

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

BASTIEN ALEX – HERVÉ BAUDU – EMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY – CAMILLE ESCUDÉ – JOAQUIM GAINARD – 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 ..	9
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), avec Hervé Baudu (ENSM)

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 Hervé Baudu (ENSM)

Publications des instituts de recherche sur l'Arctique : Alexandre Taithe (FRS), Joaquim Gagnard (FRS)

Bloc Trafic maritime et Sécurité maritime : Hervé Baudu (ENSM), avec l'IRIS

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

ÉTATS-UNIS

L'US Air Force se dote d'une stratégie Arctique, avec l'ambition d'améliorer entre autres son accès à la connectivité

Alors que, pour la première fois, l'US Air Force se dote d'une stratégie pour l'Arctique, l'accent est notamment mis sur la connectivité, ce qui pourrait bénéficier au projet de câble de fibre optique de l'entreprise américaine Quintillion.

La secrétaire de l'Armée de l'air américaine, Barbara Barrett, a présenté lors d'un Conseil de l'Atlantique virtuel, la première stratégie arctique de l'US Air Force et de la Space Force. Cette stratégie a pour objectif de maintenir la stabilité et de protéger les intérêts stratégiques américains dans la zone, dans un contexte d'accroissement stratégique, notamment pour ses ressources et comme point de projection de puissance globale. Selon ce document, 79% de la présence militaire américaine en Arctique est du fait de l'US Air Force et de la Space Force. Cette stratégie repose sur quatre piliers : la vigilance (prédiction météorologique, permanence des télécommunications, détection des menaces et suivi de cibles), la projection de force, la coopération avec les alliés de la zone, et la préparation aux opérations arctiques. Cette stratégie vient en appui de la Stratégie arctique du ministère de la Défense américain (2019 Department of Defense Arctic Strategy) publiée en 2019 (cf. Bulletin mensuel n° 2), qui soulignait notamment les investissements militaires russes, la fonte de la banquise et la présence chinoise accrue dans la zone. Cette stratégie de l'US Air Force a également été l'occasion de souligner l'importance de la Space Force dont les activités sont fortement liées à l'Arctique. Le positionnement des capteurs et l'accès aux données satellite font des bases américaines de l'Alaska et de celle de Thulé (Groenland) des places stratégiques pour la Space Force – dont le siège pourrait se situer à Anchorage (Alaska). Enfin, cette stratégie arctique de l'US Air Force doit prioriser les investissements renforçant la connectivité dans la zone. Le général David L. Goldfein, Chef d'État-Major de l'US Air Force, a en effet souligné : « *As we look at the future of the warfare, data will be the currency that we operate on with allies and partners* », faisant de l'accès aux liaisons de données et aux télécommunications un enjeu majeur – notamment pour connecter les aéronefs de 4^{ème} et 5^{ème} générations de plus en plus gourmands en données.

Ces annonces pourraient favoriser le financement des constellations de satellite LEO de One Web et SpaceX, mais aussi du seul projet de câble de fibre optique transarctique du Passage du Nord-Ouest, *Quintillion*, qui vient d'ailleurs d'annoncer le recrutement de Charles H. Jacoby Jr – général à la retraite ayant servi au sein du NORAD – au poste de *Senior Strategic Advisor*. Celui-ci a annoncé que ce projet de câble servirait les intérêts et la souveraineté des États-Unis et du Canada dans l'Arctique. L'entreprise se positionne clairement sur le plan sécuritaire. En 2019, une carte (depuis retirée de leur site) prévoyait déjà de connecter la base militaire américaine de Thulé. Ce positionnement de *Quintillion*, clair et inédit, sur le thème de la protection des intérêts stratégiques et de la sécurité des États-Unis (et du Canada), apparaît comme le moyen d'attirer des financements publics. Le projet semble en effet attirer avec difficulté les financements privés, suite au procès dont l'ancienne PDG a fait l'objet pour avoir menti afin d'attirer des investisseurs dans la phase une du projet. Sources : [Stratégie Arctique US Air Force](#), [Defense.Gov](#), [Defense One](#), [Air Force Mag](#), [Defense News](#), [Space News](#), [CBC](#), [Cission PR News Wire](#), [High North News](#), [C4ISRNET](#).

Le processus d'ouverture de nouvelles zones d'extraction de ressources d'hydrocarbure se poursuit

L'administration Trump continue de pousser le processus d'ouverture de nouvelles zones du Nord de l'Alaska pour l'exploitation pétrolière et gazière, contre l'avis de plusieurs organisations environnementales et autochtones.

Le secteur pétrolier, premier secteur de l'économie de l'État de l'Alaska, a été durement touché par les effets de la crise sanitaire et devrait voir sa production diminuer en 2020 (cf. Bulletin mensuel n° 13). Dans le même temps, le processus d'ouverture de nouvelles zones à l'exploitation pétrolière se poursuit et rend caduque les mesures de protection et de préservation mises en place par l'administration Obama en 2013 dans la *National Petroleum Reserve Alaska* (NPR-A). Fin juin, le *Bureau of Land Management* a rendu public un plan d'ouverture à l'exploitation pétrolière portant sur 18.7 millions-acres des 23 millions-acres de la NPR-A. Ce nouveau plan pourrait permettre de produire jusqu'à 500 000 barils/jour

pendant 20 ans. Une dizaine d'organisations environnementales et autochtones se sont opposées à ce nouveau plan. Notons que ce dernier a toutefois été salué par les élus de l'État tels que la sénatrice Lisa Murkowski, le sénateur Dan Sullivan ainsi que le gouverneur de l'État, Mike Dunleavy. Sources : [Arctic Today](#), [Yahoo News](#).

Le président Trump envisagerait l'achat d'au-moins 10 brise-glaces à l'étranger

Souhaitant obtenir plus rapidement de nouveaux brise-glaces pour tenter de pallier le déficit américain dans ce domaine, le président Donald Trump a annoncé vouloir acheter 10 brise-glaces supplémentaires à l'étranger.

Suite à la publication du « Memorandum on Safeguarding U.S. National Interests in the Arctic and Antarctic Regions » le 9 juin 2020 par la Maison blanche (cf. Bulletin mensuel n° 14), Donald Trump a annoncé, à l'occasion d'une visite du U.S. Southern Command, que les États-Unis pourraient acheter 10 nouveaux brise-glaces, possiblement à un partenaire étranger afin de réduire les coûts et les temps de construction. Selon certains médias, cela pourrait profiter à la Finlande, poids lourd du secteur du design et de la fabrication de ces navires. À l'occasion de ces annonces, D. Trump a également affirmé, à tort, que les États-Unis construisaient actuellement le plus grand brise-glace du monde. Alors que la construction d'un nouveau brise-glace des garde-côtes américains, appelé *Polar Security Cutter*, devrait commencer l'année prochaine et que le navire fera partie des plus grands brise-glaces conventionnels, il est déjà surclassé par les brise-glaces nucléaires russes. Actuellement, les États-Unis via la Garde-Côte ne disposent que de deux brise-glaces pour l'Arctique et l'Antarctique qui sont en fin de vie. À ce jour, un seul brise-glace devrait être mis en construction en 2021 dans les chantiers navals de VT Halter Marine au Mississippi, afin de remplacer ces navires, pour un coût de 745 millions de dollars. Sources : [Arctic Today](#), [High North News](#), [White House](#), [High North News](#).

L'US Air Force maintient son engagement opérationnel et ses entraînements dans l'Arctique

Que ce soit à travers des entraînements dans l'Arctique scandinave ou avec les missions d'interception d'aéronefs russes, l'US Air Force reste très active dans l'Arctique.

L'US Air Force continue de maintenir sa présence en Arctique à travers des exercices. Elle a notamment envoyé des bombardiers à long rayon d'action B-52H au nord de la Norvège à deux reprises au mois de juin 2020 et des bombardiers stratégiques B-1B au-dessus de la Scandinavie en mai 2020. Par ailleurs, par quatre fois durant le mois de juin, l'US Air Force a intercepté plusieurs aéronefs russes ayant pénétré dans la zone d'identification de la défense aérienne de l'Alaska, surveillée par le NORAD. Sources : [45e Nord](#), [The Barents Observer](#), [Arctic Today](#).

CANADA

Deux mines du Nunavut font face aux exigences des Inuits et des autorités fédérales

D'un côté, la vente de la mine de Hope Bay à une entreprise détenue par l'État chinois pourrait être contrée par un veto de l'État fédéral canadien. De l'autre, le plan d'expansion de la mine de Mary River – qui avait suscité des inquiétudes lors de sa première présentation – a été accordé par les Inuits.

L'entreprise canadienne TMAC Resources Inc. a annoncé la volonté de la société minière Shandong Gold (détenue par l'État chinois) de racheter la mine d'or de Hope Bay au Nunavut (cf. Bulletin mensuel n° 13). Cette annonce semble inquiéter les populations locales, mais également les responsables politiques. La vente de la mine de Hope Bay, approuvée à 97% par les actionnaires de TMAC, pourrait être bloquée au niveau fédéral par le ministère de l'Innovation, de la Science et du Développement Économique en vertu de la loi « Investissement Canada ». Des oppositions se sont fait entendre notamment du côté du parti conservateur et un ancien conseiller à la sécurité nationale du Premier ministre, Richard Fadden. En effet, suite à la pandémie, un renforcement des conditions d'investissements dans les entreprises détenues par des États dans des secteurs stratégiques au Canada a été décidé. Selon certains analystes, cet affermissement des conditions de vente semble cibler en premier lieu la Chine. Toutefois, ce rachat semble être la seule issue pour garder la mine ouverte, selon *Arctic Today*. TMAC a en effet indiqué ne pas avoir les ressources suffisantes pour l'exploiter.

Les Inuits, via l'association régionale Qikiqtani, et l'entreprise Baffinland – propriétaire de la mine de fer de Mary River (170 kilomètres au sud-ouest de Pond Inlet, Nunavut) – ont signé, en juin, un nouvel accord donnant plus de poids et de contreparties financières aux Inuits dans l'expansion de la mine. Cet accord a été signé alors que la demande d'extension des activités de la mine avait été mise en attente en novembre 2019 par le *Nunavut Impact Review Board*, suite aux auditions menées dans le cadre du processus d'évaluation des impacts environnementaux – auditions durant lesquelles des habitants, dont les chasseurs de Pond Inlet, ont exprimé des craintes face à ce plan d'extension. Ce nouvel accord permet aux Inuits d'être associés à l'évaluation permanente des impacts environnementaux des activités de la mine, tout en leur octroyant des investissements permettant la mise en place de garde d'enfants dans certaines communautés, une subvention octroyée à l'association des chasseurs et trappeurs de Pond Inlet, ainsi qu'une augmentation des royalties versées par Baffinland aux Inuits. Source : [Arctic Today](#), [Arctic Today](#), [The Wall Street Journal](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Nunatsiq News](#), [L'Aiglon](#)

L'Armée canadienne s'entraîne à larguer du matériel sur la station d'Alert

L'Armée canadienne maintient ses capacités en haute latitude en menant un exercice de largage de matériel au-dessus de la station des forces armées canadiennes d'Alert.

Le 43^{ème} escadron de transport des Forces armées canadiennes a mené des entraînements de largage logistique le 22 juin 2020, au-dessus de la base d'Alert (île d'Ellesmere) à l'aide d'un CC130J Hercules pour ravitailler la station en eau. Ce largage visait à s'entraîner à distribuer du ravitaillement, sans avoir à se poser si les conditions météorologiques ne le permettent pas, au bénéfice de cette base isolée de l'Arctique canadien. Ce type d'entraînement n'avait pas été mené depuis plusieurs années. Cette capacité permet de maintenir une présence stratégique des Armées canadiennes dans l'Arctique tout en permettant sa surveillance. Enfin, cette capacité à larguer du matériel à des latitudes élevées et dans des conditions météorologiques difficiles fait écho aux opérations de plus grande envergure – impliquant aussi bien du matériel que des hommes – menées dans l'Arctique russe, par l'Armée russe, qui conduit des opérations d'entraînement par parachutage en Arctique depuis plusieurs années. Sources : [Skies Mag](#), [The Barents Observer](#).

GROENLAND/DANEMARK

Le secrétaire d'État américain Mike Pompeo s'est rendu au Danemark

Un an après la maladresse du président Donald Trump sur le rachat du Groenland, le secrétaire d'État américain s'est rendu au Danemark pour y discuter coopération et influence chinoise et russe.

Le 22 juillet, Mike Pompeo, secrétaire d'État américain, s'est rendu au Danemark un an après les déclarations maladroitement du président Trump sur un possible rachat du Groenland qui reste sous l'autorité du Danemark. Il y a rencontré la Première ministre danoise, Mette Frederiksen, et son homologue pour discuter de la coopération entre les États-Unis et le Danemark. À cette occasion, le chef de la diplomatie américaine a salué la réouverture du consulat américain à Nuuk, effective depuis le 10 juin (cf. Bulletin mensuel n° 14), et a annoncé que les États-Unis seront désormais plus actifs dans la région afin de contrer l'influence grandissante de la Chine et de la Russie. La question du rachat du Groenland par les États-Unis n'a pas été évoquée lors de cette rencontre. Mike Pompeo a pointé le fait qu'il existait une nouvelle compétition dans l'Arctique tout en déplorant la trop grande naïveté de l'Occident face à l'agressivité croissante des intérêts chinois et russes dans la zone. Sources : [Journal de Montréal](#), [The Washington post](#), [La Presse](#), [Reuters](#).

Des subventions ont été mises en place pour tenter de relancer le secteur du tourisme au Groenland

Deux types de subventions ont été instaurés afin de soutenir le tourisme sur l'île.

Afin de donner un coup de pouce aux voyages domestiques, le Groenland a mis en place un *mobility package*. Il s'agit d'une subvention pour faciliter les voyages entre communautés et ainsi favoriser le tourisme domestique pour contrer l'absence de touristes étrangers. En juin, un *tourism package* avait été mis en place afin de permettre aux hôtels et restaurants d'offrir des remises à leurs clients, remboursées ensuite par l'État. Ces deux subventions seront disponibles jusqu'au 30 septembre. Source : [Eye On the Arctic](#)

ISLANDE

L'ambassadeur américain auprès de l'Islande a demandé une autorisation de port d'arme

« Préoccupé par la sécurité en Islande », Jeffrey Ross Gunter, Ambassadeur américain auprès de l'Islande, a demandé une autorisation spéciale de port d'arme.

Selon un article de CBS, Jeffrey Ross Gunter l'ambassadeur américain en Islande serait « tellement préoccupé » par la sécurité en Islande qu'il a demandé au département d'État américain de soumettre une autorisation spéciale pour porter une arme à feu. D'après de nombreux témoignages du personnel diplomatique et de fonctionnaires, celui-ci serait « paranoïaque au sujet de la sécurité ». En plus d'une arme à feu, il a également évoqué la possibilité d'acquérir une voiture blindée porte-à-porte et d'être équipé d'un « gilet anti-coup de couteau ». Enfin, l'ambassade des États-Unis en Islande a récemment publié dans les journaux locaux une annonce pour des gardes du corps à plein temps. Cet article décrit un environnement de travail de plus en plus fracturé et agité à l'ambassade des États-Unis. L'Ambassadeur Gunter a eu sept chefs de mission adjoints depuis son arrivée en mai 2019. En février 2020, en plein milieu de la pandémie COVID-19, il a également refusé de retourner en Islande après avoir assisté à une conférence aux États-Unis, est parti en congé, et aurait demandé à exercer son travail à distance depuis la Californie. Source : [Iceland Review](#)

PLAY, nouvelle compagnie low-cost islandaise

Une nouvelle compagnie aérienne islandaise a été lancée.

La compagnie PLAY a été récemment lancée par les anciens employés de WOW air, qui a fait faillite en 2019. Elle opérera des trajets entre l'Islande, l'Europe et l'Amérique du Nord. Les premiers vols sont prévus pour septembre – ou dès que la crise sanitaire le permettra. Source : [Icenews](#)

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Après la « marée rouge », le groupe Nornickel en difficulté

Après le déversement accidentel de 20 000 tonnes de carburant dans la rivière Ambarnaïa, au mois de mai, le groupe Nornickel est fragilisé. Alors que l'État russe pourrait lui réclamer jusqu'à 148 milliards de roubles pour les dommages causés par cette catastrophe écologique, une nouvelle pollution, de moindre ampleur, a eu lieu à la mi-juillet. Celle-ci rappelle les interrogations autour de la sécurité et l'état des infrastructures du groupe.

La pollution de la rivière Ambarnaïa dans la région de Norilsk représente une catastrophe industrielle inédite pour l'Arctique russe (cf. Bulletin mensuel n° 14). Face à l'ampleur du désastre et des effets sur l'écosystème local, les autorités publiques russes entendent obtenir des compensations financières importantes. Dans une demande inédite, le Rosprirodnadzor, l'Agence fédérale pour la surveillance de l'environnement, a officiellement fait la requête d'« une compensation volontaire » à hauteur de 148 milliards de roubles (soit 1,75 milliard d'euros) auprès de l'entreprise NTEK, filiale du groupe Nornickel ([Communiqué de presse du Rosprirodnadzor](#), 6 juillet 2020, russe).

En réponse, le groupe minier rejette cette demande, en raison de la méthodologie utilisée pour calculer ces dommages. En effet, la direction de Nornickel estime que ce calcul n'a pas tenu compte des efforts mis en œuvre par l'entreprise pour récupérer le diesel déversé dans la zone contaminée. Bien que la société réaffirme « son engagement à éliminer les conséquences de l'accident à ses propres frais », elle se dit aussi prête à contester la somme de dédommagement envisagée devant un tribunal si cela devait être nécessaire ([Communiqué de presse de Nornickel](#), 8 juillet 2020, russe).

Dans ce contexte de défiance, une nouvelle fuite de carburant est intervenue le 12 juillet suite à une rupture d'un oléoduc à proximité d'un affluent du fleuve Ienisseï. L'entreprise Norilstransgaz, une autre filiale de Nor Nickel, a révélé que le déversement de carburant dans le cours d'eau a été limité à 44,5 tonnes ([Communiqué de presse de Norilstransgaz](#), 12 juillet 2020, russe). Si cet incident demeure mineur, il souligne les nombreuses interrogations concernant l'état et la sécurité des infrastructures au sein du groupe Nor Nickel.

Russie : des terres arctiques offertes à ses citoyens pour dynamiser la région ?

Pour stimuler le développement de son espace septentrional, le gouvernement russe envisage la possibilité d'offrir à ses citoyens des lots de terre. Constituant une des priorités du pouvoir en place, ce dernier cherche de nouvelles initiatives permettant d'accélérer l'afflux d'investissements et de lutter contre le déclin démographique de l'Arctique.

En vue de dynamiser le développement du territoire arctique, le gouvernement russe souhaite mettre en œuvre des mesures favorables à l'installation des citoyens russes dans cet espace. Sous la responsabilité du ministère des Ressources naturelles, la future législation entend attribuer gratuitement à chacun des citoyens le sollicitant une parcelle de terrain – d'une surface maximale d'un hectare – dans l'Arctique russe. En 2016, le gouvernement russe avait mis en œuvre un programme similaire pour l'Extrême-Orient. L'objectif de ce don doit favoriser la construction d'une maison ou l'utilisation de la parcelle à des fins commerciales, notamment dans le secteur du tourisme.

Selon les orientations de ce programme, l'attribution de ces lots de terre serait restreinte pour une durée de six mois dans la phase initiale de son application, avant de l'élargir à l'ensemble des citoyens russes. En outre, chaque région aura à charge de déterminer quelles portions de territoire pourront être affectées à ce programme d'établissement. Pour le gouverneur de l'oblast de Mourmansk, cette mesure est salutaire car elle « servira à attirer de nouveaux résidents en Arctique, y compris pour créer des petites entreprises ». Sources : [Interfax](#), 15 juillet 2020 ; [RBK](#), 16 juillet 2020, russe.

Le district autonome des Nenets vote contre la réforme constitutionnelle

Malgré des accusations de fraude électorale massive, le vote en faveur de la réforme constitutionnelle a recueilli un large soutien de la population russe. Dans ce contexte, le district autonome des Nenets (NAO) s'est distingué comme étant le seul sujet de la Fédération de Russie à l'avoir rejeté. Ce résultat reflète avant tout l'opposition de la population locale au projet de fusion avec l'oblast d'Arkhangelsk.

Depuis plusieurs mois, les autorités régionales du district autonome des Nenets sont en discussion avec celles de l'oblast d'Arkhangelsk en vue de fusionner ces deux entités administratives (cf. Bulletin mensuel n° 13). Alors que ce projet crispe la population locale, le référendum sur la réforme constitutionnelle s'est déroulé dans cette région septentrionale dans une atmosphère de tensions politiques.

Si au niveau national, près de 78 % des votes exprimés ont été favorables aux changements constitutionnels proposés par les différents amendements, le district autonome des Nenets a voté majoritairement contre à hauteur de 55,25 % ([Résultats officiels publiés par la commission électorale](#), russe). Au sein des 85 sujets fédéraux de la Russie, le district autonome a été le seul à rejeter le projet de réforme constitutionnelle. Malgré les accusations de fraude électorale massive au niveau national, cette région se distingue donc du reste du pays. Ce résultat met en difficulté le gouverneur intérimaire Youri Bezdudny. Ce dernier a justifié ce résultat par la conjoncture politique locale défavorable : « la majorité des habitants ont voté contre [et] je suis sûr que ces voix ne sont pas contre les amendements [de la Constitution], mais c'est une réaction à la question de la fusion du NAO et de l'oblast d'Arkhangelsk » ([Communiqué de presse du gouvernorat du NAO](#), 2 juillet 2020, russe).

Si le gouverneur intérimaire comme son prédécesseur Alexandre Tsybulsky, à présent gouverneur de l'oblast d'Arkhangelsk, sont favorables à la fusion de ces deux régions, les habitants du NAO affichent ouvertement leur désaccord à la réalisation de ce projet. Riche en pétrole et peuplé en grande partie d'une population autochtone, le district autonome demeure une région parmi les plus prospères du pays. Source : [The Barents Observer](#), 3 juillet 2020.

Norvège : un groupe d'éleveurs de rennes samis souhaite engager des poursuites judiciaires contre un projet éolien

En 2016, l'entreprise suédoise Eolus a reçu l'autorisation du gouvernement norvégien pour l'installation de 72 turbines éoliennes sur une zone de 40 km² dans le comté du Nordland. Le parc éolien d'Øyfjellet est vivement contesté par les éleveurs de rennes samis de cette région norvégienne. Ces derniers ont déclaré leur intention de poursuivre les promoteurs du projet alors que la pérennité de leur élevage est menacée.

L'entreprise Eolus a obtenu, en 2016, l'autorisation préalable visant à la création d'un parc éolien dans le comté du Nordland. En décembre 2019, une nouvelle étape est franchie avec une seconde autorisation, celle-ci permettant de débiter les opérations de construction. Comprenant un complexe de 72 turbines sur une zone de 40 km², cette autorisation était suspendue à la conclusion d'un accord – qui devait intervenir au plus tard le 11 mars 2020 – avec les éleveurs de rennes concernant les modalités du passage de leurs 2 000 rennes pendant la période printanière. Sans compromis, les relations entre les deux parties se sont dégradées alors que le groupe d'éleveurs dénonce les activités du groupe suédois violant les termes de son accord avec l'État norvégien.

Aussi, ce groupe d'éleveurs samis du district de Jillen-Njaarke a exprimé son intention de mener une action en justice contre les propriétaires pour avoir violé leurs droits constitutionnels en entravant la migration inter saisonnière des rennes. Soutenus par l'association civile norvégienne Motvind, les éleveurs exigent l'arrêt immédiat de la construction du parc éolien et l'annulation complète de ce projet. Malgré de nouvelles discussions en juin, aucun terrain d'entente n'a été trouvé ni sur l'établissement d'un passage, ni sur les modalités de compensation.

La construction du parc éolien d'Øyfjellet, qui devrait être mis en service au cours de l'année 2021, a pour objectif de fournir l'électricité pour une fonderie d'aluminium du groupe Alcoa, située à proximité. Le groupe américain s'est engagé à acheter toute l'électricité du parc éolien pour une période de 15 ans. Source : [Arctic Today](#), 1^{er} juillet 2020.

L'Arctique, une nouvelle fois à l'épreuve des anomalies météorologiques

Les effets du changement climatique sont une nouvelle fois particulièrement marqués dans la région arctique. Pour l'année 2020, la période estivale n'échappe pas à cette norme qui s'installe dans la région. Que cela soit en Sibérie arctique ou au Svalbard, les températures connaissent de fortes anomalies.

Le 17 juin, la commune de Verkhoyansk, située dans la Sibérie arctique, a enregistré une température de 38°C, un record sous cette latitude. Jusqu'à présent, cette commune était connue pour détenir le record de température négative depuis la fin des années 1990 (-67,8°C). L'Organisation météorologique mondiale a révélé que la Sibérie arctique a connu une température moyenne de 5°C supérieure à la normale sur la période des six premiers mois de l'année 2020. Pour le mois de juin, la température moyenne a été de 10°C supérieure à la normale ([Communiqué de l'OMM](#), 16 juillet 2020). En plus des incendies de forêts qui se sont déclenchés dans cet espace, cette vague de chaleur a accéléré la fonte des glaces de mer le long des côtes de l'Arctique russe, en particulier dans la zone de la mer de Laptev.

Au mois de juillet, l'archipel du Svalbard a également connu une vague de chaleur exceptionnelle, au-delà des normales saisonnières. Située à une latitude 78°13'N, Longyearbyen a enregistré, le 25 juillet, une température record de 21,7°C. La commune n'avait pas relevé de température supérieure à 20°C depuis le 16 juillet 1979 avec une température de 21,3°C, un record pour l'époque. Pour l'Institut météorologique norvégien, ces anomalies de température sont le résultat d'une spirale négative engagée où la fonte des glaces de mer conduit à un réchauffement accéléré. Autrement dit, la mer plus chaude libère beaucoup de chaleur et de vapeur d'eau dans l'air froid suscitant une hausse des températures de l'air et de la mer ([Communiqué du Meteorologisk Institutt](#), 24 juillet 2020, norvégien).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Discussions au Conseil de l'Arctique sur une réponse conjointe à la pandémie de COVID-19 en Arctique

Les Senior Arctic Officials (SAO) du Conseil de l'Arctique se sont réunis fin juin pour réfléchir à une réponse commune à la pandémie de COVID-19 en Arctique. La vulnérabilité particulière des communautés arctiques a été soulignée.

Les 24 et 25 juin s'est tenue la troisième réunion des SAO du Conseil de l'Arctique sous la direction du Ministre des Affaires étrangères islandais, Guðlaugur Þór Þórðarson. La réunion a permis d'évoquer l'impact de la pandémie de COVID-19 en Arctique et les besoins des communautés polaires. La vulnérabilité particulière des communautés arctiques a été soulignée, en raison de la distance aux centres de soin et les problèmes de connectivité, d'infrastructures et de ressources techniques comme financières pour répondre efficacement à la pandémie.

La faible immunité de certaines communautés comme les Inuits a également été mise en avant par le président du Conseil Circumpolaire Inuit (CCI) d'Alaska. Les fragilités particulières des Inuits sont également liées à la surpopulation dans les logements, au manque d'eau potable et d'assainissement, et au manque de connectivité. Les populations autochtones alertent les autorités nationales sur ces questions depuis des décennies, mais les effets de la pandémie les mettent particulièrement en lumière (Conseil de l'Arctique).

Les résultats des groupes de travail du Conseil de l'Arctique sur la pandémie sont attendus à la réunion ministérielle de mai 2021 à l'occasion du passage de la présidence tournante à la Russie ([Conseil de l'Arctique](#)).

Report du forum *Arctic Circle* prévu à Berlin

Le forum Arctic Circle, « plate-forme ouverte et démocratique » de dialogue entre acteurs privés et publics de l'Arctique, devait se tenir à Berlin les 30 juin et 1^{er} juillet 2020. L'événement a été reporté à une date encore inconnue.

Depuis 2013, le forum *Arctic Circle*, lancé à l'initiative du président islandais Ólafur Ragnar Grímsson, se tient à Reykjavík tous les mois d'octobre. Cet événement se veut une « plate-forme ouverte et démocratique » qui rassemble acteurs publics et privés divers, en opposition à une organisation politique restreinte comme le Conseil de l'Arctique. La Chine, mais aussi des entreprises ou encore des acteurs fédéraux comme la province de Québec y sont particulièrement bien représentés.

Depuis 2015, le forum se délocalise aussi partout dans le monde à l'occasion de rassemblements plus restreints à l'initiative d'autorités nationales ou locales. Des forums se sont ainsi tenus à Singapour, en Corée, en Chine. D'autres sont prévus encore à Abu Dhabi, et lorsque Ségolène Royal était ambassadrice française des Pôles il était question d'en organiser un à Paris, sans que le projet n'aboutisse.

Un forum *Arctic Circle* devait se tenir à Berlin les 30 juin et 1^{er} juillet 2020, et a été reporté à une ultérieure encore inconnue. Il se tiendra au Ministère de l'Éducation et de la Recherche à Berlin, et sera coorganisé par le Bureau Arctique allemand et l'Institut Alfred Wegener pour la recherche polaire et marine ([Arctic Circle](#)).

Les principaux thèmes abordés seront les rôles de l'Europe et de l'Allemagne en Arctique, ainsi que l'imbrication entre science et politique notamment autour de l'expédition MOSAiC ([MOSAiC](#)). Cette plus grande expédition polaire de l'histoire est partie en septembre 2019 de Tromsø (Norvège) à bord du brise-glace de recherche allemand *Polarstern* pour passer un an dans l'océan Arctique, porté par la dérive polaire.

Bilan d'un an de présidence islandaise du Conseil de l'Arctique

Au terme de la première année de sa présidence du Conseil de l'Arctique, l'Islande a dressé un bilan du travail accompli depuis mai 2019 autour de ses quatre priorités dans un contexte de pandémie.

Le bilan de la première des deux années de présidence islandaise du Conseil de l'Arctique a été l'occasion de saluer un certain nombre d'accomplissements de ce dernier. On peut noter une présidence relativement active. La présidence islandaise avait quatre priorités : les communautés de l'Arctique, l'environnement marin, le climat et les énergies vertes, et le renforcement du Conseil de l'Arctique.

- **Les communautés de l'Arctique.** La présidence islandaise salue la cinquantaine de projets concernant les communautés arctiques qui sont développés au sein des groupes de travail. La présidence islandaise se concentre aussi sur l'engagement des jeunes, et le premier « *Arctic Leaders Youth Summit* » s'est tenu en novembre 2019 ([Conseil de l'Arctique](#)).

- **L'environnement marin de l'Arctique.** En décembre 2019, le Conseil de l'Arctique a organisé un événement en marge de la COP 25 sur l'acidification de l'océan Arctique ([Conseil de l'Arctique](#)). L'Islande promeut en particulier l'usage des biotechnologies dans le secteur de la pêche, affirmant que l'économie bleue ([Conseil de l'Arctique](#)) porte un grand potentiel pour le développement durable en Arctique, en particulier lors d'un panel à Arctic Frontiers 2020. Des recommandations pour lutter contre la pollution marine au plastique ont été émises suite au groupe de travail organisé en octobre 2019 entre le « Belfer Center's Arctic Initiative » et le « Wilson Center's Polar Institute » ([Conseil de l'Arctique](#)). Le groupe PAME en particulier a lancé en septembre 2019 une expédition scientifique nommée « *Plastic in a Bottle* » pour suivre sur une longue distance (7 000 km) le trajet de polluants en plastique en Arctique. Les données collectées nourriront prochainement le projet « *Regional Action Plan on Marine Litter in the Arctic* » ([PAME](#)). D'autres projets prévus ont été repoussés en raison de la pandémie : la réunion des cinq ministres de l'océan Arctique planifiée pour le 21 avril 2020 a été repoussée, tout comme le Symposium sur les Plastiques Arctiques ([Arctic Plastics Symposium](#)) planifié à nouveau en mars 2021.

- **Climat et solutions pour les énergies vertes.** Le groupe d'experts du Conseil de l'Arctique sur le noir de carbone et le méthane délivrera son rapport à la fin de la présidence islandaise. Pour pallier le problème de la sécurité énergétique dans les communautés isolées de l'Arctique, le projet *Arctic Remote Energy Networks Academy II* ([ARENA](#)) s'est attelé à proposer des solutions.

- **Renforcer le Conseil de l'Arctique.** L'anniversaire des six ans de la création du secrétariat du Conseil de l'Arctique ([Conseil de l'Arctique](#)) a été salué. La présidence islandaise a organisé également la première réunion entre le Conseil de l'Arctique et le Conseil Économie de l'Arctique ([Conseil de l'Arctique](#)).

La prochaine réunion des SAO se tiendra du 28 au 30 octobre. En mai 2021, la Russie prendra la présidence tournante du Conseil de l'Arctique à l'occasion de la prochaine réunion ministérielle.

La nouvelle politique arctique de l'Union européenne, toujours au point mort ?

Dans une interview au site d'information Euractiv, le nouvel ambassadeur de l'Union européenne pour l'Arctique, Michael Mann, reconnaît le manque de volontarisme de l'UE dans sa politique arctique, qualifiée de « work in progress » selon ses mots.

Sous la présidence finlandaise de l'UE en 2019, les nouvelles politiques maritime et spatiale de l'UE ont fait explicitement référence à la région arctique et les ministres se sont entendus pour mettre à jour la politique Arctique de l'UE de 2016. Cependant, le programme de travail de la Commission européenne pour 2020 ne se réfère aucunement aux questions arctiques ([Commission européenne](#)) et révèle un engagement intermittent dans la région. Le nouvel ambassadeur de l'UE en Arctique nommé en avril a reconnu dans une interview que la forme et la date de parution de cette nouvelle stratégie n'étaient pas encore fixées ([Euractiv](#)), et que le travail demeurerait à réaliser. Selon lui, les discussions internes entre le service diplomatique de l'UE et la DG Mare seraient toujours en cours.

Michael Mann a affirmé dans cet entretien que le rôle de l'UE comme observateur « *ad hoc* » du Conseil de l'Arctique n'est pas « idéal » mais « fonctionne plutôt bien ». L'ambassadeur de l'UE pour l'Arctique a reconnu sans s'en alarmer outre mesure l'influence majeure de la Chine, et refuse l'idée que l'UE puisse la sous-estimer. Le rôle de l'UE en Arctique est selon lui de mener la lutte contre le changement climatique sans minorer l'importance des retombées économiques de l'exploitation de la région pour les communautés locales.

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Industrielle¹

La construction du *Commandant Charcot* continue

Les efforts pour mener à bien la construction du *Commandant Charcot* se poursuivent à l'échelle européenne. Alors que la construction du *Commandant Charcot* avait en effet commencé par la réalisation de sa coque par le chantier naval Vard de Tulcea en Roumanie, ce navire a d'abord été transféré en Norvège avant de gagner Saint-Nazaire, en France, pour recevoir ses deux propulseurs. Il devrait ensuite de nouveau rallier la Norvège pour être achevé et devenir le premier paquebot brise-glace de l'industrie de la croisière.

La mise en service du *Commandant Charcot*, pour le moment prévu pour mai 2021, sera un événement important pour l'industrie de la croisière : en plus d'être le premier bâtiment de ce type – ce qui ne manquera pas d'ouvrir des perspectives inédites pour l'industrie dans l'Arctique – le *Commandant Charcot* est un bâtiment d'un volume conséquent. Long de 150 mètres pour 28 mètres de large et un tonnage de près de 30 000 tonnes, ce bâtiment sera capable d'accueillir jusqu'à 270 passagers pour un équipage de 187 personnels ; il embarquera par ailleurs deux hélicoptères et sera capable d'affronter des glaces jusqu'à 2,5 mètres d'épaisseur. Par ailleurs, le *Commandant Charcot* fonctionnera au gaz naturel liquéfié (GNL), ce qui permettra de largement réduire son empreinte écologique. Sources : *Mer et Marine* (1) – (2) – (3)

Le brise-glace chinois *Xue Long 2* entame son premier transit par l'Arctique

Le Dragon des neiges 2 a quitté son port d'attache Shanghai le 15 juillet pour sa première expédition arctique qui durera jusqu'à fin septembre 2020.

C'est une première pour le brise-glace chinois *Xue Long 2* : basé à Shanghai depuis son lancement à la mer en 2019, le *Dragon des Neiges 2* se rend en Arctique pour un voyage de 12 000 milles nautiques.

Armé par le ministère chinois des Ressources naturelles au bénéfice de l'Institut polaire de Chine, ce bâtiment s'était précédemment rendu dans l'Antarctique pour y mener diverses missions scientifiques et illustrer l'intérêt croissant de Beijing pour les pôles et les enjeux stratégiques qui y sont associés. Les chercheurs à bord du navire effectueront en Arctique des études sur la diversité biologique des écosystèmes arctiques, l'acidification des eaux en mer de Chukchi, le long du bassin canadien et dans la partie centrale de l'océan Arctique. L'expédition aidera à élargir les connaissances de recherche de la Chine sur le changement climatique dans l'Arctique.

Le *Xue Long 2* est une unité emblématique de la montée en puissance de la Chine dans le domaine de l'exploration polaire : nommé en référence directe au *Xue Long*, le premier brise-glace chinois de l'histoire, le *Xue Long 2* est surtout le premier bâtiment de ce type à avoir été construit en Chine – sur la base d'un design produit par la société finlandaise Aker Arctic. Avec un déplacement de près de 14 000 tonnes et une certification Polar Class 3 en fonction des critères retenus par l'*International Association of Classification Societies* (IACS), le *Xue Long 2* contribuera à la croissance de l'influence chinoise dans les pôles en permettant à Beijing d'y organiser des missions indépendantes et de longue durée destinées, en théorie, à la recherche et à la collecte de données scientifiques. Sources : [The Barents Observer](#), [International Association of Classification Societies](#)

¹ Voir également la rubrique trafic maritime / sécurité maritime.

Polar Class	Critères de Classification
PC1	Capacité à opérer de façon permanente dans l'ensemble des eaux polaires
PC2	Capacité à opérer de façon permanente en présence de glaces d'âges variés
PC3	Capacité à opérer de façon permanente en présence majoritaire de glaces vieilles de deux ans
PC4	Capacité à opérer de façon permanente en présence majoritaire de glaces épaisses vieilles d'un an
PC5	Capacité à opérer de façon permanente en présence majoritaire de glaces moyennes vieilles d'un an
PC6	Capable d'opérer de l'été à l'automne en présence majoritaire de glaces moyennes vieilles d'un an
PC7	Capable d'opérer de l'été à l'automne en présence majoritaires de glaces fines vieilles d'un an

Critère de classification des brise-glaces (IACS)

Actualité Capacitaire

La Russie poursuit le renouvellement et la modernisation de sa marine militaire

Si le secteur de la construction navale en Russie connaît traditionnellement une activité importante, les chantiers navals du nord du pays sont aujourd'hui tout particulièrement actifs, la Marine de Russie – ou Voïenno-Morskoï Flot, VMF – cherchant à assurer simultanément le renouvellement de ses principales capacités, mais aussi l'acquisition de nouveaux matériels.

Plusieurs facteurs expliquent cette situation : d'une part, la Russie perçoit la dégradation de son environnement stratégique ; d'autre part, elle cherche depuis l'effondrement de l'URSS à restaurer ses capacités militaires et industrielles en organisant le renouvellement complet et progressif de son arsenal nucléaire et conventionnel. La capacité de la Russie à mettre sur cale six navires simultanément doit, dans ce contexte, être interprétée comme une démonstration de force et correspond, à l'échelle du pays, à la poursuite des objectifs susmentionnés. Ces six unités découlent néanmoins de trois projets différents qu'il convient d'étudier séparément :

Bâtiments mis sur cale en Russie – Juillet 2020			
Nom	Classe	Nombre d'unités dans la classe	Classification
<i>Ivan Rogov</i>	Ivan Rogov	2	LHD
<i>Mitrofan Moskalenko</i>			
<i>Vladivostok</i>	Yasen	10	SSGN
<i>Voronezh</i>			
<i>Admiral Yumashev</i>	Admiral Gorshkov	15	DDGHM
<i>Admiral Spiridonov</i>			

Si la construction de ces deux porte-hélicoptères de classe Ivan Rogov semble avant tout liée aux besoins nationaux identifiés par la Russie en mer Noire et en mer Méditerranée, il n'est pas impossible que ces unités contribuent, demain, au bouleversement des équilibres de forces propres à l'Arctique, en offrant à la VMF une capacité dont elle ne disposait pas depuis l'abandon du projet Izd I 1780. D'un point de vue industriel, la construction de ces deux unités, dans le sillage de l'échec du contrat Mistral, est par ailleurs révélatrice de la montée en puissance des chantiers navals russes. La construction de nouveaux sous-marins de classe Yasen et de destroyers de classe Admiral Gorshkov relève de la poursuite de programmes engagés respectivement depuis 2013 et 2018 et visant, à terme, la modernisation de la VMF par le remplacement de diverses unités. Ainsi, la production de 10 sous-marins de classe Yasen devrait permettre à la Russie de préparer la succession des sous-marins de classe Oscar et Akula. De même, les 15 futurs destroyers de classe Admiral Gorshkov sont conçus comme les héritiers des frégates de classe Krivak et Neustrashimyy, admises au service actif depuis 1970 et 1993. Sources : [The Barents Observer](#), [Red Samovar](#), [Rusnavy](#), [Jane](#)

En Russie, de nouveaux exercices militaires de grande ampleur

Les autorités militaires russes ont organisé en juillet un exercice militaire surprise de grande ampleur, mobilisant jusqu'à 150 000 personnels issus des commandements stratégiques opérationnels Ouest et Sud, mais aussi des troupes aéroportées et d'infanterie de marine issues des flottes du Nord et du Pacifique. Les effectifs ainsi rassemblés se sont exercés aux alentours de la Péninsule de Kola.

Si ces exercices ne sont pas à proprement parler inédits, il est nécessaire de considérer ce rassemblement soudain de personnels et de matériels comme une démonstration de force de la part de la Russie. En mettant en scène sa capacité à assembler dans un délai contraint une force d'un tel volume, Moscou renforce sa dissuasion conventionnelle et fait preuve de sa maîtrise logistique, dans un contexte où le renforcement des capacités militaires des autres pays de l'Arctique est interprété par la Russie comme une dégradation nette de son environnement stratégique immédiat. Source : [The Barents Observer](#), [The Moscow Times](#)

Publications des instituts de recherche

A la recherche d'un partenariat arctique avancé : l'Inde et la Russie

Un article publié dans le dernier numéro de la revue russe [Arctic and the North](#) (Арктика и Север) fait état de la relation indo-russe dans l'Arctique. Entre opportunités et contraintes, Jawahar Bhagwat, chercheur à l'université fédérale arctique du nord M.V. Lomonosov, rappelle la complémentarité des économies russe et indienne, en particulier dans le domaine énergétique.

Cette publication présente un point de vue original sur les développements de l'Arctique russe, distinct du très présent partenariat sino-russe dominant les discussions sur les hydrocarbures arctiques et la route maritime du Nord (*Northern Sea Route*, NSR). Sont ainsi relevés les appels du Président Poutine vers l'Inde pour investir tant dans les projets extractifs que logistiques, une tentative d'atténuer le poids que représente la Chine dans l'Arctique russe. Les récents affrontements à la frontière himalayenne entre la Chine et l'Inde rappellent aussi la véhémence que les deux pays se vouent l'un l'autre. Le développement de l'Arctique russe pourrait constituer un théâtre supplémentaire de compétition, dans la mesure où la Russie noue des partenariats avec les deux pays. En Inde, explique l'article, les tendances de production d'hydrocarbures (gaz et pétrole) sont à la baisse, alors que la consommation augmente : la demande d'hydrocarbures devrait doubler d'ici à 2040 ; l'enjeu énergétique représente un élément majeur et déterminant de la politique étrangère indienne². Ce développement de l'Arctique russe représente une opportunité de concrétiser davantage le « pont énergétique » entre les deux pays, cité dans une déclaration commune datant de 2017, à Saint-Pétersbourg³. Pour l'Inde, s'approvisionner en LNG russe représenterait un double avantage. Il s'agit d'abord de s'extraire progressivement de la dépendance aux hydrocarbures du Moyen-Orient (pétrole essentiellement), en proie à l'instabilité politique (notamment dans le contexte récent des sanctions internationales contre l'Iran). La récente réforme constitutionnelle russe est, dans cette perspective, une garantie supplémentaire de stabilité dans l'Arctique. D'autre part, l'Inde peut espérer construire une économie moins polluante, en réduisant la part du charbon dans l'économie indienne, source d'énergie la plus carbonée. Le partenariat stratégique pourrait être prolongé de plusieurs autres manières : par une coopération notamment en envoyant des personnels qualifiés indiens pour travailler sur les infrastructures arctiques (acquérant au passage des compétences arctiques rares) ; en répondant aux appels aux investissements de M. Poutine de septembre 2019 dans les projets *Far Eastern LNG* et *Arctic LNG2* ; en développant la coopération scientifique polaire entre Indiens et Russes (la science arctique indienne est encore naissante) ; ou encore en contribuant au développement de la NSR. L'auteur assortit cette dernière préconisation d'une proposition originale : s'associer à d'autres pays asiatiques, Chine, Japon, Corée du Sud et Singapour, afin de développer des « Trans-shipping hubs » aux extrémités russes de la NSR : à Mourmansk et Petropavlovsk-Kamtchatski (p. 71).

² « to provide safe access to energy is a high priority issue in Indian foreign policy. » (p.62)

³ « We will strive to build an "Energy Bridge" between our States and expand bilateral relations in all areas of energy cooperation, including nuclear, hydrocarbon, hydel, and renewable energy sources (...) We are interested in launching joint projects on exploration and exploitation of hydrocarbons in the Arctic shelf of the Russian Federation. » (Déclaration conjointe de 2017 de MM. Poutine et Modi, citée p. 68)

Chatham House ouvre la réflexion sur la posture de l'Ouest pour la présidence russe du Conseil de l'Arctique en 2021-2023

Le célèbre think-tank britannique organisait, en juin dernier, un séminaire en ligne pour réfléchir à la posture à adopter en prévision de la prochaine présidence du Conseil de l'Arctique. La Russie présidera en effet l'instance dominante de la gouvernance arctique entre 2021 et 2023.

Lors d'un webinaire tenu le 11 juin 2020, Mathieu Boulègue et Duncan Depledge animaient la discussion autour du thème « *Russia and the High North: How Should the West Engage the Next Chair of the Arctic Council (2021-2023)?* ». La thématique, ouvertement centrée sur les enjeux sécuritaires, développait des réflexions sur le contexte sanitaire de la pandémie de SARS CoV-2, sur les tensions latentes entre Russie et Occident, ainsi que sur les incertitudes sur les intentions chinoises dans la région. L'on remarque que c'est sous l'impulsion du chercheur Mathieu Boulègue, par l'angle russe et eurasiatique, que se développe à Chatham House, un léger tropisme arctique ; témoin faible de la perception de l'ouverture de la région aux enjeux globaux.

Parmi les points les plus importants, deux chercheurs (D. Tulupov et Caroline Kennedy-Pipe) évoquent la possibilité que la Russie, pour des raisons de rayonnement et de prestige diplomatique, prépare une proposition d'accord juridiquement contraignant, qui serait négocié durant sa présidence. Cet accord pourrait concerner le domaine militaire et la sécurité de la région, même si cela semble improbable au sein même du CA (dont le mandat exclut explicitement ces enjeux). Sur ce dernier point, le Dr A. Foxwall explique que, certes, le CA n'est pas le lieu adéquat, mais qu'un angle réalisable serait l'approche « *Agreeing on what to disagree on* » en termes de comportements et d'actions d'ordre militaire. Cet hypothétique accord pourrait concerner le transport, ou bien la navigation, dernière possibilité évoquée qui reste l'un des rares domaines non sanctionnés par les pays occidentaux. Tous les chercheurs ont par ailleurs estimé très peu probable que la Russie souhaite changer le fonctionnement du CA, qui est l'une des rares enceintes multilatérales qui satisfasse Moscou. Il est plus que vraisemblable que la Russie se concentre sur les aspects économiques étant donné le développement récent de son territoire arctique. Bien que les enjeux environnementaux soient le parent pauvre de la politique russe (intervention de la Dr Katarina Kertysova), le récent accident de pollution en Sibérie, de Norilsk (cf. Bulletin mensuel n° 14), pourrait initier des travaux globaux sur la façon de responsabiliser le développement économique dans la région, sans l'entraver. A. Foxwall appelle à sortir d'un « exceptionnalisme arctique » qui consiste à engager des relations et actions avec la Russie en Arctique de manière isolée du reste du monde. La politique étrangère russe en dehors de l'Arctique est ainsi liée à la politique étrangère russe en Arctique. Enfin, la professeure Kennedy-Pipe explique que le domaine où les autorités russes resteront extrêmement fermes, sera la souveraineté territoriale sur les eaux de la Route maritime du Nord (RMN ou NSR en anglais). Toute tentative d'assimilation de l'Arctique à un « *shared heritage of humanity* » ou des opérations de liberté de navigation (FONOP) sera fortement rejetée et constituera une source de tension.

La mosaïque de gouvernance, un concept pour appréhender le système politique de la région euro-arctique de Barents

Un chercheur basé à Taïwan, spécialiste de la gouvernance transnationale et des relations sino-européennes, adapte un modèle de science politique aux spécificités de la région euro-arctique de Barents et tire des conclusions quant à la stratégie arctique de l'Union européenne (UE). Cet article donne écho au développement de la prochaine stratégie de l'UE pour l'Arctique.

L'article de Reinhard Biedermann, à paraître dans le numéro 28 du *Journal of Contemporary European Studies* (JCES)⁴, examine la posture de l'UE dans l'Arctique, et plus précisément dans la région de Barents. Cet article est publié en amont des nouvelles orientations de l'UE dans la région et propose des pistes de prospectives intéressantes. Deux facteurs à prendre en compte dans un avenir proche seront d'une part la nouvelle stratégie arctique du Danemark en cours d'élaboration, avec son rapport au Groenland ; d'autre part, l'évolution des relations que l'UE et les Européens vont désormais décider d'entretenir avec la Russie et la Chine.

Les contributions essentielles de cet article sont diverses. La première consiste à approfondir le concept de « mosaïque de gouvernance » d'Oran Young, qui permet de saisir avec complétude les nombreux mécanismes à l'œuvre dans la gestion et le développement de la région. Cette région est en effet à la croisée de différentes institutions de gouvernance. L'auteur, qui travaille par ailleurs sur la gouvernance dans le secteur privé, fait une analyse sur une grande variété d'échelles et d'acteurs. L'article aide aussi à saisir l'importance d'associer tous les acteurs pour que l'UE consolide une posture légitime et reconnue : les pays nordiques, la Russie, les acteurs transnationaux, le secteur privé... Pour l'auteur, le fait que

⁴ Biedermann, Reinhard. « Adapting to the changing Arctic? The European Union, the Nordics, and the Barents Governance Mosaic ». *Journal of Contemporary European Studies* 28, n° 2 (2 avril 2020): 16781. <https://doi.org/10.1080/14782804.2019.1693352>.

l'UE se concentre plus précisément sur cette région de l'Arctique, légitimée par la présence de ses membres (la Suède et la Finlande), et par la participation de la Norvège et de l'Islande au marché commun, traduit un changement positif de son approche arctique. Il est ainsi prédit que ce changement pourrait présenter un avantage stratégique pour l'UE dans la région⁵ tout entière, à la condition de bien comprendre la complexité de la « mosaïque de gouvernance ». Enfin on notera la présence d'un tableau récapitulatif des organisations internationales (OI) pour la région (figure 3, p. 173) et une carte associée qui montre ces OI dans la région (figure 4, p. 174).

La « diplomatie du désastre » comme approche méthodologique pour analyser les relations russo-norvégiennes

Une étude de cas du Svalbard permet de mieux comprendre les relations entre Oslo et Moscou à travers une méthode originale. Cette analyse par la gestion des catastrophes au Svalbard, archipel norvégien au statut particulier, conclut à l'absence d'influence de ce domaine précis sur les relations russo-norvégiennes en général.

L'article écrit par cinq chercheurs complète la littérature scientifique concernant l'étude des relations entre les deux voisins arctiques. La diplomatie des catastrophes est une approche permettant d'examiner comment la gestion des catastrophes peut ou non influencer les conflits et coopérations, mais peu de travaux sur la diplomatie des catastrophes dans l'Arctique ont été réalisés. Les auteurs concluent que les activités liées aux catastrophes au Svalbard ou dans ses alentours n'ont pas d'impact réel sur les relations Norvège-Russie. En tant que telle, cette étude de cas sur l'Arctique soutient les conclusions actuelles de la diplomatie des catastrophes, à savoir que les activités liées aux catastrophes sont parfois utilisées pour stimuler les processus existants, mais qu'elles n'ont pas encore montré qu'elles pouvaient produire des orientations différentes en matière de conflit ou de coopération. Finalement, la gestion des catastrophes se trouve être assujettie aux pratiques diplomatiques et politiques de la Norvège et de la Russie, et aux relations que les deux États entretiennent de façon générale, entre méfiance, coopération transfrontalière nécessaire mais limitée, et affirmation des droits souverains. Beaucoup de choses se produisent cependant au-delà de la diplomatie officielle, notamment aux échelles individuelle, organisationnelle et locale, où les gens utilisent leurs propres compétences, réseaux, contacts et intérêts pour travailler avec les personnes qu'ils souhaitent. La prochaine présidence russe du Conseil de l'Arctique, évoquée plus haut, illustrera-t-elle une coopération plus étendue ou au contraire des tensions supplémentaires y compris dans cette diplomatie des catastrophes ?

Trafic maritime – Sécurité maritime

Construction de 10 tankers ARC7 pour le projet LNG-2

Sovcomflot, Zvezda et Novatek ont l'intention de signer un contrat pour 10 autres transporteurs de gaz à l'été 2020.

L'Armateur russe Sovcomflot, le chantier naval étatique russe Zvezda et le producteur privé de gaz russe Novatek prévoient de signer des contrats pour dix transporteurs de gaz pour le projet Arctic LNG 2 en juillet. Récemment, le groupe Sovcomflot a passé une commande au chantier de Zvezda pour la construction de 5 pétroliers propulsés au GNL et d'un méthanier pour desservir le projet Arctic LNG 2. Quatre autres méthaniers similaires ont déjà été commandés par Sovcomflot et la coentreprise Novatek Smart LNG. À l'échelle gouvernementale, Novatek a reçu l'autorisation de construire 10 méthaniers supplémentaires dans des chantiers navals étrangers avec des dates d'achèvement qui s'échelonnent entre 2023 et 2024. Cette décision a été accordée exceptionnellement sous réserve que le chantier Zvezda soit assuré de la construction des 15 premiers méthaniers dédié au projet Arctic LNG-2. En effet, un décret russe contraint que tous les navires exploités pour l'acheminement des ressources d'hydrocarbures du pays soient russes et construits

5 « Géopolitiquement et géo-économiquement, cette aire pourrait devenir d'une importance vitale pour les connexions maritimes entre l'Asie et l'Europe dans le futur. » (...) « La région de Barents est partagée entre les Nordiques et la Russie et permet de ce fait des projets russo-européens dans le grand nord, qui pourraient contribuer à la stabilisation des relations et à la confiance mutuelle. » (p. 179).

dans des chantiers russes. Le PDG de Novatek, Leonid Mikhelson, s'est même engagé à ce que l'entreprise commande encore 15 à 17 méthaniers supplémentaires au chantier de Zvezda d'ici 2030 (projet Arctic LNG1 et 3). En 2019, le Conseil de surveillance VEB a approuvé le financement des 15 premiers tankers Gaz au chantier naval de Zvezda pour le projet Arctic LNG 2. D'un design similaire au tanker ARC7 YamalMax de la série *Christophe de Margerie*, chaque navire coûtera environ 330 millions de dollars, le coût total du projet est de près de 5 milliards de dollars.

Ces nouveaux efforts ouvrent pour la Russie des perspectives alléchantes : en plus de permettre une remontée en puissance progressive du secteur de la construction navale, ces acquisitions conforteront l'avance acquise par la Russie dans la construction et l'opération de brise-glaces. Ces unités modernes contribueront au développement de l'industrie énergétique en Arctique, fer de lance d'une ouverture toujours plus large de la région à l'activité économique nationale et internationale. Sources : Pro-Arctic.ru ; Mer et Marine, DSME

Début de la construction du brise-glace nucléaire *Rossiya* de la classe Lider

La construction du brise-glace nucléaire le plus puissant du monde, un navire de la classe Lider, Project 10510, a commencé au chantier naval de Zvezda dans le territoire de Primorye (Kamtchatka en Extrême-Orient russe). Le navire a été baptisé Rossiya (Russie) et doit entrer en service en 2027.

Le 6 juillet 2020, le chantier naval de Zvezda (géré par un consortium de Rosneft et Gazprombank) a découpé la première tôle du brise-glace à propulsion nucléaire *Rossiya* (Russie). La tradition est ainsi maintenue de donner des noms géographiques aux brise-glaces nucléaires. Ce navire deviendra le brise-glace à propulsion nucléaire le plus puissant de l'histoire de la construction navale mondiale. Pour mémoire, les deux brise-glaces à propulsion nucléaire actuels les plus puissants, le *Yamal* et le 50^{ème} anniversaire de la victoire, développent une puissance de 60 MW. Le *Rossiya* sera en mesure de briser de la glace jusqu'à 4,3 m d'épaisseur à 10 noeuds, ouvrant un chenal jusqu'à 50 m de large. Il est prévu pour opérer toute l'année le long de la route maritime du Nord, notamment pour escorter les tankers ARC7 YamalMax. Les caractéristiques du brise-glace, projet 10510 sont les suivantes :

- Puissance de propulsion : 120 MW assurée par 2 réacteurs RITM-400 de 315 MW alimentant quatre turbogénérateurs, chacun d'une puissance de 37 MW ;
- Système de propulsion électrique entraînant quatre arbres d'hélice ;
- Vitesse 22 noeuds en eaux libres de glaces ;
- Longueur : 209 m ; largeur : 47,7 m ;
- Déplacement : 69 700 tonnes.

Le montant du contrat déjà alloué s'élève à 127,6 milliards de roubles (1,78 milliard de dollars). La construction devrait être terminée d'ici 2027. Deux autres brise-glaces de ce type devraient être construits d'ici 2035. Pour en savoir plus sur les plans de construction du brise-glace, lire l'article "[Kommersant](http://Kommersant.ru)". Sources : Pro-Arctic.ru ; Kommersant.ru ; FrontierEnergy.info ; Portnews.ru

Le brise-glace nucléaire *Yamal* obtient une durée de vie prolongée de six ans

Approuvés pour 50 000 heures de fonctionnement supplémentaires, le brise-glace pourra naviguer jusqu'en 2028.

À l'origine, les réacteurs étaient prévus pour un fonctionnement de 150 000 heures. La durée de vie du *Yamal* est ainsi augmentée de six années supplémentaires. Cette prolongation devrait permettre d'attendre la mise en service des cinq brise-glaces de nouvelle génération du projet 22220 dont le premier, l'*Arktika*, devrait entrer en service avant la fin de l'année (même si une avarie sur un de ses moteurs électriques ne devrait pas lui permettre d'atteindre ses capacités opérationnelles complètes avant son remplacement à l'été 2021 – cf. Bulletin mensuel n° 14). Le *Yamal* a été construit à la fin de l'époque soviétique et mis en service en 1992. Il est aujourd'hui avec le 50^{ème} Let Pobedy (50^{ème} anniversaire de la victoire) le seul brise-glace de la classe *Arktika* (1^{er} du nom) encore en activité. Le trafic dans les eaux de la route maritime du Nord augmentant chaque année, la prolongation de la durée de vie des réacteurs permet de remplir ces obligations. Ce même type de dérogation a été précédemment accordé pour les brise-glaces *Taimyr* et *Vaigach* (200 000 heures supplémentaires). Le porte-conteneurs à propulsion nucléaire *Sevmorput* a également bénéficié d'une durée de vie rallongée. Cet été, le *Yamal* reste dans les eaux au Nord et à l'Est de la péninsule de Taimyr, tandis que les trois autres brise-glaces à propulsion nucléaire de Rosatomflot, le 50^{ème} Let Pobedy, le *Taimyr* et le *Vaigach*, sont à Mourmansk pour des entretiens planifiés. Le premier brise-glace du projet 22220, l'*Arktika*, devrait naviguer vers le nord jusqu'à Mourmansk depuis le chantier maritime de Saint-Petersbourg d'ici la fin de l'année. Sources : BarentsObserver.com ; Sudostroenie.ru

Les 15 prochains tankers ARC7 du projet Arctic LNG2 seront équipés de cuves GNL de la société française GTT

Le chantier naval russe SSK Zvezda a signé un accord d'assistance technique et de licence avec la société d'ingénierie française Gaztransport & Technigaz (GTT), spécialisée dans le développement et l'octroi de licences pour la construction de systèmes à membrane cryogénique pour le transport et le stockage de gaz naturel liquéfié.

Ces cuves à membranes équiperont les 15 prochains tankers LNG du projet Arctic LNG2. Les 15 premiers méthaniers du projet Yamal LNG construits au chantier naval sud-coréen Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) étaient déjà dotés de ces cuves. Ces navires, de conception très similaire aux 15 précédents, auront une capacité GNL cargo de 172,6 milliers de m³. Au total, pour les projets Arctic LNG2 et Novatek LNG ultérieurs, il est prévu de construire au total 35 à 37 méthaniers à SSK Zvezda d'ici 2030. SSK Zvezda n'a pas la capacité de construire tous les tankers nécessaires aux projets de Novatek, aussi une dérogation a été accordée pour en construire 10 dans des chantiers navals étrangers (voir 1^{er} paragraphe). Source : Neftegaz.ru

Création d'un système de coordination de secours en Arctique

Le ministère de la Défense civile, des urgences et des secours en cas de catastrophe russe (EMERCOM) travaille à créer un système de sécurité complet, comprenant des groupes terrestres et aériens, pour assurer une navigation sûre le long de la route maritime du Nord.

L'EMERCOM de Russie, conjointement avec d'autres organes fédéraux du pouvoir exécutif, devrait fournir ce qui est nécessaire pour une navigation sûre le long de la route maritime du Nord. Il existe aujourd'hui dans l'Arctique sept centres d'urgence et de sauvetage intégrés EMERCOM impliqués dans des opérations de recherche et de sauvetage en mer, dans la toundra forestière (NDL : auxquels il faudrait ajouter les deux centres de Béring, Provideniya et Anadyr – figure 1). Le ministère conduirait également un ensemble de projets de Recherche et Développement, d'expérimentation pour des opérations dans un environnement arctique difficile. Plus précisément, du matériel spécial de lutte contre l'incendie et de sauvetage a été développé pour être utilisé par temps extrêmement froid. Il convient d'ajouter que depuis 2011, la force russe EMERCOM existante couvre principalement la partie ouest de l'Arctique, celle qui est la zone la plus développée. Il est également prévu de développer sa partie orientale, plus largement dédiée à la route maritime du Nord. Sources : [The Arctic.ru](http://TheArctic.ru)



Figure 1 : Organisation SAR en Arctique russe (© Hervé Baudu – 2020)

Les moyens de communications en arctique (*complément d'informations d'Hervé Baudu*)

Le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM) définit 4 zones en fonction des moyens radioélectriques disponibles mis à la disposition du navire pour entrer en contact avec un centre de coordination des sauvetages MRCC. Dans la zone côtière (A1), la VHF à ondes directes est utilisée alors qu'à grandes distances (zones A2, A3), les liaisons par satellites seront privilégiées. En zone polaire A4, la couverture par les satellites de la constellation Inmarsat n'est pas complète, aussi la transmission des informations de sécurité maritime est assurée par HF. Conformément au chapitre IV de la SOLAS (Convention internationale sur la Sauvegarde de la vie en mer de l'Organisation Internationale Maritime), les systèmes requis pour l'exploitation dans la zone maritime A4 sont :

- VHF pour alerte de détresse ;
- Installation radio MF/HF ;
- Dispositif de localisation SAR par satellites ;
- RSM, Renseignements sur la Sécurité Maritime par télégraphie HF avec impression directe ;
- Balises de RLS (Radiolocalisation des Sinistres) par satellite EPIRB et Radar, SART ;
- Identification et suivi des navires à grande distance LRIT (SOLAS Chapitre IV reg. 19-1).

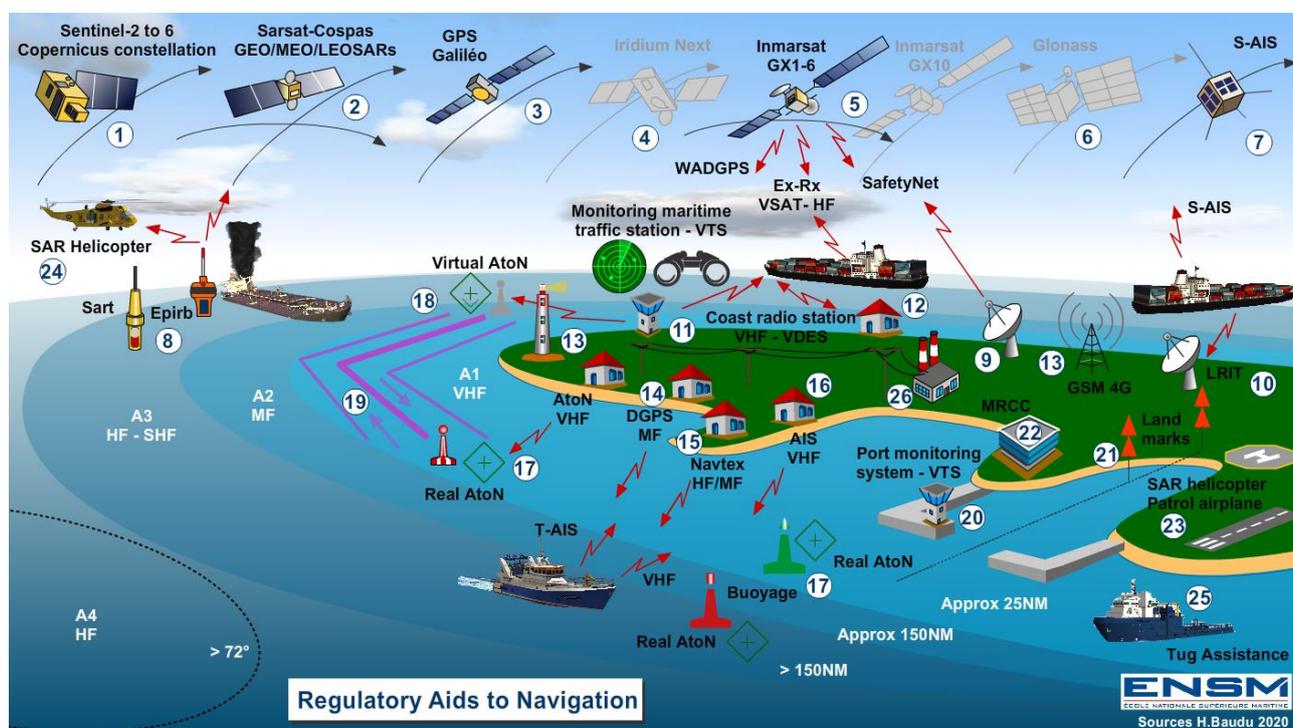


Figure 2 : Moyens réglementaires d'aide à la navigation dans les zones SAR (© Hervé Baudu – 2020)

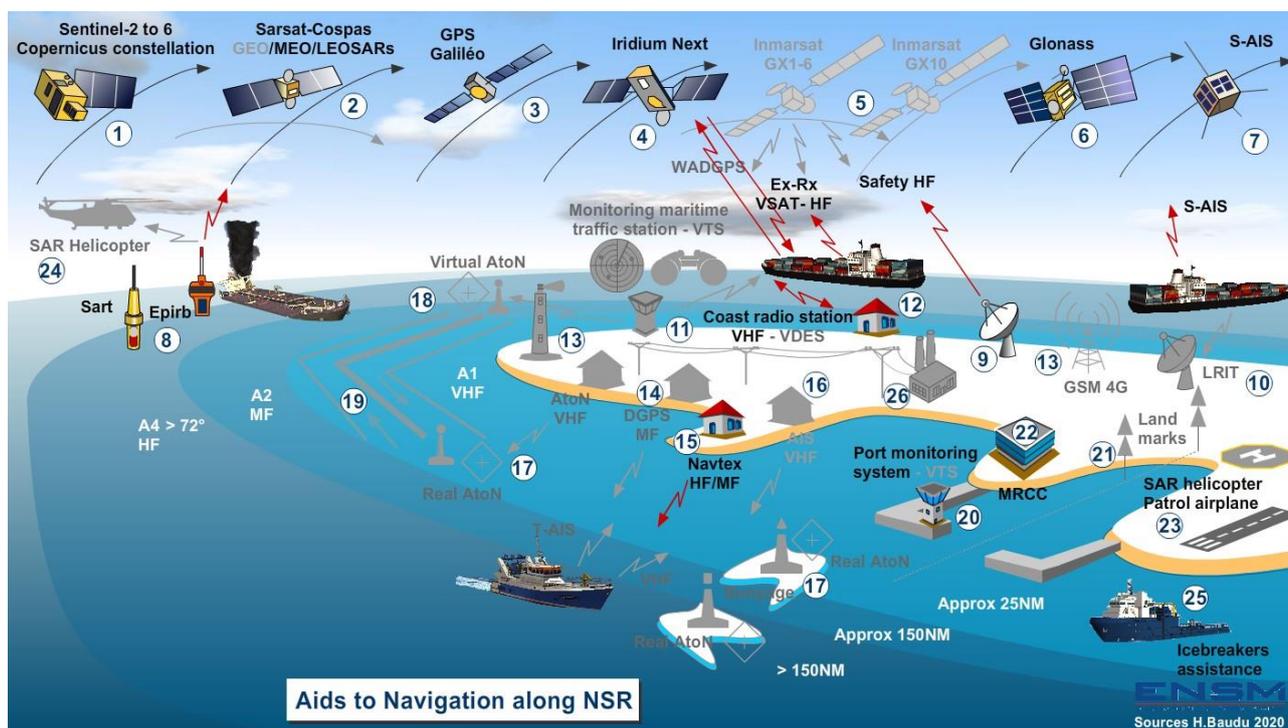


Figure 3 : Moyens d'aide à la navigation réels en Arctique russe (© Hervé Baudu – 2020)

Le Code polaire impose des matériels radioélectriques supplémentaires, notamment une seconde radio grandes ondes HF pour compléter les zones hors de portée Inmarsat. La route maritime du Nord en zone A4 est inégalement équipée en moyens de transmissions des RSM. Si la mer de Barents, une partie de la mer de Kara et la mer de Sibérie orientale sont couvertes par Inmarsat, le milieu de la RMN n'est couvert que par la HF/MF. Le déclenchement d'une détresse et sa localisation sont assurés efficacement par les balises de radiolocalisation. La coordination des secours en zone arctique gagnera en efficacité lorsque les deux nouveaux satellites Inmarsat GX10 à orbite hautement elliptique seront opérationnels en 2023. Ce sont plus les moyens d'interventions maritimes et aériennes peu nombreux et éloignés qui rendent aléatoires une intervention rapide et une coordination locale efficace, surtout par manque de stations côtières VHF. La permanence de communications entre la Terre et les navires est d'ores et déjà assurée avec la nouvelle génération d'Iridium Next, même si cette constellation n'atteint pas le débit d'Inmarsat. Il est à noter cependant que la politique de la Russie est de développer davantage les bases militaires sur la RMN qui garantissent un « contrôle » avec leurs moyens d'interception Radar et radioélectriques optimisés contre une menace aérienne que de renforcer les moyens civils promis dans la politique de modernisation des moyens de la RMN.

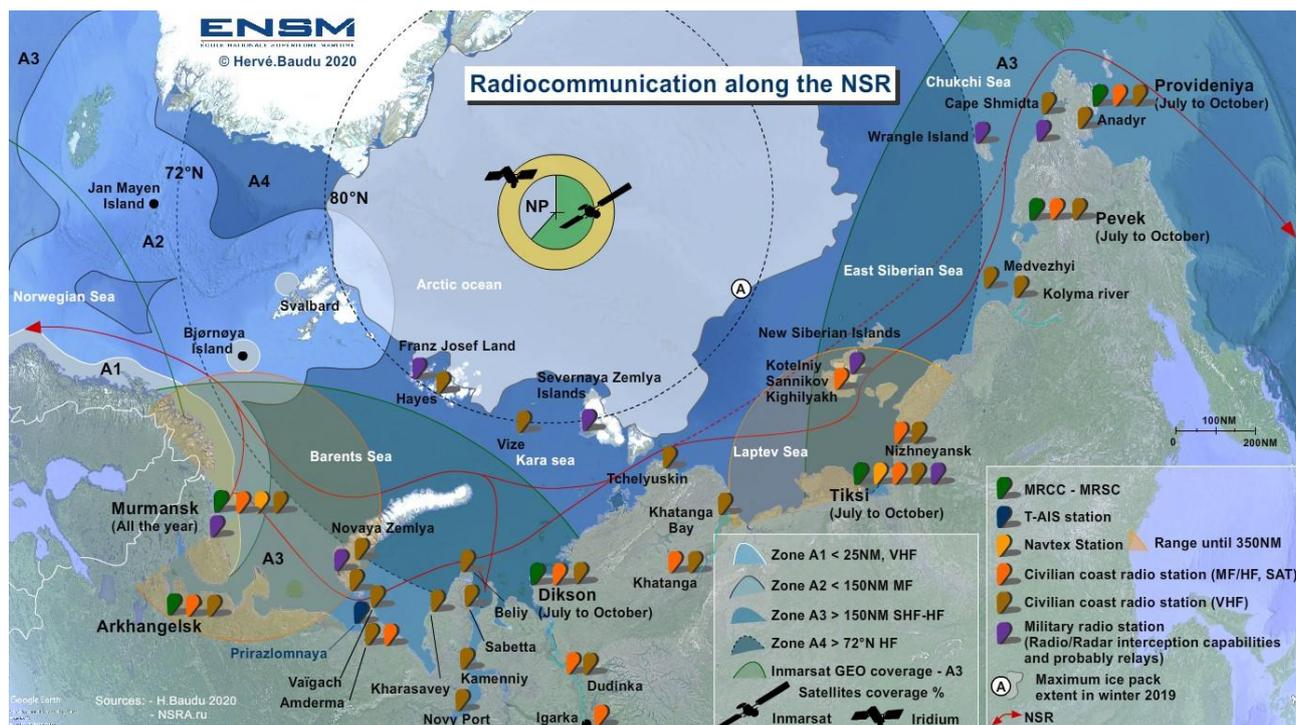


Figure 4 : Radiocommunication en Arctique russe (© Hervé Baudu – 2020)

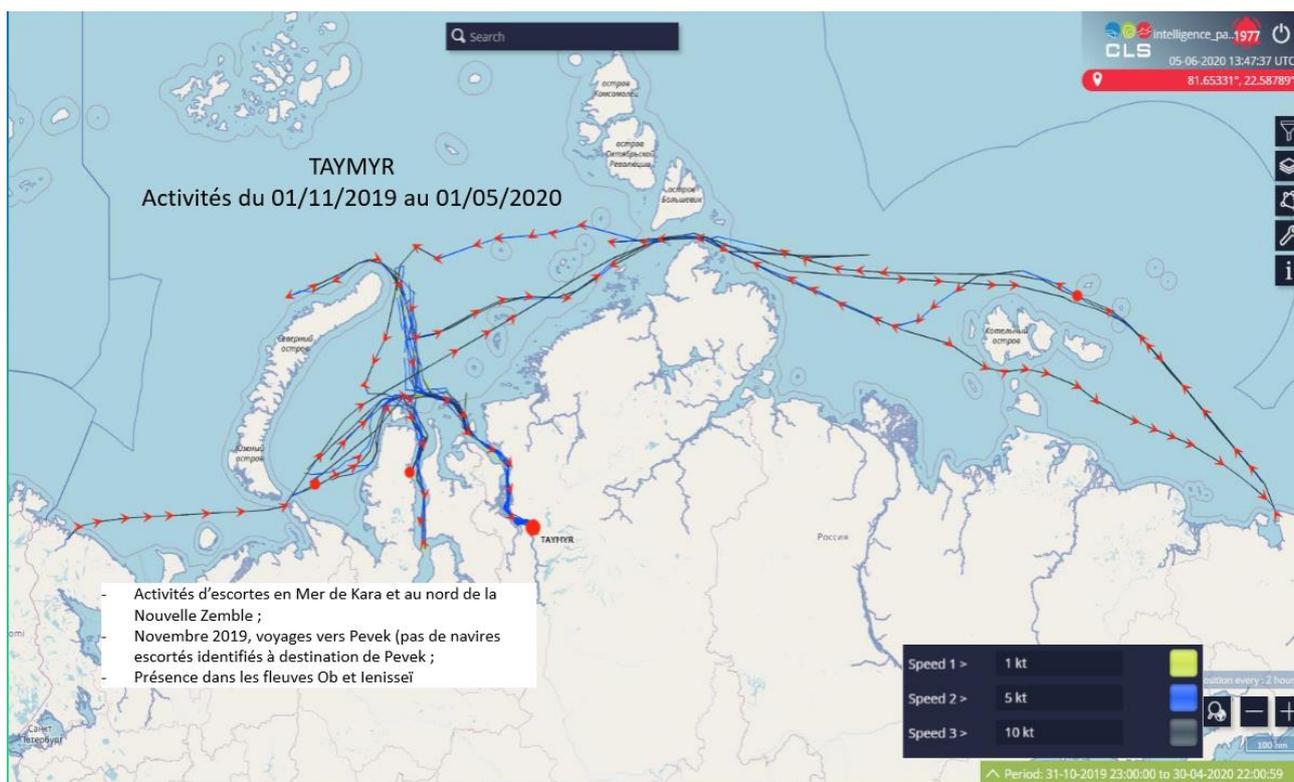
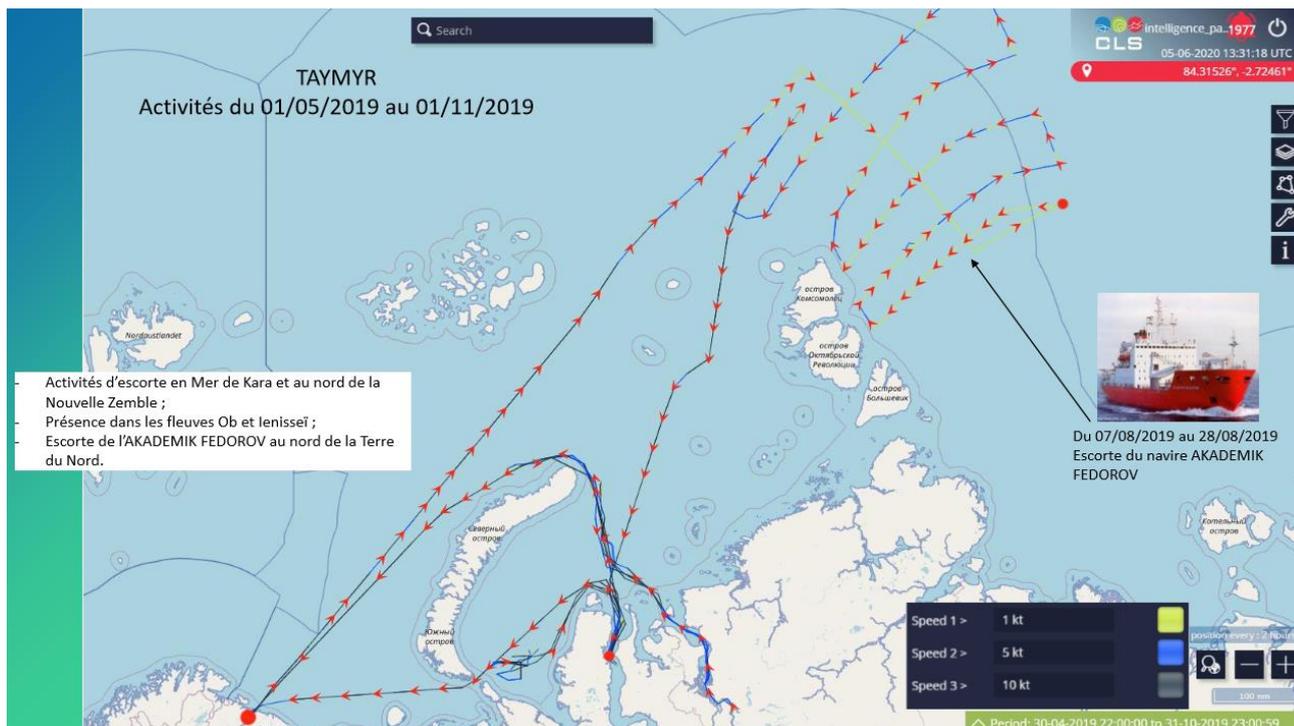
Carte de trafic maritime CLS

Dans le cadre de l'Observatoire de l'Arctique, un partenariat a été mis en place entre la société française 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 avec commentaires qui mettent en évidence une activité particulière en Arctique. L'analyse d'une de ces cartes de trafic maritime sera proposée chaque mois.

Sur les deux cartes, la visualisation des activités du brise-glace *Taymyr* est donnée sur la période allant du 01/05/2019 au 01/05/2020. L'étude des données AIS montrent :

- Sur la période du 01/05/2019 au 01/11/2019, le brise-glace effectue plusieurs « ouvertures » de route en mer de Kara et au nord de la Nouvelle Zemble. Le navire est actif dans l'embouchure de l'Ob et du fleuve Ienisseï (contrat d'escortes pour les cargos de Norilsk). Ces activités sont similaires à celle du brise-glace nucléaire *50 Let pobedy*. Une activité non clairement identifiée est visualisée au nord-est des îles Terre du Nord (escorte du navire hydrographique *Akademik Fedorov* appartenant à AARI – l'Institut de recherche arctique et antarctique russe). Vraisemblablement des relevés hydrographiques.
- Sur la période du 01/11/2019 au 01/05/2020, le navire poursuit ses activités d'escorte en mer de Kara et au nord de la Nouvelle Zemble. Le navire est actif dans l'embouchure de l'Ob et du fleuve Ienisseï. Au moins deux voyages sont identifiés au cours du mois de novembre 2019 vers le port de Pevek (Sibérie orientale). Les données AIS ne montrent pas de navires escortés lors de ces transits. Il est à noter que Pevek accueille la centrale nucléaire *Akademik Lemonossov*.

Source : CLS.fr



Figures 5 : Activités du brise-glace russe à propulsion classique *Taymyr* pendant l'année 2019-2020 (© CLS.fr)

Carte de concentration des glaces de juillet 2019 et de juillet 2020

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

Cette année, encore exceptionnelle, permet d'emprunter très tôt la route maritime du Nord libre de glaces, ce qui n'était pas le cas l'an passé à la même date. La banquise en mer de Sibérie et dans le détroit de Villikitsy des îles des Terres du Nord est toujours la dernière à disparaître.

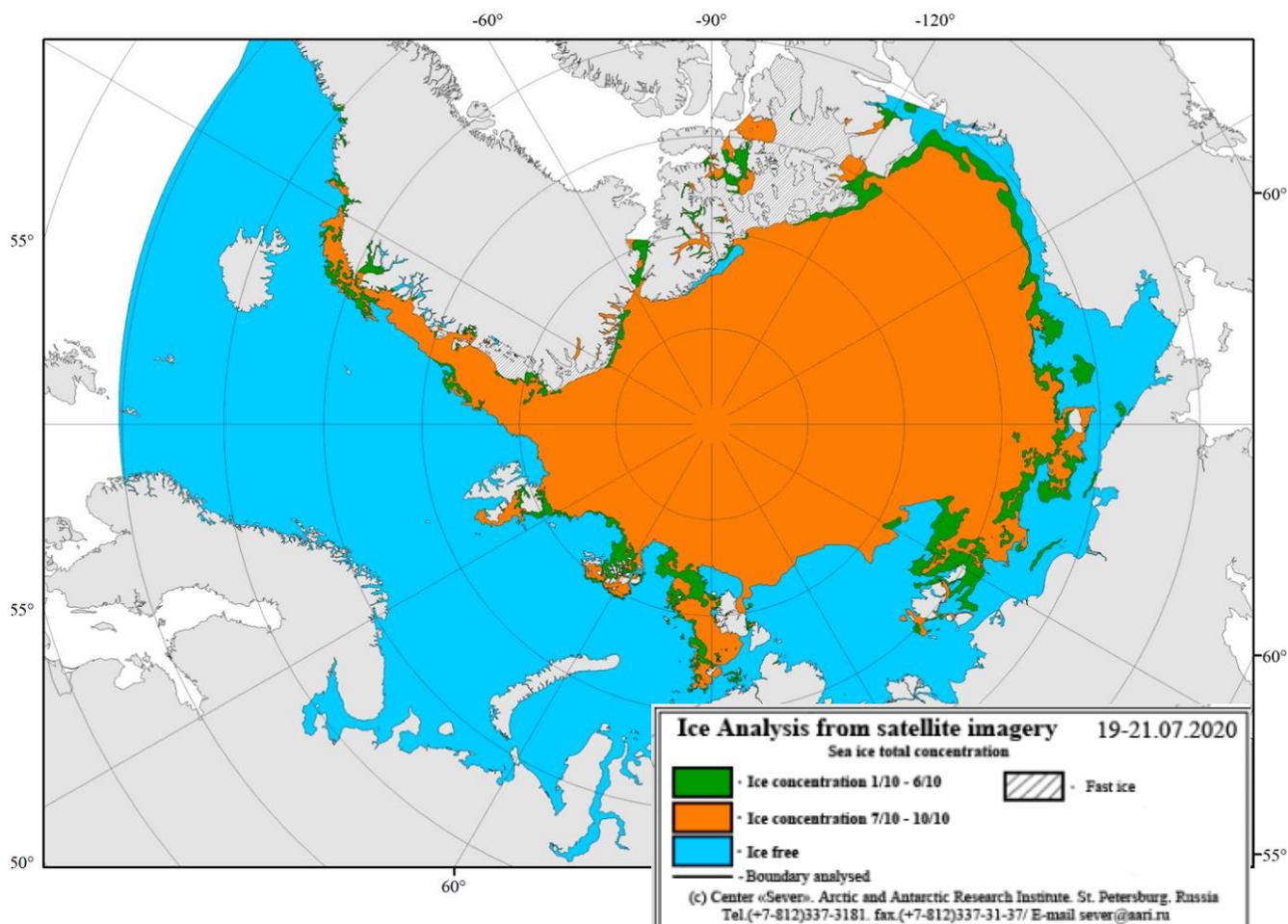


Figure 6 : Couverture de glace du 19-21 juillet 2020

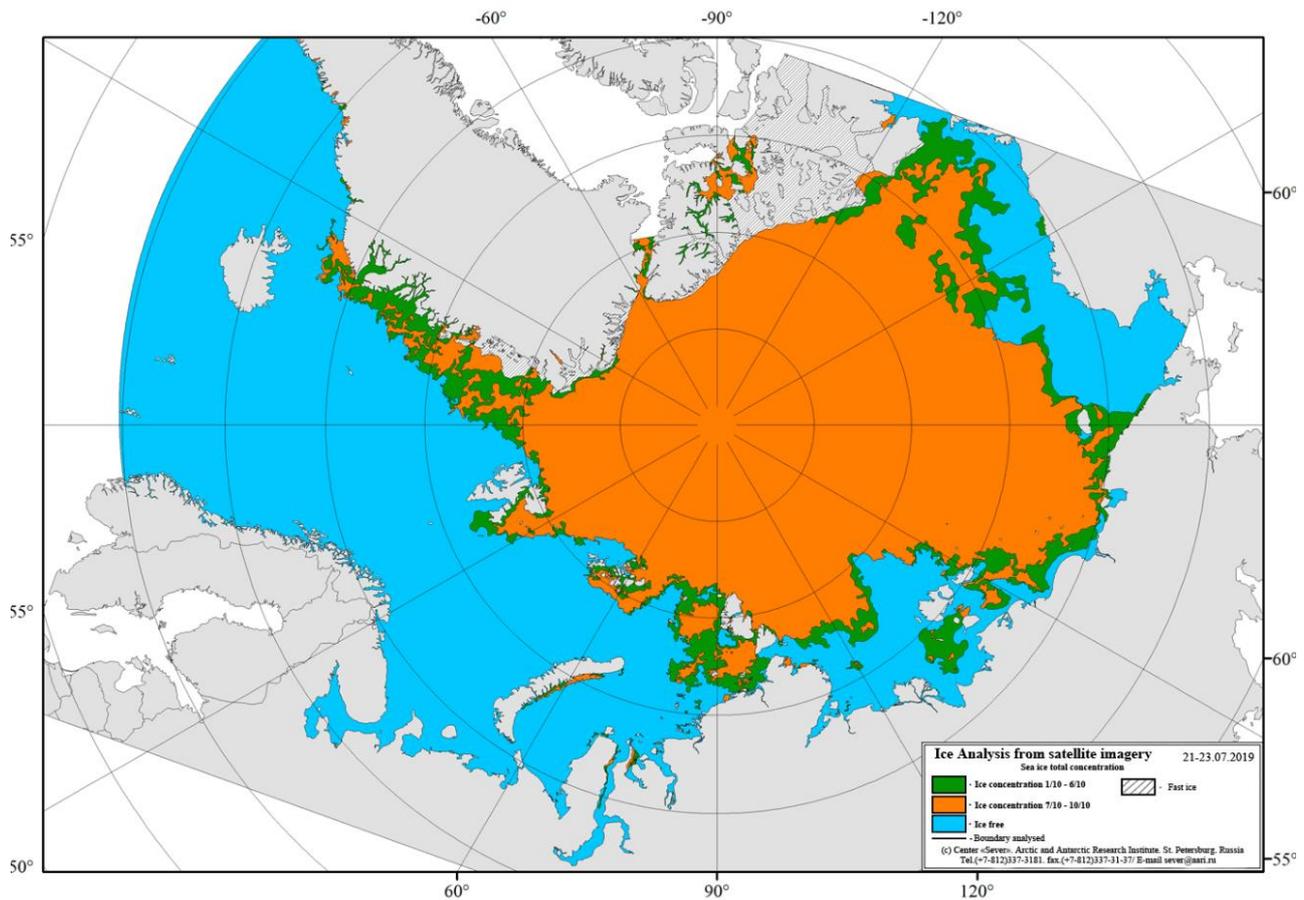


Figure 7 : Couverture de glace du 21-23 juillet 2019

Sources (Nsidc.org ; aari.ru)