

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

**BASTIEN ALEX – HERVÉ BAUDU – ANTOINE BONDAZ –
MICHAEL DELAUNAY – VALERIE NIQUET – 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
ÉTATS OBSERVATEURS – UNION EUROPÉENNE	8
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....	11
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE	13
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	15

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 États Observateurs / UE : Alexandre Taithe (FRS), Valérie Niquet (FRS), Mayline Strouk (GEG – FRS)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : IRIS

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

Mémorandum du Président Trump sur un programme d'acquisition de flotte de brise-glace

Début juin, Donald Trump a signé un [Memorandum](#) axé sur l'acquisition potentielle d'une flotte de brise-glace.

Le 9 juin 2020, l'Administration Trump a publié un « [Memorandum on Safeguarding U.S. National Interests in the Arctic and Antarctic Regions](#) ». Celui-ci, entièrement axé sur un programme d'acquisition de flotte de brise-glace pour l'année fiscale 2029, demande à cinq agences fédérales d'évaluer, dans les soixante jours, les risques et opportunités de l'acquisition d'une telle flotte, en explorant notamment les possibilités de leasing et la construction d'un port en Alaska. Malgré le titre de ce mémorandum, notons qu'il ne s'agit, à cette date, que d'une autre demande d'étude ne contenant pas de budget précis – du moins jusqu'à l'issue de cette période de soixante jours. Voir également la rubrique trafic maritime/sécurité maritime. Source : [Mémorandum](#) ; [RCInet](#)

Organisation du ravitaillement suite à l'arrêt des vols en Alaska

L'arrêt du trafic aérien a posé de nombreux soucis de ravitaillement pour les communautés en Alaska.

La crise sanitaire récente a montré les limites de la dépendance au ravitaillement par voie aérienne pour les communautés d'Alaska. L'arrêt soudain de ces vols, ainsi que la faillite de Ravn Air ont créé des ruptures dans la chaîne d'approvisionnement. Pour y faire face, certaines communautés ont notamment distribué du carburant et des munitions, afin de permettre aux résidents locaux de chasser davantage ; d'autres ont délivré en urgence des nouveaux permis de chasse aux cerfs et orignaux, bien que la saison de chasse ne soit pas ouverte. Source : [RCInet](#)

CANADA

L'armée canadienne contribue à la couverture aérienne de l'Islande

Une unité de l'armée de l'Air canadienne est venue en appui des garde-côtes islandais pour maintenir sa capacité de surveillance aérienne au profit de l'OTAN

L'armée canadienne est venue en appui de l'Islande pour assurer une partie de la surveillance aérienne de l'Islande dans le cadre de l'opération *Illumination*, menée par l'OTAN de mars à mai 2020, suite au déploiement d'un système radar de surveillance aérienne mobile AN / TPS-70 de l'Aviation royale canadienne. Cette opération avait pour but d'assurer une continuité de la surveillance aérienne islandaise pendant la mise à niveau de quatre de ses radars longue portée qui apportent à l'OTAN une couverture radar dans la zone GIUK (Groenland, Islande, Royaume-Uni). Source : [OTAN](#)

NOREX 2020 : l'armée canadienne s'est entraînée aux conditions sub-arctiques

L'armée canadienne maintient sa capacité à mener des opérations en milieu hivernal en mettant l'accent sur l'aide apportée en cas de catastrophe naturelle et de missions humanitaires.

Du 28 février au 8 mars 2020 s'est tenu l'exercice *NOREX 2020* dans le Nord de l'Ontario à 300 kilomètres au Nord-Est de Thunder Bay, dans la municipalité de Greenstone. Cet exercice était dirigé par la 4e Division du Canada, soutenue par les unités du Groupe-compagnie d'intervention dans l'Arctique (GCIA), unités spécialisées dans la conduite d'opérations dans le Nord présentes dans chaque division de l'armée canadienne. Des unités de Rangers du 3e Groupe de patrouilles des Rangers canadiens (3 GPRC) ont participé à l'exercice en soutien d'autres unités venues du Sud. Cet exercice était

centré sur les déplacements, la guerre et la survie en conditions hivernales dans le but de mener des opérations principalement d'aide humanitaire et de secours en cas de catastrophe. Sources : [Kitchener Today](#), [Simcoe](#), [Canadian Army Today](#)

Le secteur aérien et le tourisme, secteurs les plus touchés au Nunavut par les effets de la pandémie

Les effets de la pandémie obligent le gouvernement du Nunavut à soutenir le secteur aérien et à reporter la saison touristique

Sur les 49 millions de dollars dépensés en subventions par le Gouvernement du Nunavut pour maintenir les services essentiels, 24,6 millions sont allés aux compagnies aériennes Canadian North et Calm Air, afin de préserver ce service indispensable pour le ravitaillement quotidien des communautés isolées. Cette subvention permet d'assurer 50% des vols de Canadian North, tout en ne transportant que 10% des passagers habituels, avec toutefois une augmentation significative du prix des billets.

Dans le même temps, les effets de la pandémie ont fait monter le taux de chômage de 12,4% à 16,6% dans le Territoire du Nunavut entre mars et mai, en comparaison avec la même période de l'année précédente. A cela s'ajoute l'interdiction pour les bateaux de croisière dans l'Arctique canadien (cf. bulletin n° 11). Alors que les autorités du Territoire se tournent désormais vers la saison touristique 2021, la saison 2020 étant annulée, la perte économique liée au tourisme pour les communautés est estimée à un million de dollars. Sources : [Nunavut News](#), [CBC](#), [Eye on the Arctic](#), [CBC](#)

GROENLAND/DANEMARK

Des consultations ont été lancées en vue de l'établissement d'une nouvelle stratégie arctique pour le Danemark

Ces travaux soulèvent la question centrale de la place du Groenland au sein du Royaume Danois, et dans le monde. Un autre point essentiel réside dans la relation entre le Groenland et le Danemark d'une part, et entre le Groenland les États-Unis, la Chine et la Fédération de Russie, d'autre part.

Dans le cadre de ces consultations, différentes voix se sont élevées en faveur d'une stratégie tournée vers la protection des ressources naturelles et de l'environnement. Un partenariat fort avec le Danemark pourrait être envisagé sur ces questions, ainsi qu'un travail de fond avec l'UE.

Lors d'un séminaire d'échange entre des représentants des parlements Groenlandais, Féroïen et Danois, la priorité a été donnée à l'importance de maintenir la paix en Arctique. Il est néanmoins clairement apparu qu'au-delà de cette posture de principe, les intérêts des trois communautés ne convergent pas nécessairement, notamment en termes de relations internationales et de relations commerciales. Une des revendications centrale du Groenland est d'être traité comme une nation Arctique à part entière dont la voix est pleinement entendue, et pour laquelle la stratégie à venir ne provoque pas de contraintes indues.

Dans un développement parallèle, l'Institut danois d'études internationales (*Dansk Institut For Internationale Studier – DIIS*) a publié un rapport recommandant la création d'un forum arctique consacré aux seules questions de sécurité. L'argument central avancé tient à l'importance de ne pas polluer les autres enjeux arctiques avec des questions sécuritaires, qualifiées de potentiellement explosives. Sources : [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [IISD](#) (danois).

Les manifestations contre le racisme et l'héritage colonial s'étendent au Groenland

Plusieurs statues représentant des figures de la colonisation ont fait l'objet de dégradations. Un débat sur la mémoire est engagé entre différentes figures publiques via les médias.

Le 6 juin, fête nationale danoise (jour de la Constitution), la statue de Hans Egede a été aspergée de peinture rouge, et marquée d'un slogan en faveur de la décolonisation. Hans Egede (31 janvier 1686 – 5 novembre 1758) est un missionnaire luthérien, dont l'activisme a revitalisé les intérêts danois et norvégiens au Groenland. Il est le fondateur de Godhavn, appelée à devenir Nuuk, la capitale actuelle du Groenland. Sa statue domine le vieux Nuuk.

Cette revendication et sa visibilité ont généré un débat quant à l'opportunité de conserver de tels symboles coloniaux au Groenland, quant au choix des personnes habilitées à juger de cette opportunité (les habitants de Nuuk, l'ensemble des Groenlandais, l'ensemble des sujets du Royaume du Danemark ?). Cela a également relancé le projet de création d'un musée sur la colonisation danoise, musée qui pourrait accueillir, et mettre en perspective, notamment la statue en question. Une pétition en ligne pour le démontage de la statue de Hans Egede a été lancée et a récolté, au 1^{er} juillet plus de 1 900 signatures. Sources : [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [Kristeligt Dagblad](#) (danois), [Change.org](#).

L'ouverture officielle du consulat des États-Unis à Nuuk a eu lieu

Annoncée il y a plus d'un an, et anticipée suite à l'installation du consul des États-Unis, Sung Choi, en mai, à Nuuk, cette ouverture s'inscrit dans l'opération de séduction atypique lancée par Donald Trump lors de son offre de "rachat" du Groenland.

L'ouverture a eu lieu le 10 juin 2020. Pour l'occasion Mike Pompeo a publié un Tweet : « Le 10 juin, nous ré-ouvrons notre consulat à Nuuk, au Groenland. Notre présence à Nuuk renforcera nos partenariats avec nos alliés arctiques et améliorera la prospérité de nos amis au Danemark et au Groenland. Nous remercions nos alliés de nous avoir aidés à réaliser cet événement d'importance capitale ». La localisation du consulat, dans le bâtiment du commandement conjoint arctique danois, soulève des questions qui font que cette installation est jugée comme temporaire. A l'occasion des vœux présentés par le président des États-Unis à la reine du Danemark (le 6 juin 2020, fête nationale danoise, "jour de la Constitution"), Donald Trump a souligné l'ouverture proche du consulat. Sources : [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [Twitter @SecPompeo](#), [Ambassade des États-Unis au Danemark](#).

ISLANDE

L'Islande rouvre progressivement son espace aérien aux touristes

L'Islande, dont l'économie est majoritairement tournée vers le tourisme, rouvre progressivement ses aéroports. Pour assurer la sécurité de ses citoyens et des touristes, l'île va tester les touristes internationaux arrivants.

Depuis le 15 juin, l'Islande a mis en place un système de test pour tous les touristes internationaux. Ce test sera obligatoire pour les adultes, mais pas pour les enfants né à partir de 2005. Ce test sera gratuit jusqu'au 30 juin, et coûtera 15 000 couronnes islandaises (soit environ 100 €) ensuite. En cas de tests positifs, une prise de sang sera effectuée pour détecter les anticorps et vérifier si le virus est toujours actif. Il permettra aux touristes d'éviter d'effectuer une quatorzaine à leur arrivée. Des résultats récents négatifs à la COVID-19 seront acceptés en remplacement de ce test. Cette stratégie a également été implantée par le Groenland depuis le 2 juin. Source : [Icenews](#) ; [Icenews](#) ; [RCInet](#) ; [RCInet](#)

Le projet d'amélioration des installations pour accueillir les pays membres de l'OTAN se poursuit à l'aéroport de Keflavik

Débuté l'année dernière, le projet de construction d'une base destinée à accueillir les pays membres de l'OTAN se poursuit, sous gestion américaine.

L'année dernière, la première phase du projet (entretien et amélioration des aires de trafic et des voies de circulation) a débuté. En avril 2020, une deuxième phase du projet a été lancée, comprenant la rénovation du Hangar 831 et de la construction d'une station de lavage. Ces deux phases ont été coordonnées par l'US Navy et l'US Air Force. Le projet coûtera entre 13 et 14 milliards ISK (93-100 millions USD ; 83-89 millions EUR). Source : [Iceland Monitor](#)

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Catastrophe écologique : la région de Norilsk, victime d'une marée « rouge »

Le 29 mai 2020, l'effondrement d'un réservoir de diesel d'une centrale thermique, située près de Norilsk, a entraîné le déversement de 20 000 tonnes de carburant dans la rivière Ambarnaïa. Véritable catastrophe environnementale pour cette région arctique, cet accident révèle l'étendue des difficultés institutionnelles et industrielles de la gouvernance russe dans un espace fragilisé par le réchauffement climatique.

En raison des conditions géographiques et climatiques de l'Arctique, la perspective d'une pollution majeure dans cette région est un événement redouté depuis de nombreuses années. L'effondrement d'un réservoir de diesel alimentant la centrale thermique de Norilsk a concrétisé cette crainte pour les différents acteurs, institutionnels et industriels. 20 000 tonnes de carburant se sont déversées dans la rivière Ambarnaïa, provoquant une véritable marée « rouge ». Cet accident écologique majeur a mis en évidence deux faiblesses : les défaillances institutionnelles entre l'administration régionale et le pouvoir fédéral, d'une part, et la gouvernance du groupe Norilsk Nickel sur la gestion de ses infrastructures et les questions environnementales.

Tout d'abord, la chaîne de commandement institutionnelle dans la gestion de cette catastrophe a été marquée par un important attermoiement. En effet, si l'accident a débuté dans la matinée du 29 mai, le ministère des Situations d'urgence n'a été informé que le 31 mai, générant un retard critique dans l'acheminement du matériel sur place pour contenir la pollution dans le réseau fluvial local. Ce décalage de communication entre les échelons institutionnels a suscité la colère du président russe V. Poutine lors d'une visioconférence organisée le 3 juin. Ce dernier a mis en accusation le gouverneur du kraï de Krasnoïarsk, Aleksandr Uss, pour la mauvaise gestion de cette crise écologique ([Re transcription de la visioconférence](#), Kremlin, 3 juin 2020, en russe).

Ensuite, NTEK (*Noril'sk-Taymyrskâ energetičeskaâ kompaniâ*), l'entreprise responsable de cet accident, est une filiale du groupe NorNickel. Ces dernières années, le minier russe s'est affirmé comme un acteur industriel engagé dans la protection environnementale, avec notamment la fermeture de son usine de traitement à Nickel (cf. Bulletin n°9, Février 2020). Toutefois, les différentes mises en conformité demeurent insuffisantes face à l'urgence que représente le vieillissement d'une infrastructure industrielle soviétique. En effet, ces différentes composantes ont été édifiées à Norilsk entre les années 1930 et 1970. Aussi, cette marée « rouge » ne semble être que la continuité d'incidents industriels et techniques réguliers sur les installations du groupe ([Novaya Gazeta](#), 7 juin 2020, en russe).

Face à l'ampleur de cette pollution industrielle, V. Potanine, dirigeant de NorNickel, a annoncé que le groupe prendrait en charge les coûts de cet accident estimés à 10 milliards de roubles (soit 125 millions d'euros) Dans le même temps, il a annoncé que le montant des dividendes versés aux actionnaires diminuerait en conséquence ([Meduza](#), 11 juin 2020, en russe). Or, la gestion de cette pollution pourrait se prolonger sur les dix prochaines années avec un coût évalué à 1,5 milliard de dollars US selon Oleg Mitvol, ancien directeur adjoint du Rosprirodnadzor (Agence fédérale pour la supervision des ressources naturelles) ([Bellona](#), 5 juin 2020, en russe).

Enfin, cette catastrophe intervient dans un environnement qui est fragilisé par les conséquences du réchauffement climatique. Comme une importante partie du territoire russe (60 %), les sols de la région de Norilsk reposent sur du pergélisol. La fragilisation des sols menace l'ensemble des infrastructures humaines dans la région avec le risque de pertes financières gigantesques comme avertissait un rapport du Rosgidromet en 2018 ([Rapport de l'Agence fédérale d'hydrométéorologie et de surveillance de l'environnement](#), en russe). Dans la zone où s'est déroulé l'accident, la perte de 22% du pergélisol a déjà été observée.

Norvège : tensions autour des projets pétroliers en Arctique

Les projets pétroliers dans la région Arctique sont un sujet de controverses majeures au sein de la société norvégienne alors que le pays s'est engagé à respecter les accords de Paris et à mener sa transition énergétique. Toutefois, la décision du gouvernement d'attribuer 125 blocs pour mener des missions d'exploration pétrolière dans la partie septentrionale du pays souligne de nouveau la dépendance de son économie aux hydrocarbures.

Le 24 juin 2020, le gouvernement norvégien a annoncé un 25^e cycle de licences pour mener des opérations d'exploration pétrolière dans la zone arctique avec l'attribution de 125 blocs. Considérée comme une étape importante pour l'industrie des hydrocarbures, Tina Bru, ministre du Pétrole et de l'Énergie, rappelle qu'« une allocation régulière de nouvelles superficies est essentielle pour maintenir l'activité sur le plateau continental de la Norvège » ([Communiqué du ministère du Pétrole et de l'Énergie](#), 24 juin 2020, en norvégien). Cette annonce intervient alors que le Parlement norvégien (*Storting*) a accordé, début juin, des avantages fiscaux aux entreprises pétrolières à hauteur de 8 milliards de couronnes norvégiennes (soit 760 millions d'euros) ([The Barents Observer](#), 9 juin 2020). Secteur vital pour l'économie nationale, cette décision du *Storting* est largement soutenue au sein des groupes parlementaires. En effet, l'activité du secteur garantit le maintien de nombreux emplois et la création d'une forte valeur-ajoutée dans le pays ([TV2.no](#), 8 juin 2020, en norvégien).

Ces annonces entrent en contradiction avec les engagements de la Norvège sur les questions climatiques. À cet égard, les ONG environnementales norvégiennes sont vent debout et dénoncent cette décision du gouvernement. Selon Silje Ask Lundberg, qui dirige la branche norvégienne des Amis de la Terre (*Naturvernforbundet*), « la politique pétrolière du gouvernement est incroyablement irresponsable » envoyant de mauvais signaux concernant la crise climatique et environnementale en cours en Arctique. Quant à Frode Pley, directeur de Greenpeace Norvège, il dénonce le virage pétrolier entrepris par Oslo dans la région arctique dénonçant l'aveuglement face à la réalité du changement climatique ([The Barents Observer](#), 24 juin 2020).

Vers la relance d'un projet minier dans la péninsule de Taïmyr ?

Les immenses réserves de charbon dans la péninsule de Taïmyr pourraient connaître un nouveau plan de développement. Le 18 juin 2020, l'homme d'affaires russe Roman Trotsenko a récupéré, dans un échange d'actifs, les gisements de charbon détenus par Dmitry Bosov. Ce nouveau projet relance les perspectives de développement de la filière houillère alors que cette dernière constitue une priorité du gouvernement fédéral.

Alors que des projets miniers prennent formes dans l'Arctique russe (cf. Bulletin n°13), l'exploitation des gisements de charbon dans la péninsule de Taïmyr connaît un nouveau développement favorable tandis que le renforcement de la filière houillère fait partie des objectifs du gouvernement russe. À ce titre, ce dernier a lancé un programme de développement pour soutenir l'industrie du charbon dans le pays ([Programme pour le développement de l'industrie houillère jusqu'en 2035](#), 13 juin 2020, en russe).

Le 18 juin 2020, l'homme d'affaires russe Roman Trotsenko a récupéré les gisements de charbon détenus par Dmitry Bosov. Débutées au mois de février 2020, les négociations ont été compliquées par le décès de ce dernier au mois de mai. Son épouse, Katerina Bosov, a mené à sa conclusion ce processus de vente. Ainsi, l'accord obtenu est non monétaire et implique un échange d'actifs entre les deux parties. Roman Trotsenko a concédé en échange ses participations dans le projet de liquéfaction « Pechora LNG ».

Concernant la production de charbon dans la péninsule de Taïmyr, elle semble être revue à la baisse avec ce nouveau propriétaire. En effet, R. Trotsenko envisage des projections plus modestes sur l'exploitation du gisement pour les cinq prochaines années. Ainsi, il estime que le premier million de tonnes de charbon pourrait être extrait en 2023, et que la production pourrait atteindre 5 millions de tonnes à partir de 2025 ([Forbes](#), 19 juin 2020, en russe). Le coût de l'investissement total est estimé à 33 milliards de roubles (soit 415,7 millions d'euros) dont 30% sera financé par R. Trotsenko sur ses propres fonds. Le reste de l'investissement sera couvert par un emprunt bancaire. Bien que pour l'heure aucun détail ne soit finalisé concernant les conditions de l'emprunt, l'homme d'affaires et la banque russe VTB ont signé un accord de coopération en vue d'un prêt.

Mise en place d'une commission de vérité et de réconciliation en Suède pour les Sami

Alors que de nombreux projets économiques sont envisagés dans la région de Barents, la population Sami, estimée entre 100 000 et 150 000 personnes réparties sur les quatre pays de la zone, est un enjeu sociétal majeur. En Suède, l'établissement d'une commission de vérité et de réconciliation entend mettre à jour les discriminations subies par cette population dans le passé.

Les relations entre la population Sami et les États de la région de Barents (Finlande, Norvège, Russie et Suède) sont complexes en raison d'un passé conflictuel où la reconnaissance de leurs droits a été un long et lent processus. En Suède, cette question se pose à présent sérieusement. La mise en place d'une commission de vérité et de réconciliation a pour ambition de rétablir la véracité sur le traitement passé de la population Sami par l'État suédois. En mars 2021, le Parlement suédois présentera son rapport sur cette future commission et la manière dont elle sera structurée.

En attendant, les discussions ont débuté dans ce processus de mise en œuvre qui entend également inclure des Sami des régions voisines. Selon la ministre de la Culture suédoise Amanda Lind, la création de cette commission est une étape cruciale « dans le travail visant à rendre audibles les violations et les abus auxquels les Sami ont été exposés tout au long de l'histoire et qui sont bien trop peu connus » ([The Barents Observer](#), 17 juin 2020). Dans le même ordre d'idées, cette commission a pour objectif de combattre les préjugés et formes de racismes qui peuvent exister dans la société suédoise. Enfin, il s'agit de sensibiliser sur les conditions de vie, la culture, l'histoire et les droits de cette population autochtone.

États Observateurs – Union Européenne

Le Royaume-Uni en Arctique : des ambitions scientifiques et stratégiques

Le Grantham Institute de l'Imperial College de Londres a publié un [discussion paper](#) réunissant une vingtaine d'universitaires britanniques pour analyser les axes stratégiques du Royaume-Uni en Arctique, alors que la région fait face à des changements climatiques et politiques rapides.

Le document reprend les grands enjeux de l'engagement britannique en Arctique, son investissement passé et ses perspectives, en réponse aux bouleversements climatiques, et par conséquent politiques que connaît la région. La stratégie britannique se structure essentiellement autour de la recherche scientifique, qui fut sa voie d'insertion privilégiée en Arctique et qui est la réponse principale face aux changements environnementaux. L'organisation de programmes de recherche britanniques, et surtout internationaux, pour l'étude de ces évolutions est perçue comme l'axe prioritaire de la stratégie du Royaume-Uni en Arctique. Plus particulièrement, les chercheurs appellent le pays à élaborer une approche multidisciplinaire dans la région, reposant tant sur une expertise dans les sciences environnementales que dans les sciences sociales et politiques. La recherche est un outil diplomatique, qui permet de monter des collaborations avec les États de la région ou les autres Observateurs du Conseil de l'Arctique. Le document cite par exemple la mission MOSAiC et la construction d'un nouveau brise-glace de recherche britannique, le *Sir David Attenborough*. La science permet donc de remplir les objectifs du Royaume-Uni d'un Arctique « pacifié et stable », mais est aussi une source d'informations relatives aux opportunités commerciales qui se dégagent en Arctique. Surtout depuis le départ du Royaume-Uni de l'UE, qui peut en profiter pour se ménager de nouveaux partenariats avec des États non-européens en Arctique, comme le Canada, l'Islande ou la Norvège (la Chine est également citée comme un partenaire potentiel). Le pays voit donc la recherche comme un instrument indispensable dans sa stratégie arctique, tant pour sa sécurité intérieure, puisque les changements climatiques de la région affectent son territoire, que pour sa diplomatie et ses opportunités économiques.

La Suisse investit dans la recherche arctique

La Suisse, dernier pays en date à avoir obtenu le statut d'Observateur du Conseil de l'Arctique en 2017, se déploie dans la science en Arctique, en investissant dans de futures petites plateformes de recherche mobiles.

La stratégie de la Suisse en Arctique et son obtention du statut d'Observateur s'accordent essentiellement à son investissement scientifique dans la région. Son principal document relatif à son action en Arctique, publié en 2015, est une politique scientifique pour les espaces polaires. Depuis 1990, la Suisse possède une base de recherche au centre du Groenland, le *Swiss Camp*. En 2016, elle fonde le *Swiss Polar Institute*, en charge de financer et accompagner les programmes scientifiques dans les pôles. La Suisse ne possède pas de brise-glace de recherche en Arctique mais cherche à investir dans des navires plus petits, des voiliers, qui serviront de plateformes mobiles pour des expéditions scientifiques. Le journal [Heidi.news](#) rapporte que l'Institut polaire suisse aurait plusieurs projets de navires scientifiques, comme le *Forel*, un voilier de recherche, ou encore un autre bateau en partenariat avec la fondation *Tara Océan*. De telles plateformes sont beaucoup moins coûteuses que des brise-glaces de recherche, et permettraient à la Suisse de continuer son investissement scientifique, sans nécessairement engager beaucoup de moyens. Si ces navires ont moins de capacité de chargement, donc ne permettent pas de réaliser de grandes expéditions, ils restent suffisamment maniables et mobiles pour devenir des supports réguliers de la science suisse en Arctique.

La Pologne prépare un document stratégique pour l'Arctique

Dans une [interview](#) donnée au blog du Conseil de l'Arctique (dans le cadre d'une série d'articles en cours déjà évoquée dans le bulletin n° 11), le représentant de la Pologne révèle que le pays prépare une stratégie pour la région, où seront abordés sa vision et son rôle dans la science arctique, la coopération et la diplomatie, et les enjeux économiques à l'heure des changements environnementaux et du développement durable.

La Pologne est une nation engagée en Arctique, en particulier depuis son obtention du statut d'Observateur du Conseil de l'Arctique (CA) en 1996, dès la création de l'organisation. Elle possède une station de recherche dans l'archipel norvégien du Svalbard depuis 1957, à Hornsund. Elle déploie également un navire scientifique dans la région, l'*Oceania* et son activité scientifique polaire est coordonnée par le *Committee on Polar Research* de la *Polish Academy of Sciences* depuis 1975, qui envoie des délégués dans plusieurs organismes de coopération scientifique arctique. La Pologne investit environ deux millions d'euros annuellement dans sa recherche polaire.

Son engagement s'illustre essentiellement à travers son activité d'Observateur dans le Conseil de l'Arctique, où elle déploie son expertise scientifique dans plusieurs groupes de travail et *task forces*. C'est sur ce point particulier qu'insiste Piotr Rakowski, le représentant polonais (*Senior Advisor* pour les affaires arctiques au ministère des Affaires étrangères), dans son interview sur le blog du Conseil de l'Arctique. Sa légitimité à participer à la gouvernance se puise dans ces actions, et il s'agit de l'axe principal de sa diplomatie. Il détaille dans cette interview les initiatives polonaises au sein du CA, et les différents acteurs engagés. La Pologne n'a pas encore publié de stratégie pour l'Arctique mais l'entretien révèle qu'un document serait en préparation.

Chine-Russie : intérêts communs et ambiguïtés

Un chercheur russe spécialisé dans l'étude de l'Arctique a été arrêté pour espionnage au profit de la Chine. Cette arrestation illustre l'ambiguïté des relations sino-russes.

La Chine et la Russie entretiennent un partenariat stratégique profond et d'exception, dont une des manifestations est la coopération entre Pékin et Moscou sur les questions de l'Arctique. Pourtant, en dépit de la qualité constamment réaffirmée du partenariat, Moscou, n'hésite pas à publier des informations – ou prendre des mesures – contraires au discours officiel. Dès le mois de janvier 2020, en contradiction avec la position de Pékin et les avis (à l'époque) de l'OMS, Moscou décidait la fermeture totale et unilatérale de la frontière russo-chinoise. L'histoire de l'URSS rendait peut-être les dirigeants soviétiques, issus du KGB comme Vladimir Poutine, plus réalistes quant à la véracité des informations chinoises sur le Covid-19.

Selon l'agence Tass, au mois de février, Valery Mitko, Président de la St. Petersburg Arctic Social Science Academy, un chercheur russe à la biographie complexe, était arrêté par le FSB, accusé d'espionnage au profit de la Chine et d'avoir

fourni des documents classifiés sur le design et la détection des sous-marins et l'hydroacoustique¹. L'arrestation sera rendue publique quelques semaines plus tard par Moscou, sans prendre en compte la nature privilégiée des relations avec les autorités chinoises.

La biographie du « chercheur » arrêté est particulière. Rattaché à la flotte du Pacifique à l'époque soviétique, il a ensuite été affecté à la région du Nord. Tout en étant qualifié de spécialiste des questions hydroacoustiques, il s'est ensuite « passionné » pour l'Arctique et a fondé en 2003, après la chute de l'URSS, une « Academy of Arctic Science » intégrée aux réseaux globaux de la recherche consacrée à la zone arctique. Plus particulièrement, depuis 2016, dans le cadre de la coopération scientifique russo-chinoise, il est invité deux fois par an à Dalian, dans la province du Liaoning (ex-Port-Arthur) par la Dalian Maritime University où il donne des conférences sur la physique hydraulique².

Certains analystes ont souligné que cette arrestation s'inscrivait dans une stratégie du FSB visant les chercheurs ayant des contacts à l'étranger, la publicité donnée à cette arrestation par la partie russe lui confère, dans le cadre des relations russo-chinoises, une autre dimension³. La Chine en effet a développé un réseau de coopérations scientifiques internationales dans tous les domaines, qui s'inscrivent dans les programmes d'intégration civilo-militaires et une stratégie ancienne d'acquisition d'informations technologiques par tous les moyens, permettant d'accélérer l'autonomisation des capacités de la Chine⁴. L'Arctique fait aussi partie de cette stratégie où la coopération scientifique – « légale » ou « illégale » – est au service de la montée en puissance de la République populaire de Chine. La construction de bâtiments de haute technologie et les équipements maritimes, y compris adaptés aux conditions du Grand Nord, font partie des priorités ciblées par cette stratégie d'intégration civilo-militaire.

La construction par la Chine de nouveaux brise-glaces plus performants, dont le *Xuelong 2* qui a effectué son premier voyage dans l'Antarctique au mois d'octobre 2019 et a participé à l'expédition MOSAIC, introduit un nouvel élément de compétition avec la Russie. La Chine a par ailleurs commissionné un brise-glace nucléaire de 30 000 tonnes en 2018, qui viendrait briser le monopole russe en la matière⁵.

Dans le domaine de la recherche également, la Chine est très présente, ses initiatives en la matière étant totalement liées à ses objectifs en matière de sécurité et d'affirmation de puissance. La Dalian Maritime University est intégrée au réseau UArctic, un consortium de recherche international très ouvert dont l'un des objectifs est de « partager la recherche pour adapter les capacités aux besoins ». Les pays membres du Conseil de l'Arctique possèdent le plus grand nombre de centres de recherche rattachés (52 pour la Russie), mais la République populaire de Chine, qui fait partie des États « non-arctiques », possède également un nombre très important de centres de recherche rattachés, 14 sur un total de 34. Pour la Chine, tisser des coopérations à tous les niveaux au nom de la coopération scientifique est une priorité stratégique qui suscite la méfiance, y compris du partenaire stratégique russe, comme l'a démontré la publicité accordée à l'arrestation de Valery Mitko (Liste des centres de recherche chinois rattachés au réseau UArctic)⁶.

¹ <https://www.stpetersburgnews.net/news/265457704/now-russia-accuses-china-of-spying>

² Il s'agit de la 大连海事大学 *Dalian Haishi Daxue*. Thomas Nilsen, « 78 Years Old Former Russian Navy Captain, Now Professor on Arctic, Accused of Working for Chinese Intelligence », *TheBarentsObserver.com*, 15-06-2020.

³ « Russia Accuses Leading Arctic Researcher of Spying for China », *ednews.net*, 17-06-2020.

⁴ Le programme « made in China 2025 » s'inscrit par exemple dans cette stratégie pilotée par la Central commission for Integrated Military and Civilian Development, dirigée par le Président-secrétaire général du parti communiste Xi Jinping.

⁵ Ling Guo, Steven Llyod Wilson, « China-Russia and Arctic Politics », *The Diplomat*, 29-03-2020.

⁶ Chinese Academy of Meteorological Science ; Chinese Research Academy of Environmental Science ; Dalian Maritime University ; Harbin Engineering University ; Harbin Institute of Technology ; Liaocheng University ; Ocean University of China ; Polar research Institute of China ; Wuhan University ; Second Institute of Oceanography (Ministry of national resources) ; Environmental Development Center (Ministry of Environmental protection) ; First Institute of Oceanography (Ministry of Natural resources) ; National Marine Environmental Forecasting Center.

Le Ministry of Natural Resource a été créé en 2018 pour regrouper et rationaliser toutes les initiatives en matière de ressources naturelles on et offshore, y compris dans l'Arctique. La Chinese Arctic and Antarctic Administration lui est rattachée. Le ministère coordonne la coopération avec l'ensemble des pays intéressés et organise les expéditions polaires (cf. 中华人民共和国自然资源部 Zhonghua renmin gongheguo ziran ziyuanbu).

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Industrielle

La crise du COVID-19 impacte l'économie russe dans l'Arctique

Le monde industriel russe continue de souffrir des effets du COVID-19, notamment dans le Grand Nord et au sein de l'oblast de Mourmansk. Or, ces nouvelles sont inquiétantes pour l'économie russe, dépendante des exploitations énergétiques installées dans l'Arctique et qui requièrent la mobilisation dans des environnements déjà contraints de personnels qualifiés. La disponibilité – ou non – de ces derniers impacte largement la capacité d'entreprises comme Novatek ou Rosatom à mener à bien leurs principaux projets infrastructurels. Plus indirectement, la dégradation de la situation dans l'oblast de Mourmansk fait aussi peser des risques importants sur la Marine russe, la Flotte du Nord y étant basée. Pour maintenir les pleines capacités opérationnelles des équipages, la Russie doit, sur le modèle de plusieurs pays occidentaux, procéder à la mise en quarantaine de nombreux personnels, au risque de voir le virus se répandre au sein d'équipages déployés au large du pays. Sources : [The Barents Observer](#), [The Barents Observer](#)

Les États-Unis souhaiteraient se doter de nouveaux brise-glaces

Alors que les États-Unis semblent de plus en plus attentifs à la remilitarisation de l'Arctique et aux efforts consentis par la Russie pour y développer ses capacités militaires, les autorités américaines annoncent vouloir accélérer le développement de brise-glaces et considèrent même l'acquisition de modèles dotés d'une propulsion nucléaire. Ces unités possèdent, par rapport à leurs homologues à propulsion conventionnelle, des avantages et des inconvénients évidents : dotés d'une meilleure autonomie, les brise-glaces nucléaires possèdent une motorisation plus puissante, synonyme dans l'Arctique d'une capacité à affronter des glaces plus épaisses, et par conséquent d'une mobilité accrue. Ils sont néanmoins plus coûteux et requièrent l'intervention de personnels davantage qualifiés à la fois lors de la conception, de la production, de l'opération et de l'entretien des matériels ; par ailleurs, ils posent des risques environnementaux plus importants, en particulier en cas d'accident.

Cette initiative américaine, comprise dans le document « *Memorandum on Safeguarding U.S. National Interests in the Arctic and Antarctic Regions* », correspond à un constat sans appel : dans le domaine des brise-glaces, les États-Unis accusent – comme l'Europe – un retard important et affiche même un réel déficit capacitaire, avec, selon *le Monde Diplomatique*, trois brise-glaces moyens et deux légers contre quatre lourds, trente-et-un moyens et seize légers pour la Russie. En accélérant sa production de brise-glaces, Washington pourrait espérer réduire cet écart, sans toutefois rattraper la flotte d'une Russie devant composer avec une façade Arctique bien plus importante. Sources : [High North News](#), [Le Monde Diplomatique](#), [Memorandum on Safeguarding U.S. National Interests in the Arctic and Antarctic Regions](#)

Actualité Capacitaire

La Russie poursuit le développement de ses capacités sous-marines

L'admission au service actif d'un premier sous-marin de classe Boreï-A, le *Knyaz Vladimir*, est un événement significatif pour la Marine russe. Le *Knyaz Vladimir* est le premier navire de classe Boreï-A, que les analystes distinguent de la classe Boreï. Le développement de cette dernière avait été perturbé par la chute de l'URSS et son impact sur le secteur de la construction navale russe. En ce sens, l'admission au service actif du Boreï-A, trois ans après son lancement à la mer, symbolise le renouveau de la sous-marine russe, six unités supplémentaires étant prévues en plus des trois sous-marins de classe Boreï déjà actifs : le *Knyaz Vladimir* est donc le premier sous-marin nucléaire stratégique construit en Russie depuis la disparition de l'Union Soviétique.

Sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) de classe Boreï et Boreï-A

Bâtiment	Tonnage	Classe	Lancement	Admission au service actif	État
St. Petersburg	13,000	Boreï	2008	2012	En service
Alexandr Nevskiy	13,000	Boreï	2010	2013	En service
Vladimir Monomakh	13,000	Boreï	2012	2014	En service
Knyaz Vladimir	14,500	Boreï-A	2017	2020	En service
Knyaz Oleg	14,500	Boreï-A	x	2020	Sur cale
Generallissimus Suvorov	14,500	Boreï-A	x	2020	Sur cale
Imperator Alexandr III	14,500	Boreï-A	2019	2020	Sur cale
Knyaz Pozharskiy	14,500	Boreï-A	2020	2021	Commande à venir
Ryurik	14,500	Boreï-A	x	2026	Commande à venir
x	14,500	Boreï-A	x	2027	x

Données grises : projections officielles

Censés succéder aux SNLE de classe Delta I et IV ainsi qu'aux Typhoon de construction plus récente, les sous-marins de classe Boreï et Boreï seront équipés de missiles nucléaires RSM-56 *Bulava* après l'échec du développement des R-39UTTKh *Bark*. Sources : [Red Samovar](#), [Russian Ships Info](#), [Défense et Sécurité Internationale](#), [RIA Novosti](#) (RU)

La Flotte du Nord russe s'exerce à la lutte anti-sous-marine (ASM)

Territoire propice aux déploiements de sous-marins, l'Arctique voit se multiplier ces dernières années les exercices militaires dédiés au perfectionnement de la lutte anti-sous-marine (ASM/ASW). Dernière en date à s'exercer, la Flotte du Nord russe participait aux alentours du 9 juin 2020, et dans le sillage du déploiement par la France de la FREMM *Normandie* en mer de Barents, à un exercice de lutte ASM de dimensions réduites, organisé autour des corvettes de classe Grisha (Projet 1124M) *Yunga* et *Snezhnogorsk* et d'un appareil de patrouille maritime (PATMAR) 'Iliouchine' Il-38. La composition de cette escadre est révélatrice de l'état des forces navales russes qui, tout en procédant aux lancements d'unités modernes et bien armées, doivent encore composer avec des bâtiments vieillissants, les navires du Projet 1124M ayant été lancés entre 1989 et 1994 sur la base d'un design remontant à 1970. Source : [Navy Recognition](#)

Les forces aériennes américaines et norvégiennes s'exercent dans l'Arctique

Près d'un mois après le déploiement remarqué d'un bombardier stratégique B-1 dans l'espace aérien suédois (cf. bulletin n°13), les forces armées américaines ont dépêché dans l'Arctique un bombardier B-2, rejoint par deux F-35 de l'armée de l'Air norvégienne. Cette fois encore, le message est évident et doit être compris dans un contexte marqué, entre autres, par la croissance des activités militaires russes dans la région, mais aussi dans l'Atlantique Nord : en déployant un système d'armes aussi légal et coûteux, les États-Unis cherchent à illustrer leur intérêt pour la région, à rassurer leurs partenaires et alliés locaux, mais aussi à répondre aux déploiements similaires par la Russie d'appareils et de navires militaires. Source : [The Barents Observer](#)

La Suède cherche à préserver ses capacités opérationnelles

Directement concernée par la croissance des capacités militaires russes dans l'Arctique et dans la Baltique, la Suède cherche à préserver ses capacités opérationnelles malgré des dépenses limitées dans le domaine de la défense. Pour maintenir leurs capacités de réaction – on parle aussi d'*operational readiness* –, les forces armées suédoises se livrent à des exercices réguliers, à l'image de l'exercice annuel de lutte anti-sous-marine (ASM) « ASWEX ». La Suède doit néanmoins composer avec les effets de la crise du COVID-19, limitant les mouvements des personnels, en particulier dans le domaine maritime. Elle a ainsi renoncé à l'exercice interarmes « Aurora », initialement prévu pour durer quatre semaines en mai et finalement repoussé. Ces exercices contribuent aussi à réaffirmer l'importance des armées suédoises auprès de leurs partenaires et alliés occidentaux, eux aussi de plus en plus actifs dans l'Arctique et dans l'Atlantique Nord. Source : [Janes](#)

Publications des instituts de recherche

Les réalités opérationnelles de l'environnement arctique

À la suite d'un séminaire organisé en février 2020 à l'IRSEM, en collaboration avec le laboratoire CEARC de l'Université Saint-Quentin en Yvelines-Versailles, un dossier consacré aux « Réalités opérationnelles de l'environnement arctique » croise les approches des universitaires et des praticiens du milieu pour comprendre comment les changements climatiques affectent les activités de la région.

Le numéro 74 des Études de l'IRSEM se consacre donc à l'Arctique en changement et à ses conséquences logistiques et opérationnelles, sous la direction du Dr. Magali Vuillerme. Il croise les contributions d'universitaires et de ceux qui pratiquent l'Arctique, comme le directeur à la Stratégie et à l'Innovation de l'Institut polaire français (IPEV). La complexité des opérations dans le domaine de la recherche, de l'extraction des ressources, du trafic maritime et de la sécurité des populations est abordée, et ce dans toutes les régions de l'Arctique. Une grande partie des réalités d'un Arctique en pleine mutation face aux changements climatiques est donc examinée. Trois thématiques en particulier sont développées :

- ➔ Les défis d'exploitation dans les milieux polaires, avec le cas particulier des contraintes opérationnelles dans le soutien à la recherche scientifique par l'IPEV au Svalbard. Les changements auxquels sont exposés l'archipel et les réglementations environnementales de la Norvège imposent à l'IPEV d'innover dans son soutien logistique aux scientifiques présents sur le terrain, pour assurer la continuité de la science française en Arctique. Puis le cas des opérations extractives, dans le secteur pétrolier (avec l'exemple du norvégien Equinor) et dans le secteur minier (à travers le russe Norilsk Nickel), est évoqué pour comprendre comment ces entreprises s'adaptent aux conditions extrêmes et aux contraintes d'une gestion durable d'un Arctique exposé aux changements climatiques.
- ➔ Les enjeux sanitaires en Arctique, à travers la question particulière du bien-être des populations face aux aléas environnementaux. Un dialogue accru entre la recherche universitaire et les sociétés locales est la clé pour mieux gérer ces risques pour la santé des populations.
- ➔ Les adaptations opérationnelles face aux évolutions climatiques. Le cas du transport maritime est en particulier développé. Les *polar lows*, des cyclones causés par la fonte de la banquise, sont des menaces pour la navigation, et le risque météorologique en Arctique doit être pris en compte dans les perspectives de développement des routes commerciales. En effet, la région est en proie à une « maritimisation », de plus en plus accessible à l'exploitation des ressources et des opportunités commerciales. En particulier, la route maritime du Nord est une voie de navigation qui tend à se développer, dynamisée par la croissance de l'industrie extractive dans la région de Yamal, en Russie. Mais les conditions arctiques et les tensions – notamment entre les États-Unis, la Russie et la Chine – freinent les opportunités. Puis les problématiques associées à la fonte du pergélisol sont abordées, qui représentent des défis à la fois stratégiques et logistiques. Elles menacent la pérennité des infrastructures de la région (ports, aéroports, routes...), alors que celles-ci sont des enjeux essentiels de l'accessibilité et de la connectivité de l'Arctique, et sont les moteurs de son développement économique. Ainsi, la fonte du pergélisol a aussi des impacts stratégiques, en particulier pour le secteur de l'extraction d'hydrocarbures, pour le transport et même pour les infrastructures militaires.

Les changements climatiques : moteurs des politiques étrangères en Arctique ?

Les changements climatiques participent à la globalisation de l'Arctique, tant dans sa médiatisation que dans l'éveil des appétits d'acteurs, y compris de ceux qui ne sont pas dans la région. Or, si les changements climatiques sont bien les liens unificateurs entre tous les acteurs régionaux, ils ne sont pas les moteurs de leurs politiques étrangères, mais surtout des prétextes pour développer des projets géopolitiques.

[L'article](#), écrit par le chercheur canadien Frédéric Lasserre, fut initialement publié dans le bulletin « Regards géopolitiques » du Conseil québécois d'études géopolitiques, et est diffusé en France via le Diploweb. Il revient sur la principale dynamique politique en Arctique, qui fédère tous les acteurs, qu'ils soient riverains ou non : l'intensification des changements climatiques dans la région. Ceux-ci, parce qu'ils suscitent tant les risques que les opportunités en Arctique, peuvent être interprétés comme le principal moteur des politiques étrangères et de la gouvernance régionale. Or, Frédéric Lasserre montre que la réalité est plus subtile. La gouvernance de l'Arctique, menée par le Conseil de l'Arctique (CA) depuis 1996, ne découle pas directement de ces problématiques environnementales, mais de la nécessité d'ouvrir les canaux de dialogue dans la région après la Guerre froide, qui opposa deux pays riverains en Arctique. C'est seulement par la suite que les changements climatiques deviennent des moteurs clés de l'action du CA. Ceux-ci sont en réalité une forme d'adaptation politique et consensuelle des États face à la médiatisation des problématiques climatiques en Arctique, et des possibilités économiques. Mais ces opportunités, comme le développement du trafic maritime, restent encore faibles. Car, même si la banquise fond, les variabilités interannuelles et les risques restent les mêmes, voire augmentent. Au final, ce n'est pas tant l'accessibilité de l'Arctique que « l'adéquation entre ces occasions et les contraintes stratégiques des marchés » qui explique l'augmentation des investissements dans la navigation dans la région. Et les changements climatiques sont surtout des prétextes à des projets géopolitiques plus larges, celui de faire valoir ses intérêts stratégiques et de contribuer à la gouvernance. Pour illustrer cette idée, l'auteur s'appuie sur les exemples de l'Union européenne, de la Chine et du Japon.

L'UNESCO imagine l'Arctique en 2075

Dans le cadre du programme IdéesLab de la Commission canadienne et britannique pour l'UNESCO, David J. Drewy imagine l'avenir de l'Arctique en 2075, entre explosion du trafic maritime, puissance chinoise, « ruée vers le Nord » et changements climatiques.

Pour David J. Drewy, l'Arctique sera dans l'avenir une région source de nombreuses opportunités, et un des nouveaux centres du monde. Face au réchauffement climatique et à l'assèchement des États du Sud, une véritable « ruée vers le Nord » entraînera son développement économique. Les routes maritimes polaires seront au cœur du trafic maritime mondial, grâce aux investissements russes et chinois et à la fonte des glaces. La route maritime du Nord, qui longe les côtes canadiennes, sera cependant moins développée car le Canada n'a pas pris la mesure de son potentiel et, surtout, redoute une confrontation avec les États-Unis. Cependant, le territoire canadien reste un espace prisé, essentiellement pour des populations fuyant la sécheresse américaine. Cet article de l'UNESCO présente donc un point de vue original sur le changement climatique en Arctique, loin des inquiétudes couramment émises sur son avenir. Selon son auteur, si ces bouleversements majeurs sont graves, ils doivent aussi être considérés par les entreprises et les États comme des sources d'opportunités pour le développement du Grand Nord, qui est l'une des régions qui « bénéficieront des changements climatiques sur le plan du développement socioéconomique ».

Trafic maritime – Sécurité maritime

Nouveaux records de transit de deux tankers LNG ARC7 YamalMax par la route maritime du Nord

Le tanker de gaz naturel liquéfié (GNL) de classe de glace Arc7 Christophe de Margerie de la compagnie russe Sovcomflot a battu le record de traversée le long de la route maritime du Nord (NSR) couverte de glace en direction de l'Asie en l'empruntant un mois plus tôt que l'an passé.

Le voyage a eu lieu avant le début traditionnel de la saison de navigation estivale (1^{er} juillet) dans des conditions de glaces moyennes, l'épaisseur maximale de la glace sur la route atteignant 1,3 mètre. Le *Christophe de Margerie* a quitté le port de Sabetta dans la péninsule de Yamal le 18 mai et s'est fait escorter par le brise-glace à propulsion nucléaire *Yamal* pendant une partie du transit. Le méthanier a traversé le détroit de Béring et est entré dans l'océan Pacifique le 31 mai. Novatek a déclaré que le voyage de 2 563 milles à travers la NSR jusqu'au détroit de Béring avait pris 12 jours. Le trajet vers le port de Tangshan dans le nord de la Chine fut au total de 25 jours contre 36 jours par le canal de Suez. En été, par mer libre, le voyage de Sabetta à la Chine peut être effectué en moins de 20 jours. Ce premier voyage a été suivi d'un second transit par le sister ship *Vladimir Voronin* qui ne s'est fait accompagner par le brise-glace à propulsion nucléaire *50 Let Pobedy* qu'en tout début de transit. Cette performance est à rapprocher des records de chaleur enregistrés en Sibérie au mois de mai où l'on constate que la mer devient libre de glaces de plus en plus tôt dans l'année, et surtout moins épaisse, ce qui facilite le transit de ces tankers spécialisés. Sources : Splash247.com ; MarineLink.com ; Portnews.ru ; Themoscowtimes.ru ; HighNorthnews.com

Extension du développement de la route maritime du Nord

Voulus par le Président Poutine, les objectifs d'atteindre les 80 millions de tonnes de marchandises en 2024 apparaissent difficiles à tenir en raison du refus par le gouvernement d'y inclure les ports de la mer de Barents.

Le développement de la route maritime du Nord est devenu une priorité absolue depuis que le président Vladimir Poutine l'a incluse dans le décret de mai 2018. V. Poutine souhaite que les expéditions annuelles entre l'extrême nord de l'Europe et l'Asie atteignent 80 millions de tonnes d'ici 2024. Les responsables gouvernementaux sont désormais focalisés sur cette échéance, notamment Rosatoflot qui est en charge de son administration. En 2017, un total de 10,7 millions de tonnes ont en effet transité sur cette route. En 2018, le volume est passé à 20,18 millions de tonnes et en 2019 à 31,5 millions. Cette croissance est notamment liée aux exportations de l'exploitation de GNL de l'usine Novatek de Yamal. Mais malgré les plans pour un certain nombre de nouveaux grands projets industriels dans la région, le volume de 80 millions de tonnes sera difficile à tenir. L'idée des autorités locales était d'y associer le volume du trafic des ports maritimes de Mourmansk et d'Arkhangelsk, les 80 millions de tonnes auraient été alors plus facilement atteints (voir bulletin précédent). Cependant, la Commission de l'Arctique ne prolongera le territoire de la route maritime ni vers l'Ouest, ni vers l'Est, car une telle extension nécessiterait des changements de statut juridique de la route. Réglementairement, la Russie est autorisée à exercer un contrôle sur la route maritime du Nord en raison de la situation complexe de la glace de mer. Il serait en revanche plus difficile de justifier son application en mer de Barents qui ne gèle jamais. Malgré la tâche apparemment impossible (avec le retard, dû au Covid-19, que prendront les nouveaux projets), Rosatom soutient toujours que 80 millions de tonnes de frets peuvent être atteints d'ici 2024. Faut-il y voir une pression du gouvernement pour contraindre les sociétés privées ou étatiques à maintenir leurs investissements et tenir leurs délais dans les projets engagés ? Sources : Themoscowtimes.co ; BarentsObserver.com

Novatek commande deux barges LNG pour ses Hubs de déchargement

Afin de réduire les temps de transit entre la péninsule de Yamal et l'Europe ou l'Asie, les tankers brise-glaces YamalMax déchargeront leur cargaison de GNL aux extrémités de la route maritime du Nord, des méthaniers traditionnels prenant le relai jusqu'à leurs destinations finales.

Le chantier naval sud-coréen Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) a reçu une commande du producteur de gaz russe Novatek pour la construction de deux méthaniers devant opérer au Kamchatka et à Mourmansk. Selon DSME, les deux transporteurs d'une capacité de 380 000 m³ de GNL devraient être construits chacun avant la fin de 2022. La valeur de la commande est de 748 millions de dollars. Ces navires, qui devraient plus ressembler à une barge pouvant accueillir deux tankers simultanément, seront déployés à Ura Guba au Nord Mourmansk et au Kamtchatka, et joueront le rôle de stockage intermédiaire. La capacité correspond au volume de deux tankers YamalMax qui opèrent entre le site de production en péninsule de Yamal et les Hubs que Novatek projette d'installer. Jusqu'alors, pour les transits vers l'Europe du Nord, les cargaisons étaient transférées de navire à navire au mouillage d'Honningsvåg à la frontière russo-norvégienne, des méthaniers traditionnels prenant ensuite le relai vers leur destination finale. Cette disposition permet d'optimiser les coûts d'affrètement des tankers spécialisés vers l'Europe et l'Asie, et surtout d'augmenter le nombre de rotations entre ces hubs et le port de chargement à Sabetta. En attendant la construction de ces barges, Novatek devrait mettre en place à partir de cet hiver un mouillage sur coffres dans le Sud de l'île de Kildin. Sources : [DSME.co](https://www.dsme.co.kr) ; [RT.com.cdn](https://www.rt.com/cdn)



Figure 1 : Projet de Hubs de transfert de GNL aux extrémités de la route maritime du Nord (© Hervé Baudu)

Le chantier naval de Zvezda achève la coque du premier brise-glace de Rosneftflot

Le chantier Zvezda, propriété de la fédération de Russie (United Shipbuilding Corporation) et du consortium JSC Rosneftegaz, Rosneft et Gazprombank, a un carnet de commande ambitieux, dont le projet de navire de ravitaillement IBSV 10022 AH. Le chantier a été mandaté pour construire une partie des tankers ARC7 YamalMax de Novatek et les méga brise-glaces à propulsion nucléaire Leader LK 10510.

Le chantier naval Zvezda dans la péninsule du Kamtchatka vient d'achever la coque du projet IBSV 10022 AH, navire polyvalent pour le compte de la société pétrolière étatique russe Rosneft. Ce navire est le premier d'une commande de quatre bâtiments de ravitaillement similaires (*supply*) de classe glace élevée, IB7. La quille a été posée en septembre 2017 en présence du président russe Vladimir Poutine. Cette série de *supplies*, qui pourrait être portée à douze, est destinée au ravitaillement des plates-formes de forage en mer, vraisemblablement en mer d'Okhotsk sur les champs de Sakhalin 3 et pour le futur projet Vostok en péninsule de Taymyr. Ce brise-glace sera en mesure de progresser dans une glace pouvant aller jusqu'à 2 m d'épaisseur. D'une longueur de 106 m et d'une puissance de 11 MW, le premier de ces 4 navires pourrait entrer en service fin 2020. Source : Neftgaz.ru



Figure 2 : Projet IBSV 10022 AH de Rosneft (© Rosneft.com)

Ce projet de *supplies* fait partie des flottes de brise-glaces de classes glace généralement élevées dédiées aux sites d'exploitation d'hydrocarbure qui représentent le quart du volume des brise-glaces de l'Arctique russe (figure 4 ; C : supply IB).



Figure 3 : Flotte de brise-glaces lourds et moyens en Arctique (© Hervé Baudu – 2020)

Projet de construction de brise-glaces portuaires et côtiers

Sur demande de FSUE « Rosmorport », autorité qui gère les brise-glaces portuaires, le bureau d'Études Central « Balsudoproekt » russe a développé le concept d'un brise-glace « dual-fuel » (diesel et GNL) d'une capacité de 13 MW.

Si le renouvellement de la flotte de brise-glaces lourds, notamment celle nucléaire, fait l'objet d'une large médiatisation, la flotte des brise-glaces auxiliaires chargée d'assurer le déglacage des rivières et ports est vieillissante et doit être renouvelée. La conception du projet 23620 se distingue du fait qu'il s'agit du premier brise-glace russe propulsé au GNL et conçu entièrement avec des technologies russes. Actuellement, le seul brise-glace au GNL opérant dans le monde est le *Polaris* finlandais. Le projet 23620 est également le premier brise-glace au GNL au monde doté d'un système de positionnement dynamique DYNPOS-2. Le brise-glace auxiliaire est destiné à assurer le déglacage pour la navigation hivernale aussi bien dans les estuaires que dans les zones portuaires. Le brise-glace est également conçu pour participer aux opérations hauturières de sauvetage d'urgence et d'assistance aux navires en détresse. D'une longueur de 95 m, il sera en mesure de progresser dans une glace épaisse de 1,5 m. Le nombre d'unités et la date de mise en chantier ne sont pas encore connus. Source : Sudostroenie.ru



Figure 4 : Projet 23620

Royal Arctic Line et Eimskip se dotent de nouveaux navires

Trois nouveaux navires polyvalents sont mis en service vers le Groenland. Royal Arctic Line s'associe à la compagnie islandaise Eimskip pour renforcer son offre vers les ports groenlandais.

Les nouveaux services conjoints de la compagnie d'État danoise *Royal Arctic Line* avec la compagnie de navigation islandaise *Eimskip* ont pour ambition de modifier et adapter le transport maritime vers et depuis le Groenland, initié il y a 246 ans. Les deux sociétés avaient commandé trois nouveaux porte-conteneurs au chantier naval de *Guangzhou Wenchong* en Chine. Et *Eimskip* avait passé une commande pour deux nouveaux porte-conteneurs, tandis que RAL a acheté un navire, le *Tukuma Arctica*, chacun pour un coût de 32 millions de dollars. Chaque navire mesure 180 mètres de long sur 31 mètres de large et peut transporter 2 150 conteneurs. Cette alliance va permettre de bénéficier d'une liaison directe avec les ports de l'Amérique du Nord. Reykjavik devient par ce fait un Hub plus proche du Groenland que les seuls « ports bases » danois de la Baltique. Les deux nouveaux sisters ships d'Eimskip, *Dettifoss* et *Brúarfoss*, viendront compléter les cinq unités de RAL actuellement dédiées à ces lignes. Sources : RoyalArctic.com ; HighNorthNews.com



Figure 5 : Le *Tukuma Arctica* et le *Dettifoss* sister ship du *Brúarfoss* (© Royal Arctic Line et Eimskip)

Constitution d'un comité d'enquête sur le trafic de croisière dans les eaux norvégiennes du Svalbard

Le gouvernement norvégien a nommé un comité pour enquêter sur les problèmes liés à l'augmentation du trafic de croisière dans les eaux norvégiennes, notamment au Svalbard.

Le trafic de croisière a considérablement augmenté ces dernières années, à la fois dans l'archipel du Svalbard mais également le long des côtes du continent norvégien. Un grave incident impliquant un navire de croisière avec un nombre élevé de passagers à bord représente un défi particulier. L'incident du *Viking Sky* est là pour rappeler le manque de moyens d'assistance et de sauvetage dans un environnement souvent difficile. Dix membres ont été désignés pour constituer un comité qui examinera la capacité de la Norvège à coordonner et à gérer un incident grave impliquant un navire de croisière ainsi qu'à évaluer la capacité d'évacuer un nombre élevé de personnes vers la terre. Le comité doit également se familiariser avec la façon dont les autres États côtiers de l'Arctique élaborent des mesures préventives et les procédures qu'ils mettent en place pour gérer le trafic de croisière. Il peut paraître étonnant que cette mission n'ait pas été initiée au sein d'un des six comités du Conseil de l'Arctique, que ce soit le PAME (sécurité de la navigation) ou l'EPPR (protection de l'environnement maritime), où la Norvège est très active pour développer notamment des outils d'évaluation des risques. Le comité doit rendre son compte rendu en décembre 2020. Source : [HighNorthNews.com](https://www.highnorthnews.com)

Le président Trump appelle à une expansion accélérée de la flotte américaine de brise-glaces

De façon à palier rapidement le déficit de brise-glaces, le président américain a demandé d'explorer la possibilité d'affréter des navires et de sous-traiter auprès de chantiers navals étrangers pour commencer le renouvellement de la flotte d'ici 2022.

Le président Donald Trump a appelé à une expansion plus rapide que prévue de la flotte américaine de brise-glaces avec notamment la possibilité de les armer, voire de doter les futurs moyens d'une propulsion nucléaire. Dans le memorandum adressé à plusieurs agences américaines, D. Trump a fixé l'objectif de 2029 pour une flotte de brise-glaces élargie. En attendant la mise en service, déjà financée pour un brise-glace lourd, il encourage l'éventualité d'affréter des navires auprès d'entités étrangères. Il a également chargé les responsables d'identifier au moins quatre bases nationales et internationales pour stationner cette nouvelle flotte. Les deux brise-glaces polaires de la flotte américaine qui restent opérationnels effectuent principalement des missions scientifiques. Le *Healy*, un brise-glace de classe moyenne, est utilisé comme plateforme pour la recherche scientifique dans l'Arctique, tandis que le *Polar Star*, un brise-glace qualifié de lourd, procède uniquement au ravitaillement annuel de la station McMurdo en Antarctique. Le *Polar Star* est maintenant âgé de 44 ans et son remplacement n'est pas prévu avant 2027. Compte tenu de l'ancienneté du brise-glace – il a pris feu au retour de l'Antarctique l'année dernière, par exemple –, D. Trump a évoqué la possibilité d'affréter des brise-glaces à court terme ou d'en acquérir, voire de les faire construire à plus long terme dans des chantiers navals étrangers. Il n'est pas certain que ce plan soit conforme à la *Jones Act*, qui interdit le transport de passagers et de marchandises entre deux ports américains sur des navires construits à l'étranger. Ce revirement de stratégie semble être une amorce concrète de l'inquiétude des États-Unis de ne pas voir les Russes et indirectement la Chine s'arroger la seule capacité à pouvoir naviguer en Arctique toute l'année. Source : [ArcticToday.com](https://www.arctictoday.com)

Carte de trafic maritime CLS

Dans le cadre de l'Observatoire de l'Arctique, un partenariat a été mis en place entre la société CLS, opérateur de systèmes satellitaires et fournisseur de produits et services à valeur ajoutée, et la Fondation pour la Recherche Stratégique (FRS). Sur une requête de l'auteur de cette rubrique, CLS, grâce à ses produits et son analyse, fournit des cartes qui mettent en évidence une activité particulière en Arctique. L'analyse d'une de ces cartes de trafic maritime sera proposée chaque mois.

L'activité du brise-glace à propulsion nucléaire russe *50 Let Pobedy* (50^{ème} année de la Victoire) est détaillée sur la Figure 6 pour la période hivernale passée. Le brise-glace fut affecté aux missions d'escorte des navires transitant entre la mer non gelée de Barents et la rivière de l'Ob où se trouve le port de Sabetta, port de chargement de l'usine de liquéfaction GNL *Yamal LNG* de l'entreprise privée russe Novatek. Les éléments présentés sur cette carte sont intéressants à plus d'un titre. Les différents segments de couleur (jaune notamment) permettent de visualiser la vitesse de progression des convois en présence d'une banquise épaisse (vitesse de quelques nœuds). La présence d'autres brise-glaces à l'embouchure du fleuve atteste du fait que l'Ob n'est pas praticable par les brise-glaces nucléaires faute d'un tirant d'eau suffisant, même si le chenal a été dragué à 17 m pour les tankers ARC7 *YamalMax*. On note également un trafic significatif pendant l'hiver

sur le nouveau port en construction de *Morning* de la nouvelle usine de production de GNL, Arctic LNG2, de Novatek dont la mise en service est prévue en 2023/2024. Source : CLS.fr

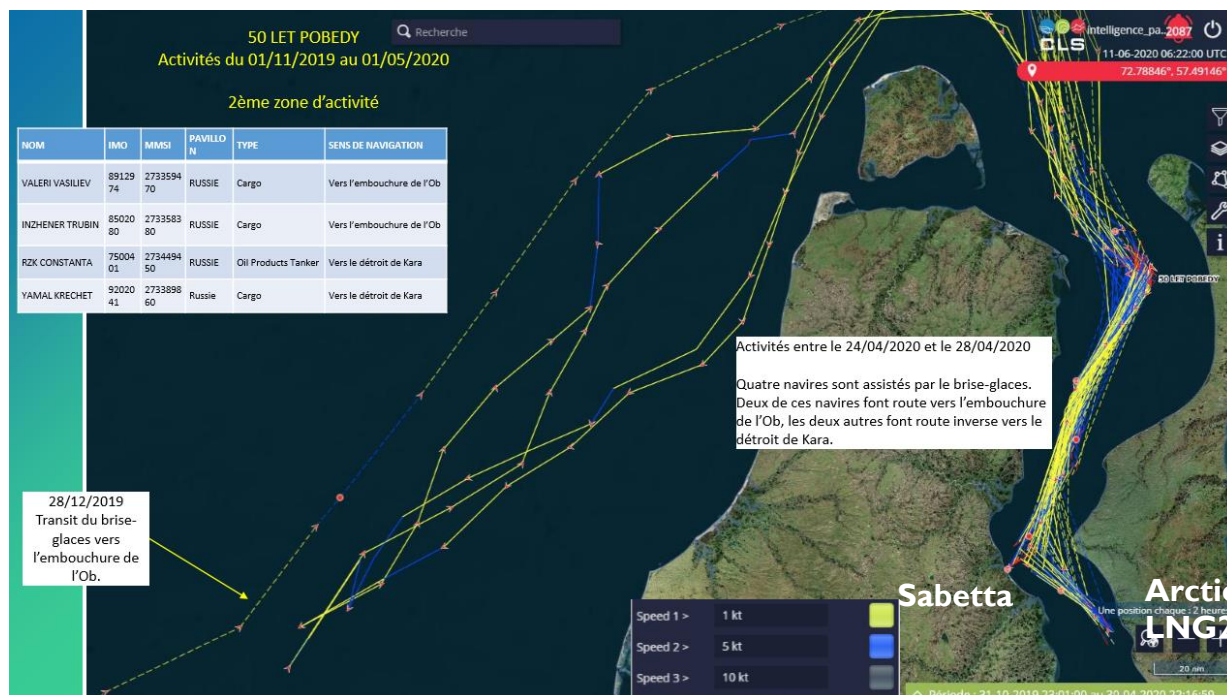


Figure 6 : Activité du brise-glace russe à propulsion nucléaire 50 Let Pobely pendant l'hiver 2019-2020 (© CLS.fr)

Carte de concentration des glaces de juin 2020

Carte de concentration des glaces en Arctique (en vert, concentration de la banquise de 1^{ère} année de 1/10 à 6/10).

