d'un entretien avec Vladimir Poutine, Alekseï Miller, directeur général du groupe Gazprom, a présenté le projet de construction d'un gazoduc depuis la péninsule de Yamal vers la Chine occidentale. Approuvé par le président russe, ce projet comprend la réalisation de nouvelles infrastructures pour exporter du gaz naturel vers l'Asie et traduit la poursuite de la stratégie globale de l'entreprise. Le président russe a ordonné l'instruction d'initier la phase de préinvestissement afin « de commencer le développement d'une étude de faisabilité et les travaux de conception et d'étude pour le gazoduc Force de Sibérie 2 » ([Communiqué de l'administration présidentielle de la Fédération de Russie](#)).

Complexe, ce projet de nouveau gazoduc devrait permettre selon ses promoteurs de relier le réseau actuel de gazoducs vers l'ouest (Europe) à un nouveau réseau vers l'est (Asie) et, par conséquent, d'ouvrir une nouvelle voie pour les exportations de gaz russes. En effet, ce projet survient alors que les principaux marchés actuels de Gazprom en Europe se détournent progressivement des hydrocarbures pour se tourner vers des sources d'énergie alternatives. Le gazoduc « Force de Sibérie 2 » pourra livrer jusqu'à 50 milliards de mètres cubes de gaz à la Chine occidentale en traversant la Mongolie. Ce nouveau gazoduc envisagé est un prolongement d'un partenariat stratégique avec la Chine. En décembre 2019, Gazprom a déjà inauguré le gazoduc « Force de Sibérie » permettant l'approvisionnement de gaz vers la Chine ([The Independent Barents Observer](#), 1<sup>er</sup> avril 2020).

### Crise sanitaire à Mourmansk : le site de Belokamenka, épice de l'épidémie

*Le site de construction de Belokamenka, situé au nord de Mourmansk, est devenu l'épicentre de l'épidémie de coronavirus (Covid-19) dans la péninsule de Kola. Rassemblant près de 11 000 employés, ce site géré par le groupe Novatek vise à la construction d'une base d'approvisionnement pour ces projets de gaz naturel liquéfié (GNL) en Arctique.*

Une crise sanitaire majeure s'est déclarée au mois d'avril 2020 sur le site de construction de Belokamenka, au nord de Mourmansk. La rapide propagation du Covid-19 au sein des 11 000 ouvriers qui sont sur le site en fait à présent le principal foyer épidémique de la péninsule de Kola. Dès le 12 avril, les autorités fédérales ont affrété deux avions de transport Ilyushin-76 du ministère des Situations d'urgence. En provenance de Moscou, ces deux appareils ont transporté des équipements médicaux afin de mettre en place un hôpital mobile accompagné d'une équipe médicale pour gérer la crise sanitaire ([B-port](#), 12 avril 2020).

Alors que le nombre de cas recensés sur le site s'élève à 867 personnes au 27 avril 2020 ([Communiqué du centre de crise de l'administration régionale](#)), l'évacuation a commencé, mais des milliers d'ouvriers demeurent toujours entassés dans des baraquements sur le plus grand chantier industriel de la région arctique russe. Le site de Belokamenka appartient au groupe gazier russe Novatek, qui opère la construction un centre d'approvisionnement de Kola Yard. Cette infrastructure est destinée à soutenir le prochain projet Arctic LNG-2 dans la baie d'Ob en Sibérie.

### Mise en quarantaine du district frontalier de l'oblast de Mourmansk

*La zone de Pechenga a été mise sous quarantaine face à l'extension de l'épidémie du coronavirus dans cette région frontalière de la Finlande et la Norvège. Cette décision prise par le gouvernement de l'oblast de Mourmansk est effective depuis le 23 avril.*

Alors que l'épidémie du coronavirus touche durement l'oblast de Mourmansk avec 1 056 cas recensés ([Communiqué du centre de crise de l'administration régionale au 27 avril 2020](#)), la région frontalière de Pechenga a été mise en quarantaine



par les autorités régionales depuis le 23 avril 2020. Cette décision intervient alors que le nombre de cas augmente (17 cas au 27 avril 2020) dans cette zone regroupant 35 000 habitants. Les cinq premiers cas du Covid-19 ont été répertoriés le 13 avril 2020 par le maire du district.

La mise en œuvre de cette quarantaine limite les mouvements de circulation des personnes. Si les personnes résidentes dans cette région sont toujours autorisées à y entrer, les sorties y sont désormais restreintes et ne peuvent se faire qu'avec une autorisation spéciale de l'administration municipale locale. Ces mesures de restriction s'appliquent jusqu'au 30 avril 2020 ([Communiqué du centre de crise de l'administration régionale](#)). Pour rappel, les frontières terrestres avec la Norvège et la Finlande ont été fermées jusqu'à nouvel ordre par les autorités fédérales russes.

## Rosatom : vers la nomination d'un représentant spécial pour l'Arctique ?

*Acteur incontournable dans le développement de l'Arctique russe, Rosatom entend durablement s'inscrire dans cette région. Ainsi, le groupe public s'apprête à nommer un représentant spécial, le maire actuel de Nijni-Novgorod, Vladimir Panov serait l'un des prétendants.*

L'entreprise public Rosatom pourrait prochainement créer un poste de « représentant spécial pour l'Arctique ». Selon cette éventualité, ce représentant spécial rendrait directement compte au directeur général Aleksei Likhachev et occuperait le poste de conseiller. Selon *Kommersant*, l'actuel maire de Nijni-Novgorod, Vladimir Panov, est le principal candidat (*Kommersant*, 21 avril 2020). De son côté, la société publique n'a pas souhaité faire de commentaires sur le sujet. Quant au service de presse de l'administration de Nijni Novgorod, il n'a pas confirmé cette information. Né en 1975, Vladimir Panov est docteur en économie. Ce natif de Nijni-Novgorod a été élu maire de cette ville en 2018, et officiait auparavant comme député à la Douma.

Il s'agit d'une option toujours à l'étude et aucune décision finale n'a été prise à ce stade. La principale mission qui incombera au représentant spécial sera de coordonner le travail du groupe avec les régions russes situées le long de la route maritime du Nord (RMN). Véritable « organe interministériel » au sein de Rosatom, le représentant spécial fera le lien entre la direction de la RMN et le département pour les relations avec les régions.

Fin 2018, Rosatom a reçu l'autorité pour devenir l'opérateur d'infrastructures pour la RMN. Ses principales compétences dans l'Arctique russe comprennent notamment : l'organisation de la navigation des navires sur la RMN, le développement de l'infrastructure portuaire maritime, y compris l'énergie, la création d'un système de sécurité maritime, ainsi que le soutien à la navigation et à l'hydrographie. Pour comprendre les raisons de la création de ce poste, le journal *Kommersant* soulève l'hypothèse que ce poste comprendrait un concept plus large que la RMN, en tenant compte de l'Arctique dans son ensemble. Cette posture pourrait être une réponse au développement du concept « couloir de transport maritime du Nord » (*Servernij morskoy transportnij koridor*) qui s'amplifie dans les documents gouvernementaux.

## Shell abandonne son partenariat avec Gazprom Neft

*D'un commun accord, Shell et Gazprom Neft ont annoncé l'abandon du projet de joint-venture Meretoyakhaneftegaz dans le district autonome de Yamalo-Nenets. Annoncé en 2019, l'arrêt de ce projet, dont l'investissement était évalué à 130 milliards de roubles (1,6 milliard d'euros), traduit un climat très dégradé dans le secteur pétrolier.*

Les sociétés Shell et Gazprom Neft ont décidé en avril 2020 d'annuler l'accord sur la création d'une entreprise conjointe Meretoyakhaneftegaz. L'objectif de cette création visait au développement de cinq sites dans le district autonome de Yamalo-Nenets avec un investissement de 130 milliards de roubles. Les réserves géologiques du projet ont été estimées à 1,1 milliard de tonnes avec un niveau de production maximum évalué à 10 millions de tonnes d'équivalent pétrole.

Shell a justifié son retrait par le contexte économique très défavorable sur le marché pétrolier avec la chute des prix amorcée depuis le mois de mars 2020. Face à ce contexte, le groupe néerlandais a annoncé une réduction de 20 % de ses investissements pour l'année 2020 qui sont ramenés à hauteur de 20 milliards de dollars. Malgré le départ de Shell, Gazprom Neft assure que le projet est maintenu et sera mis en œuvre (*Kommersant*, 13 avril 2020).



## Opération anti-terroriste à Mourmansk

*Début avril, une opération anti-terroriste a été menée à Mourmansk contre un individu suspecté de lien avec l'État islamique. Menée par le FSB, cette opération a mis à jour un engin explosif improvisé (EEI), des armes et des munitions.*

Dans la nuit du 3 au 4 avril à Mourmansk, le FSB a mené une opération anti-terroriste à l'encontre d'un suspect qui planifiait, selon les autorités russes, un attentat terroriste. Selon les informations du Comité National Antiterroriste (CNA), un engin explosif improvisé prêt à l'emploi, des armes et des munitions ont été retrouvés sur le lieu de l'intervention. Par ailleurs, le CNA a indiqué que le suspect, qui a été abattu lors de cette opération, aurait fait allégeance au groupe de l'État islamique, interdit en Russie ([RBK](#), 4 avril 2020).

---

## États Observateurs – Union Européenne

---

### L'Union européenne a nommé un nouvel « envoyé spécial » pour l'Arctique

*Michael Mann, ancien représentant européen en Islande, a été nommé « envoyé spécial » de l'Union européenne (voir Bulletin n° 11). Fort de son expérience acquise dans la région, il a pour ambition de développer une nouvelle stratégie européenne pour l'Arctique centrée sur l'économie durable, la protection de l'environnement et la sécurité, comme il le raconte dans une première [interview](#) donnée au journal *High North News*.*

Le poste d'ambassadeur européen pour l'Arctique avait été créé en 2017 et occupé jusqu'en novembre 2019 par Marie-Anne Coninx, puis occupé pour une période de trois mois par le suédois Lars-Gunnar Wigemark. Le 1<sup>er</sup> avril, le britannique Michael Mann a pris le relais dans ce poste symbolique de l'intérêt européen en Arctique. Sa tâche, qu'il définit désormais comme celle d'« envoyé spécial » pour l'Arctique (sans que l'on ne sache si ce changement de description implique aussi un changement de fonction), consistera à présenter et faire valoir les ambitions européennes dans la gouvernance arctique et à continuer la préparation d'une nouvelle stratégie pour la région, initiée et annoncée par Marie-Anne Coninx en octobre 2019 (voir Bulletin n°6). Cette nouvelle stratégie sera, d'après Michael Mann, avant tout centrée sur les enjeux de durabilité et de développement économique en Arctique, dans le cadre du *Green New Deal* européen. Il entend également poursuivre la volonté de Marie-Anne Coninx d'inscrire l'Union européenne comme un acteur de la gouvernance sécuritaire de l'Arctique, alors qu'il s'agit d'un sujet de plus en plus prégnant dans la région. Dans une première interview donnée au journal *High North News*, il insiste sur son expérience acquise en Arctique alors qu'il était ambassadeur européen en Islande depuis 2017, et sur sa volonté de porter les enjeux environnementaux et de développement durable au sein de la gouvernance arctique.

### La Turquie, future puissance polaire ?

*La Turquie cherche à s'imposer dans la géopolitique mondiale et à ne plus simplement passer pour une puissance régionale. Les régions polaires sont des bastions d'expansion de la puissance turque, qui cherche à être présente dans toutes les parties du monde. Si les efforts turcs se concentrent essentiellement sur l'Antarctique, elle ne cache pas ses ambitions dans le Grand Nord.*

Pour le *RUSI Journal*, qui a publié en avril 2020 une analyse de la stratégie polaire turque ([« Turkey : A New Polar Power? »](#)), l'Arctique et l'Antarctique sont des régions aux intérêts stratégiques croissants pour la Turquie. En 2015, la Turquie a candidaté au statut d'Observateur du Conseil de l'Arctique, qu'elle n'a pas encore obtenu mais qu'elle cherche à défendre en développant son activité scientifique dans la région, suivant une stratégie déjà déployée en Antarctique où la science est un dénominateur essentiel de la gouvernance régionale. Ainsi, la Turquie a lancé sa première expédition scientifique nationale en Arctique en 2019, espérant convaincre de son intérêt pour la région. L'objectif d'une présence turque dans le jeu arctique est d'être présent sur tous les fronts de la géopolitique mondiale, pour une puissance qui cherche à ne plus être perçue comme un simple acteur régional. En particulier, l'Arctique est une région à l'intérêt stratégique croissant et la Turquie n'est pas la seule puissance à y manifester une récente ambition.

## La coopération sécuritaire au cœur de la future stratégie des Pays-Bas en Arctique ?

*Les Pays-Bas devraient publier en 2020 leur nouvelle stratégie pour l'Arctique, dans laquelle ils défendront la création d'un forum de coopération pour la sécurité, alors que la « géopolitisation » de la région s'est accrue, affectant la politique étrangère hollandaise.*

L'institut de recherche néerlandais Clingendael a publié un [rapport](#) analysant la situation sécuritaire arctique, en proie à une « géopolitisation », c'est-à-dire d'après le document, à une augmentation des risques de tensions. Ces différents enjeux sécuritaires en Arctique sont d'ordre économique, environnemental et politico-militaire, et devraient tout autant concerner les pays arctiques que les États extérieurs. Les Pays-Bas ont prévu de dévoiler en 2020 leur nouvelle stratégie pour l'Arctique, opérationnelle pour les années 2021-2025, et dans laquelle ils devraient proposer de renforcer la coopération régionale en matière de sécurité. Les forums actuellement disponibles semblent en effet peu adaptés pour répondre aux défis sécuritaires qui se posent en Arctique, ni pour intégrer tous les acteurs – régionaux ou non. Ainsi, le Conseil de l'Arctique n'est pas une organisation pensée pour accueillir des discussions d'ordre militaire et les États extérieurs, comme les Pays-Bas, qui se sentent pourtant concernés, n'auraient pas la possibilité d'exprimer leurs idées. En l'état, l'*Arctic Security Force Roundtable* ne serait pas non plus l'enceinte idéale pour accueillir les discussions pour la coopération sécuritaire puisque la Russie n'y participe plus alors qu'elle est l'un des acteurs fondamentaux de la sécurité en Arctique. Les Pays-Bas pourraient proposer dans leur nouvelle stratégie la création d'un forum dédié à la coopération militaire, qui intégrerait à la fois les pays arctiques, les Observateurs et d'autres organisations, comme l'Union européenne et l'OTAN. Cette nouvelle organisation, qui pourrait être nommée *Arctic Security Cooperation Forum*, serait un organe indépendant du Conseil de l'Arctique, sans prétendre le supplanter ; elle pourrait être un espace de dialogue à l'écart des tensions entre grandes puissances qui émergent dans la gouvernance régionale. Les Pays-Bas ne devraient pas faire cavalier seul pour défendre une telle proposition et pourraient coopérer avec la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne, autres puissances ayant développé des intérêts en Arctique et concernées par l'évolution de sa situation sécuritaire. Finalement, une telle proposition montre bien les développements récents de l'intérêt international pour l'Arctique : il n'est plus seulement question d'une réponse commune face au changement climatique, mais aussi face aux risques sécuritaires qu'impliquent les bouleversements récents que connaît la région. La sécurité nationale des Pays-Bas pourrait être affectée par ce qui se passe en Arctique, la région étant dans sa zone d'intérêt prioritaire, le Nord de l'Eurasie.

## La participation de la Chine à l'expédition MOSAIC

*La Chine participe à l'expédition MOSAIC internationale sur la dérive des glaces. Il s'agit de sa première expédition dans l'Arctique en saison hivernale et confirme les ambitions de Pékin dans la région.*

Pour la Chine, le volet scientifique et exploration de sa stratégie pour l'Arctique demeure un élément essentiel du discours qui permet de justifier, dans un contexte de tensions avec les États-Unis, sa revendication de grande puissance responsable et de légitimer son statut d'« État quasi-arctique » aujourd'hui contesté<sup>1</sup>. Ce discours est d'autant plus efficace qu'il recouvre une vraie dimension de coopération scientifique qui doit être prise en compte. Dans ce contexte, la participation de la Chine, depuis 2019, à l'expédition MOSAIC sur l'étude de la dérive des glaces offre un éclairage sur cette double lecture<sup>2</sup>.

Dix-huit chercheurs chinois participent à cette expédition qui en réunit plus de 600 venant de 17 pays différents. Le pays leader de la mission est l'Allemagne avec son brise-glace *Polarstern*, mais la Chine souligne qu'un brise-glace chinois participe également à l'expédition, aux côtés de deux autres brise-glaces russe et suédois. Sa mission est limitée mais symboliquement importante. L'équipe chinoise est menée par Li Ruibo, physicien spécialiste des glaces du Polar Research Institute of China. Les éléments notés par l'article qui relate l'expédition soulignent le caractère « héroïque » des chercheurs, dans des conditions climatiques particulièrement difficiles.

Pour Pékin, les éléments essentiels – dans la continuité du lancement de son second brise-glace – le *Xuelong 2* – en 2019, sont l'acquisition d'expérience en milieu hostile. La première expédition polaire autonome de la Chine date de 1999. Elle sera suivie de 10 autres missions avec une accélération. Depuis 2008, les missions sont biannuelles, et annuelles depuis

<sup>1</sup> <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2019/05/us-stuns-audience-tongue-lashing-china-russia-eve-arctic-council-ministerial> – Au mois de mai 2019, à la veille de la Réunion du Conseil de l'Arctique, Mike Pompeo a contesté cette qualification chinoise.

<sup>2</sup> Wang Yan, « Arctic Exploration, Drifting with the Ice », *China Dialogue Ocean*, March 2, 2020 sur <https://chinadi-ologueocean.net/>

2018. Surtout, la mission MOSAIC permet à la Chine d'accomplir sa première mission en période hivernal. Il s'agit donc d'une confirmation de la montée en puissance de la Chine comme puissance « polaire », en dépit de la méfiance que ces ambitions suscitent.

### **La recherche d'un positionnement « responsable » du Japon en Arctique : l'exemple du tourisme**

*La recherche japonaise développe un programme de recherche sur les dangers de l'over tourism dans l'Arctique. Ces priorités permettent à Tokyo de renforcer son positionnement de puissance « responsable » sur la scène internationale.*

Fidèle à son positionnement de puissance « responsable », qui s'oppose à l'ambitieux discours chinois sur les routes de la soie, dans l'Arctique comme dans le reste du monde, Tokyo vient de publier les premiers résultats d'un travail de recherche à long terme qui porte sur les conséquences du tourisme de masse sur les équilibres humains et environnementaux dans l'Arctique<sup>3</sup>. Il faut noter que le développement des ressources touristiques faisait partie des objectifs cités par le Livre blanc sur l'Arctique publié par Pékin en 2018.<sup>4</sup>

Selon les premières conclusions publiées par l'équipe de recherche japonaise, des mesures préventives visant à contrôler le « sur-tourisme » (*over tourism*) doivent être mises en œuvre par la communauté internationale. L'article propose une grille d'analyse et d'intervention qui croise huit catégories de problèmes et quatre niveaux de mise en œuvre. Les huit catégories sont la culture locale et les peuples indigènes, les communautés, le développement du tourisme, la recherche, l'élaboration de règles et de codes, l'éducation et le renforcement de la prise de conscience public (*public awareness*), l'énergie et l'environnement. Les quatre niveaux de mise en œuvre sont ceux des communautés, des États, de la société internationale et de la nature (le globe terrestre).

Cette première publication méthodologique doit être suivie d'autres travaux qui permettent d'étayer les positions de ceux qui défendent le principe de « valeurs » communes et de « qualité » du développement.

---

## **Technologie – Industrie – Capacitaire**

---

### **Actualité Industrielle**

#### **Le contrat du premier brise-glace Leader pourrait être signé très prochainement**

*Le chantier naval d'État d'Extrême-Orient de Zvezda et Rosatom s'apprêtent à conclure un contrat pour la construction du brise-glace atomique Leader pour un coût de 127,6 milliards de roubles (2 milliards de dollars).*

Équipé de deux réacteurs nucléaires de type RITM-400 pour développer une puissance totale de 120 MW, le brise-glace pourra progresser dans une glace épaisse de 4 mètres. Le [Leader](#) aura un déplacement de 55 000 tonnes, soit environ le double du poids des récents brise-glaces actuels de la classe LK60 Arktika. C'est l'ancien Premier ministre Dmitri Medvedev qui avait obtenu en janvier dernier le financement public pour la construction du premier brise-glace de classe Leader. Deux autres brise-glaces géants sont prévus avec des livraisons en 2030 et 2032. Le financement de ces deux autres unités n'a pas encore été accordé. Le premier brise-glace de la série doit être construit avant 2027. Les avantages des brise-

---

<sup>3</sup> Takafumi Fukuyama et al., *Fundamental Analysis of Significant Issues Regarding the Development of Arctic Tourism*, Hokkaido University, The Okhotsk Sea and Polar Ocean Research Association, 18-02-2020.

<sup>4</sup> "Arctic tourism is an emerging industry, and China is a source of tourists to the Arctic. China supports and encourages its enterprises to cooperate with Arctic States in developing tourism in the region" in [http://english.www.gov.cn/archives/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.www.gov.cn/archives/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm)

glaces de classe Leader par rapport aux brise-glaces à propulsion nucléaire de 60 MW (LK-60) type Arktika sont liés à son déplacement et ses dimensions. Il aura la capacité d'ouverture d'un chenal de 55 mètres de large, la capacité d'assurer une vitesse commerciale d'escorte de 10 nœuds dans une glace de 2,5 mètres d'épaisseur, ce qui n'est pas possible pour les brise-glaces LK-60. L'objectif est de pouvoir exporter des hydrocarbures vers les marchés étrangers toute l'année. En particulier, le brise-glace devrait faciliter l'exportation du GNL des usines de NOVATEK sur la péninsule de Yamal et la péninsule de Gydan. Sources : [Kommersant.ru](http://Kommersant.ru) ; [BarentsObserver](http://BarentsObserver) ; [Tass](http://Tass) ; [Rosatom video](http://Rosatom video) ; [Portnews](http://Portnews).

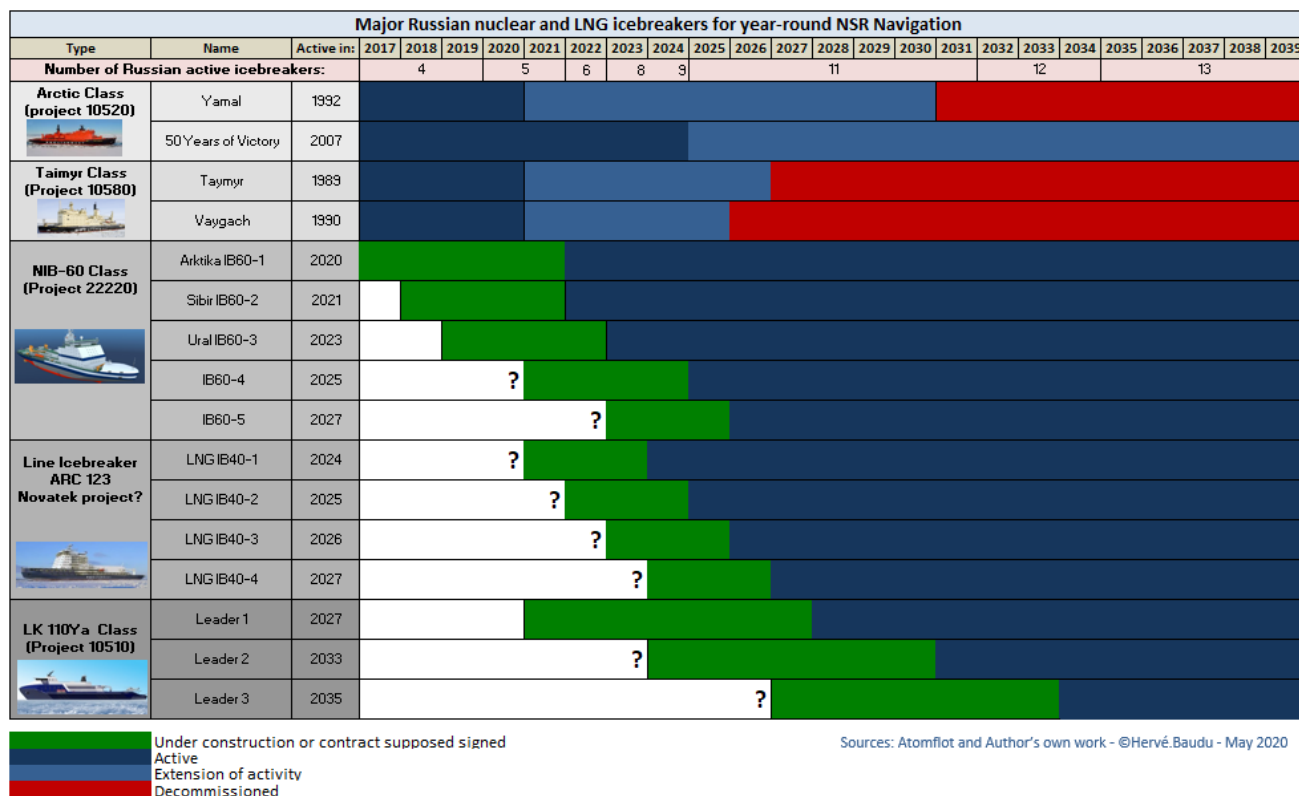


Figure 1 : Brise-glaces lourds russes actuels, en construction et en projet (©Hervé Baudu)

## La Russie cherche à se doter dans l'Arctique d'une plate-forme de recherche mobile

Dans le cadre du développement de ses projets de la recherche, le ministère russe de l'Environnement se dotera d'une nouvelle plate-forme scientifique destinée à opérer dans l'Arctique. Les Chantiers de l'Amirauté, basés à Saint-Petersbourg, doivent ainsi réaliser la construction de la plate-forme autopropulsée *North Pole* – ou Projet 00903 – d'un tonnage estimé de 7 500 tonnes pour une capacité à évoluer un an et en continu dans l'Arctique. Le *North Pole* sera armé par un équipage de 14 marins et capable d'embarquer jusqu'à 48 scientifiques pour servir ses laboratoires et équipements ([source FR](http://source FR)).

### Actualité Capacitaire

## La Russie poursuit le développement de ses infrastructures et capacités militaires dans l'Arctique

Dans l'Arctique, la Russie poursuit le développement de ses capacités militaires en organisant un exercice aéroporté et interarmées dans la région de l'archipel François-Joseph. Cet exercice impliquant des effectifs limités apparaît malgré tout comme une prouesse technique indéniable : trois appareils de transport Il-76, susceptibles d'embarquer jusqu'à 125 parachutistes chacun, ont procédé aux largages de leurs personnels depuis une hauteur de 10 000 mètres, une performance inédite que compliquent encore les conditions météorologiques extrêmes de l'Arctique ([source FR](http://source FR)). Les parachutistes russes ont alors procédé à la destruction d'un contingent fictif d'ennemis en collaboration avec la Flotte du Nord et de

ses propres effectifs et matériels, l'ensemble de ces opérations servant à mettre en scène la capacité de la Russie à mener des opérations offensives et défensives dans l'Arctique ([source EN](#)).

La Russie poursuit en parallèle le renforcement de ses bastions dans l'Arctique : à proximité de la mer de Laptev, au sein de la base militaire de Tiksi, les autorités militaires ont inauguré une nouvelle batterie de systèmes de missile S-300, destinés à l'interception de missiles et/ou d'appareils s'acheminant vers le territoire russe ([source EN](#)). Ces dispositifs contribuent à renforcer la capacité de Moscou à exercer le long de la route maritime du Nord un contrôle exclusif, en restreignant l'accès de ces régions à d'éventuels adversaires futurs. Ce n'est d'ailleurs pas le seul développement significatif des capacités militaires russes dans la région, les autorités du pays poursuivant en parallèle la campagne de tests du missile antinavire hypersonique Tsirkon, lui aussi susceptible de renforcer les compétences russes en matière de déni d'accès ([source EN](#)).

### **Des F-35 norvégiens utilisés pour la première fois pour contrer une incursion russe dans l'Atlantique Nord**

Pour encadrer le transit de trois appareils militaires russes en mer de Norvège et en mer du Nord, la Norvège a procédé aux déploiements de deux F-16 et de deux F-35 depuis les bases de Bodø, au nord du cercle Arctique, et d'Ørland. Si cet incident n'est pas significatif et ne correspond qu'à un scénario classique de la diplomatie militaire russe, il s'agit en revanche du premier déploiement de F-35 norvégiens face à des appareils russes, en l'occurrence deux bombardiers Tu-142s et un chasseur MiG-31 ([source EN](#)). Pour rappel, la Norvège dispose de F-35 depuis 2017 : ces derniers doivent contribuer à rehausser les capacités militaires du pays, en particulier dans un contexte marqué par la remilitarisation par la Russie du Grand Nord et de l'Arctique.

### **Pour la première fois depuis 10 ans, la France déploie un porte-avions dans l'Atlantique**

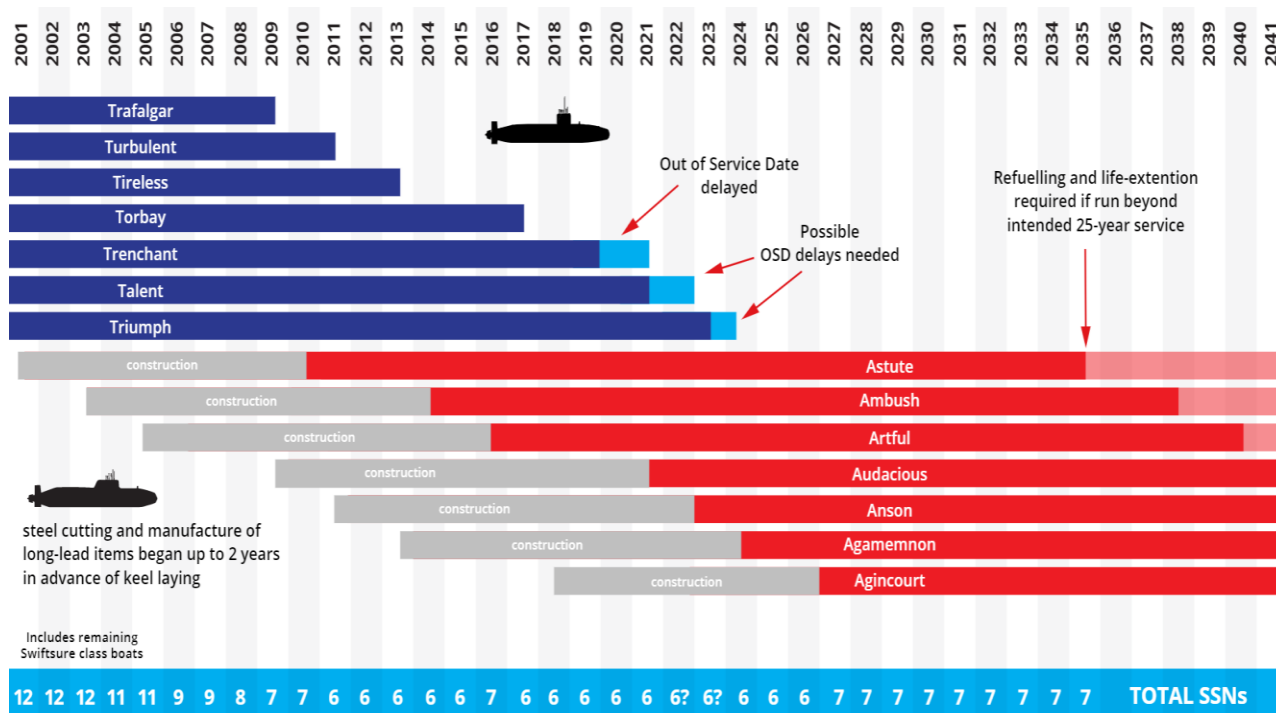
Après dix ans d'opérations en Méditerranée et dans l'océan Indien, le porte-avions *Charles de Gaulle*, navire-amiral de la Marine nationale, est présent dans l'Atlantique Nord pour la *Mission Foch*, accompagné par un groupe aéronaval (GAN) composé d'un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA), de la frégate de défense aérienne (FDA) *La Motte-Picquet* et du bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) *Marne*.

Les objectifs de cette mission sont nombreux : d'une part, le *Charles de Gaulle* et son GAN doivent contribuer à réaffirmer l'attachement de la France à la sécurité de l'Atlantique Nord, notamment en multipliant les interactions avec les partenaires locaux de la France et de l'OTAN. D'autre part, la Marine nationale entend poursuivre le développement de ses capacités à interagir dans l'Atlantique Nord aux côtés de ses alliés : elle s'est entraînée, à travers la *Mission Foch*, à travailler aux côtés des forces allemandes, mais aussi danoises, espagnoles, norvégiennes, portugaises et néerlandaises ([source FR](#)). Malheureusement, les autorités françaises ont dû renoncer à deux événements importants : alors que le *Charles de Gaulle* et son GAN devaient participer aux exercices internationaux *Frisian Flag* et *Joint Warrior*, ces derniers ont été annulés du fait de la propagation alarmante du Covid-19 en Europe.

### **Au Royaume-Uni, un quatrième sous-marin de classe Astute désormais opérationnel**

La Royal Navy a reçu son quatrième sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) de classe *Astute*, achevé à Barrow-In-Furness et désormais basé à Clyde, en Ecosse. Avec un déplacement de 7 400 tonnes, l'HMS *Audacious* rejoint les HMS *Astute*, *Ambush* et *Artful*, en attendant le lancement à venir de trois unités restantes, les HMS *Anson*, *Agamemnon* et *Agincourt*. Cette livraison est une excellente nouvelle pour la sous-marine britannique, alors que l'épidémie de Covid-19 devrait avoir un impact important sur les capacités de production de différents constructeurs naval mondiaux ([source EN](#)).

Pourtant, cette nouvelle ne doit pas faire oublier les nombreuses difficultés rencontrées par le programme *Astute* : alors qu'ils devaient succéder à une génération précédente de SNA, les sous-marins de classe *Trafalgar*, les *Astute* accusent un retard important. Les autorités britanniques anticipent désormais un délai supplémentaire dans la livraison des HMS *Anson* et *Agamemnon*, ce qui entraînerait *de facto* soit un déficit capacitaire lié au retrait des HMS *Talent* et *Triumph*, soit la prolongation de la durée de vie de ces deux unités vieillissantes ([source EN](#)). Cette perspective est inquiétante car la sous-marine britannique représente l'un des atouts les plus importants de l'OTAN dans l'Atlantique Nord et, par extension, dans l'Arctique.



SAVE THE ROYAL NAVY, *The Future of Royal Navy Attack Submarines*, 26/02/2020, disponible sur : <https://www.savetheroyalnavy.org/the-future-of-royal-navy-attack-submarines/>

## Publications des instituts de recherche

### Le détroit de Béring, un corridor stratégique pour la puissance américaine en Arctique

*Dans une courte analyse publiée par le major Ryan Tice dans le numéro de janvier 2020 de la revue [Joint Force Quarterly 96](#) (pp. 58-63), le détroit de Béring est présenté comme un corridor stratégique pour les États-Unis en Arctique, alors que la région est l'objet d'une compétition croissante avec la Russie et la Chine.*

Alors que les détroits sont des enjeux stratégiques croissants à l'heure de la mondialisation commerciale et que l'Arctique est lui-même un objet d'intérêt accru, le détroit de Béring, qui sépare sur une largeur de 51 km, les États-Unis de la Russie, est vital pour l'économie et la sécurité américaines dans la région polaire. Dans sa roadmap de 2014, l'US Navy avait déjà insisté sur l'importance du détroit pour la sécurité du pays, alors que les activités maritimes augmentent continuellement en Arctique et que sa localisation en fait une porte d'entrée vers la route maritime du nord russe depuis les grands ports asiatiques. Or, le détroit de Béring est situé à la croisée de la Russie et des États-Unis, non loin de la Chine plus au sud ; ces trois puissances étant entrées, d'après de nombreux rapports déjà analysés dans les bulletins de l'Observatoire de l'Arctique, en compétition en Arctique. Cependant, la capacité de déploiement militaire américaine autour du détroit de Béring reste encore limitée, malgré les enjeux sécuritaires qu'il représente. En particulier, l'augmentation de la capacité militaire russe, des investissements économiques chinois et d'une manière générale des activités de ces deux puissances autour du détroit de Béring, représente une menace qu'il s'agit pour les États-Unis d'identifier et de maîtriser. Le risque est, d'après cet article, que la région ne devienne instable comme le sont la Baltique et la mer de Chine du Sud, où « la compétition, le harcèlement et l'intimidation menacent la coopération pacifique et l'exploration ».



À ces menaces extérieures, un certain nombre de défis internes s'ajoutent pour assurer la sécurité du détroit de Béring. En effet, Béring est situé à la croisée des zones de déploiement de trois *Geographic Combatant Command* (GCC), la *US Indo-Pacific Command*, la *US European Command* et la *US Northern Command*. Or, ces trois unités ne sont pas coordonnées pour l'identification de menaces potentielles relatives au détroit. De plus, l'investissement militaire et stratégique américain en Arctique s'est surtout concentré vers l'Europe, où le pays compte de nombreux alliés otaniens, délaissant finalement ses propres marges.

Face à ces nombreuses menaces auxquelles est exposé le détroit de Béring, le major Ryan Tice propose de développer une stratégie arctique américaine qui présenterait le détroit comme un « *corridor servant de pont entre les menaces grandissantes en Asie et en Europe* », afin de s'assurer que la Russie et la Chine n'exploitent pas les faiblesses des forces américaines déployées dans la région. Surtout, il propose de créer une *Combined Joint Task Force* (CJTF) pour l'Alaska, qui servirait de plate-forme de coopération entre les différents pans de l'armée américaine (air, terre, mer, espace, cyberspace) et de ses alliés (identifiés comme les pays de l'OTAN, le Japon et la Corée du Sud ; et qui ont aussi intérêt à protéger Béring pour leurs activités commerciales).

### **La recherche polaire norvégienne et le Svalbard, outil de puissance en Arctique ?**

*Le Nordic Institute for Studies in Innovation, Research and Education (NIFU) a publié fin 2019 un rapport sur la recherche norvégienne en Arctique et au Svalbard, commandé par le Conseil de la recherche norvégien. Un tel document participe à un discours de puissance norvégienne en Arctique à travers la science internationale pratiquée sur son territoire.*

Depuis 2002, le Conseil de la recherche norvégien commande régulièrement des rapports à l'institut NIFU afin d'évaluer la recherche arctique nationale. Ainsi, trois autres rapports, publiés en 2003, 2015 et 2017, présentent un certain nombre de données statistiques faisant état de l'engagement scientifique norvégien pour ses territoires arctiques, ses espaces dits du « Grand Nord » et l'archipel du Svalbard. En particulier, le rapport de 2019 entend proposer une étude cartographique de la recherche au Svalbard et développer de nouveaux indicateurs de mesure de l'activité scientifique, tels que le nombre de « jours de terrains de recherche » par an. En résultent un ensemble de productions graphiques présentant l'ampleur de la recherche norvégienne dans ses espaces polaires, mais aussi la forte internationalisation de ces territoires, en particulier au Svalbard où douze États, dont onze non-arctiques, y possèdent une station. La recherche arctique norvégienne n'est ainsi pas dénuée d'enjeux politiques, ce que symbolise bien ce rapport commandé par un organe émanant du gouvernement de Norvège. Si la recherche est un enjeu politique pour le pays, ce sont surtout ses territoires arctiques en tant que ressource pour la science internationale qui sont mis en avant à travers ce rapport. De nombreux graphiques montrent un fort investissement norvégien pour sa recherche polaire, mais surtout la forte présence de nations extérieures venues exercer des activités scientifiques sur son territoire. Ainsi, 58% des chercheurs au Svalbard sont étrangers. En particulier, deux données peuvent être intéressantes du point de vue français : 2,6% des chercheurs ayant conduit un projet de recherche au Svalbard en 2018 sont français (ce qui la classe 9<sup>e</sup>), et la France se classe 7<sup>e</sup> en 2018 pour son nombre de « jours de recherche » par an, avec près de 100 jours, quasiment tous concentrés à Ny-Ålesund (voir pp. 79-80). Accompagné d'une liste détaillée des lieux de recherche au Svalbard que propose la Norvège aux nations étrangères, ce rapport montre bien l'importance pour la science internationale des territoires arctiques norvégiens, et le discours politique de puissance qui lui est associé par le pays.

### **La politique de puissance de la Russie en Arctique, une réussite en demi-teinte**

*L'Ifri a publié en mars 2020 un rapport analysant la politique de puissance russe en Arctique, marquée par une certaine stabilité depuis 2008. Il est ainsi possible d'en dégager les réussites et les échecs, et de comprendre quels défis attendent la Russie avant de prendre la présidence du Conseil de l'Arctique en 2021.*

L'Arctique est pour la Russie l'un de ses principaux bastions stratégiques. Elle a pour ambition d'y affirmer son statut de grande puissance tout en développant ses activités économiques, d'être proactive dans la gouvernance régionale, de promouvoir la coopération tout en consolidant sa présence militaire et sécuritaire. Alors que la Russie prendra la présidence du Conseil de l'Arctique en 2021, elle tente de promouvoir une politique cohérente mêlant souveraineté territoriale et ouverture aux coopérations internationales. Cinq succès et défis de la politique arctique russe sont présentés : 1. La remilitarisation du territoire arctique russe qui, si elle présente des ambiguïtés, reste l'une des principales réussites de la politique russe, à travers un renforcement de ses exercices militaires, de son réseau de bases, d'infrastructures et de ses

équipements. 2. La région de Yamal est mise à profit pour le développement énergétique russe et, même si le pays connaît un ralentissement économique, le projet peut être considéré comme un succès technique (ainsi que politique et financier). 3. La Route maritime du Nord (NSR) constitue une réussite plus mitigée car la Russie hésite encore entre l'ouverture de la route aux navires étrangers et une politique de contrôle renforcé du territoire. 4. Le partenariat sino-russe, s'il permet de compenser la perte de partenariats occidentaux pour la Russie, crée une forme de dépendance au voisin chinois, encore source de méfiance en Arctique. 5. Les défis environnementaux et humains ne sont pas abordés de front par la Russie, qui minimise l'impact du changement climatique et sa gravité pour son territoire pourtant grandement exposé ; de même, alors que la région connaît des dynamiques démographiques contradictoires qui tendent à une augmentation de la population, les droits des indigènes ne sont pas respectés.

Ces éléments dicteront les objectifs de la Russie lorsqu'elle prendra la présidence du Conseil de l'Arctique : éviter une militarisation de cette aire en maintenant la présence de ses propres forces, rester préparée pour faire face à des situations variées le long de la NSR afin de maintenir son prestige, renforcer son *soft power* en soutenant des initiatives internationales, équilibrer ses partenariats avec la Chine et freiner les pressions internationales sur les droits des autochtones et les conséquences des bouleversements environnementaux.

### Le Conseil de l'Arctique, un modèle de coopération transnationale ?

*Un article publié par le German Development Institute analyse l'efficacité et les secteurs d'amélioration du Conseil de l'Arctique, pensé comme un modèle de coopération pour la gouvernance mondiale à l'heure du changement climatique.*

Dans cet article, le Conseil de l'Arctique est étudié comme un modèle de coopération transnationale. En particulier, ses processus d'inclusion d'acteurs extérieurs à la région sont analysés comme un facteur du succès de son système de coopération, parce qu'ils participent à la production de connaissances scientifiques destinées à comprendre la complexité du changement climatique en Arctique. Cette synergie d'acteurs, étatiques ou non-étatiques, participe à l'efficacité du Conseil de l'Arctique pour assurer un climat de coopération et de paix à l'échelle de la région, alors que celle-ci est en proie à des bouleversements sans précédents, tant environnementaux que politiques. L'élargissement de la gouvernance régionale est une nécessité à la fois pour augmenter ses capacités d'expertise mais aussi pour renforcer sa légitimité. Cependant, le Conseil de l'Arctique reste une organisation encore marquée par les procédures et une certaine fermeture quant à la prise de décisions, qu'il s'agirait d'améliorer pour en faire un modèle complet de coopération transnationale pour le reste du monde.

---

## Trafic maritime – Sécurité maritime

---

### En raison du Covid-19, le transbordement de LNG au mouillage de l'île Kildin est suspendu au profit du norvégien d'Honningsvåg

*La mise en œuvre des transbordements de navire à navire au mouillage de l'île de Kildin au Nord de Mourmansk n'étant pas assurée, ils seront de nouveau effectués en Norvège à Honningsvåg au moins pour six mois en attendant la fin de la pandémie.*

L'épidémie de coronavirus oblige Novatek à retourner en Norvège pour le transfert du GNL en provenance de Yamal alors qu'un point de transbordement temporaire au mouillage au large de l'île de Kildin est fonctionnel. Cependant, en raison du Covid-19, Novatek n'est plus en mesure d'embaucher les spécialistes étrangers nécessaires pour effectuer les transferts de navire à navire, la Russie ayant restreint l'entrée des ressortissants étrangers. Les transbordements effectués à Honningsvåg en 2018 et 2019 ont bien fonctionné et jusqu'à 70% de tout le GNL de Yamal a été rechargé sur place au cours de la période. Le transbordement permet à Novatek d'optimiser l'utilisation de ses tankers arctiques coûteux et de transporter du GNL avec des pétroliers conventionnels plus économiques une fois hors des eaux glacées de la Russie. Ces dispositions au mouillage sont temporaires en attendant la construction du terminal dédié d'Ura Guba au Nord de Mourmansk à Vidyaevo prévue d'être achevée en 2023. Le terminal projeté devrait être en mesure de traiter jusqu'à 20 millions de tonnes de GNL par an. Sources : [Reuters](#) ; [ArcticToday](#) ; [HighNorthNews](#) ; [BarentsObserver](#) ; [Portnews](#).



Figure 2 : Projets de terminaux de transbordement du gaz en provenant de Sabetta

### La pandémie du Covid-19 menacerait les projets de Novatek

*Malgré la crise liée à la pandémie du Coronavirus, Novatek assure vouloir poursuivre ses projets. Cependant, l'épidémie qui touche l'usine de Belokamenka dédiée au projet Arctic LNG 2 et le complexe Yamal LNG risque de freiner les ambitions russes sur le développement industriel de la zone arctique.*

Belokamenka est le site industriel où la plus grande entreprise privée de gaz naturel de Russie, Novatek, construit les infrastructures de son prochain projet Arctic LNG-2 dans la péninsule de Yamal. Jusqu'à 11 000 travailleurs vivent dans des casernes sur le site de construction au nord de Mourmansk. Au 23 avril, 867 ouvriers ont été testés positifs au coronavirus contraignant les autorités à isoler les patients atteints et à installer d'urgence un hôpital de campagne. De nombreux cas se sont également déclarés dans le complexe gazier le plus septentrional de l'Arctique, Yamal LNG, à Sabetta dans l'embouchure de l'Ob. La fermeture de l'aéroport de Sabetta intervient alors que plus de 140 personnes sont désormais enregistrées comme porteuses du coronavirus dans cette ville industrielle isolée. Novatek n'a pas évoqué la possibilité de suspendre l'activité de ses usines. Sources : [BarentsObserver](#) ; [BarentsObserver](#).

### En raison du Covid-19, le Canada impose des limites de navigation en Arctique

*Le Canada interdit aux navires de plus de 12 passagers de se livrer à des activités non essentielles comme le tourisme et les loisirs en Arctique.*

À la suite de la décision du 13 mars du Canada de bloquer jusqu'en juillet les navires de croisière transportant plus de 500 personnes, y compris l'équipage, il est interdit aux navires de croisière canadiens de s'amarrer, de naviguer ou de transiter dans les eaux de l'Arctique canadien, y compris le Nunatsiavut, le Nunavik et la côte du Labrador. Si un navire à passagers étranger cherchait à pénétrer dans les eaux arctiques, il devrait donner un préavis de 60 jours au ministre des Transports et être soumis aux conditions jugées nécessaires pour assurer la protection du personnel maritime et des communautés locales contre la propagation du Covid-19. Ces mesures dans l'Arctique resteront en vigueur jusqu'en octobre prochain. Source : [Seatrade-cruise News](#).



## En raison du Covid-19, le début de la saison des croisières au Svalbard est annulé

*Les frontières nationales fermées, les restrictions imposées aux étrangers au Svalbard et la peur générale des infections, le coronavirus a mis fin à tous les voyages de croisière dans l'Arctique pour le début de la saison.*

Aéroport et frontières nationales fermés, les restrictions imposées aux étrangers au Svalbard avec la peur d'une propagation de l'épidémie entraînent l'annulation de tous les voyages touristiques au Svalbard. 2020 devait être l'année où de nombreux navires de croisière de classe polaire de luxe nouvellement construits étaient censés amener des touristes en Arctique. Le port de Longyearbyen avec son aéroport international est tête de ligne pour les croisières autour de l'archipel norvégien. Jusqu'alors, pas une seule personne à Longyearbyen n'a été testée positive au coronavirus. Vingt-six navires d'expédition étaient prévus pour des voyages vers les eaux glacées du nord et de l'est du Svalbard entre avril et août 2020. Outre Lindblad Expeditions et Hurtigruten (avec 45 départs cet été), des paquebots de croisière bien connus comme *Quark Expeditions*, *SilverSea*, *Ponant*, *Polar Quest*, *Oceanwide Expeditions*, *Poseidon*, *G Adventures*, *Hapag-Lloyd Cruises*, *Scenic*, *Aurora Expeditions*, *One Ocean Expeditions* et *Albatros Expeditions* avaient des croisières programmées au Svalbard cette saison. Source : [BarentsObserver](#).

## En raison du Covid-19, la mission de recherche MOSAiC est suspendue pour quelques semaines

*La mission MOSAiC embarquée sur le brise-glace allemand Polarstern est contrainte de suspendre sa station de recherche pendant au moins 3 semaines, le temps d'aller faire une relève d'équipage et de scientifiques au Svalbard.*

En raison du Covid-19, les missions de ravitaillements aériens et par brise-glace ont été supprimées. Le *Polarstern* a donc décidé de quitter sa station pour aller à la rencontre de deux navires de recherche allemands, *RV Sonne* et *RV Maria S. Merian*, dans les eaux calmes au large du Svalbard pour effectuer un échange complet d'une centaine de personnels d'équipage et de chercheurs et faire un ravitaillement complet. À l'issue de cette mission, le *Polarstern* retournera dans la glace et poursuivra son travail scientifique. Bien que les scientifiques prévoient de laisser la station de recherche pratiquement intacte, certaines mesures devront s'arrêter, ce qui est malheureusement préjudiciable à la continuité de leurs relevés. La mission scientifique embarquée sur le brise-glace *Polarstern* consiste à laisser dériver le navire et ses installations scientifiques dans la banquise. La mission d'une année doit s'achever en octobre prochain. Sources : [Nature.com](#) ; [HighNorthNews](#).

## Le brise-glace nucléaire *Arktika* ne remplacera pas son moteur électrique défectueux avant 2021.

*Alors que le navire devait être opérationnel au plus tard en mai 2020, le premier de la série IB60 devrait être maintenu à quai à Saint-Petersbourg et attendre à quai le remplacement de son moteur électrique défaillant jusqu'en 2021.*



(© fleetphoto.ru)

Figure 3 : De gauche à droite Sibir ; Arktika et Oural

C'est lors d'essais du brise-glace « *Arktika* » en mer Baltique en février dernier qu'un court-circuit a gravement endommagé le bobinage de l'un des trois moteurs électriques (voir Bulletin n° 11). Les essais en mer se sont poursuivis avec seulement deux des moteurs en marche. La commission d'enquête a considéré comme impossible de réparer le moteur cassé à bord. Il doit être remplacé en créant une brèche dans la coque, le navire devant être certainement au bassin. Cela ne sera pas possible avant 2021. Le poids du moteur électrique de 20 MW est de 300 tonnes. Diverses options en attendant sont étudiées. La plus probable, pour des raisons de prestige, le brise-glace sera quand même mis en service cette année avec une capacité limitée, mais il ne sera pas en mesure d'assurer les opérations pour lesquelles l'*Arktika* est destiné. L'autre option est de le faire transiter pour aller au quai modernisé du chantier naval de Mourmansk, mais les travaux d'agrandissement sont toujours en cours. Il s'agit d'un revers désagréable pour les autorités russes de la NSR qui comptent sur la série des 3 brise-glaces IB60, l'*Arktika*, le *Sibir* et l'*Oural* dont la mise en service devait s'échelonner entre 2020 et 2022, pour assurer les escortes sur la route maritime du Nord. On peut s'attendre à ce que ce programme soit décalé dans le temps. Cet incident démontre de nouveau les difficultés qu'ont les établissements de production russes à tenir les délais. Cette absence de brise-glaces lourds ne permettra sans doute pas d'atteindre les objectifs de 80 millions de tonnes de fret sur la RMN en 2024 exigés par Vladimir Poutine. Sources : [Kommersant](#) ; [BarentsObserver](#) ; [Bellona](#).

### Rosmorport a lancé un appel d'offres pour la construction d'un brise-glace d'une capacité de 18 MW.

*Le nouveau brise-glace du projet 21900M2 devrait être construit sur la base du projet 21900M pour un coût de 7,3 milliards de roubles (115 millions de dollars).*

Le nouveau brise-glace du projet 21900M2 devrait être construit sur la base du projet 21900M dont il existe déjà deux navires identiques, le *Vladivostok* et le *Novorossiysk* de Rosmorport FSUE. La date d'achèvement est fixée en décembre 2024. Source : [Portnews](#).



#### Spécifications :

Longueur : 119,8 m  
Largeur : 27,5 m  
Tirant d'eau : 8,5 m  
Vitesse : 17 nœuds  
Déplacement : 14 300 tonnes  
Puissance : 18 MW  
Classe Glace : ARC7

Figure 4 : Projet 21900M type Mumansk

### Le ministère de l'Industrie et du Commerce se sont entendus pour une livraison du brise-glace *Viktor Chernomyrdin* en 2020

*En construction depuis 2012, le brise-glace diesel-électrique Viktor Chernomyrdin qui a connu des difficultés de financement, sera transféré au client FSUE Rosmorport en 2020.*

Le ministère des Transports et le ministère de l'Industrie et du Commerce sont parvenus à un accord sur la question de l'augmentation du coût du brise-glace diesel-électrique le plus puissant au monde, le *Viktor Chernomyrdin* (25 MW) dont la construction s'est achevée dans les chantiers navals de la United Shipbuilding Corporation (USC). Les deux ministères alloueront 1,5 milliard de roubles (2,4 millions de dollars) supplémentaires au chantier. Pendant la construction, le coût du brise-glace est passé de 8 milliards à 11 milliards de roubles (174,3 millions de dollars) en raison d'un changement de chantier de construction et d'une modification des équipements. Le brise-glace *Viktor Chernomyrdin* est en construction depuis 2012. Le navire a démarré au chantier naval de la Baltique, puis transféré aux chantiers navals de l'Amirauté pour son achèvement. Le brise-glace a réalisé ses essais en mer en octobre 2019. Si les différends financiers sont levés, le navire pourrait être livré à FSUE Rosmorport en septembre prochain. Sources : [Sudostroenie.info](#) ; [Kommersant](#).



© Sudostroenie.info

Spécifications :  
Déplacement : 22 258 tonnes  
Longueur : 146,8 m  
Largeur : 29 m  
Tirant d'eau moyen : 9 m  
Puissance : 25 MW  
Classe Glace : ARC8

Figure 5 : Projet 22600 (LK-25) Viktor Chernomyrdin

### Le pétrolier *Varzuga* en avarie de barre dans la rivière de l'Ob remorqué par un brise-glace

*Ce type d'accident est relativement rare mais risque d'augmenter en raison de l'âge vieillissant des navires qui desservent les ports en vracs liquides ou solides pour les usines en construction.*

Début avril, dans la baie d'Ob, les brise-glaces nucléaires *Vaygach* et *50 let Pobedy* ont pris le pétrolier *Varzuga* de classe glace IAS en remorquage d'urgence. Le navire, qui était sur ballast (lège), a subi une défaillance de sa propulsion (propulseur orientable de type Azipod). Dans des conditions sévères de dérive de glaces en raison du courant important dans la rivière de l'Ob, le navire était repoussé à terre. Deux brise-glaces ont été nécessaires car seul le *Vaygach* possède un tirant d'eau suffisamment faible pour chenaliser dans la rivière en dehors du chenal qui est dragué en partie à 20 mètres. Le *50 let Pobedy* a pris le relai en eaux plus profondes pour le remorquer vers la mer de Kara où il a été pris en charge par un autre remorqueur. Cet événement démontre la vulnérabilité des navires en conditions de glaces importantes même avec une coque glace renforcée. Heureusement, deux brise-glaces étaient affectés au déglacage du chenal qui conduit aux ports de Sabetta et de Novy et ont pu porter assistance. Cet incident met en perspective les moyens nécessaires et indispensables à la sécurité de la route maritime du Nord. Actuellement, ces moyens sont concentrés autour de la péninsule de Yamal et quasiment inexistants en mers de Laptev et de Sibérie orientale. Sources : [BarentsObserver](#) ; [Dimitry-journal](#).

### Novatek annonce un troisième projet de GNL dans l'Arctique : Ob LNG

*Le développement de l'OB LNG se déroulera parallèlement à l'Arctic LNG 2.*

Le GNL d'Ob reposera sur les ressources des gisements Verkhnetiuteyskoye et Zapadno-Seyakhinskoye, situés dans la partie centrale de la péninsule de Yamal. Les champs contiennent au total 157 milliards de mètres cubes de gaz naturel et la nouvelle usine projetée produira jusqu'à 4,8 millions de tonnes de GNL par an (Yamal LNG produit 19 millions tonnes). L'usine et l'infrastructure adjacente coûteront 5 milliards de dollars et entreront en service en 2023. Contrairement aux deux autres projets, Yamal LNG et Arctic LNG 2, l'OB LNG sera construit exclusivement avec une technologie de fabrication russe. La nouvelle usine sera construite à Sabetta, à proximité des installations desservant Yamal LNG. Un gazoduc reliera les deux gisements de gaz à l'usine et le terminal maritime de Sabetta servira de transbordement pour les expéditions par voie maritime. En parallèle à cette annonce, Novatek va entamer une campagne de relevés sismiques au Nord de la péninsule de Gydan pour son quatrième projet Arctic LNG I. Source : [BarentsObserver](#).



## Le coût de développement des infrastructures de la NSR

*Interview d'Aleksandr Krutikov, vice-ministre du développement de l'Extrême-Orient russe et de l'Arctique : le développement de l'Arctique se poursuit comme prévu avec des ajustements inévitables dont l'échéance est 2035.*

La priorité des investissements pour l'Arctique russe est le GNL. Son exportation par voie maritime est une alternative au gazoduc russe (NDL : 86% [des exportations par gazoduc](#) sont à destination de l'Europe. Seulement 28% du GNL vont vers l'Europe – 5 Mt). Avec le GNL, les marchés qui ne sont pas connectés par les pipelines sont plus accessibles. Ce sont les projets de la Russie dans l'Arctique et notamment en péninsule de Yamal qui ont permis au pays de prendre la quatrième place dans la production mondiale de GNL en 2019. D'autres projets restent à développer et demeurent encore à l'état d'étude notamment les Hubs de déchargement GNL ou de frets aux extrémités de la route maritime du Nord. Les résultats des estimations préliminaires seront prêts d'ici la fin de l'année. Outre Liinakhamary (vracs solides) et Petropavlovsk-Kamchatsky (GNL), les ports de Mourmansk, Sakhaline et le territoire Primorsky sont également à l'étude (voir bulletins précédents). Le projet Belkomur (construction de plus de 1 160 km de nouvelles voies ferrées entre Arkhangelsk et la ville de l'Oural, Solikamsk) et celui du port en eau profonde à Arkhangelsk doivent être soutenus à condition que le volume de fret annoncé soit certain et que des clients soient prêts à investir, ce qui n'est pas encore le cas aujourd'hui. Le projet de la région d'Omsk sur le transport de céréales par voie fluviale puis par la route maritime du Nord à partir du port Sabetta a un potentiel, mais pas à court terme. Tous ces projets sont très probablement à une perspective de dix ans. La navigation fluviale qui bénéficie d'un gros potentiel, de l'intérieur du pays vers les ports périphériques pour bénéficier des capacités du transport maritime de la RMN, doit également être développée. Tous ces projets nécessitent de lourds investissements, notamment en travaux de dragage des fleuves extrêmement coûteux. En ce qui concerne le pétrole, les champs les plus prometteurs sont le champ Payakhskoye développé par AO Neftegazholding et le champ Vankor de Rosneft. Maxim Kulinko (chef adjoint de la direction de la route maritime du Nord et chef du département de Rosatom pour le développement de la NSR et des territoires côtiers) et Vyacheslav Ruksha (directeur adjoint de Rosatom et directeur de la route maritime du Nord de Rosatom) qui sont des acteurs clés du développement des projets, étaient également interviewés. Sources : [PortNews.ru](#) ; [PortNews.ru](#).

## Nouveaux satellites de communication Inmarsat en 2023 pour l'Arctique

*En 2023, la couverture des moyens de télécommunications Inmarsat, jusqu'alors limitée aux latitudes inférieures à 70°, englobera les Pôles. Le système de radiocommunication pour la sécurité maritime deviendra ainsi de couverture mondiale.*

Dans le cadre du développement de la constellation des satellites géostationnaires de communication de sixième génération, Inmarsat renforce la constellation GX avec sept nouveaux satellites. Les satellites GX5 à GX9 seront à orbites géostationnaires à partir du premier semestre 2023. Ils seront suivis de deux charges utiles GX10A et GX10B lancées en orbite elliptique polaire en 2023 offrant des débits de connexion élevés à des latitudes supérieures à 70° pour les communications maritimes arctiques. Inmarsat contribue à la fois aux communications privées phonies et Internet mais également au système international de sécurité en mer SMDSM. Ces satellites viendront compléter la nouvelle constellation en orbite polaire basse Iridium Next qui n'offre pas le même débit mais qui est optimisée pour la téléphonie mobile. Source : [Rivieramm](#).

## L'Akademik Aleksandrov a été officiellement intégré à la flotte russe du Nord

*L'Akademik Aleksandrov est le 3<sup>ème</sup> d'une série de 4 navires dédiés aux opérations spéciales de la Marine russe.*

Plus d'un an après le terme prévu, le chantier Zvezdochka à Severodvinsk, dans le nord de la Russie, a officiellement remis l'Akademik Aleksandrov à la flotte du Nord. Ce navire est le troisième de la nouvelle série de navires spéciaux de la marine conçus pour le transport d'équipements militaires ainsi que pour les opérations de recherche et de sauvetage. Il existe deux autres navires identiques, le Zvezdochka qui sert dans la flotte du Nord, tandis que la flotte du Pacifique exploite l'Akademik Kovalyov. Un quatrième navire du même type est actuellement en construction au chantier de Severodvinsk. Ces navires seraient construits pour effectuer des opérations sur les fonds marins y compris éventuellement des opérations de sabotage contre des câbles sous-marins. Il est probable que cette série de navires peut transporter des sous-marins de poche pour des opérations spéciales. Ils seraient également impliqués dans les tests de nouvelles armes, y compris le drone nucléaire sous-marin Poséidon. Ces navires dépendent de la Direction principale pour la recherche en haute mer, surnommée GUGI, et basée dans la péninsule de Kola. Outre l'Akademik Aleksandrov et ses sister-ships, la

Direction gère une flotte de neuf sous-marins à propulsion nucléaire et plusieurs autres navires de surface. Sources [Ba-rentsObserver](#) ; [Hisutton](#).

## Trafic maritime en 2019 dans l'océan Arctique

Le PAME, un des six comités techniques du Conseil de l'Arctique, édite chaque année un bilan du trafic maritime en Arctique.

Basé sur le nombre de jours passés dans les eaux arctiques, le tableau ci-dessous montre que 41% des navires qui fréquentent les eaux polaires du Nord sont des navires de pêche. La seconde catégorie est représentée par l'activité des brise-glaces et des navires scientifiques (*other activities*) qui assurent une permanence tout au long de l'année. Sources : [PAME](#) ; [ArcticConcil\\_PAME](#).

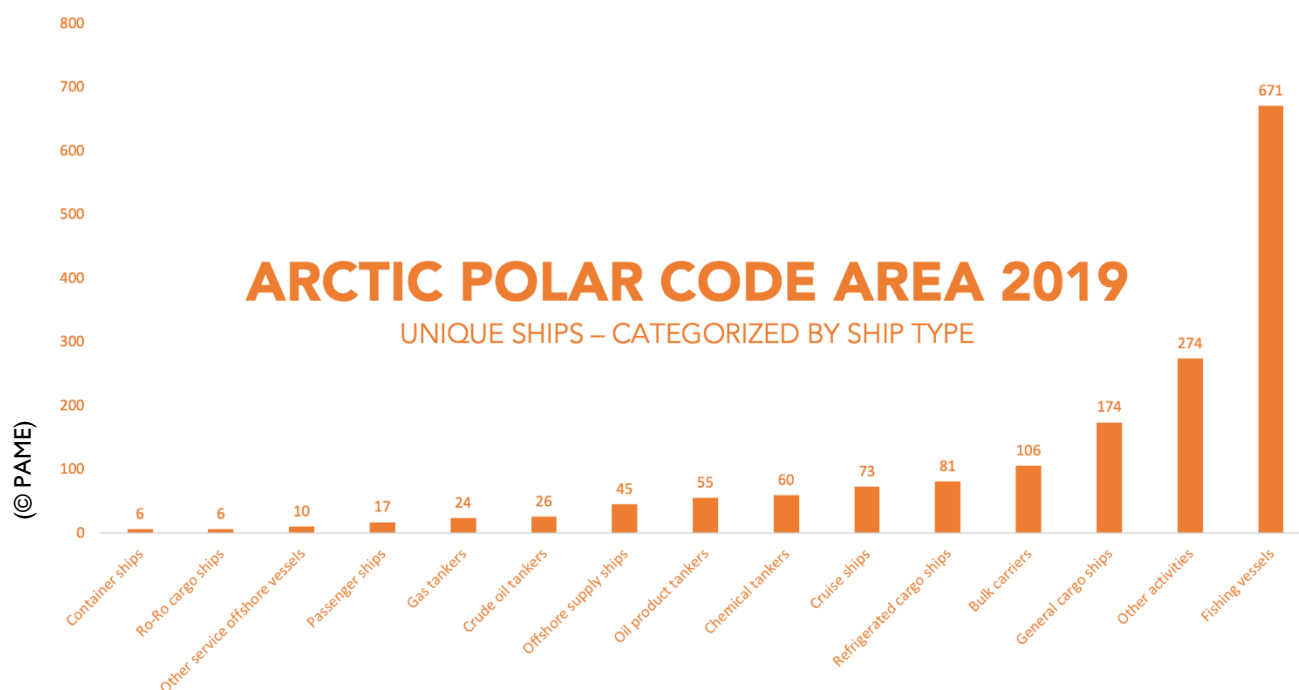


Figure 6 : Volume du trafic maritime par catégorie de navires

## Le groupe de travail sur la prévention, la préparation et l'intervention en cas d'urgence (EPPR) du Conseil de l'Arctique a publié un guide de recommandation pour l'évaluation des risques marins dans l'Arctique

La ligne directrice contient des méthodes et des sources de données sur les meilleures pratiques pour effectuer des évaluations des risques à l'échelle régionale concernant le trafic maritime et les opérations dans l'Arctique.

Cette application utilise les six étapes du processus de gestion des risques avec une certaine personnalisation pour s'adapter à l'objectif de capture des facteurs influençant les risques dans l'Arctique : contexte ; identification des risques ; analyse de risque ; évaluation du risque ; traitement des risques ; rapport. Cet outil interactif conçu par le DNV-GL norvégien et coordonné par l'Administration des Affaires maritimes norvégienne sera mis à disposition à travers un portail libre d'accès. Sources : [maritime-executive](#) ; [eppr-dnvgl](#) ; [eppr.org](#).

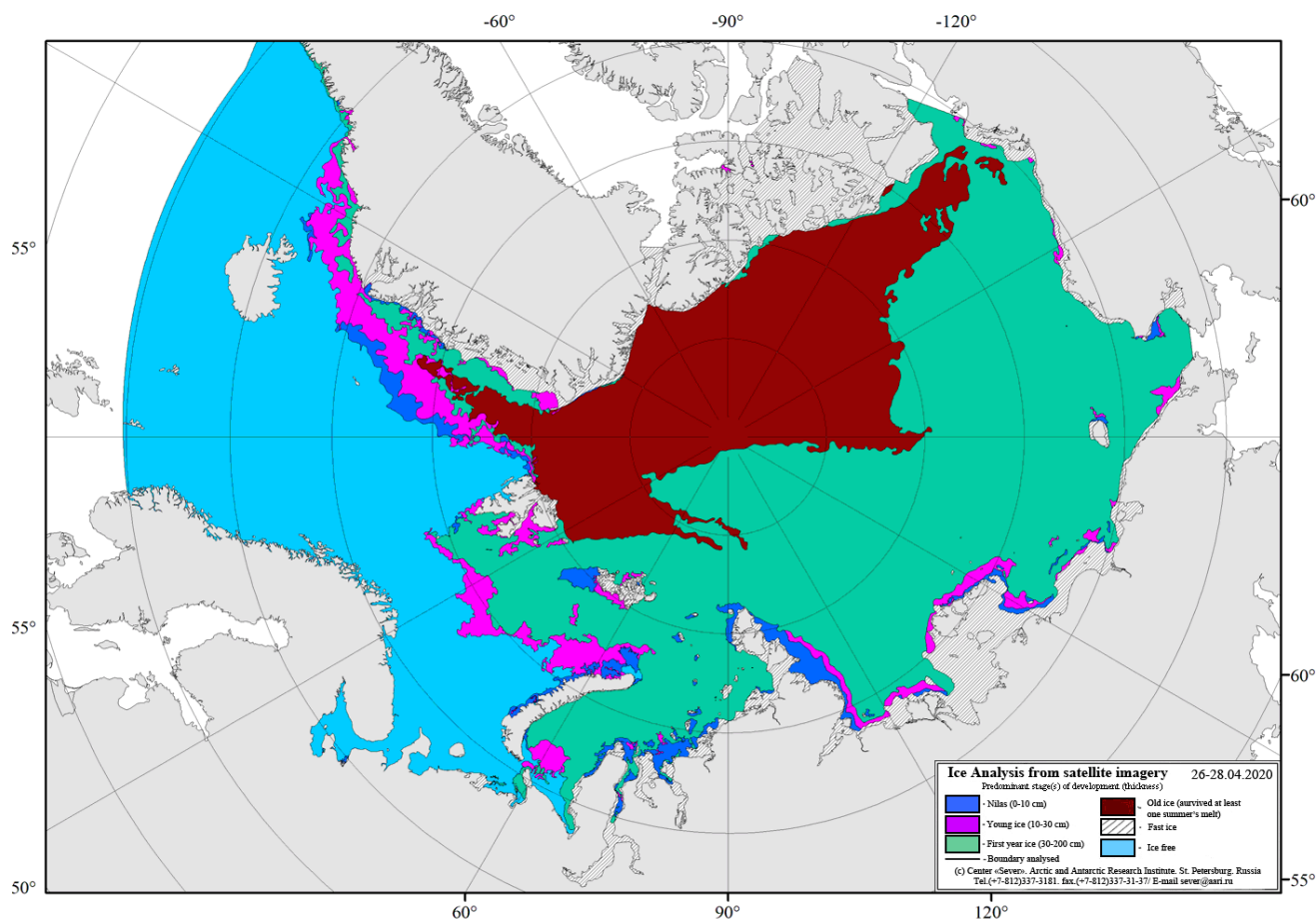
## Le site du mois – CSIS

*Le CSIS, Center for Strategic & International Studies, est un think tank américain qui propose un dossier d'étude sur la position de l'Amérique dans l'Arctique dans une perspective de l'évolution de l'Arctique en 2050 en fonction de l'ambition des Russes et des Chinois.*

Ce dossier très bien argumenté cherche à donner des réponses à cette interrogation. Quelles seront les conséquences stratégiques pour les États-Unis d'ici 2050 si les deux concurrents militaires américains proches, la Chine et la Russie, continuent de développer leurs intérêts économiques et de sécurité à long terme dans l'Arctique ? Les ambitions économiques et militaires croissantes de la Russie dans l'Arctique, ainsi que la présence physique accrue de la Chine dans la région, soulignent que les deux nations ont des conceptions stratégiques à long terme pour la région arctique. À moins que les États-Unis ne souhaitent perdre l'accès à certaines parties de l'Arctique et aient de moins en moins de capacités pour défendre et décourager les attaques contre la patrie (sic), les États-Unis doivent retourner dans l'Arctique. Sources : [CSIS](#) ; [CSIS](#).

## Carte de concentration des glaces d'avril 2020

Chaque mois est présenté la carte de concentration de glaces en Arctique (en vert, étendue de la banquise de 1<sup>ère</sup> année).



Sources : [Nsidc.org](http://nsidc.org) ; [aari.ru](http://aari.ru).