

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

BASTIEN ALEX – HERVÉ BAUDU – ÉMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY – CAMILLE ESCUDÉ – MAYLINE STROUK – ALEXANDRE TAITHE (coord.) – JEAN-PAUL VANDERLINDEN – FLORIAN VIDAL – MAGALI VULLIERME

avec le soutien de la



SOMMAIRE

AMÉRIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE	3
NORVÈGE – SUÈDE – FINLANDE – RUSSIE	6
INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES ..	8
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....	10
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE	12
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	14

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

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : IRIS, avec Florian Vidal (GEG) et le CEARC

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-UNIS¹

Le secteur pétrolier, premier générateur de revenu en l'Alaska, fortement touché

Les effets de la crise sanitaire continuent de frapper le secteur pétrolier de l'Alaska qui voit sa production réduite et des projets d'explorations gelés.

Le secteur pétrolier, premier secteur en importance dans l'économie de l'État de l'Alaska, est durement touché par les effets de la crise sanitaire : baisse de la demande et baisse des prix dues à la surproduction. La production de pétrole est appelée à diminuer en 2020. Entre mars et avril, la production a déjà baissé de 12 000 barils par jour. Fin mai, Conoco Phillips, premier producteur de l'État, a annoncé baisser sa production de 100 000 barils par jour. Par ailleurs, la saison d'exploration de nouveaux puits, qui s'annonçait fructueuse, a dû être gelée pour certains projets. Cela pourra avoir des conséquences sur l'avenir du maintien de la production de l'État. Il y aurait déjà eu presque 600 renvois d'employés dans cinq entreprises du secteur. Malgré ce contexte incertain pour l'industrie de l'extraction, un projet de pipeline entre le Nord et le Sud de l'État vient d'être approuvé par les autorités américaines. Ce pipeline doit relier des champs gaziers du Nord à une usine de liquéfaction, pour permettre l'exportation du gaz en Asie. Le projet est évalué à 43 milliards de dollars. La volonté d'exploiter les vastes réserves de gaz du Nord de l'État existe depuis au moins 1977, mais ne s'était, jusqu'à ce jour, pas concrétisée. Sources : [Arctic Today](#), [Arctic Today](#).

CANADA

Une entreprise chinoise intéressée par l'achat d'une mine d'or au Nunavut

L'annonce du possible rachat d'une mine d'or canadienne par une entreprise chinoise a suscité beaucoup de réactions négatives parmi les habitants de l'Arctique canadien, dans un contexte particulier entre la Chine et le Canada.

Une entreprise chinoise, détenue en partie par l'État chinois, Shandong Gold, serait sur le point d'acheter la mine d'or de Hope Bay, actuellement possédée par l'entreprise canadienne TMAC Resources Inc. pour 208 millions de dollars canadiens. Cette annonce a produit beaucoup de réactions négatives parmi les populations locales, notamment vis-à-vis de la crainte du non-emploi de travailleurs locaux par des compagnies chinoises. Selon Michael Byers, titulaire de la chaire de recherche du Canada en politique mondiale et en droit international à l'Université de Colombie Britannique, cet intérêt ne va pas au-delà des aspects économiques, et la souveraineté canadienne ne serait pas menacée si la vente se faisait. L'Association Inuit Kitikmeot (KIA), qui représente les Inuits de la région Ouest de l'Arctique canadien, s'est déclarée en faveur de cette vente, la mine devant rapporter à terme 400 millions de dollars canadiens de royalties à KIA et à Nunavut Tunngavik Inc. Toutefois, au Canada comme aux États-Unis, les activités chinoises dans l'Arctique sont regardées de très près, beaucoup d'interrogations entourant les réelles intentions chinoises. Cette annonce a été faite dans un contexte particulier, la justice canadienne venant d'autoriser le processus d'extradition aux États-Unis de Meng Whanzhou, numéro deux de Huawei, actuellement en résidence surveillée au Canada suite à son arrestation en 2018. Sources : [Nunatsiaq](#), [Mining news North](#), [CBC](#), [CBC](#), [Journal de Montréal](#).

¹ Voir aussi la rubrique capacitaire.

Le secteur du tourisme souffre des effets de la pandémie

Le secteur du tourisme dans l'Arctique canadien continue de subir les effets de la crise sanitaire, et tourne au ralenti, alors que la saison s'annonce catastrophique.

Transport Canada a annoncé le 14 mai que les bateaux de loisirs, en plus des bateaux de croisières (cf. bulletin n° 11), ne pourront pas naviguer au-delà du 60^e parallèle Nord, incluant donc les eaux de l'Arctique canadien, du 1^{er} juin jusqu'au 31 octobre, afin d'empêcher des contaminations par le virus Covid-19 dans les communautés. Bien que les populations locales ne soient pas touchées par cette interdiction, elle va avoir des impacts importants sur la saison touristique, notamment pour le secteur hôtelier. À Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest) et à Iqaluit (Nunavut), deux hôtels ont renvoyé 145 employés depuis mars par manque de réservations. Seule une quinzaine d'employés a été gardée dans chaque hôtel. Ces situations se répètent à travers les trois territoires arctiques, le tourisme étant le deuxième secteur le plus important dans le Nord, après le secteur minier. De plus, les vols directs entre l'Europe et le Yukon sont désormais interdits. Ces restrictions semblent être bien accueillies par les résidents, qui espèrent recevoir des aides pour compenser les pertes. Le gouvernement fédéral a d'ailleurs annoncé, le 13 mai, que les petites et moyennes entreprises du Nord pourront faire une demande d'aide auprès de l'agence canadienne du développement économique du Nord (CanNor), via un fonds d'aide doté de 34 millions de dollars en partie destiné aux entreprises du secteur du tourisme des trois territoires du Nord. Sources : [Arctic Today](#), [CBC](#), [Radio Canada](#), [Regard sur l'Arctique](#)

GROENLAND/DANEMARK

Impact important de la crise du Covid-19 sur l'économie Groenlandaise

Les secteurs clés de l'économie groenlandaise sont touchés par la pandémie mondiale et ses conséquences.

L'impact économique du Covid-19 sur l'économie groenlandaise est multiforme : baisse de la demande mondiale pour les produits de la mer – première source de revenus du gouvernement groenlandais en dehors de l'aide apportée par le Danemark –, ralentissement significatif du tourisme, soutien renforcé apporté aux vols internationaux d'Air Greenland et aux municipalités en raison de la baisse de leurs revenus d'impôts.

Ces mauvaises nouvelles ne sont pas compensées par quelques nouvelles positives : renouvellement du contrat SAR de la Défense nationale danoise pour Air Greenland – suite à une dispense d'appel d'offres européenne –, demande d'assistance de la part des entreprises moins importantes que prévue. Les impacts nets attendus font que le gouvernement Groenlandais envisage d'emprunter 2 à 2.5 milliards de couronnes danoises (270-335 millions d'euros), afin de disposer de suffisamment de liquidités pour 2021, ceci dans l'hypothèse d'une crise se prolongeant sur 18 mois (1 milliard dans l'hypothèse d'une crise limitée à 9 mois). Le conseil économique du gouvernement groenlandais recommande un emprunt au Danemark afin de bénéficier de la flexibilité d'un tel instrument. Sources : [Sermitsiaq AG](#) (danois), [Sermitsiaq AG](#) (danois), [Sermitsiaq AG](#) (danois)

La Commission chargée de la rédaction de la Constitution groenlandaise reprend son travail

Accusant un retard de plusieurs mois, les travaux de la Commission ont été interrompus par la crise du Covid-19.

Le lancement des travaux de la Commission, composée de sept membres nommés par les partis élus à l'Assemblée législative groenlandaise, a eu lieu en novembre 2016, avec une fin prévue pour 2019. Trois présidents se sont succédé à sa tête. Une première version de travail de la Constitution doit être rédigée avant l'été, dans l'espoir de pouvoir entamer des consultations publiques à l'automne 2020 – l'objectif étant de pouvoir soumettre une proposition pour la fin 2021. Sources : [Sermitsiaq AG](#) (danois), [Sermitsiaq AG](#) (danois).

Le consul des États-Unis à Nuuk prend ses marques

Sung Choi, récemment nommé consul des États-Unis à Nuuk, est arrivé début mai.

Le bureau du consulat a été installé, de façon temporaire, au centre de commandement arctique de l'armée danoise (*Joint Arctic Command*). Il est appelé à déménager ailleurs, à plus ou moins brève échéance. La nomination de Sung Choi s'inscrit dans le contexte de l'annonce d'une aide de 83 millions de couronnes danoises (12 000 000 US\$), aide qui continue de générer de nombreux débats tant au Groenland qu'au Danemark : accès privilégié à de l'information sur le Groenland sans contreparties significatives des États-Unis, impact de l'aide semblant fort limité (en nature, sous forme de mise à disposition d'expertise des États-Unis), menace que la présence des États-Unis peut faire peser sur les relations entre le Groenland et le Danemark. Sung Choi a hérité également d'un autre dossier : celui de la rhétorique guerrière utilisée par l'ambassadrice des États-Unis à l'encontre de la Chine et de la Russie.

Celui que certains quotidiens et hebdomadaires appellent l'"homme de Trump" reçoit un accueil positif de la presse groenlandaise, qui fait fréquemment état de ses voyages dans des communautés groenlandaises hors de Nuuk, de son attachement au Groenland et de son tempérament passionné. Sources : [Sermitsiaq AG](#) (danois), [Sermitsiaq AG](#) (danois).

ISLANDE

Le Mouvement Gauche-Vert a rejeté un projet de construction d'un port de l'OTAN dans le sud-ouest du pays

Le Mouvement Gauche-Vert a rejeté un projet de l'OTAN dans la péninsule de Reykjanes, située au sud-ouest de l'Islande. Ce projet était évalué entre 12 et 18 milliards de couronnes islandaises (82 à 122 millions de dollars américains).

Mi-mai 2020, le Mouvement Gauche-Vert islandais a rejeté un projet de construction d'un port de l'OTAN. Le budget de ce projet, évalué entre 12 et 28 milliards de couronnes islandaises (82 à 122 million de dollars américains), devait être apporté en majorité par l'OTAN, et le reste par le gouvernement islandais. Le projet prévoyait la construction d'un port adapté pour recevoir les navires de l'OTAN, des installations de nuit et des entrepôts. Ce projet, soutenu par les deux autres partis du gouvernement (le Parti de l'Indépendance et le Parti Progressiste). Le mois dernier, le Mouvement Gauche-Vert, opposé à l'adhésion de l'Islande au sein de l'OTAN, avait déjà exprimé ses doutes, demandant des discussions détaillées et formelles avant les travaux. Selon Ásmundur Friðriksson, député du Parti de l'Indépendance, ce projet aurait un impact positif sur le taux de chômage de la région en créant des emplois à long terme. Sources : [Icelandmonitor](#) ; [Mbl.is](#) (islandais) ; [Icelandmonitor](#)

L'État islandais et Icelandair ont signé un contrat garantissant deux vols par semaine vers et à partir de trois destinations au moins jusqu'au 27 juin

Icelandair, qui espère lever des fonds via une ouverture de son capital, bénéficiera du soutien étatique pour ces vols à destination et vers l'Islande jusqu'au 27 juin au moins.

Suite à l'arrêt de la majorité de ces vols en raison de la crise sanitaire, l'État islandais a signé un contrat avec la compagnie afin de garantir un minimum de vols vers l'Europe et les États-Unis entre le 17 mai et le 27 juin. Pendant cette période, l'État pourra verser jusqu'à 300 millions de couronnes islandaises. En cas de prolongation, un maximum total de 500 millions de couronnes pourrait être versé. Ce contrat est renouvelable deux fois, jusqu'au 8 août puis jusqu'au 19 septembre. Deux vols par semaine pour trois destinations seront ainsi maintenus : Boston, Londres et Stockholm ; des vols vers New York et Copenhague seront également étudiés pendant la période. En parallèle, la compagnie aérienne Icelandair espère lever 1,82 million d'euros par une ouverture de son capital au mois de juin, qui doit être approuvée par ses actionnaires. Enfin, Icelandair devait également renégocier ses contrats avec ses pilotes, ses mécaniciens et ses membres d'équipages. Les négociations ont abouti avec les deux premiers mais pas avec l'Association du personnel de bord, qui a rejeté une offre de contrat ne prévoyant pas d'augmentation de salaire avant 2023 (la dernière augmentation ayant eu lieu en 2018). Sources : [Iceland Review](#) ; [Stjornarradid](#) (islandais) ; [Iceland Review](#)

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Un nouveau projet ferroviaire dans l'Arctique russe ?

Alors que la Russie ambitionne de développer la route maritime du Nord (NSR), le vieux rêve de relier l'Arctique à l'espace asiatique par voie ferrée refait surface. Pour compléter le projet du chemin de fer Belkomour, une extension reliant Arkhangelsk au port d'Indiga, dans l'okroug autonome de Nénétsie, est désormais envisagée.

Alors que le développement de la route maritime du Nord est une priorité des autorités fédérales, celui d'une infrastructure ferroviaire reliant l'Arctique au reste du territoire russe est également un projet ancien. Envisagée dès les années 1930 sous Staline, la voie ferrée Belkomour joignant la mer Blanche à l'Oural n'a jamais été achevée. Avec le développement des échanges économiques entre la Russie et l'Asie, particulièrement la Chine, ce projet a été de nouveau remis à jour ces dernières années.

Pour renforcer l'intérêt économique de la réalisation de cette infrastructure, une extension reliant Arkhangelsk au port d'Indiga, situé dans l'okroug autonomie de Nénétsie, est dorénavant envisagée. Cette liaison s'effectuerait par Karpogorsk, point de passage qui relierait le port d'Indiga, situé à 500 km ([TASS](#), russe, 18 mai 2020). Si les autorités locales estiment que les travaux ne présenteraient aucune difficulté technique et financière, certains s'interrogent sur la viabilité économique d'un tel projet infrastructurel.

Ainsi, pour le professeur et chercheur norvégien Arild Moe, la réalisation d'une telle infrastructure semble très hypothétique en rappelant que « le chemin de fer de Belkomour est en discussion depuis de nombreuses années, sans que beaucoup de choses se passent sur le terrain ». De même, des plans de développement pour le port d'Indiga avaient été envisagés, avec la construction d'un terminal GNL, sans résultat face aux besoins importants d'investissement. Source : [The Barents Observer](#), 27 mai 2020.

Vers la création d'une grande région arctique en Russie ?

La crise économique qui frappe l'Arctique russe favorise des évolutions de gouvernance des territoires septentrionaux. Ainsi, l'oblast d'Arkhangelsk et l'okrug autonome de Nénétsie (NAO) discutent la fusion des deux entités administratives en une seule.

En février 2020, dans le cadre de la réforme constitutionnelle, des travaux ont été entrepris pour modifier la gestion des territoires arctiques de la Russie (cf. Bulletin n° 10, mars 2020). La crise économique actuelle touche sévèrement l'okroug autonome de Nénétsie. Alors que cette entité administrative dépend largement des hydrocarbures pour ses ressources budgétaires (82 % du budget), cette région est à présent au bord de l'asphyxie. À tel point que Youri Bezdudny, le gouverneur par intérim du NAO, a indiqué que le budget de l'okroug était calculé sur la base d'un prix du baril de pétrole à 57 dollars US. Or, avec un prix stabilisé autour de 30 dollars US, le NAO se trouvait « au bord du gouffre financier ». Source : [The Barents Observer](#), 14 mai 2020.

Face à cette crise, le NAO et l'oblast d'Arkhangelsk ont annoncé le 13 mai un plan de fusion des deux entités administratives, suite à la signature d'un mémorandum. Les membres du groupe de travail, qui préparent des propositions pour la fusion de la région d'Arkhangelsk et de l'okroug autonome de Nénétsie, travaillent également sur l'inclusion de la République de Komi dans ce futur sujet de la fédération. Pour le chef du groupe de travail Matvei Chupro, cette proposition, si elle aboutissait, permettrait « de mettre en œuvre des projets à grande échelle et de rassembler ces régions autour d'intérêts communs » ([TASS](#), russe, 19 mai 2020). Toutefois, l'opinion publique du NAO paraît à ce stade réticente à un tel projet de fusion, alors que les représentants des populations autochtones ont exprimé leur ferme opposition. De même, l'hypothèse d'inclure la République de Komi a été exclue par son dirigeant Vladimir Uiba en déclarant être « contre de telles actions imprudentes ». Selon lui, une telle initiative ne peut intervenir qu'à la seule condition « d'une décision mutuelle des résidents des régions concernées ». Sources : [TASS](#), russe, 19 mai 2020 ; [RBK](#), russe, 20 mai 2020.

La région de Mourmansk obtient le statut de zone économique spéciale

En mai 2020, le ministère pour le Développement de l'Extrême-Orient et de l'Arctique de la Fédération de Russie a officiellement incorporé l'oblast de Mourmansk comme un espace de développement prioritaire. Cette décision vise à renforcer l'attraction économique de cette région stratégique pour le développement de l'Arctique russe.

L'oblast de Mourmansk, espace économique et démographique le plus important de l'Arctique russe, représente un pivot stratégique pour le programme de développement de l'espace septentrional soutenu par le pouvoir fédéral. À ce titre, le ministère pour le Développement de l'Extrême-Orient et de l'Arctique a officiellement accordé le statut de zone économique spéciale à l'oblast. Ce nouveau statut comprend une série d'avantages fiscaux et d'incitations économiques qui doivent faciliter l'accueil des investissements dans l'oblast.

Toutefois, une priorité particulière est accordée à quatre projets, dont celui mené par le groupe Novatek, qui gère le grand chantier naval Kola Yard à Belokamenka, dans la baie de Mourmansk. De même, le nouveau terminal de charbon Lavna actuellement en construction, sur la côte occidentale de la baie de Kola, et le terminal de Tuloma, un projet de port maritime développé par la société d'engrais minéraux Phosagro, comptent également parmi ces projets prioritaires. Au total, ces quatre projets recensés pourraient générer jusqu'à 127 milliards de roubles (1,62 milliard d'euros) et créer jusqu'à 1 500 nouveaux emplois ([Communiqué de presse du ministère pour le Développement de l'Extrême-Orient et de l'Arctique](#), russe). D'autres projets pourraient être ajoutés sur cette liste, mais les projets de construction portuaire soulignent l'orientation du développement économique en direction de la route maritime du Nord.

Une usine de traitement flottante des minerais en Nouvelle Zemble

Dans l'optique de l'essor de la route maritime du Nord (NSR), le secteur minier représente un axe de développement majeur de l'espace arctique russe. Le projet de mine sur l'archipel de Nouvelle Zemble franchit une nouvelle étape avec la construction d'une usine de traitement flottante.

En 2019, la société First Ore Mining Company, filiale de Rosatom, avait annoncé le lancement d'un projet minier en Nouvelle Zemble participant au développement économique de la NSR (cf. Bulletin n° 2, juillet 2019). Ce projet vise à l'exploitation du gisement de Pavlovskoye qui dispose d'une réserve de 47,7 millions de tonnes de minerais (dont du zinc et du plomb).

Désormais, une nouvelle étape infrastructurelle pour le traitement des minerais va être franchie. Ainsi, une unité flottante sera construite sur le continent avant d'être acheminée vers l'archipel à proximité des futures activités d'extraction. Pour sa réalisation, la société russe s'est associée à trois entreprises finlandaises. D'une part, l'entreprise finlandaise Aker Arctic est responsable de la conception d'une barge flottante spéciale. D'autre part, Outotec gère la conception de l'usine de traitement qui sera installée sur l'infrastructure flottante alors que la société Wärtsilä a été chargée de la conception de la centrale électrique. Concernant ce dernier point, le type de combustible qui doit être utilisé « est toujours en discussion, mais il ne s'agira certainement pas d'un réacteur nucléaire », selon Alexeï Dudal, directeur adjoint du service de conseil et de technologie d'Aker Arctic. Source : [The Barents Observer](#), 13 mai 2020.

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

La Norvège ratifie le moratoire sur la pêche dans l'océan Arctique central

En mai 2020, la Norvège a ratifié l'Accord visant à prévenir la pêche non réglementée en haute mer dans l'océan Arctique central, plus couramment appelé "moratoire sur la pêche". C'est ainsi la sixième Partie signataire sur dix à le ratifier.

Négocié entre 2015 et 2017, l'Accord a été signé en 2018 par dix Parties : les cinq États côtiers de l'Arctique, l'Union européenne, la Chine, l'Islande, le Japon et la Corée du Sud. [La Norvège a ratifié](#) (source : norvégien) cet Accord en mai 2020 après que le Parlement norvégien a donné son autorisation le 31 mars 2020.

L'Accord, juridiquement contraignant, met en application le principe de précaution en matière de gestion des pêches. Les principales mesures sont les suivantes : l'instauration d'un moratoire de 16 ans sur la pêche commerciale, qui peut être prolongé automatiquement tous les 5 ans à moins que l'une des parties ne s'y oppose selon une approche basée sur le consensus ; l'établissement d'un programme conjoint de recherche scientifique et de surveillance (les discussions sont en cours sur la forme qu'il prendra) ; et l'établissement d'une ORGP si les recherches y incitent.

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

La sécurité en Arctique, enjeu de discussions internationales : une nouvelle instance de gouvernance arctique sur les questions sécuritaires ?

Après une session sur l'Arctique organisée à la Munich Security Conference (MSC) en février 2020, la proposition de créer une instance de gouvernance arctique dédiée aux questions sécuritaires a de nouveau été évoquée par le nouvel ambassadeur de l'UE pour l'Arctique, Michael Mann.

En février 2020, l'Arctique a de nouveau fait l'objet d'une [table ronde à la MSC](#). C'est la suite d'une série d'événements du MSC consacrés à la sécurité dans l'Arctique, dont le dernier notable était la [table ronde organisée l'an dernier](#), en mai 2019 à Helsinki, en même temps que la réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique dont la Finlande finissait la Présidence. Le but était d'échanger sur les meilleures pratiques de gouvernance des océans entre les acteurs des différentes régions pour aider à gérer les sources de tension dans l'Arctique.

Cette année, le *Norwegian institute for international affairs* (NUPI) a publié un rapport intitulé "A Governance and Risk Inventory for a Changing Arctic" en amont de la conférence pour servir de base aux discussions. **Si ce rapport ne propose pas de nouvelle instance de gouvernance sur les enjeux sécuritaires en tant que telle**, il fait un état des lieux des éléments de risques en Arctique (des changements climatiques aux questions stratégiques et militaires en passant par le développement économique) amenant à la conclusion que « *les dirigeants doivent continuer à régler les défis à la stabilité régionale et [...] qu'il est essentiel de réfléchir activement à la manière dont la stabilité régionale peut être maintenue et renforcée* ».

Alors que pour la première fois depuis la Guerre froide, des bâtiments militaires américains et britanniques ont opéré en mer de Barents, pour « tester la liberté de navigation », des **discussions sur la nécessité de créer une nouvelle instance de gouvernance arctique dédiée aux questions sécuritaires**, qui ne sont pas du mandat du Conseil de l'Arctique, avaient émergé lors de l'*Arctic circle assembly* à l'automne 2019. Cette idée a de nouveau été évoquée par le nouvel ambassadeur de l'UE pour l'Arctique, Michael Mann, dans un entretien à *Politico*, sans plus d'information sur la forme exacte que celle-ci pourrait prendre.

Il est à noter que des instances de coopération dans les affaires militaires et stratégiques existent entre certains pays arctiques comme le NORDEFECO entre le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède. Par ailleurs, alors que la Norvège, l'Islande et le Danemark sont membres de l'OTAN, ce n'est pas le cas de la Suède et de la Finlande.

Cette hypothétique instance de gouvernance sur les enjeux sécuritaires soulève enfin deux questions importantes : celle de la place des acteurs non arctiques dans cette enceinte, alors que la proposition semble soutenue par l'UE, et celle de la définition des enjeux sécuritaires : sera-t-il question des enjeux strictement militaires et stratégiques ou est-ce que cela inclura aussi les risques dus aux changements climatiques et environnementaux ainsi que la sécurité humaine (au risque de recoupements avec le mandat des groupes de travail du Conseil de l'Arctique) ? Ces deux questions seront déterminantes sur le degré d'implication de la Russie dans cette instance.

L'exercice transfrontalier "Barents 2020" de recherche et sauvetage annulé en raison du Covid-19

L'exercice annuel de recherche et sauvetage (S & R) "Barents 2020" entre la Norvège et la Russie qui devait se dérouler en mai 2020 a été annulé en raison de la pandémie de Covid-19.

Cet exercice de recherche et de sauvetage transfrontalier se déroule normalement dans les zones frontalières maritimes de la Norvège et de la Russie, en mer de Barents. Au-delà du groupe de travail du Conseil de l'Arctique [EPPR](#) (*Emergency, Prevention, Preparedness, and Response*) sur ces questions, **c'est l'un des rares formats de coopération concrète où le personnel civil mais aussi militaire d'un pays de l'OTAN travaille côte à côte avec la flotte russe**. L'exercice se déroule généralement en deux phases : une partie recherche et sauvetage est suivie par un scénario de marée noire. Ces exercices annuels ont pour but de tester la coordination, les communications et le déploiement d'équipements transfrontaliers, des éléments clés pour assurer une réponse rapide en cas d'incident impliquant des vies humaines et/ou des risques de pollutions marines.

Alors que la Norvège et la Russie se partagent la responsabilité de l'exercice à tour de rôle, et après l'annulation de l'exercice 2020 par la Russie, la Norvège sera en charge de l'organisation de la prochaine édition en 2021.

Tensions autour du traité de Svalbard

Alors que 2020 marque le 100^{ème} anniversaire du traité de Svalbard (voir bulletin n° 10, mars 2020) qui place l'archipel sous souveraineté norvégienne, le régime instauré par celui-ci est parfois remis en cause par plusieurs États Parties, au premier rang desquels la Russie.

Un incident autour d'un navire russe – en train de pêcher illégalement, il a été arrêté en avril 2020 par les garde-côtes norvégiens – a déclenché de nouvelles protestations russes sur le régime du traité de Svalbard et la façon dont la Norvège gère l'archipel. La Russie est mécontente de la façon dont la Norvège gère le traité, et le 4 février, le ministre russe des Affaires étrangères Sergey Lavrov avait officiellement demandé des « consultations bilatérales » sur la gestion des îles.

En dehors de la Norvège, la Russie est le seul des États signataires du traité de Svalbard à avoir fait usage de ses droits pour exercer une activité commerciale dans l'archipel. La Russie se sentirait discriminée par la Norvège et considère que la législation environnementale en vigueur au Svalbard a pour but d'entraver les activités russes. L'Union soviétique s'était d'ailleurs fortement opposée à l'établissement par la Norvège d'une zone de protection de la pêche autour du Svalbard en 1977, une disposition qui étend la souveraineté norvégienne au plateau autour de l'archipel.

Comme l'explique le juriste norvégien [Geir Ulfstein](#) (source : norvégien et anglais), si des questions relatives à la souveraineté norvégienne et aux droits des autres États continuent de se poser, ce sont les eaux qui entourent le Svalbard qui constituent les plus grands défis. Le traité de Svalbard dispose que les autres pays ont des droits dans les eaux territoriales (étendues par la Norvège jusqu'à 12 miles nautiques), mais ne dit rien sur les droits au-delà, dans la zone économique exclusive et sur le plateau continental. Alors que la Norvège affirme que les autres Parties n'ont pas de droits dans la ZEE et sur le plateau continental, d'autres États revendiquent les mêmes droits. Cela a donné lieu à des conflits sur les droits de pêche – tout récemment sur le crabe des neiges avec l'Union européenne.

Malgré ces défis et mécontentements exprimés par les autres États (dont la Chine, la Grande-Bretagne et l'UE), il est improbable que la Norvège accepte une renégociation qui ouvrirait une boîte de Pandore. La Norvège ne veut pas risquer de voir altérer sa souveraineté sur l'archipel. Cependant, selon [Geir Ulfstein](#), il est toujours possible pour la Norvège de changer d'interprétation du texte selon ses volontés politiques en Arctique.

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Industrielle²

Les exportations de gaz naturel russe s'étiolent

Alors que l'activité économique russe dans l'Arctique demeure très largement dominée par le secteur énergétique et l'exploitation des ressources gazières du pays, les exportations russes en matière de gaz naturel semblent souffrir de la crise du Covid-19 et du ralentissement qu'elle impose au commerce et à l'économie internationale. Cette conjoncture peut inquiéter les autorités économiques et politiques russes à l'heure où de nombreux projets logistiques ont été annoncés dans le Nord et l'Est de la Russie : particulièrement coûteux, ces projets souffriraient d'un ralentissement de l'économie, signifiant pour la Russie une contraction des capacités nationales, à la fois publiques et privées, de financements de lourds projets infrastructurels dans le domaine de l'énergie. Source : [Barents Observer](#)

Actualité Capacitaire

Renforcement des activités de l'armée américaine dans la région de Barents

Dans un contexte de tensions entre l'OTAN et la Russie, les États-Unis ont récemment multiplié des manœuvres militaires inédites depuis les années 1980 dans la région de Barents. Ces initiatives semblent s'inscrire dans un nouveau paradigme sécuritaire et cette présence pourrait se pérenniser.

Le renforcement des manœuvres des armées russes observées depuis plusieurs années rappelle régulièrement le contexte sécuritaire dégradé dans lequel se trouve la région de Barents depuis 2014. Aussi, les États-Unis semblent opérer un virage stratégique important en multipliant les déploiements militaires dans la région ces dernières semaines.

Dans le cadre de l'OTAN, le 1^{er} mai, un « *surface action group* » – composé de destroyers américains de la 6^{ème} flotte de type Arleigh Burke Aegis (*USS Porter*, *USS Roosevelt* et *USS Donald Cook*) accompagnés par un sous-marin nucléaire, un navire de soutien (*USNS Supply*), un avion de patrouille maritime P-8A et un avion de ravitaillement RC-135 – a mené un exercice anti-sous-marin dans la mer de Norvège avec une frégate britannique (*HMS Kent*). **Des unités navales qui ont ensuite mené un exercice de plusieurs jours en mer de Barents, une première depuis les années 1980.** Rappelons que c'est en mer de Barents que la flotte du Nord russe opère pour se rendre sur la Route maritime du Nord, mais également vers le passage GIUK (Groenland, Islande, Royaume-Uni).

Pour Per Erik Solli, conseiller à l'université Nord à Bodø, « *nous verrons la Marine étatsunienne naviguer plus régulièrement dans le nord, c'est la nouvelle norme* » ([The Barents Observer](#), 8 mai 2020). Ce nouveau développement s'explique par deux facteurs. Le premier, les États-Unis entendent rappeler les principes de liberté de navigation en mer de Barents, dont une grande partie est située dans les eaux internationales. Le second concerne le déploiement de nouveaux missiles de croisière russes dont le *Kalibr*. Ces derniers plus performants et d'une portée plus longue constituent un défi stratégique pour les forces de l'Alliance Atlantique dans la région. L'Amiral Foggo a annoncé qu'il y aurait à l'avenir davantage d'exercices et de déploiements américains de ce type dans la région arctique.

Le 20 mai, pour la première fois, des bombardiers stratégiques américains (*B-1B Lancer*) ont mené des exercices dans l'espace aérien suédois. Également déployé dans l'espace aérien norvégien, le commandement de la défense du pays a affirmé qu'il s'agissait de « *l'un des plus importants exercices de ce type* » dans la région ([The Barents Observer](#), 20 mai 2020). La dimension symbolique de cet exercice est doublement importante : il constitue tout d'abord le premier transit d'un bombardier stratégique B-1 par l'espace aérien suédois, et ensuite et surtout car la Suède n'appartient pas à l'OTAN.

Pour rappel, en novembre 2019, des F-16 norvégiens ont accompagné trois bombardiers américains B-52 en mer de Barents. La Suède a activement participé à cet exercice en procédant au ravitaillement en carburant des chasseurs Jas 39

² Voir également la rubrique trafic maritime

Gripen auprès de l'avion ravitailleur américain KC-135 ([Communiqué de presse des Forces armées suédoises](#)). Cet exercice s'inscrit dans l'accord de 2014 entre la Suède et l'OTAN permettant aux forces alliées de mener des exercices conjoints dans le pays. Dans un tel contexte, la présence sur le territoire suédois d'un système d'armes américain d'une telle valeur stratégique – le *Lancer* peut être équipé d'armes nucléaires et participe de la dissuasion américaine – est un message évident adressé à la Russie. Sources : [Arctic Today](#), [Zone Militaire](#), [Navy.mil](#), [The Barents Observer](#), [DOD](#), [Naval News](#), [Naval Today](#)

Le Danemark va se doter d'une nouvelle stratégie pour l'Arctique

L'actuelle stratégie danoise pour l'Arctique datant de 2011, le Danemark entend publier une nouvelle stratégie à l'horizon 2021, après une réunion de juristes originaires du Danemark, du Groenland et des Îles Féroé. Les autorités politiques danoises entendent par ailleurs organiser des consultations publiques qui devraient assurer à cette future stratégie d'apparaître la plus légitime et populaire possible, alors que l'Arctique avait précédemment été cité comme l'une des cinq priorités du pays en matière de politique étrangère. Pour rappel, l'actuelle stratégie mentionnait dès 2011 plusieurs priorités pour les forces armées danoises : maintenir leurs capacités à manœuvrer dans l'environnement arctique, multiplier les exercices militaires impliquant l'Alliance Atlantique et ses membres, et assurer la souveraineté du Danemark sur le Groenland et les Îles Féroé. Sources : [Arctic Today](#), [Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic – 2011 – 2020](#)

Quelles constructions navales pour la marine militaire de Russie ?

Alors que le secteur de la construction navale russe avait énormément souffert de la perte de compétences et de main d'œuvre qualifiée consécutive à l'effondrement de l'URSS, l'admission au service actif d'unités modernes au sein de la marine militaire de Russie est aujourd'hui l'une des priorités de Moscou.

Cette remontée en puissance de la *Voïenno-Morskoi Flot* (VMF) sert plusieurs objectifs concomitants : elle doit d'une part donner à la Russie des moyens ambitieux, notamment en renforçant ses capacités offensives et défensives dans le domaine maritime, mais aussi permettre la remontée en puissance de l'industrie russe dédiée, les compétences et les technologies mobilisées dans le secteur naval trouvant des applications naturelles dans le domaine civil.

Le volontarisme affiché des autorités russes produit aujourd'hui des résultats mitigés : si la Russie se dote de nouveaux sous-marins d'une qualité certaine et maintient dans le domaine de l'aéronautique navale une compétence indéniable, son incapacité à mener à bien la rénovation du porte-avions *Amiral Kouznetsov* traduit encore les difficultés rencontrées par l'industrie navale russe dans le domaine des bâtiments de surface. Ainsi, et malgré la production maintenue des frégates de classe *Amiral Gorchkov* – le chantier naval *Severnaïa Verf*, localisé à Saint-Pétersbourg et membre de l'United Shipbuilding Corporation, vient de procéder au lancement d'une troisième unité, l'*Amiral Golovko* –, les autorités russes semblent considérer renoncer à la construction des destroyers « Super Gorchkov » et des croiseurs de classe *Lider*, deux projets ambitieux et visiblement difficiles à financer.

Principaux bâtiments de surface en construction pour la VMF

CHANTIER NAVAL	CLASSIFICATION	CLASSE	TONNAGE
Amurskiy Sudostroitelnyy Zavod	Corvette	Classe <i>Steregouchtchi</i>	2 200 – 2 500 tonnes
	Corvette	Classe <i>Karakurt</i>	800 tonnes
Severnaïa Verf	Frégate	Classe <i>Amiral Gorchkov</i>	5,400 tonnes
	Corvette	Classe <i>Steregouchtchi</i>	2 200 – 2 500 tonnes
Yantar	Corvette	Classe <i>Karakurt</i>	800 tonnes
	Patrouilleur	Classe <i>Vasily Bykov</i>	1 300 – 1 500 tonnes

Sources : [Naval News](#), [Red Samovar](#)

Publications des instituts de recherche

Un nouvel institut américain s'intéresse aux questions sécuritaires en Arctique

Le [Wallace Institute for Arctic Security](#) est un institut privé américain lancé fin 2019, qui s'est spécialisé dans l'étude des questions de sécurité dans la région arctique.

Réunie par l'entrepreneur Nick Solheim, l'équipe de rédacteurs du Wallace Institute est essentiellement composée de conseillers politiques, ingénieurs et d'un chercheur. Jusqu'à présent, l'institut se concentre sur la publication de courts articles traitant de l'actualité sécuritaire en Arctique, en particulier de l'engagement américain dans la région. Son objectif est de promouvoir la prise en compte des enjeux du Grand Nord dans la politique étrangère américaine, arguant par exemple que les États-Unis doivent se doter d'un [ambassadeur spécifiquement dédié à l'Arctique](#). Selon l'institut : « *The US is likely the only Arctic country that lacks adequate, cross-agency representation in the High Arctic* ». Dans un autre billet, l'institut déplore le manque d'identification des États-Unis dans l'Arctique et l'absence de représentation politique, alors que la Chine se déclare elle-même comme un « *near-Arctic state* ». Les États-Unis devraient augmenter leurs investissements dans la région pour développer les infrastructures disponibles pour les populations locales, et ratifier la Convention des Nations Unies pour le Droit de la mer, face à la « menace » que représentent la Chine et la Russie en Arctique. Dans ce cadre, ils recommandent que les États-Unis s'affirment comme un leader dans la région : « *The High North's future and freedom depend on American leadership* ». Il est intéressant d'avoir connaissance et de suivre les publications de ce nouvel institut qui offre un éclairage sur l'action américaine en Arctique et sur son positionnement, alors que le pays cherche à s'imposer comme un acteur actif (dont l'établissement d'une nouvelle ambassade au Groenland est un exemple), tout en restant réticent à se positionner en moteur de la gouvernance régionale, face aux ambitions russes et chinoises. Toutefois, les billets écrits restent des articles d'opinion, qui ne sont majoritairement pas rédigés par des chercheurs et visent à positionner les États-Unis comme un futur leader en Arctique.

L'Arctic Institute publie une série d'articles sur l'engagement chinois en Arctique

Intitulé « *China and its Arctic Trajectories* », l'objectif de cette série d'articles publiés progressivement sur le site de l'[Arctic Institute](#) est de comprendre comment se déploie la stratégie chinoise en Arctique, en particulier dans ses relations avec les États de la région.

Au mois de mai 2020, sept articles ont été publiés par l'*Arctic Institute*, apportant un regard original sur la stratégie de la Chine en Arctique, en proposant des analyses portées sur des sujets relativement peu abordés dans l'étude de l'engagement chinois dans le Grand Nord. Ainsi, un [premier article](#) s'intéresse au rôle du Groenland dans la stratégie de la Chine, qui s'intègre à une diplomatie dite « *win-win* », c'est-à-dire par le développement de relations bilatérales avec des États arctiques, pour booster son implication dans les affaires polaires. Dans ce cadre, le Groenland est perçu comme un territoire clé pour la Chine, tant par sa position de débouché sur les voies de navigation, que pour ses ressources minières ; le pays déploie donc une stratégie d'investissement dans plusieurs projets d'exploitations. Pour le Groenland, le soutien financier de la Chine lui permet de gagner en indépendance face au Danemark et de renforcer son système politique local. Un [deuxième article](#) s'intéresse à la vision de la Chine comme une menace en Arctique, qui découle d'une méconnaissance de ses actions dans la région, mais aussi de la propre opacité et des ambiguïtés chinoises. Il insiste sur la nécessité de cesser les spéculations sur la menace potentielle que représente le pays, et plutôt de dresser un bilan clair de ses possibilités et capacités, pour mieux gérer le développement de ses ambitions et activités, qui est inéluctable. Un [troisième article](#) développe précisément la question des émissions de carbone dans la région, et la nécessité d'intégrer la Chine à la coopération dans ce domaine, coopération développée dans le Conseil de l'Arctique, mais qui inclut peu le pays pourtant principal émetteur mondial. Un [quatrième article](#) aborde la diplomatie chinoise dans la région, fondée sur le développement de relations bilatérales pour se construire une identité arctique. Cependant, ces relations sont plus ou moins concluantes : la Chine s'appuie sur un partenariat actif avec la Russie, mais aussi l'Islande, la Finlande et dans une moindre mesure, la Norvège ; mais le dialogue avec le Canada, la Suède et le Danemark est plus ténu. Deux articles reviennent en particulier sur la coopération bilatérale entre la Chine et la Russie, l'[un](#) insistant sur la multiplicité des facteurs (territoriaux, historiques, et arctiques) de cette relation, l'[autre](#) sur l'interdépendance économique qui la caractérise. Enfin, un [dernier article](#) revient sur la stratégie « technopolitique » de la Chine en Arctique, c'est-à-dire l'usage de

la technologie à des fins politiques. En particulier, par la participation à l'Organisation Maritime Internationale et à la rédaction du Code polaire, qui s'avère favorable aux intérêts chinois dans les eaux de la région.

Le Danemark, un terrain de la compétition des grandes puissances mondiales en Arctique

Dans un [court papier](#) écrit pour l'Institut canadien des affaires mondiales, l'ancien ambassadeur danois au Canada, Jan Top Christiansen, propose une réflexion sur la position stratégique du Danemark en Arctique, via le Groenland, où s'entrecroisent les intérêts et convoitises des États-Unis, de la Chine et de la Russie. Il dresse quelques recommandations en vue de la future stratégie danoise en Arctique.

Cet article intervient à la suite d'un rapport publié fin 2019 par le Danish Institute for International Studies, commandé par le Gouvernement danois, que nous avons présenté dans le bulletin n°8 (janvier 2020) et qui proposait une série de recommandations et remarques pour la stratégie du Danemark en Arctique, qui devrait être publiée en 2020. Le Groenland est un territoire éminemment stratégique pour le Danemark dans la région, alors que l'Arctique est elle-même en proie à une augmentation des intérêts et des potentialités de conflit. En particulier, dans le cadre de l'affrontement et de la compétition des grandes puissances que sont les États-Unis, la Russie et la Chine (en anglais « *Great Power Competition* ») en Arctique, le Groenland, par sa localisation stratégique, ses ressources et ses revendications indépendantistes, est au croisement de nombreux intérêts. Surtout du côté américain, où la proposition de Donald Trump de racheter l'île en août 2019 n'est en réalité que l'expression provocante de la stratégie américaine de s'assurer une position au Groenland par une série d'investissements financiers (qui se restreignent en réalité à des dons d'argent, et qui se complètent par une présence militaire et diplomatique, comme l'attestent la base de Thulé ou encore la réouverture en mai d'un consulat à Nuuk). Cependant, pour Jan Top Christiansen, les États-Unis ne doivent pas être les seuls partenaires du Groenland : leurs financements sont aléatoires et leurs bases militaires, parfois abandonnées, ont des impacts environnementaux importants pour les populations locales. Il s'agit aussi de comprendre les revendications et les intérêts exprimés par la Russie et la Chine sur l'île. Il propose que la nouvelle stratégie du Danemark pour l'Arctique ne soit effective que pour une durée de 5 ans, car la situation géopolitique de la région est extrêmement changeante, et qu'elle s'appuie surtout sur une coopération avec tous les États de l'Arctique.

Le corridor GIUK, un axe stratégique en Arctique

La région GIUK (Groenland-Islande-Royaume-Uni-Norvège) est un espace à l'importance stratégique croissante, non plus seulement pour l'Atlantique Nord, mais aussi pour l'Arctique. Un [papier](#) publié dans le RUSI Journal insiste sur la nécessité pour les États-Unis d'investir pour une présence navale dans la région, afin de contrer les intérêts russes et chinois dans le cadre de la « compétition entre grandes puissances ».

La région GIUK a surtout été historiquement perçue comme stratégique dans le cadre de l'affrontement transatlantique qui caractérise la Guerre froide. Or, alors que l'Arctique fait face à une croissance de ses enjeux géopolitiques, l'axe GIUK est une « porte d'entrée » vers la région. Pour Rebecca Pincus, rédactrice de cet article, il faut que l'OTAN et les États-Unis s'investissent davantage dans cette région de l'Atlantique nord, pour augmenter leur puissance dans l'Arctique tout entier et contrer l'engagement croissant de la Russie et de la Chine. La GIUK est stratégique en ce qu'elle se situe à la croisée des continents américain et européen, près des côtes russes, qu'elle traverse les nouvelles routes maritimes arctiques qui gagnent en intérêt pour la Chine et qu'elle est composée en partie de petits États ou de « quasi-États » (le Groenland et le Svalbard), plus vulnérables aux appétits des grandes puissances. En particulier, la Chine augmente ses partenariats et investissements en Islande et au Groenland. Dans ce cadre, l'article recommande aux États-Unis d'intervenir pour bénéficier d'une présence navale dans la région, et d'exercer une « diplomatie navale », en développant des partenariats avec ses alliés otaniens.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Rosatom et le chantier naval russe Zvezda signent un contrat pour la construction du premier *Leader*

Le brise-glace nucléaire de classe Leader (projet 10510) est conçu pour assurer une navigation toute l'année sur les parties orientales de la route maritime du Nord à partir de 2027.

La mise en service du *Leader* permettra à Rosatom, société d'État russe spécialiste du secteur nucléaire, chargée à la fois des infrastructures de la route maritime du Nord et de l'exploitation de la flotte de brise-glace à propulsion nucléaire, d'assurer des opérations sûres et régulières dans la région orientale de l'Arctique, de fournir une navigation toute l'année dans les eaux de la route maritime du Nord et d'ouvrir de nouvelles opportunités pour des routes commerciales à hautes latitudes. Le navire devrait être mis en service en 2027, avec deux brise-glaces supplémentaires du même type à suivre d'ici 2033. Ce calendrier peut s'avérer très ambitieux compte tenu du fait que la classe *Arktika* (projet 22220), dont la Russie construit actuellement trois navires, a dû faire face à plusieurs retards et défis techniques. La construction du premier de la série, l'*Arktika*, a commencé en 2013 et il devait être livré en 2017. Après une avarie d'un de ses trois moteurs électriques en février dernier lors des séances d'essais, le navire ne sera vraisemblablement pas en service avant 2021. D'une puissance de 120 MW, le double de la classe *Arktika*, le *Leader* sera en mesure de créer un canal d'une largeur de 50 mètres pour les navires d'une capacité allant jusqu'à 200 000 tonnes. Pouvant briser une banquise de 2 mètres d'épaisseur à 14 nœuds, le brise-glace sera en mesure d'assurer une escorte des navires en huit jours le long de la route maritime du Nord. On estime que les trois navires de la classe *Leader* coûteront 120 milliards de roubles (1,6 milliard de dollars), budget alloué en janvier 2020 pour la période 2020-2027, le jour même de la démission du Premier ministre Dmitri Medvedev. En comparaison, la Garde côtière américaine espère mettre en service trois brise-glaces lourds conventionnels beaucoup plus petits pour un coût estimé à 2,1 milliards de dollars. L'ambition de la Russie est de disposer de 12 brise-glaces pouvant opérer toute l'année sur les routes maritimes arctiques, les 5 classes *Arktika* et les 3 *Leader* étant prépositionnés sur la partie orientale de la route maritime du Nord. La partie occidentale, en péninsule de Yamal et en mer de Kara, serait couverte par des moyens à compléter, mis en œuvre par les grands exploitants d'hydrocarbures russes (figure 1). Comme pour les autres brise-glaces nucléaires, le port base sera Mourmansk, siège d'Atomflot. Sources : [HighNorthnews](#) ; [Maritime-executive.com](#)

Figure 1 : Positionnement prévu de la flotte de brise-glaces Rosatom d'ici 2035 – (© Rosatom)



La future classe Arktika (source : Iris) ³			
UNITÉ	MISE SUR CALE	LANCEMENT	ADMISSION AU SERVICE ACTIF
Arktika	2013	2016	x
Sibir	2015	2017	2021
Ural	2016	2019	2022
Yakutia	2020	x	2025
Chukotka	2021	x	2026

La Commission d'État pour le développement de l'Arctique soutient l'extension de la Route maritime du Nord à la mer de Barents et à la mer de Béring

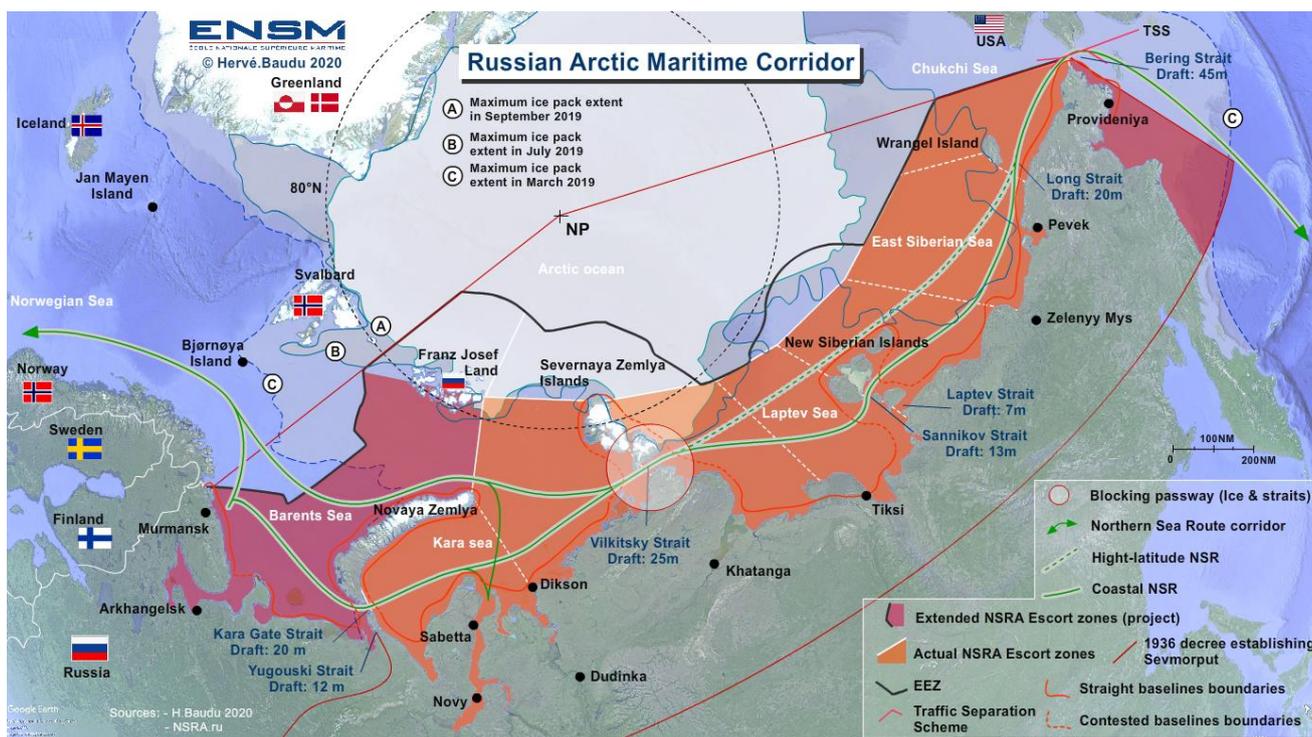
Le gouvernement envisagerait d'étendre les limites actuelles de la route maritime du Nord, aux cinq mers qui composent le passage du Nord-Est. Cet artifice permettrait d'atteindre les objectifs fixés par le décret du 7 mai 2018 du président Vladimir Poutine sur une augmentation du trafic de fret à 80 millions de tonnes, soit presque trois fois supérieur à celui de 2019.

Le gouvernement discute de l'idée d'étendre les limites administratives de la route maritime du Nord (RMN) pour inclure les mers de Barents, Blanche, Pechora, Bering et Okhotsk. Fin 2019, seuls 31,5 millions de tonnes de fret, d'hydrocarbures, en provenance de Yamal pour les 2/3, ont été transportés le long de la RMN. Selon la loi fédérale n°132 de 2012, les limites de la RMN (NSR) actuelle sont comprises entre le détroit de Kara à l'ouest et le cap Dezhnev dans le détroit de Béring à l'Est. Mais selon le décret de 1936, elles incluent ; à partir de Mourmansk, les mers de Barents, Blanche, de Pechora, pour former la fameuse route maritime du Nord (Sevmorput) ouverte en 1932. En incluant les ports et terminaux existants dans la partie Ouest de la RMN, le flux de marchandises (sur la base des résultats de 2019) viendrait augmenter de 29 millions de tonnes de marchandises le volume de la RMN actuel. En mer de Pechora, la plate-forme Prirazlomnaya de Gazprom Neft, le terminal pétrolier Varandey de Lukoil ; à Mourmansk, les terminaux prévus de charbon, Lavna, d'engrais, Tuloma, ainsi que le terminal pour les produits pétroliers Vitino viendraient s'ajouter au flux de la RMN.

Dans cette hypothèse, les projets en cours ou déjà existants seraient comptabilisés dans le volume global, sans toutefois atteindre les 80 millions de tonnes exigés pour 2024. C'est la raison pour laquelle, Rosatom, chargé du développement de la RMN, souhaite mettre en place une ligne de transport de conteneurs. En 2019, l'entreprise d'État a acquis 30% du groupe Delo qui a remporté l'appel d'offres pour l'achat d'actions Transcontainer, société qui compte assurer le monopole d'une ligne régulière sur la RMN. Le lancement pilote de la ligne est prévu pour 2024. La capacité espérée serait alors de 30 millions de tonnes par an à l'horizon 2028. À cet effet, Rosatom a créé, en 2019, la filiale Rusatom Cargo qui doit promouvoir l'initiative au niveau international. Pour faire appliquer cette stratégie de développement de la RMN, qui couvre la période jusqu'en 2035, un document rédigé par le ministère de l'Extrême-Orient et de l'Arctique et a été [soumis au gouvernement le 7 mai](#). Cette ambition revient en quelque sorte à un renouveau des pratiques de l'Union soviétique avec Glavsevmorput, la Direction de la route maritime du Nord de 1935, responsable de la route entre Mourmansk et le Kamtchatka. Cette nouvelle route serait dénommée « Corridor arctique » (voir figure 2). Sources : [Rbc.ru](#) (russe) ; [Arcticodot.com](#) ; [BarentsObserver](#) [Portnews.ru](#) (russe) ; [ndc.nato.int](#) ; [Portnews.ru](#) ; [Minvr.ru](#) (russe)

³ Les dates apparaissant en rouge sont des estimations.

Figure 2 : Corridor maritime arctique (© Hervé.Baudu – Ensm, 2020)



Pose de la quille du quatrième brise-glace nucléaire « Yakoutia » et signature pour la construction d'un cinquième « Chukotka »

Rosatom et le chantier naval Baltic Yard ont signé un contrat pour la construction de deux autres brise-glaces à propulsion nucléaire de type IB60 Arktika.

Trois des nouveaux brise-glaces nucléaires russes, l'« Arktika », le « Sibir » et l'« Ural », sont actuellement en cours d'achèvement ou en construction au chantier naval de la Baltique à Saint-Petersbourg. Le projet 22220 est le brise-glace le plus puissant (60 MW) à ce jour. Le chantier naval a déclaré que ce quatrième brise-glace sera nommé « Yakoutia » d'après le nom de l'immense région sibérienne située entre la péninsule de Taymyr et la péninsule de Chukotka, ce nom même attribué au cinquième navire de la série. Après de longs retards, l'« Arktika » était censé naviguer vers le nord jusqu'à Mourmansk au printemps. Cependant, l'un des trois moteurs électriques a été sérieusement endommagé après un court-circuit lors d'essais en mer en février dernier. Son admission au service est reportée vraisemblablement en 2021 après le remplacement du moteur défectueux. La mise en service du quatrième brise-glace de la série est prévue pour 2024, et celle du cinquième en 2027. Sources : [BarentsObserver](#) ; [sudostroenie.ru](#) ; [Morvesti.ru](#) ; [Tass.ru](#)

Le cargo à propulsion nucléaire Sevморput pourrait de nouveau assurer un trafic entre le Kamtchatka et la Baltique

Le Sevморput géré par FSUE Atomflot, filiale maritime de la société d'État Rosatom, a déjà réalisé ce voyage l'été dernier. Malgré une rentabilité supposée faible, le navire a été utilisé quelques fois pour apporter du fret aux bases militaires de la Terre de Franz Josef et pour des chantiers en construction en péninsule de Yamal.

Comme l'an passé, le navire pourrait être utilisé plus activement pour livrer du poisson congelé via la route maritime du Nord en provenance de Petropavlovsk en péninsule de Kamchatsky sur la côte Est de la Russie et à destination de Saint-Petersbourg. En cette période estivale, le trajet serait plus rapide que de le transporter à Vladivostok pour le recharger sur le train transsibérien. Jusqu'à quatre voyages par an pourraient être planifiés. Son retour à vide par la route maritime du Nord interroge quant à la rentabilité de l'opération, si ce n'est de démontrer la viabilité de cette voie maritime. Cependant, Rosatom affirme que le taux de fret a baissé de 20% pour ces routes et souligne que le modèle économique de la navigation du « Sevморput » est basé sur un retour de fret à vide. Le voyage de septembre de l'année dernière était la première fois qu'un navire à propulsion nucléaire civil naviguait avec une cargaison le long des côtes de la Scandinavie

jusqu'à Saint-Pétersbourg. Le « *Sevmorput* » est âgé de 30 ans. Il est alimenté par un réacteur de type KLT-40, similaire aux réacteurs des brise-glaces « *Taymyr* » et « *Vaygach* ». Un refit en 2015 visait à maintenir le « *Sevmorput* » en service jusqu'en 2024. Source : [BarentsObserver](#)

Le point de vue des populations autochtones pris en compte pour une navigation plus sûre dans l'Arctique canadien

Les autorités fédérales canadiennes ont associé les communautés locales pour proposer des couloirs de navigation à faible impact environnemental qui pourraient réduire les risques posés par l'augmentation du trafic maritime.

Les 14 communautés côtières de l'Arctique canadien associées à cette étude conviennent que des couloirs de navigation sécuritaires prévus pour les eaux arctiques canadiennes devraient être mis en place pour protéger les mammifères marins tout en préservant le mode de vie séculaire des populations locales. Les itinéraires proposés, bien que naturellement empruntés, éviteraient les zones sensibles dans la mesure du possible, tout en réduisant la vitesse et le bruit des moteurs. Cette étude met en évidence également la nécessité d'améliorer la sécurité en faisant plus de cartographie et en obligeant les navires à éviter certaines zones marines réputées dangereuses. Cette approche conforte l'idée selon laquelle le Canada tient à préserver le passage du Nord-Ouest d'un trafic commercial trop important et tout au moins d'impliquer les populations locales au développement de leur région. Cette démarche est à l'opposé de celle de la Russie pour qui les populations autochtones doivent s'adapter au développement industriel du grand Nord. Source : [Nunatsiac.com](#)

Une traversée inédite de la RMN à cette période de l'année pour deux tankers LNG ARC7 Yamal max

Deux tankers brise-glaces, le Christophe de Margerie et le Vladimir Voronin, chacun escorté d'un brise-glace à propulsion nucléaire, respectivement le Yamal et le 50 Let Pobedy, ont entamé avec un mois d'avance les rotations de LNG vers l'Asie en empruntant la RMN.

Le pétrolier *Christophe de Margerie* appartenant à Sovcomflot a quitté le port de Sabetta en péninsule de Yamal le 18 mai, non pas pour faire route vers l'Ouest comme il l'a fait pendant tout l'hiver, mais vers l'Est, pour le port de Jingtang, au Nord de la Chine, via la route maritime du Nord. Le navire devrait atteindre le port chinois le 11 juin, soit un transit de seulement 25 jours. Le pétrolier est néanmoins escorté par le brise-glace à propulsion nucléaire *Yamal*. Il est suivi à quelques jours d'intervalle par un sister-ship, le *Vladimir Voronin* de la compagnie Teekey, lui-même accompagné d'un autre brise-glace à propulsion nucléaire le *50 Let Pobedy*. Il s'agit du premier voyage de ce genre jamais réalisé à cette période de l'année. En 2018, le premier voyage avec le *Vladimir Rusanov* a appareillé de Sabetta le [25 juin](#) et en 2019, le premier convoi en direction de l'Est a commencé le [29 juin](#). Cette performance est rendue possible à cause du réchauffement climatique.

L'année 2019 a vu la deuxième température moyenne la plus élevée jamais enregistrée dans l'Arctique. La banquise annuelle se forme plus tard dans l'année, ce qui se traduit par une épaisseur moindre en fin de saison hivernale. À partir de 2024, la société étatique russe Atomflot chargée de la RMN prévoirait d'emprunter la route de l'Est toute l'année avec l'utilisation des nouveaux brise-glaces nucléaires LK-60 de type *Arktika*. En 2019, sur 19,5 millions de tonnes de production annuelle de GNL à Yamal, environ 1,2 million de tonnes (6,5% de la production totale) ont été expédiés du terminal Yamal LNG vers l'Est, le reste ayant été acheminé en hiver vers l'Ouest au mouillage d'Honningsvåg situé au Nord de la Norvège pour un transbordement sur des méthaniers classiques. Sources : [Kommersant.ru](#) (russe) ; [BarentsObserver](#) ; [BarentsObserver](#)

Construction d'un nouveau port arctique pour le projet pétrolier Vostok sur la côte de la péninsule de Taymyr

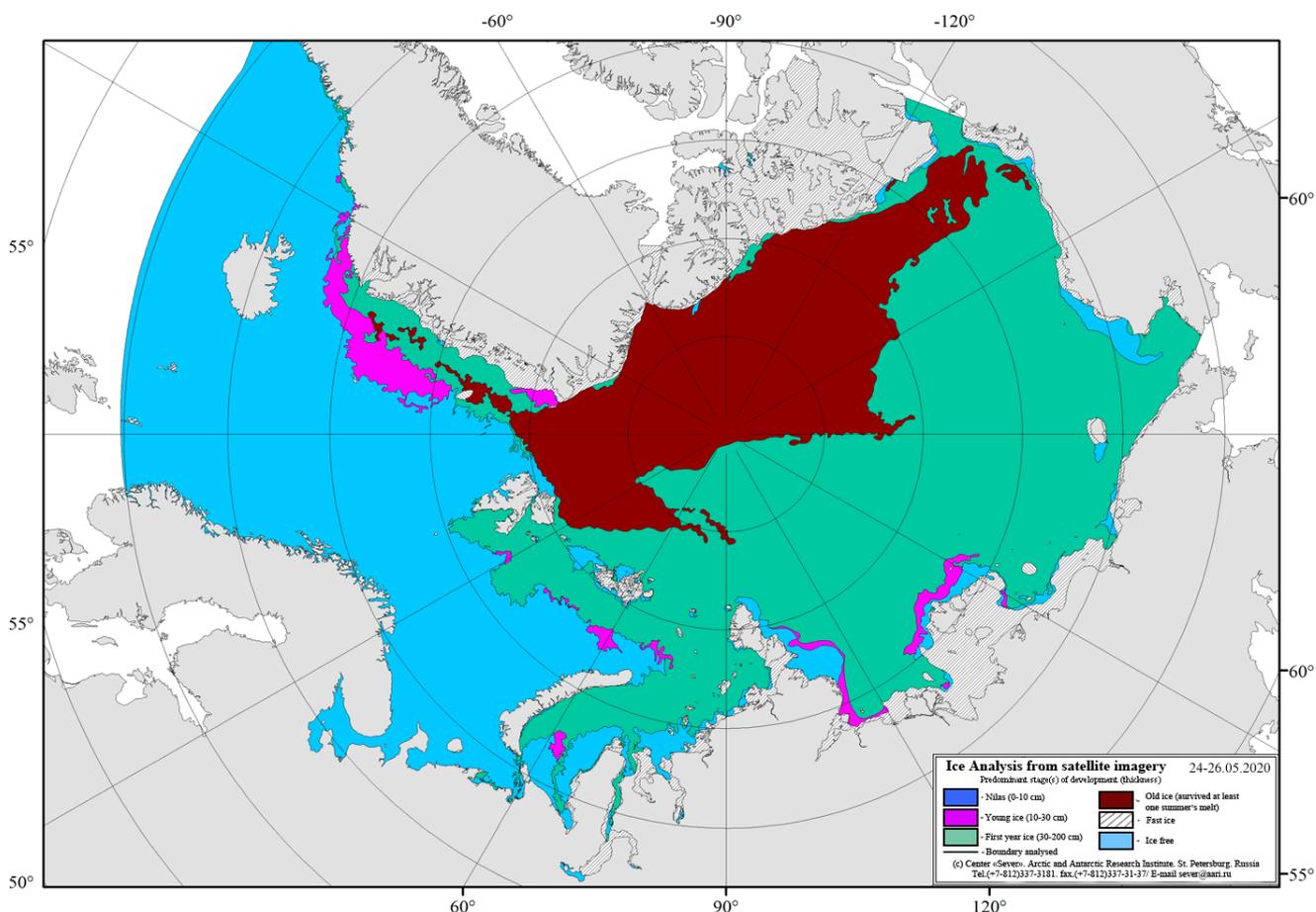
Dans le cadre du lancement du projet Vostok Oil Arctic, le géant pétrolier étatique russe Rosneft a commencé à forer un puits d'exploration au nord de la Sibérie en péninsule de Taymyr. Un pipeline de 800 km est prévu pour relier les gisements vers un port pour exporter la production via la route maritime du Nord.

Le projet Vostok Oil comprend le cluster des gisements pétroliers et gaziers Vankor dont les importants gisements se situent au nord de la Sibérie, à l'ouest de la grande rivière Yenisey. Le potentiel de ressources du projet dépasse 5 milliards de tonnes de pétrole léger à faible teneur en soufre, de qualité supérieure au Brent. Le potentiel d'exportation de pétrole

vers les marchés nationaux et mondiaux est estimé à 25 millions de tonnes en 2024, 50 millions de tonnes en 2027 et 115 millions de tonnes d'ici 2030. Selon Rosneft, Vostok Oil pourrait assurer une part importante du trafic de fret le long de la route maritime du Nord. Plus de 100 millions de tonnes d'hydrocarbures par an extraits dans les champs du projet seraient transportés le long de la route maritime du Nord par des pétroliers de classe glace, dont le premier vient d'être achevé au chantier naval de Zvezda et 11 autres sont en projet. L'investissement total dans le projet est estimé à 10 000 milliards de roubles (158 milliards de dollars), la première étape coûterait environ 31,6 milliards de dollars. Quinze villes, deux aérodromes, un port, 800 km de pipelines des sites vers le port, 7 000 km de pipelines de liaison entre gisements, 3 500 km d'installations de réseau électrique, 2 000 MW d'usines de production d'électricité devraient être construits dans le cadre de ce projet. Le nombre de nouveaux emplois dont le projet aura besoin s'élèverait à environ 100 000 personnes. Il est prévu de construire un port d'une capacité de 115 millions de tonnes à Sever Bay sur la péninsule de Taymyr, relié par un pipeline qui pourra transporter au moins 25 millions de tonnes de pétrole par an. Sources : seanews.ru ; Tass.ru ; technoblog.ru ; Rogtecmagazine.ru

Carte de concentration des glaces de mai 2020

Chaque mois est présentée la carte de concentration de glaces en Arctique (en vert, étendue de la banquise de 1^{ère} année).



Sources : Nsidc.org ; aari.ru

