

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

**BASTIEN ALEX – HERVÉ BAUDU – ANTOINE BONDAZ –
MICHAEL DELAUNAY – JOAQUIM GAINARD – VALERIE
NIQUET – 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	7
ÉTATS OBSERVATEURS – UNION EUROPÉENNE	9
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....	12
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE	15
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	16

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 – Union européenne : Alexandre Taithe (FRS), Joaquim Gaignard FRS – IEP Paris), Valérie Niquet (FRS), Antoine Bondaz (FRS)

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

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

Bloc Trafic maritime et Sécurité maritime : Hervé Baudu (ENSM), avec le CEARC

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

ÉTATS-UNIS

Les États-Unis se tournent résolument vers l'Arctique

Après de nombreuses annonces et nouvelles stratégies, les États-Unis donnent un nouveau visage à leur (re)positionnement dans la zone. Le 29 juillet 2020, James P. DeHart, diplomate de carrière, a été nommé Coordinateur pour la région Arctique.

« Dans quelques années, on se souviendra de cet été [2020] comme un pivot important, un tournant, marqué par une attention plus soutenue et durable des États-Unis à la région arctique ». L'auteur de cette phrase, James P. DeHart, un diplomate qui compte 28 ans de carrière, a été nommé Coordinateur pour la région Arctique le 29 juillet 2020. À rebours des discours musclé de Mike Pompeo, James P. DeHart a également exprimé la volonté des États-Unis de travailler en collaboration avec les États arctiques, les partenaires régionaux, locaux, communautés autochtones et l'État de l'Alaska. Cette nomination est l'aboutissement logique d'une série de mesures prises récemment par les États-Unis pour renforcer leur présence dans la zone : exercice en mer de Barents conduit en mai (pour la première fois depuis les années 1980) ; memorandum de la Maison Blanche de juin 2019 pour acquérir une flotte de brise-glace d'ici 2029 ; enveloppe de 21.1 millions de dollars d'aide pour le Groenland (destinés aux secteurs de l'énergie, des ressources, de l'éducation et du développement rural) après la crise de la COVID19 ; élaboration d'une Stratégie Arctique par les Forces aériennes en juillet ; visite de Mike Pompeo au Danemark en juillet pour une réunion quadripartite avec le Groenland et les îles Féroé ; réouverture d'un consulat à Nuuk (Groenland) en août.

Deux autres nominations ont également été effectuées au sein de la Commission sur la Recherche arctique : Jon Harrison (Californie) et Michael Newton (Tennessee). Cette commission est censée être apolitique et coordonner les politiques arctiques américaines en matière de recherche scientifique. Ni l'un ni l'autre n'ont pourtant des profils de chercheurs ou de spécialistes de l'Arctique. Selon Rob Huebert, un chercheur canadien spécialiste de l'Arctique, « Newton enseigne le droit, et est un expert des questions de terrorisme, de responsabilité, de justice transnationale et de conduite des hostilités, tandis que Harrison est issu du monde des affaires ». Sources : [US Department of State](#) ; [HighNorthNews](#) ; [RCINet](#) ; [RCINet](#) ; [ArcticToday](#)

L'Administration Trump continue de prendre des mesures visant à soutenir l'exploration et l'exploitation de gaz et de pétrole en Alaska.

Suite à la délivrance d'un permis de construction d'une route et à la décision d'ouverture de la réserve Alaska Wildlife à l'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz, le combat pour la protection et la conservation de la faune et la flore de l'Alaska continue entre d'un côté les peuples Autochtones et les groupes de protection et de conservation de la faune et la flore de l'Alaska, et de l'autre les Républicains.

Le 4 août 2020, des groupes de protection ont intenté une action en justice pour contester un permis, approuvé par le gouvernement fédéral, pour la construction d'une route reliant le Nord-ouest de l'Alaska au district minier d'Ambler qui a été approuvé par le gouvernement fédéral. Les administrateurs de l'Alaska et du *Western Mining Action Project* ont déposé cette plainte au nom du *Northern Alaska Environmental Center* et de huit autres groupes. Selon eux, ce permis n'a pas été délivré en conformité des lois et règlements fédéraux de protection de l'environnement. Le 25 août, une autre action en justice a été intentée par le Comité directeur des Gwich'in, un peuple Autochtone dont les terres sont divisées entre le Yukon (Canada) et l'Alaska.

Quelques jours plus tard, le 18 août, le gouvernement Trump a annoncé la réouverture officielle de la réserve Alaska Wildlife pour l'exploration et l'exploitation de pétrole et de gaz. Cela fait 40 ans que les Républicains essaient de rouvrir cette réserve au forage. En 1995, Bill Clinton avait opposé son veto à un projet de loi républicain autorisant le forage. Les démocrates ont bloqué un plan similaire 10 ans plus tard. En décembre 2018, le Bureau of Land Management de l'Intérieur avait conclu que des forages pouvaient être effectués dans une bande de terre représentant 8% de la réserve sans nuire à

la faune. En septembre 2019, la Chambre des États-Unis, contrôlée par les démocrates, avait pourtant voté le rétablissement de l'interdiction de forage pétrolier et gazier.

L'Alaska Wildlife, qui représente 1,56 million d'acres le long de la côte nord de la mer de Beaufort en Alaska, est le refuge d'ours polaires, de caribous et d'autres animaux sauvages. Sources : [RCINet](#) ; [ArcticToday](#) ; [RCINet](#) ; [RCINet](#)

Plus de 700 *Marines* quitteront la Norvège à l'automne 2020.

Cette décision ferait partie d'un plan plus large de restructuration des Forces armées américaines.

Depuis 2017, une force d'environ 700 *Marines* américains est stationnée en permanence en Norvège sur une base de rotation, dont beaucoup dans le nord du pays. Ce retrait a été annoncé par les forces armées norvégiennes. À la fin de l'automne, les *US Marines* ne visiteront la Norvège que dans le cadre d'exercices. Cette décision a été accueillie avec scepticisme par Alexey Zaitsev, porte-parole du ministère russe des Affaires étrangères. Ce dernier estime en effet que ce retrait pourrait en réalité signifier un renforcement significatif de l'activité militaire américaine dans le nord de la Norvège. Sources : [ArcticToday](#) ; [The Barents Observer](#) ; [The Barents Observer](#)

CANADA

Des extensions minières bloquées par les populations locales et la vente d'une mine toujours en attente de validation du Fédéral

Les processus d'évaluation pour les projets d'extensions de deux mines au Nunavut ont été reportés suite à l'opposition des populations locales, tandis que la vente de la mine de Hope Bay est toujours en attente de validation par les autorités fédérales.

Agnico Eagle, détenteur de la mine d'or Méliadine située près de Rankin Inlet (Nunavut), a vu son projet d'extension stoppé suite à la réaction des populations locales. Agnico Eagle souhaite installer deux pipelines de 34 km pour évacuer l'eau salée qui s'accumule dans la mine. Le tracé des pipelines pourrait toutefois perturber la migration des troupeaux de caribous. L'opposition la plus forte est venue des chasseurs et des maires des communautés environnantes, obligeant le *Nunavut Impact Review Board* (NIRB), en charge d'étudier l'impact environnemental du projet, à geler le processus jusqu'à ce qu'Agnico Eagle fournisse plus de détails et organise des consultations publiques plus larges.

La vente de la mine d'or de Hope Bay – située à 125 km au sud de Cambridge Bay –, par l'entreprise canadienne TMAC ressources à l'entreprise d'État chinoise Shandong Gold Mining Co., est toujours en cours d'évaluation par le gouvernement fédéral. En effet, cette vente a passé toutes les étapes, sauf celle de la loi Investissement Canada qui doit évaluer ses impacts socio-économiques. Le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie s'est donné jusqu'au 19 octobre 2020 pour statuer sur le risque potentiel que cette vente pourrait représenter pour la sécurité nationale. L'association régionale Inuit Kitikmeot, actionnaire minoritaire de la mine, ne s'est toujours pas exprimée sur cette vente, attendant probablement la décision du gouvernement fédéral (cf. Bulletins n° 13 et 15). En parallèle, l'entreprise d'État chinoise Shandong Gold Mining Co. a engagé un PDG canadien, Mark Wall, pour sa branche canadienne, la Streamers Gold Mining Corp. Ltd..

Enfin, Baffinland – propriétaire de la mine de fer de Mary River – presse le *Nunavut Impact Review Board* (NIRB) de relancer le processus d'évaluation de l'extension de la phase 2 de la mine (cf. Bulletin n° 15). En cas de retard, ce processus pourrait impacter négativement la viabilité économique de la mine de Mary River. Soutenu par le ministre du Nord, Dan Vandal, Baffinland a déjà assuré des contreparties totalisant un milliard de dollars aux populations locales via un accord signé avec l'association régionale Inuit Qikiqtani (QIA). Toutefois, les populations locales refusent en bloc de précipiter la décision et souhaitent attendre que les consultations en présentiel soient à nouveau possibles. Fin août, le NIRB a refusé la demande de Baffinland de reprendre les consultations à distance, prévues initialement à partir du 30 octobre 2020. Source : [Eye on the Arctic](#), [Nunavut News](#), [Eye on the Arctic](#), [Nunavut News](#), [Nunatsiaq](#), [Regard sur l'Arctique](#), [CBC](#), [Nunavut News](#), [Nunatsiaq](#), [Nunavut News](#).

Un centre d'excellence pour les brise-glaces canadiens

Le chantier naval québécois Davie veut devenir une référence mondiale dans le domaine des technologies polaires et notamment dans la construction de brise-glaces en établissant un centre national d'excellence pour les technologies polaires.

Le chantier naval Davie – situé à Lévis, près de Québec – veut se positionner comme un chef de file international dans la conception et la construction de navires capables de naviguer dans les glaces. Pour ce faire, il veut mettre en place un centre national d'excellence pour les technologies polaires : le centre national de brise-glace. Ce centre sera un hub de recherche pour les technologies polaires, associant ingénieurs et chercheurs universitaires afin d'« obtenir puis consolider [une] présence au niveau québécois et canadien dans le domaine des technologies propres et de l'Arctique ». Le chantier Davie a pour ambition de devenir leader dans le domaine des brise-glaces. Il doit pour cela devancer la Norvège et la Finlande, leaders du marché depuis 20 ans. Ce nouveau centre d'excellence organisera une conférence fin 2020 intitulée « *The Canadian Arctic in 2050* », dont le thème sera le transport maritime polaire et qui réunira les communautés scientifique et d'affaire.

Le chantier naval Davie devrait bientôt recevoir son accréditation comme troisième chantier naval dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale canadienne. Ce statut devrait lui assurer un carnet de commandes jusqu'en 2041, avec la construction de six brise-glaces. Source : [Eye on the Arctic](#), [Radio-Canada](#), [Nunatsiaq](#), [Regard sur l'Arctique](#).

GROENLAND/DANEMARK

Le ministère de la Défense danois crée un poste stable de conseiller politique à Nuuk.

Ce conseiller assurera la liaison entre les autorités danoises et groenlandaises pour les questions de politique de sécurité.

Il s'agit d'un poste qui sera occupé par des fonctionnaires du ministère de la Défense sur la base d'une rotation. Ce nouveau conseiller sera hébergé par le Commandement Arctique, à Nuuk, et sera ainsi voisin du récemment créé consulat des États-Unis. La ministre danoise de la Défense, Trine Bramsen, a affirmé que cette création s'inscrivait dans la place croissante que prennent les enjeux de sécurité et de défense dans l'Arctique. Source : [Sermitsiaq-AG](#) (danois).

Installation d'un radar aux îles Féroé

La ministre danoise de la Défense a exprimé le désir d'installer un radar, à dominante militaire, sur les îles Féroé. Cette demande a été formulée lors d'un échange téléphonique avec son homologue féroïen qui a accepté d'en parler avec les membres du gouvernement et les élus.

Une station radar a été opérationnelle entre 1959 et 2007, année où il a été décidé qu'une telle infrastructure, héritée de la Guerre froide, n'était plus nécessaire. Aujourd'hui, le regain d'intérêt pour l'Arctique rend cela à nouveau nécessaire et permettrait tant aux Îles Féroé qu'au Danemark de maîtriser leurs espaces aériens et sous-marins. L'opposition féroïenne a exprimé des réserves en insistant sur l'importance de s'assurer que la présence de ce radar soit négociée directement par le gouvernement féroïen avec l'OTAN et que son exploitation, tant civile que militaire, soit confiée au gouvernement local. Source : [Sermitsiaq-AG](#) (danois).

Nouvelle stratégie arctique danoise

Le ministre danois des Affaires étrangères confirme que le gouvernement groenlandais sera une partie prenante centrale dans l'élaboration de la nouvelle stratégie arctique du Danemark – il a également souligné l'importance du gouvernement groenlandais pour d'autres dimensions relevant de son portefeuille.

Reconnaissant la place croissante des enjeux arctiques, le ministre des Affaires étrangères danois, Jeppe Kofod, a souligné l'importance d'impliquer pleinement les gouvernements des territoires autonomes du commonwealth danois. Ces déclarations s'inscrivent dans le cadre d'une visite du ministre danois à Nuuk, visite dont l'objectif déclaré est de renforcer les relations entre le Danemark et le Groenland. Au-delà de la stratégie arctique, le ministre danois a également souligné que

le Groenland occupera une place de partenaire égal dans le cadre des travaux de l'Arctic Council. Finalement, Jeppe Kofod a réaffirmé le droit du gouvernement groenlandais de gérer ses relations commerciales, notamment avec la Chine.

La nouvelle stratégie arctique du Danemark couvrira la période 2021-2030 et est annoncée pour le début de l'année 2021. Source : [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [Sermitsiaq-AG](#) (danois), [Sermitsiaq-AG](#) (danois).

ISLANDE

L'Islande souhaite garder l'Arctique comme une zone de faible tension

Face à la montée des tensions à l'échelle mondiale, la Première ministre islandaise a réaffirmé vouloir préserver l'Arctique des tensions.

Le 30 juillet 2020, Katrín Jakobsdóttir, Première ministre islandaise a affirmé que l'Islande voulait préserver l'Arctique de la montée des tensions au niveau mondial entre les États-Unis et la Chine. Elle a ajouté : « *Nous avons réussi à garder l'Arctique comme une zone de faible tension, et je crois que c'est important pour nous qui vivons ici, mais aussi pour l'environnement. Donc c'est le but du gouvernement islandais : garder une politique de faible tension* ». Source : [Le Devoir](#).

L'annulation de l'Assemblée Arctic Circle pourrait avoir des impacts sur le dialogue régional

Conséquence de la COVID-19, l'Assemblée Arctic Circle, qui se tient tous les automnes à Reykjavik, a été annulée, faisant craindre un affaiblissement du dialogue dans une période pourtant tendue.

L'annulation de l'Assemblée annuelle Arctic Circle a été annoncée le 10 août alors que le nombre de cas augmente légèrement en Islande. Une plate-forme sera lancée en ligne afin de permettre aux intéressés d'interagir avec les dirigeants politiques, scientifiques, commerciaux et autres. Habituellement, Arctic Circle est l'occasion de réunir des ministres, des diplomates, des ONG, des chercheurs, des hommes d'affaires et autres parties prenantes d'Europe, d'Asie et d'Amérique du Nord travaillant sur l'Arctique. Elle permet dès lors d'organiser des rencontres informelles pour parler des évolutions géopolitiques dans la région, et complète les travaux plus formels effectués au sein d'organes tels que le Conseil de l'Arctique. Source : [RCINet](#) ; [ArcticToday](#) ; [ArcticToday](#).

Nouveau partenariat pour améliorer la liaison maritime entre l'Islande, le Groenland et le Danemark

Le partenariat, attendu depuis quelques années, a été formalisé entre la compagnie maritime islandaise Eimskip et son homologue groenlandais Royal Arctic Line.

La compagnie maritime islandaise Eimskip et son homologue groenlandais Royal Arctic Line (RAL) entament un partenariat – très attendu – pour améliorer le service entre le Groenland, l'Islande et le Danemark. Le premier voyage a été réalisé par le *Tukuma Arctica* de la Royal Arctic Line. Le bateau est parti le 12 juin d'Aarlborg (Danemark), puis a relié Aarhus (Danemark), Reykjavik (Islande) pour arriver à Nuuk (Groenland), sa destination finale, le 19 juin.

Afin d'offrir un service hebdomadaire à Nuuk toute l'année, les deux sociétés ont commandé trois nouveaux porte-conteneurs au chantier naval de Guangzhou Wenchong en Chine. Le service devait initialement commencer en 2019, mais des retards de construction et une défaillance technique sur l'un des nouveaux navires ont entraîné un retard jusqu'en juin 2020. Le nouveau porte-conteneurs de RAL, le *Tukuma Arctic*, a été livré le 15 janvier, tandis que celui d'Eimskip, le *Dettifoss*, a été livré en mai 2020. La livraison du deuxième nouveau navire d'Eimskip, le *Bruarfoss*, est également retardée jusqu'en octobre 2020, ce qui oblige le *Mary Arctica* de RAL, 15 ans d'âge, à prendre sa place jusqu'à l'automne. À la livraison du *Bruarfoss*, le service s'étendra pour inclure des escales supplémentaires à Aarhus (Danemark) et Torshavn (îles Féroé).

Les navires opérés sont de classe-glace et conformes au code polaire. Chaque navire mesure 180 mètres de long sur 31 mètres de large et a une capacité de transport de 2 150 conteneurs EVP. Avec ces nouveaux navires, les deux sociétés prévoient un service hebdomadaire avec des escales à Reykjavik (Islande), Helsingborg (Suède) et Fredrikstad (Norvège), avant d'aller vers Aalborg au Danemark. Source : [HighNorth News](#) ; [Royal Arctic Line](#).

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Tensions diplomatiques entre Oslo et Moscou

Les relations diplomatiques entre la Norvège et la Russie traversent un nouvel épisode de tensions avec une affaire d'espionnage. Régulières ces dernières années, ces affaires minent la confiance entre les deux pays. Cette fois, l'affaire a pris une tournure politique avec l'expulsion réciproque de diplomates, responsables des affaires économiques.

Dans la journée du 15 août 2020, le service de sécurité de la police norvégienne (PST – *Politiets sikkerhetstjeneste*) a procédé à l'arrestation de Harsharn Singh Tathgar, citoyen norvégien d'origine indienne et employé au sein de la division Énergie du groupe DVN GL. Ce dernier était dans un restaurant d'Oslo en compagnie d'Aleksandr Stekolshikov, chef adjoint de la mission commerciale au sein de l'ambassade de Russie en Norvège. Pour le PST, cet employé du groupe norvégien aurait transmis des informations sensibles, en échange d'un pot-de-vin, au diplomate russe qui agirait en officier de renseignement. Si M. Tathgar, accusé de violation des articles 123 et 124 du code pénal norvégien, encourt un procès avec comme chef d'accusation la divulgation grave de secrets d'État, le diplomate russe a été quant à lui expulsé de Norvège. Sources : [TU](#), 18 août 2020, [VG](#), 19 août 2020, norvégien.

Suite à cette expulsion, Moscou a dénoncé une mesure excessive à l'encontre de son diplomate. Si la diplomatie norvégienne souhaitait que cet épisode n'altère pas les relations entre les deux pays, la Russie dénonce la « ligne destructrice » adoptée par la Norvège. En réponse, le ministère des Affaires étrangères russe convoqua, le 28 août 2020, l'ambassadeur norvégien Rune Resaland pour lui signifier qu'un conseiller diplomatique norvégien désigné comme *persona non grata* avait 72 heures pour quitter le territoire ([Communiqué de presse du MID](#), 28 août 2020, russe). Or, en expulsant M. Jan Flæte, diplomate de rang supérieur à M. Aleksander Stekolshikov, Moscou aggrave les tensions diplomatiques avec son voisin. Pour Julie Wilhelmsen, chercheuse au NUPI, cette pratique reflète néanmoins une situation déjà existante entre la Russie et les pays occidentaux depuis la mise en place des sanctions au printemps 2014 ([NRK](#), 28 août 2020, norvégien).

Fortes activités militaires en mer de Barents

Ce mois d'août 2020 fut témoin d'intenses activités militaires dans la région de Barents avec une présence renforcée des forces américaines. Ces déploiements aériens et maritimes à proximité de la Russie renforcent un climat de tensions en Europe septentrionale.

Au cours du mois d'août, plusieurs déploiements de forces américaines furent opérés au large de la Norvège, et à proximité de la Russie. Ainsi, le 21 août, six B-52 américains, provenant du Dakota du Nord et en direction de la base britannique de Fairford, ont longé les côtes norvégiennes dans un exercice aérien de grande ampleur dans la région arctique. Le survol des bombardiers stratégiques fut accompagné de plusieurs F-16 norvégiens. Dans le même temps, le sous-marin nucléaire *USS Seawolf* faisait surface à proximité de Tromsø. Depuis 2018, les États-Unis ont augmenté significativement le déploiement de leurs sous-marins dans les eaux norvégiennes. Sources : [Barents Observer](#), 25 août 2020 ; [Communiqué de presse des Forces armées norvégiennes](#), 24 août 2020, norvégien.

Le 26 août, le survol du RC-135, avion de surveillance américain, est constaté dans la zone de la frontière maritime entre la Norvège et la Russie. L'avion a survolé à plusieurs reprises l'espace maritime à proximité de la péninsule de Kola. De surcroît, un avion de surveillance maritime norvégien (*Onion*), qui menait des opérations dans la même zone, fut intercepté par un Mig-31 russe, en provenance d'une base aérienne dans la péninsule de Kola. Cependant, l'incident a été minoré à la fois par les forces armées norvégiennes et russes. Celles-ci ont précisé que les procédures normales furent appliquées dans le cadre des réglementations internationales en vigueur. Source : [Barents Observer](#), 28 août 2020.

Pour résumer, ces exercices s'inscrivent dans un climat de tensions latentes entre l'OTAN et la Russie, alors que la crise en Biélorussie redouble l'attention des pays alliés dans un paysage sécuritaire déjà fragilisé sur l'ensemble septentrional du continent européen. Pour la Norvège, ces exercices sont essentiels pour tester les capacités de son armée et améliorer la coordination dans la zone d'opération de l'OTAN, en particulier les missions de surveillance.

Le Conseil de sécurité de Russie, nouvel acteur pour les questions arctiques

Poursuivant un processus de refonte de la gouvernance de son espace septentrional, le gouvernement russe a chargé le Conseil de sécurité de Russie, organe présidé par V. Poutine, d'établir une commission et de veiller aux intérêts nationaux du pays en Arctique. Vice-président de ce conseil, D. Medvedev, ancien Premier ministre, prendra en charge cette nouvelle commission.

Suite à un décret présidentiel du 25 août 2020, une nouvelle commission sur l'Arctique a été créée pour prendre en charge l'analyse et la prospective de la région arctique, en tenant compte des questions politiques et militaires. Celle-ci est directement sous la responsabilité du Conseil de sécurité de Russie (Sovbez), présidé par V. Poutine. Cet organe aura pour mission d'élaborer des mesures visant à assurer la sécurité nationale dans la région arctique ainsi que le développement socio-économique de la Russie. De même, il devra coordonner les activités entre les différentes strates institutionnelles et administratives du pays ([Communiqué de presse du Conseil de sécurité de Russie](#), 25 août 2020, russe).

Pour diriger cette nouvelle structure, D. Medvedev, vice-président du Sovbez et ancien Premier ministre, a été nommé à sa tête. Au total, cette commission sera composée de 31 personnes comprenant notamment des ministres, un vice-président de la Douma et un vice-président du Conseil de la Fédération ([TASS](#), 25 août 2020, russe). Cette commission pourrait vider de sa substance la commission Arctique dirigé par Youri Troutnev ([Barents Observer](#), 26 août 2020). Enfin, l'intégration du Sovbez marque également un tournant dans la gouvernance de l'Arctique russe et renforce le pouvoir de cette structure, alors que la réforme constitutionnelle pourrait lui attribuer un rôle décisif dans les prises de décision ([Nezavisimaïa](#), 31 août 2020, russe).

Dernière étape pour le lancement de la mine de cuivre au Finnmark

Le groupe norvégien Nussir, propriétaire d'un immense gisement de cuivre dans la municipalité de Hammerfest, au Finnmark, a sécurisé son plan d'exploitation de ces réserves. La société allemande Aurubis AG a fait l'acquisition de l'extraction du cuivre pour les dix prochaines années. Il s'agit d'une étape décisive pour le lancement des activités minières d'ici la fin de l'année.

Depuis près de 15 ans, le groupe minier norvégien Nussir tente de développer le plus grand gisement de cuivre de Norvège, situé à l'embouchure du fjord de Repparfjorden, dans la municipalité de Hammerfest (comté du Finnmark). Malgré l'opposition des groupes environnementaux et des Sami, le gouvernement a donné son feu vert pour l'exploitation du gisement en attribuant une licence d'exploitation (cf. Bulletin n°8, janvier 2020). Le groupe norvégien a ainsi poursuivi le travail préparatoire en prévision du lancement des activités d'exploitation du site. Ainsi, il s'est assuré d'un contrat de long terme (dix ans) avec le groupe allemand Aurubis AG, deuxième producteur mondial de cuivre. L'accord de vente conclu est « le plus grand jamais réalisé dans l'histoire norvégienne » permettant de rentabiliser et d'assurer l'activité de la mine à long terme ([E24](#), 11 août 2020, norvégien). D'un montant de 10 milliards de couronnes norvégiennes (environ 958 millions d'euros), ce contrat permettra la création de 150 à 200 emplois sur le site minier, mais pourrait également mobiliser des sous-traitants dans la région.

Dans le même temps, le groupe norvégien a attribué à la société Leonhard Nilsen & Sønner AS (LNS) la responsabilité de l'électrification des infrastructures souterraines permettant l'exploitation du minerai de cuivre. D'une valeur de 4 milliards de couronnes norvégiennes (environ 382 millions d'euros), ce contrat qui court pour les dix prochaines années est le plus grand contrat minier jamais attribué en Norvège. Avec l'ambition d'une activité à bas carbone, la mine entend n'émettre aucune émission de CO₂. À cette fin, elle disposera d'un réseau électrique fonctionnant sur une flotte de batteries. Les travaux de construction pourraient débuter avant la fin de l'année. Source : [International Mining](#), 14 août 2020.

Finlande-Russie : discussions sur l'avenir de la gouvernance régionale

Lors d'un échange téléphonique, Pekka Haavisto, ministre des Affaires étrangères finlandais, s'est entretenu avec son homologue russe Sergueï Lavrov. Les deux ministres ont en particulier évoqué les principaux sujets liés à l'Arctique alors que les deux pays vont présider à partir de 2021 les deux structures institutionnelles de la région (Le Conseil euro-arctique de Barents pour la Finlande et le Conseil de l'Arctique pour la Russie).

À l'occasion d'un entretien téléphonique, le 12 août 2020, entre Pekka Haavisto, ministre des Affaires étrangères finlandais, et Sergueï Lavrov, son homologue russe, les deux pays ont échangé leur point de vue sur les évolutions régionales. À l'initiative de la Finlande, cette discussion entre les deux ministres eut pour objectif de rappeler l'importance de la coopération régionale. La Finlande évoqua l'importance de se tourner vers un développement économique de bas carbone

dans l'espace arctique, alors que la Russie a rappelé pour sa part les bonnes relations entre les deux pays. En revanche, cette dernière a tenu à souligner la « nature destructrice » des activités de l'OTAN dans la région. Enfin, cet échange avait une visée préparatoire des prochaines grandes échéances. En 2021, la Finlande et la Russie prendront respectivement la présidence du Conseil euro-arctique de Barents et du Conseil de l'Arctique pour les deux prochaines années. Source : [Barents Observer](#), 13 août 2020.

États Observateurs – Union Européenne

La stratégie arctique de l'Union européenne encore en phase de composition, mais déjà observée

Le 20 juillet 2020, l'Union européenne a ouvert sa réflexion concernant sa nouvelle stratégie pour la région arctique. Cette séquence s'est ouverte avec la nomination d'un « envoyé spécial pour les affaires arctiques », Michael Mann en avril dernier. Ce même diplomate était l'invité du Polar Institute du Wilson Center, lors de la Polar Week organisée du 27 au 31 juillet. Enfin, un article scientifique, datant de juillet, met en balance discours et actes de l'Union européenne sur ce qu'elle décrit comme sa priorité en Arctique : le changement climatique.

Le 20 juillet 2020, l'Union européenne (UE) via la Commission européenne (CE) a lancé une consultation publique afin de concevoir sa nouvelle politique arctique. Ce document stratégique pourrait donc mettre en avant une posture plus inclusive de la société civile. Cet acte, plutôt singulier, permettrait en effet de démontrer que l'UE bâtit sa politique pour la région en tenant compte de l'ensemble des parties prenantes, depuis les États jusqu'aux particuliers : « *Un large éventail de parties prenantes alimentera la discussion. En particulier : 1. Les États membres de l'UE ; 2. Les États arctiques et autres États (voisins) ayant un intérêt dans la région arctique ; 3. Les municipalités locales ; 4. Les organisations internationales ; 5. Les ONG ; 6. Les peuples indigènes et les communautés locales ; 7. Les institutions financières ; 8. Les partenaires socio-économiques ; 9. Le milieu universitaire ; 10. (autres) société civile* ». Le Commissaire à l'environnement, aux océans et à la pêche, Virginijus Sinkevičius justifiait dans un communiqué de presse cette décision : « *Cette consultation, qui s'appuie sur un large éventail de compétences et d'opinions, nous aidera à préparer une stratégie solide pour la région.* ». La consultation publique prendra fin le 6 novembre 2020, pour plausiblement entrer dans une phase d'élaboration au sens strict. Cela expliquerait alors les propos du nouvel Envoyé spécial pour les affaires arctiques, Michael Mann, (nommé le 1^{er} avril dernier cf. Bulletins n° 11 et 12 d'avril et mai 2020), tenus au début de l'été. M. Mann avait en effet admis, dans un entretien à Euractiv en juin dernier, qu'il n'est pas encore sûr du moment auquel le « bloc » (l'ensemble des institutions européennes et les États membres) « *avancera sur l'actualisation concrète de la politique, ni quelle forme elle prendra.* », ajoutant que « *des discussions internes entre les services diplomatiques de l'UE et la Direction générale Mare [Direction général pour les Affaires Maritimes et la Pêche] mène au sein de la Commission, sont encore en cours.* » La consultation publique annoncée en juillet expliquerait cette lenteur, qui avait déçu ceux qui espéraient un renforcement rapide de l'engagement de l'UE dans la région.

La table ronde de la Polar Week, du 30 juillet était intitulée « *The European Union and the Arctic* ». L'Envoyé spécial de l'UE a essentiellement rappelé la position diplomatique du bloc concernant la lutte contre le réchauffement climatique, le multilatéralisme, la coopération internationale et la recherche scientifique. Il est notable que la position officielle exprimée s'apparentait à un *mea culpa* sur les erreurs du passé, mais les positions de l'UE ont bien évolué depuis le premier document européen sur l'Arctique en 2008. « *Nous avons appris nos leçons du passé* » expliquait M. Mann, et mettait en avant la consultation publique lancée quelques jours avant cette table-ronde. Consultation qu'il présentait comme une façon pour l'UE de mieux prendre en compte tous les enjeux, et afficher une position humble d'écoute.

Un article scientifique, écrit par des auteurs attachés à des centres de recherches proches de l'UE (Collège d'Europe et *European Policy Centre*), examine la manière dont l'espace discursif européen est constitué sur le sujet du « paradoxe de l'Arctique ». Ce paradoxe « *est emblématique du compromis plus large entre la protection de l'environnement et le développement économique dans l'Arctique, région très vulnérable.* » (p. 2). Les auteurs interrogent cette question en partant d'une idée répandue et raisonnablement acceptable que « *[le] cadre juridique [de l'UE] et ses antécédents en tant que régime environnemental et acteur mondial laissent donc supposer que l'Union pourrait donner la priorité aux préoccupations environnementales plutôt qu'aux opportunités économiques dans l'Arctique.* ». L'article démontre « *qu'aucune structuration du discours n'a eu lieu et*

que trois coalitions ayant des visions différentes de l'IPE [l'intégration de la politique environnementale] dans l'Arctique coexistent. » (p. 4) Trois coalitions¹ d'institutions constituent dès lors le 'discours arctique européen'. « Ce schéma de coexistence de coalitions discursives répond à notre question de recherche en démontrant que – contrairement aux premières impressions de la politique arctique déclaratoire de l'UE – la structuration (...) d'un discours unique, ne s'est pas encore produite. » (p. 13). La coalition poussant le plus la protection environnementale et la réduction du changement climatique, constituée par les institutions de l'Union, a pu le faire à la suite d'un espace laissé provisoirement ouvert par les stratégies nationales des États membres (arctiques et non-arctiques). Mais cette position 'verte' l'est en évitant les sujets controversés (notamment les choix énergétiques des États, qui relèvent de la compétence des États), en restant ambigu sur beaucoup de sujets (pas de recommandations sur la gestion de la pêche, pas de prescriptions sur l'usage du fioul lourd), et en adoptant des politiques consensuelles (financement de la recherche). Les auteurs proposent trois explications de ce « vert par omission » :

- ➔ les tensions entre institutions européennes 'pro-environnement' et les États membres (en particulier arctiques) qui ne tolèrent pas être limités dans leur politique énergétique et environnementale ;
- ➔ institutionnellement, les domaines de compétence partagés entre l'UE et les États membres (l'énergie n'est pas de la compétence de l'UE, la pêche est un domaine partagé, le financement de la recherche est partagé avec l'UE ayant un large rôle) ;
- ➔ la croyance partagée des dirigeants, tant chez les États membres qu'au sein de l'UE, que croissance économique, protection de l'environnement et lutte contre le réchauffement climatique sont conciliables.

Les auteurs concluent leur article en mettant en avant la nécessité d'une politique arctique de l'UE plus ambitieuse sur le plan environnemental et climatique. Ils estiment que les freins évoqués plus haut découlent de l'influence accrue des États membres dans l'orientation politique de l'UE. Et cela d'autant plus pour les États membres arctiques, qui ont un poids supplémentaire du fait de leur accès aux forums de gouvernance de l'Arctique. Ils reprennent les recommandations du rapport de l'EPSC (European Political Strategy Centre, n°31, juillet 2019) : « Les futurs débats sur le paradoxe de l'Arctique doivent effectivement inclure un plus large éventail d'acteurs que ceux qui ont un intérêt (économique) immédiat dans la région », et notent que « L'élan politique du "Green Deal" et les récentes annonces de pays comme l'Allemagne, (...) offrent une excellente occasion. » (p. 18). Estimant qu'« un tel débat peut commencer bientôt » car « en décembre 2019, la présidence finlandaise de l'UE a entamé des discussions sur une révision de la stratégie arctique de l'UE », les auteurs avancent que « cette stratégie doit impliquer efficacement tous les États membres et la société civile européenne, en particulier les acteurs locaux de l'Arctique » (p. 16). La consultation publique lancée en juillet semble effectivement prendre le sens préconisé par les auteurs.

Les Observateurs mis en avant par le Conseil de l'Arctique

Le Conseil de l'Arctique publie depuis le début de l'année une série d'entretiens avec ses membres observateurs. Le Japon (3 juillet), la Suisse (6 juillet), l'OMM (21 juillet) et enfin les Pays-Bas (10 août) ont donc pu prendre la parole afin d'expliquer leur vision de l'Arctique, leur implication au sein du Conseil de l'Arctique et ainsi mettre en avant leur rôle dans la gouvernance de la région².

Le Conseil de l'Arctique (CA) continue en ces mois de juillet et août sa communication visant à illustrer son effort de prise en considération de ses membres Observateurs.

Il est relativement intéressant de voir une organisation internationale (OI) qui est mise sur un pied d'égalité avec les États : un observateur comme un autre du CA, et qui plus est, exprimant une vision spécifique à l'institution. Dans son entretien, l'OMM (Organisation Météorologique Mondiale) insiste sur son travail au sein du CA, qui se déploie essentiellement dans la recherche scientifique sur des disciplines telles que la climatologie ou la glaciologie ; mais aussi dans la prévention et l'information satellitaire de la pollution par les navires. L'OMM souligne aussi son travail étroit avec l'OMI (Organisation Maritime Internationale). L'organisation cherche à se présenter comme un observateur impliqué et fournissant des compétences techniques et scientifiques très valorisables pour les États et parties prenantes de la région, par la démonstration de ces travaux et réalisations passés. Cela peut être la manifestation indirecte d'une affirmation de légitimité de cette OI, étant donné l'accession récente de l'OMM au statut d'Observateur (2017).

¹ Un bloc pro-environnement est constitué de la Commission et du Parlement européen. La France, l'Allemagne et l'Italie (et dans une moindre mesure les Pays-Bas) composent un bloc plus médian (les opportunités économiques doivent être saisies, mais la protection de l'environnement et la lutte contre le changement climatique dominent les discours). Enfin, les trois États membres arctiques de l'UE (Finlande, Suède, Danemark) cherchent à privilégier le développement économique, et sont plus réticents à un axe excessivement centré sur la protection environnementale.

² Source : <https://arctic-council.org/en/news/>

L'entretien avec la représentation japonaise insiste sur trois thèmes : le changement climatique, « l'État de droit » et la coopération internationale, et le développement économique soutenable (pour l'environnement et les communautés). On y retrouve une forte incise sur les contributions du Japon dans les groupes de travail, ainsi que dans les projets scientifiques auxquels il participe. Le diplomate est issu de la *Space and Maritime Security Policy Division* du ministère des Affaires étrangères japonais, ce qui témoigne du prisme maritime de l'intérêt japonais pour l'Arctique.

L'interview avec les diplomates néerlandaises met l'accent sur la science arctique des Pays-Bas, science destinée à comprendre et anticiper le changement climatique. Il y est rappelé l'existence d'un lien historique (Willem Barentsz), qui sert d'élément de légitimation de l'implication du pays dans l'Arctique et au CA. Il est intéressant de noter la mention du développement d'une nouvelle stratégie arctique pour la période 2021-2025.

L'interview avec un ambassadeur suisse lui permet de démontrer comment la Suisse s'appuie sur la science, née et développée dans les Alpes en tissant un lien entre hautes altitudes et hautes latitudes. La légitimation passe ici aussi par la science qui permet de comprendre les changements climatiques qui affectent la cryosphère, dont les Alpes et l'Arctique font partie. On peut souligner la reprise du concept de **troisième pôle** qui est apparu d'abord dans des documents officiels indiens et chinois ; et qui maintenant se transpose de l'Himalaya vers les Alpes. Mention également intéressante du développement en cours de la feuille de route polaire suisse '*Swiss Polar White Paper*'. La Suisse assume ce discours d'une diplomatie se servant de la science pour se légitimer dans le CA, d'une diplomatie scientifique.

Pourquoi la Norvège ? Décrypter la visite de Wang Yi dans cet État membre du Conseil de l'Arctique

Le ministre chinois des Affaires étrangères Wang Yi a visité la Norvège à l'occasion de son tour européen au mois d'août 2020. Plus que la coopération dans l'Arctique, qui suscite un intérêt en Norvège, c'est l'agenda diplomatique-politique qui constituait la vraie priorité pour Wang Yi. La coopération dans l'Arctique et le développement des échanges constituent aussi des moyens de pression déguisés sur l'État norvégien.

Le choix de la Norvège, qui n'est pas membre de l'Union européenne, dans le programme du ministre chinois des Affaires étrangères Wang Yi a suscité plusieurs commentaires dont le décryptage apporte un éclairage sur les attentes réelles de la République populaire de Chine.

Avant la visite, un analyste norvégien soulignait l'importance de la Norvège comme puissance de l'Arctique, l'un des principaux facteurs d'explication du choix de la Norvège comme destination. L'analyste met en avant notamment la souveraineté de la Norvège sur le Svalbard où la Chine est présente par une station de recherche depuis 2004. L'analyste mentionne également que, pour le ministre norvégien des Affaires étrangères, l'accent devait être mis sur la coopération dans les secteurs maritime, climatique et de développement³.

Pourtant, ce qui sera retenu de la visite de Wang Yi en Norvège, où il a rencontré le Premier ministre, Madame Erna Solberg et son homologue Madame Ine Eriksen Soleide, est le scandale provoqué par l'avertissement donné à la Norvège lors d'une conférence de presse, de ne pas accepter qu'un prix Nobel soit décerné à une organisation démocratique de Hong Kong. Aux yeux de la Chine, la Norvège doit en effet racheter par une attitude « irréprochable » l'attribution en 2010 du prix Nobel de la Paix à Liu Xiaobo, décédé à Pékin en 2017 sans que les autorités chinoises l'autorisent à quitter le pays et sa résidence surveillée. La Chine avait suspendu les relations diplomatiques avec la Norvège de 2010 à 2016 et mis en place des contrôles sévères sur les importations de saumon norvégien. Lors de la crise du Covid-19, un « rappel » a été envoyé à la Norvège avec la dénonciation d'importations de saumons congelés norvégiens soupçonnés d'être porteurs du virus sur un marché pékinois.

Significativement, la presse officielle chinoise met de son côté l'accent, concernant la visite de Wang Yi, sur les « attentes » réelles ou supposées de la Norvège et de ses milieux économiques, à l'égard de la Chine. L'intérêt de l'industrie de la pêche est souligné, et la signature rapide d'un accord de libre-échange mise en avant⁴. De même, Pékin insiste sur la complémentarité technologique entre la Norvège et la Chine pour développer la coopération et les activités dans l'Arctique, y compris en matière de pêche⁵. Il s'agit ainsi pour Pékin de souligner le coût pour la Norvège d'un « choix » erroné qui irait contre les intérêts de Pékin.

³ Annabelle Timsit, « China's Diplomatic Visit to Norway is a Reminder of its Arctic Ambition », qz.com, 26-08-2020.

⁴ China Global Television, « Wang Yi Calls for Speedy Free Trade Agreement with Norway », 29-08-2020.

⁵ China Global Television, « Norway Cutting Edge Technology Contemplated in China », 28-08-2020.

Création d'un *Artic Club* à Séoul rassemblant les ambassadeurs des pays riverains

Sept ambassadeurs ainsi que le représentant coréen pour l'Arctique participeront à ce nouvel organe consultatif qui vise à accroître la coopération et la coordination entre la Corée du Sud et les pays riverains de l'Arctique.

Kwon Se-jung, directeur général en charge du changement climatique et des affaires environnementales au ministère des Affaires étrangères coréen, a inauguré en janvier dernier un nouvel organe consultatif qui vise à réunir, tous les trimestres, les ambassadeurs de sept pays : États-Unis, Russie, Canada, Norvège, Finlande, Danemark et Suède. Parmi les axes soulignés côté coréen : l'impact du changement climatique et la pollution environnementale. Cette création d'un groupe d'ambassadeurs dédiés souligne parfaitement la volonté coréenne, souvent affichée, de mettre en avant un intérêt politique à haut niveau pour une coordination étroite avec les pays riverains de l'Arctique. Chose importante, l'ensemble des ambassadeurs était présent pour le lancement de cet *Artic Club*.

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Industrielle⁶

La Chine souhaite acquérir une mine d'or dans le Grand Nord canadien

Alors que les États-Unis se sont publiquement inquiétés de l'activisme économique croissant de la Russie et de la Chine dans l'Arctique, la possible vente d'une mine d'or canadienne à la société chinoise Shandong Gold Mining Co s'affirme comme une nouvelle illustration des intérêts chinois dans la région et embarrasse le gouvernement canadien, conscient que cette acquisition offrirait par ailleurs à une entreprise chinoise l'accès à un aéroport et à un port situés au cœur du Grand Nord canadien. Néanmoins, les recours à opposer à cette initiative chinoise sont limités en l'absence de repreneurs locaux, et la Chine, après plusieurs échecs dans des tentatives de rachats similaires en Islande et au Danemark, pourrait cette fois-ci chercher à sécuriser une acquisition à la valeur stratégique indéniable. Source : [Lignes de Défense](#).

Chute de l'activité sur la Route Maritime du Nord

La baisse du trafic maritime sur la RMN reflète un modèle d'exploitation.

Après plusieurs années de hausses consécutives, la fréquentation de la Route Maritime du Nord baisse. Cette nouvelle inquiétante pour la Russie, qui a fait de la valorisation de cet axe maritime l'une de ses priorités dans l'Arctique, découle en réalité d'un facteur majoritaire : les activités russes dans l'Arctique ne sont pas assez diversifiées et correspondent très largement à l'exploitation des ressources naturelles contenues dans la région. Or (et si) une crise similaire à celle provoquée par la pandémie de COVID bouleverse l'économie mondiale, en provoquant un ralentissement de la consommation et donc de la croissance, l'exploitation de ces ressources devient moins rentable et les économies peu diversifiées comme celle de la Russie en souffrent en particulier. En ce sens, le trafic sur la Route Maritime du Nord reflète des limites inhérentes à son modèle actuel, fondé non pas sur l'acheminement de biens entre l'Asie Pacifique et l'Europe via l'Arctique, mais sur la valorisation de ressources contenues dans l'Arctique. Si cette chute de l'activité confirme les faiblesses naturelles de ce modèle économique, elle ne devrait pas être définitive : elle devrait néanmoins représenter un coût important pour les entreprises – publiques et privées – concernées et, au-delà, pour l'économie russe toute entière. Source : [The Barents Observer](#)

⁶ Voir également la rubrique trafic maritime / sécurité maritime.

En Russie, le secteur de la construction navale peine à satisfaire les attentes de Rosatomflot

Les difficultés pour les chantiers nationaux russes de répondre aux impressionnants carnets de commande de navires brise-glaces de différents types témoignent des faiblesses récurrentes de la filière industrielle nationale.

Alors que la société Rosatomflot cherche à se doter de nouveaux brise-glaces nucléaires, elle engage une bataille légale contre Baltic Shipyard, le chantier naval responsable de la production des désormais célèbres *Arktika*, pour le moment incapable de tenir les délais convenus entre ces deux entreprises publiques russes. Cette affaire est en réalité révélatrice d'un état de fait indéniable : malgré des progrès constants et réels depuis la chute de l'URSS, le secteur de la construction navale russe peine aujourd'hui à satisfaire l'ensemble des attentes qu'il suscite auprès du pouvoir, désireux non seulement de se doter de nouveaux brise-glaces pour asseoir sa position dans l'Arctique, mais aussi de moderniser la Marine russe (ou *Voïenno-Morskoï Flot*, VMF) en produisant de nouvelles unités de surface et sous-marins.

Ces nombreuses demandes sont aujourd'hui difficiles à satisfaire tant le secteur de la construction navale russe doit d'abord se réapproprié certaines compétence-clés, alors même que les sanctions prises contre la Russie dans le sillage de l'invasion de la Crimée nuisent à la capacité du pays à financer la croissance de sa BITD. Baltic Shipyard, par ailleurs, souffre autrement de la prolongation du conflit ukrainien : les turbines des navires de classe *Arktika* étaient produites en Ukraine, à Kharkov, et ne pouvaient dès lors plus être livrées à la Russie et à Baltic Shipyard. Cette querelle – entre deux sociétés publiques russes de premier plan et aux activités directement liées à l'influence du pays dans l'Arctique – témoigne des faiblesses récurrentes de la filière industrielle nationale ; elle tend par ailleurs à révéler que l'impact de l'intervention russe en Crimée se fait encore sentir sur l'économie du pays, malgré les prises de parole rassurantes du pouvoir russe. Sources : [The Barents Observer](#) – [Eye on the Arctic](#)

Actualité Capacitaire

Nouvel exercice Nanook dans l'Arctique canadien

Le Canada a mené son exercice annuel Nanook pendant trois semaines dans l'Arctique, principalement dans le détroit de Davis, réunissant plusieurs alliés pour des exercices de combat en milieu contraint.

Dans un contexte marqué par la dégradation des relations transatlantiques et la remilitarisation de l'Arctique par la Russie, l'édition annuelle de l'exercice Nanook permet de relativiser l'impact de la mésentente entre l'Europe et les États-Unis sur leurs capacités opérationnelles. Les États-Unis, le Canada, le Danemark et la France ont ainsi participé à Nanook 2020 en mobilisant pour l'occasion des moyens variés, révélateurs relatifs de leurs capacités respectives :

Pays	Branche	Bâtiment(s)	Type
Canada	Marine Royale Canadienne	<i>Ville de Québec</i>	Frégate
	Marine Royale Canadienne	<i>Asterix</i>	Navire auxiliaire
États-Unis	U.S Navy	<i>Thomas Hudner</i>	Destroyer
	U.S Coast Guard	<i>Tahoma</i>	Patrouilleur
Danemark	Royal Danish Navy	<i>Triton</i>	Patrouilleur hauturier
France	Marine Nationale	<i>Fulmar</i>	Patrouilleur

À cette occasion, les garde-côtes américains ont déployé au-delà du cercle arctique – et pour la première fois depuis plusieurs dizaines d'années un patrouilleur – le *USCGC Tahoma*. Pour raisons sanitaires, aucune opération d'entraînement n'a eu lieu sur terre cette année.

Ces exercices sont importants pour les pays concernés : en plus de permettre aux équipages mobilisés de parfaire leurs capacités à travailler de concert avec des marines alliées, en particulier dans un environnement aussi exigeant que l'Arctique, ils correspondent à des messages politiques à destination de la Russie et de la Chine et s'inscrivent ainsi dans la diplomatie navale dans la région des États-Unis, du Canada, du Danemark et de la France. Sources : [USNI News](#), [Le Télégramme](#), [Naval Technology](#), [CBC](#), [La Presse](#)

La Norvège dans l'environnement stratégique arctique

La Norvège s'est depuis longtemps imposée comme l'un des principaux partenaires de l'OTAN en Europe et dans l'Arctique. Ses forces armées, particulièrement actives en mer de Norvège, en mer du Nord et dans la mer de Barents, s'articulent autour d'effectifs limités mais sont dotées d'un matériel de qualité, malgré un vieillissement, entre autres, de sa sous-marine composée de sous-marins d'attaque conventionnels de classe *Ula*, en service depuis 1989. Pourtant et malgré cet apport conséquent à l'Alliance Atlantique et, au-delà, à son partenaire américain, les relations entre la Norvège et les États-Unis continuent d'évoluer. En août 2020, la décision de retirer 700 personnels de l'U.S Marines Corp (USMC) a été prise par Washington : cette force permanente américaine était installée en Norvège depuis 2017 et l'annulation de ce déploiement doit évidemment être étudiée dans le cadre de la dégradation des relations transatlantiques depuis l'élection de Donald Trump à la présidence des États-Unis. Néanmoins, la portée de cette décision doit être relativisée : elle apparaît aussi liée à l'attention croissante accordée à l'Asie Pacifique par Washington, et n'a pas empêché l'U.S Air Force (USAF) de s'entraîner récemment encore auprès de l'armée de l'Air norvégienne en déployant dans l'Arctique six bombardiers stratégiques B-527, unités directement concernées par la dissuasion nucléaire et conventionnelle américaine. Sources : The Barents Observer (1) – (2)

La Marine royale canadienne prend livraison du premier navire de patrouille extracôtier et arctique l'*AOPS Harry DeWolf*

Après une longue période d'essai, il devrait rentrer en service actif à l'été 2021.

L'*AOPS Harry DeWolf* est le premier navire de guerre armé à avoir été achevé dans le cadre du plan de construction navale de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral. Le *DeWolf* est le premier des six nouveaux navires de patrouille extracôtiers et arctiques à être construit depuis des décennies pour la Marine royale canadienne. Après un long processus de mise en place et financement du programme, il arrive avec deux ans de retard. Le budget s'élève à 4,1 milliards de dollars pour les six unités. Ce budget ne comprend pas les deux navires du même type prévus pour la Garde côtière qui devraient coûter environ 400 millions de dollars chacun. Seconde unité de cette série, le *Margaret Brooke* a été mis à l'eau par le chantier naval Irving en novembre 2019 et devrait être livré à la Marine canadienne en 2021. Suivront les *Max Bernays*, *William Hall*, *Frédéric Rolette* et *Robert Hampton Gray* entre 2021 et 2024.

Bâtiments	Mise sur cale	Livraison	Admission au service actif
<i>Harry DeWolf</i>	2016	2020	2021
<i>Margaret Brooke</i>	2017	2021	2022
<i>Max Bernays</i>	2018	2022	2023
<i>William Hall</i>	2019	2023	2024
<i>Frédéric Rolette</i>			
<i>Robert Hampton Gray</i>			

Cet événement confirme la relative montée en puissance de la Marine canadienne après plusieurs décennies de sous-investissements, quand bien même cette plate-forme peu armée n'aura pas un impact décisif sur la capacité du Canada à participer à un conflit de haute-intensité. La classe *Harry DeWolf* doit néanmoins considérablement renforcer les capacités canadiennes à agir dans l'Arctique, mais aussi contribuer à l'essor de l'industrie de la construction navale nationale, les chantiers-navals canadiens n'ayant jamais auparavant produit de bâtiments aussi imposants.

Capable de se mouvoir dans 120 cm de glace, il pourra opérer de juin à octobre dans le passage du Nord-Ouest avec la possibilité d'embarquer un hélicoptère, des drones, des petits véhicules, ainsi que différents modules dans des containers. Il a une autonomie en mer de quatre mois. Ses missions seront la surveillance et la reconnaissance. Sources : globalnews.ca, [CBC](#), [Eye on the Arctic](#), [CTV News](#), [Mer et Marine](#), [Naval Technology](#), [Forbes](#).

⁷ Voir à ce sujet le billet dans la Rubrique Russie – Norvège – Finlande – Suède.

Publications des instituts de recherche

À la recherche d'une navigation arctique plus sûre, signaux faibles d'une maritimisation à venir ?

Quatre articles⁸ publiés au mois d'août témoignent d'une perception de la navigation arctique de plus en plus pressante. Les quatre articles se concentrent sur des aspects différents (juridique (1 et 2), statistique et conceptuel, logistique et économique), et font état de la navigation actuelle, et émettent des prescriptions afin de la rendre plus facile.

Il n'est pas anodin de voir quatre articles s'intéresser à la même problématique, publiés à quelques jours d'intervalle dans des revues différentes et par des équipes de chercheurs distinctes. Cela témoigne d'une tendance de fond : la navigation dans les régions arctiques, insérée dans le commerce mondial, est une option toujours jugée plausible et étudiée. L'intérêt pour la navigation dans l'Arctique illustre parfaitement le paradoxe de la zone arctique, tiraillée entre enjeux climatiques dont la lutte contre le changement climatique, qui cet été s'est fait particulièrement ressentir (températures exceptionnellement hautes en Sibérie), et le développement économique, ici le transport maritime, très souvent générateur d'émissions carbonées qui aggravent le changement climatique.

Les deux articles s'intéressant au Code Polaire partagent le même mode 'bilan', mais divergent dans leur angle d'analyse. Tandis que le premier compare l'intégration des réglementations préconisées dans les législations nationales des cinq États riverains de l'océan ; le deuxième, quant à lui, évalue l'efficacité du Code Polaire pour rendre plus sûre la navigation, à partir de trois exercices menés au Svalbard, qui servent de cas d'études. Deux méthodes qui se complètent bien, pour comprendre comment la gouvernance régionale fonctionne en Arctique.

Le troisième article propose une nouvelle façon de saisir les enjeux de sûreté dans la navigation arctique. Le modèle développé par les auteurs, « vulnérabilité-résilience », se veut différent des approches types « prédiction et réduction des risques », du fait de la présence consubstantielle de risques avec l'océan Arctique. Les auteurs proposent, en fin de publication, des pistes précises, se concentrant sur des éléments identifiés comme variables indépendantes dans leur réseau bayésien (voir schéma fourni en p. 10), afin d'améliorer la résilience, diminuer la vulnérabilité, et donc augmenter la sûreté de la navigation le long de la Route maritime du Nord (RMN).

L'apport principal du quatrième article, se concentrant sur le modèle économique et logistique, est sa proposition pour optimiser les conditions du fret transarctique. Y est présentée l'option du développement de deux grands hubs multimodaux aux extrémités de la RMN, à Mourmansk et Petropavlovsk-Kamchatsky. C'est une idée qui était aussi avancée dans un autre article présenté ici (cf. Bulletin mensuel n° 15, sur le partenariat indo-russe en Arctique). Elle est ici complétée par un modèle logistique et économique détaillé (p. 10) qui rend complémentaires navires classiques et navettes de classe glace, adaptés à la RMN.

⁸ Chircop, Aldo, et Miriam Czarski. « Polar Code implementation in the Arctic Five: has harmonisation of national legislation recommended by AMSA been achieved? » *The Polar Journal*, 12 août 2020, pp. 1-19.
Engtrø, Espen, Ove Tobias Gudmestad, et Ove Njå. « Implementation of the Polar Code: Functional Requirements Regulating Ship Operations in Polar Waters ». *Arctic Review* 11 (19 août 2020), pp. 47-69.
Ma, Xiaoxue, Qun Zhou, Yang Liu, Yu Liu, et Weiliang Qiao. « Security of the Arctic route from the resilience perspective: the ideal state, influencing factors, and evaluation ». *Maritime Policy & Management*, 10 août 2020, pp. 1-14.
Sevastyanov, Sergey, et Aleksey Kravchuk. « Russia's policy to develop trans-arctic shipping along the Northern sea route ». *The Polar Journal* 0, no 0 (25 août 2020), pp. 1-23.

La *Polarweek* accueillie par le Polar Institute du Wilson Center

Du 27 au 31 juillet, le Polar Institute du Wilson Center a tenu un cycle de webinaires, intitulé Polar Week. Les tables-rondes ont été enregistrées et [sont visibles en ligne](#). Le Wilson Center, incontournable dans le paysage académique américain et mondial, contribue ici à la réflexion des États-Unis, sur les plans géopolitique et stratégique en rapport avec l'Arctique. Cet événement étalé sur plusieurs jours fut l'occasion du lancement d'une série de publications, les [Polar Perspectives](#) du Wilson Center.

Parmi les différents sujets et thèmes abordés, il faut remarquer deux tables rondes en particulier : la stratégie arctique de l'Union européenne (cf. billet dans le bloc « Union européenne » de ce bulletin), et la relation complexe entre les États-Unis et la Russie en Arctique. Ce qui nous intéressera le plus dans cette dernière section, est le regain d'intérêt américain pour la région arctique, et [sa relation avec la Russie](#), avec un accent privilégié pour le rapport de force. Cette table-ronde rassemblait un panel prestigieux, et prenait pour point de départ [un récent article](#) publié dans *National Interest* par deux des invités. Malgré le constat de l'arrivée récente d'enjeux géopolitiques, la coopération entre les États-Unis et la Russie reste, selon les intervenants, probable et surtout désirable. Sur le plan prospectif, il a été avancé que si l'Arctique économiquement crucial pour la Russie est vu comme un autre champ où les sanctions internationales pourraient servir de levier, alors les relations entre Occidentaux et Russes ne feront que se tendre encore plus.

À noter, les deux invités de la table-ronde consacrée à la stratégie arctique de l'UE étaient deux officiels de la Commission : Michael Mann, l'Envoyé spécial de l'Union européenne pour les affaires arctiques, et Terkel Petersen, Conseiller principal pour les affaires arctiques au Service européen pour l'action extérieure.

La position américaine passée fait aussi parler les think-tanks

The Arctic Institute, institut de recherche basé à Washington, fait un état des lieux de l'approche américaine pour l'Arctique, qui s'est récemment revigorée, avec un tournant « dur », tendant à la confrontation.

Dans un bref [Commentary](#) en date du 21 août, Jason Li ([chercheur au Stimson Institute](#)) revient sur les récents changements dans la stratégie américaine pour l'Arctique. Commencant son analyse avec le [mémoire](#) ordonnant le développement et l'acquisition de capacités brise-glaces modernisées (voir Bulletin mensuel n° 14 – Juillet 2020), le chercheur note que cette montée en capacité répond à deux facteurs imbriqués : un retard capacitaire par rapport à la Russie et la perception d'une menace stratégique chinoise. Il en veut pour preuve le contraste avec des documents stratégiques américains d'il y a quelques années, qui ne mentionnaient pas ou peu ces enjeux ; enjeux aujourd'hui prioritaires dans l'agenda de l'administration Trump. Si l'analyse ne révolutionne rien, il est notable d'observer que le mémoire, alors largement commenté, est considéré par beaucoup d'analystes américains, tels que ceux de *The Arctic Institute*, comme un moment clé d'un changement initié depuis les débuts du mandat. Il est aussi important de remarquer que l'angle tout sécuritaire qui est mis en avant par les discours, est pour les analystes une priorité secondaire qui ne doit pas effacer une approche dans tous les domaines.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Record de la plus faible étendue de la banquise arctique en juillet

La glace recouvrant l'océan Arctique a atteint son niveau le plus bas depuis au moins 1979 pour le mois de juillet, alors que les températures augmentaient dans la région, laissant de grandes étendues de la côte sibérienne de la Russie pratiquement libres de glaces.

L'étendue de la glace de mer dans l'Arctique du mois de juillet était de 27% inférieure à la moyenne établie entre 1981 et 2020, le niveau le plus bas jamais enregistré, le plus bas mois de juillet précédent étant établi en 2012, selon un rapport mensuel de l'agence européenne Copernicus. L'Arctique, qui se réchauffe deux fois plus vite que le reste de la planète, a

subi une vague de chaleur sans précédent au printemps et en été, qui a connu des températures record, un début précoce de la saison des incendies et l'ouverture de routes maritimes en juin, généralement gelées à cette période. Les images satellites montrent des conditions sans glace presque partout le long de la route maritime du Nord. La région présente les niveaux les plus élevés de fonte des glaces et également les températures les plus élevées de la région arctique en juillet, par rapport à la moyenne historique. La glace commence à fondre dans l'Arctique à l'approche du printemps dans l'hémisphère nord, puis elle recommence généralement à se reformer vers la fin septembre, à mesure que les jours raccourcissent et se refroidissent. Le réchauffement climatique entraîne une diminution de l'extension de la banquise mais également en épaisseur chaque année. Les 13 années avec la plus faible étendue de glace de mer se sont produites au cours des 13 dernières années, et l'extension de la banquise cette année est sur la bonne voie pour être la plus basse jamais enregistrée. Le mois de juillet dernier a également été le troisième mois de juillet le plus chaud jamais enregistré dans le monde, que ce soit au Svalbard en Norvège, ou dans la vallée de la mort aux États-Unis où le record de chaleur de tous les temps a été enregistré. Sources : gcaptain.com ; Nsidc.org

Le débarquements de croisiéristes interdit au Svalbard

La Norvège a interdit l'accès au Svalbard à tous les navires de croisière avec plus de 100 personnes à bord à partir du 3 août.

Le *Boréal* de la compagnie française Ponant fut le seul navire de croisière d'expédition naviguant sur les eaux de l'archipel arctique norvégien jusqu'à fin août. L'épidémie de coronavirus du début août parmi l'équipage et les passagers du *M/S Roald Amundsen* de la compagnie norvégienne Hurtigruten est à l'origine de cette interdiction. Le *M/S Roald Amundsen* est arrivé à Tromsø après un voyage au Svalbard commencé le 24 juillet avec 177 passagers à son bord. 37 membres de l'équipage et 16 passagers ont été testés positifs au COVID-19. Ponant et Hurtigruten ont été les deux seuls compagnies à relancer les croisières d'expédition dans l'Arctique vers l'archipel après que la Norvège eut levé l'interdiction d'accueillir des touristes au Svalbard à compter du 15 juillet. À partir du 3 août, les passagers et l'équipage à bord des navires de croisière ne peuvent pas débarquer au Svalbard si le navire de croisière a plus de 100 passagers et membres d'équipage à bord. Hurtigruten a annoncé le jour même une suspension temporaire de toutes ses croisières d'expédition jusqu'à nouvel ordre. Alors que le *M/S Roald Amundsen* reste au port avec l'équipage mis en quarantaine à bord à Tromsø, le *M/S Spitsbergen* est revenu du Svalbard vers Tromsø après s'être vu refuser une escale à Longyearbyen. Le *M/S Fridtjof Nansen* a également arrêté ses croisières. Le *Boréal* est le seul navire de croisière d'expédition naviguant encore sur les eaux de l'archipel arctique norvégien. Le *Boréal* a néanmoins été contraint d'annuler sa croisière à partir de cette zone pour transiter le long de la route maritime du Nord du Svalbard à Anadyr au Sud du détroit de Bering, faute de pouvoir embarquer des passagers en nombre suffisant à Longyearbyen alors que la compagnie avait reçu les autorisations de transit par les autorités russes. Sources : BarentsObserver.com ; presse.hurtigruten.no

Hub de transbordement GNL au mouillage de Kildin en mer de Barents

La société russe Novatek prévoyait de démarrer le transbordement de GNL de navire à navire à un mouillage sur coffres à l'abri de l'île de Kildin en péninsule de Kola à la fin de 2019. En raison du Covid, les essais viennent seulement d'être réalisés pour la première fois sur les nouvelles installations d'amarrage.

Le *Christophe de Margerie*, le méthanier brise-glace détenu et exploité par la compagnie russe Sovcomflot, a validé le principe de transbordement au mouillage de Kildin Vostochny de Novatek au large de l'île de Kildin dans la mer de Barents, proche de Mourmansk. Cette opération représente une étape supplémentaire importante vers le développement de la logistique soutenant Yamal LNG, ainsi que d'autres projets de Novatek en cours de développement dans l'Arctique russe. Le mouillage de Kildin Vostochny sera utilisé pour le transbordement de GNL de navire à navire des méthaniers Arc7 vers des méthaniers conventionnels, qui transporteront ensuite le GNL vers l'Europe. Cela réduira les temps d'aller-retour des navires Arc7, augmentant ainsi l'efficacité de leur fonctionnement et les coûts d'exploitation. L'installation de transbordement comprend deux points d'amarrage sur coffre pour les méthaniers YamalMax. Jusqu'en 2019, le transbordement de GNL s'effectuait sur un principe similaire au mouillage dans les eaux proches de la ville norvégienne de Honningsvåg, près de la ville de Kirkenes à la frontière norvégo-russe. Au maximum, jusqu'à six gros tankers étaient simultanément impliqués dans des opérations de transbordement dans le fjord de Sarnes près de Honningsvåg. L'installation de transbordement de Kildin ne fonctionnera que temporairement jusqu'à ce qu'une structure permanente soit construite dans la baie d'Ura, près de la base navale de Vidyaevo. Le terminal projeté de Vidyaevo (barge flottante) doit pouvoir traiter jusqu'à 20 millions de tonnes de GNL par an à partir de 2023. Cet emplacement pourrait également profiter au projet de [Hub](#) pour une ligne de porte-conteneurs sur la RMN. Le même principe va être adopté en péninsule du Kamtchatka pour le tronçon vers l'Asie (voir Bulletin mensuel n° 14 – Juillet 2020). Sources : Ingindustry.com ; BarentsObserver.com

Transit de navires de la flotte du Nord le long de la RMN

La frégate de lutte anti-sous-marine Severomorsk, les navires de débarquement Alexander Otrakovsky et Kondopoga, le dragueur de mines de mer Vladimir Gumanenko, le remorqueur de sauvetage Pamir, le pétrolier ravitailleur Sergei Osipov, le navire auxiliaire KIL-143 et le brise-glace Ilya Muromets ont transité le long de la RMN pour des exercices dans un dessein de démonstration et d'affirmation de souveraineté.

Des navires hydrographiques de la flotte du Nord, des patrouilleurs côtiers et les brise-glaces d'Atomflot ont été intégrés à différentes étapes de la progression de la flotte en Arctique. Les navires amphibies ont effectué une série de débarquements sur la côte du continent et des archipels. Ce déploiement s'est achevé au large de l'Alaska dans les eaux internationales. Ces dernières années, la Russie a considérablement renforcé ses infrastructures militaires dans la zone arctique, notamment sur l'archipel de la Terre Franz Josef, les îles de la Sibérie orientale et l'archipel de Nouvelle Zemble. La plupart de ces îles ont des infrastructures qui sont en mesure de déployer des systèmes de défense aérienne modernisés à longue portée S-400. En novembre dernier, le commandant de la flotte du Nord, Alexander Moiseyev, a annoncé que l'armée russe avait déployé des systèmes de missiles côtiers Bastion dans l'Arctique sur les archipels des îles de la Nouvelle-Sibérie et de la Terre Franz Josef, pour couvrir la route maritime du Nord. Le ministère de la Défense de la Fédération de Russie a indiqué qu'au cours des dernières années, près de deux douzaines d'aérodromes ont été reconstruits dans l'Arctique. Sources : bulgarianmilitary.com ; rcinet.ca

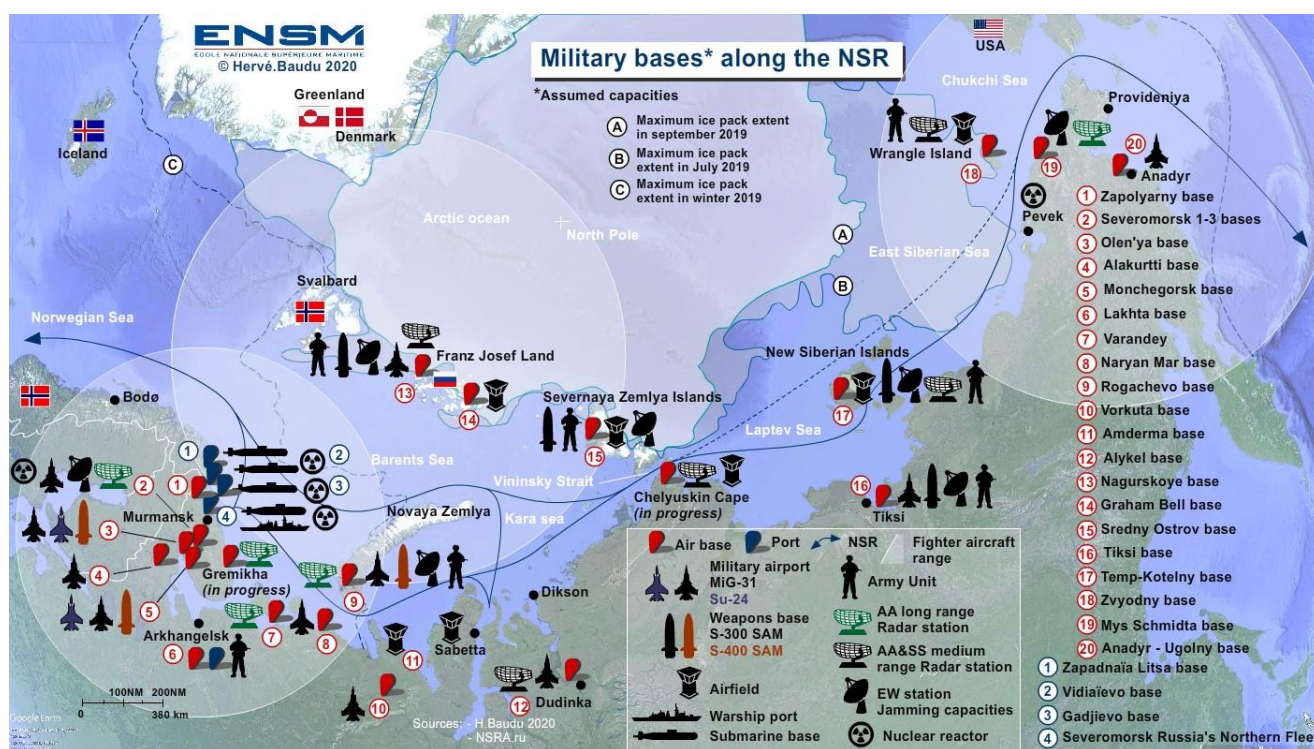


Figure 1 : Bases militaires russes en Arctique (© Hervé Baudu – 2020)

Construction d'un centre de sécurité pour l'Arctique à Dikson

Pour assurer la sécurité dans l'Arctique, le ministère des Urgences prévoit de créer un centre polyvalent d'urgence et de sauvetage à Dikson, le village le plus au nord du territoire de Krasnoïarsk dans l'Ouest de la péninsule du Taïmyr.

Le centre sera équipé de nouveaux équipements aéronautiques, maritimes, de lutte contre les incendies, de plongée, de sauvetage, tous adaptés aux conditions extrêmes de la région, de la logistique d'approvisionnement compliquée et de la réglementation de la sécurité des transports dans l'Extrême Nord. Le centre comprendra une unité locale du ministère des Urgences, une équipe de recherche et de sauvetage et une équipe de sauvetage aéronautique dans l'Arctique. Le centre sera doté de moyens de communication performants. Les principales responsabilités du centre seront d'améliorer la sécurité des résidents de l'Arctique, d'émettre des avertissements sur les urgences naturelles, de créer les conditions

adaptées pour la mise en œuvre en toute sécurité de projets économiques, d'infrastructure et d'investissement à grande échelle et de coopérer avec d'autres autorités fédérales pour assurer une navigation sûre le long de la route maritime du Nord. Ce nouveau centre viendrait s'intégrer au dispositif EMERCOM (voir Bulletin mensuel n° 15 – Août 2020). Ce projet viendrait compléter les projets de Rosatom d'étendre le nombre de centres de sécurité et de sauvetage, MRCC, le long du littoral, mais qui reste à ce jour à l'état de projet (voir Bulletin mensuel n° 15 – Août 2020). Source : Arctic.ru

Les moyens de Navigation en Arctique (complément d'informations d'Hervé Baudu)

Les navigations maritime hauturière, côtière et en approches portuaires nécessitent, de façon permanente et redondante, des systèmes de positionnement précis, des moyens de communications et de transmissions de données fiables. En zone polaire, la couverture des systèmes de positionnement par satellites, qu'ils soient américain (GPS), européen (Galileo), russe (**Glonass**)⁹ (ces trois formant le système **GNSS**¹⁰) et même chinois (Beidou), est suffisante pour assurer une permanence de position grâce notamment à la redondance du GNSS. Même si on note une imprécision plus grande en raison des modèles moins aboutis qui calculent les retards dus à la propagation du signal électromagnétique dans l'ionosphère, la précision est largement suffisante pour la navigation maritime. Cependant, la zone polaire ne bénéficie pas des moyens récurrents d'augmentation de la précision des positions par corrections différentielles (**DGPS**¹¹) apportés par le segment des satellites géostationnaires sur orbite équatoriale ou celui terrestre, le premier par faute de couverture, et pour le second par le nombre encore trop faible de stations côtières le long du littoral russe (voir Bulletin mensuel n° 15 – Août 2020). La documentation officielle de radiocommunication maritime mentionne de nombreuses stations DGPS le long de la route maritime du Nord, mais une grande partie d'entre elles sont encore notées « en test ». Les aides à la navigation, **AtoN**¹², notamment celles basées sur du balisage virtuel très efficace en mer couverte par les glaces, sont encore trop peu développées alors que cette technologie a prouvé son efficacité en mer Baltique. Les moyens mis en œuvre reposent sur des stations côtières qui émettent en ondes directes VHF et qui nécessitent une alimentation en courant électrique qui fait défaut dans les zones reculées du littoral de l'arc arctique russe. Seules quelques stations **AIS**¹³ pour du balisage virtuel sont répertoriées dans l'embouchure de l'Ob, aux approches du port de Sabetta et sur la plate-forme pétrolière de Pirazlommaya en mer Blanche. Le suivi du trafic maritime par T-AIS tout au long de la RMN n'est pas assuré faute de stations côtières en mesure de capter et rediffuser les informations de positionnement des navires. Seuls les satellites à défilement polaires équipés d'une charge S-AIS sont en mesure de suivre le trafic maritime hors de portée des côtes. Les Russes ne disposent pas de ces capacités et sont contraints d'utiliser les services occidentaux de **providers AIS**¹⁴ payants pour accéder à ces flux. Contrairement à la plupart des corridors de navigation des détroits de navigation fréquentés (Manche – mer du Nord, détroit de Malacca, Baltique, etc.) où une architecture de coordination de l'information nautique est mise en place et souvent articulée autour d'un **VTS**¹⁵ côtier, la Russie n'est pas en mesure actuellement de garantir un suivi exact de tout le trafic maritime qui longe ses côtes arctiques. Ce ne sont pas non plus les moyens de détection militaires implantés dans les nombreuses nouvelles bases militaires, notamment dans les îles de Sibérie orientales, qui sont dédiés à la détection aérienne d'aéronefs et de missiles.

⁹ **Glonass** : le système de positionnement par satellites russe comporte 24 satellites Glonass type M dont la technologie utilisée date déjà des années 2000 et dont la plupart ont déjà dépassé leur durée de vie (7 ans). Un seul satellite Glonass type K a été déployé en 2014. Le vieillissement de la constellation demeure une préoccupation importante pour la Russie, notamment pour son indépendance de positionnement des mobiles militaires.

¹⁰ **GNSS** : *Global Navigation Satellite System* ; moyens de positionnement global par satellites qui interagissent pour contribuer au système mondial de détresse et de sécurité en mer.

¹¹ **DGPS** : les corrections différentielles apportent une position avec une précision permanente inférieure à 10 mètres.

¹² **AtoN** : *Aids to Navigation* ; les balises physiques sont substituées par des balises virtuelles identifiées par un symbole AIS caractéristique visible sur le radar ou le système de lecture de cartes électroniques Ecdis. Une station côtière émet par onde courte VHF un signal déporté de la balise virtuelle à son emplacement réel. La balise physique n'a pas besoin d'être maintenue en place, capacités rendues difficiles en raison des glaces dérivantes.

¹³ **AIS** : *Automatic Information System* ; un mobile du domaine maritime (ou une balise) émet en permanence un signal sur onde directe VHF qui est affiché sur le radar et sur l'Ecdis des navires équipés (l'emport d'un émetteur AIS est obligatoire pour les navires d'un tonnage supérieur à 300 UMS). Le signal émis comporte de nombreuses informations sur la position, la cinématique et les caractéristiques du porteur. La surveillance du trafic maritime peut être ainsi facilement réalisée par des stations côtières (T-AIS) ou par des satellites à défilement lorsque qu'ils sont éloignés des côtes (S-AIS).

¹⁴ **Providers S-AIS** : les deux principaux fournisseurs de données S-AIS sont Orbcom et exactEarth. Grâce à une constellation de microsatsellites dédiés, OG2 pour Orbcom, ou de charges emportées sur la constellation des satellites de communication Iridium pour exactEarth, ces systèmes à défilement en orbite terrestre basse (LEO) permettent d'assurer un suivi quasi permanent des navires, à condition bien sûr que ces derniers aient leur balise AIS en émission. Toutes ces données sont ensuite mises à disposition du public via des portails Internet dont les plus connus sont marinetraffic.com ; vesselfinder.com, fleetmon.com. Les données récupérées par les stations côtières sont d'un accès gratuit, le suivi des navires en navigation hauturière est payant.

¹⁵ **VTS** côtier : *Vessel Traffic Service* ; les États côtiers ont l'obligation d'assurer la sécurité du trafic maritime qui bordent leurs côtes. La coordination et la surveillance de ce trafic maritime sont assurées par des centres appelés CROSS ou MRCC. Souvent placés à des endroits sensibles comme les zones à forte concentration de trafic aux abords des DST, ces centres ont les capacités de suivre en permanence tous les navires qui transitent au large des côtes. Bien souvent, la corrélation entre l'écho de l'image radar et l'AIS est suffisante pour garantir un suivi exhaustif de tous les mobiles maritimes.

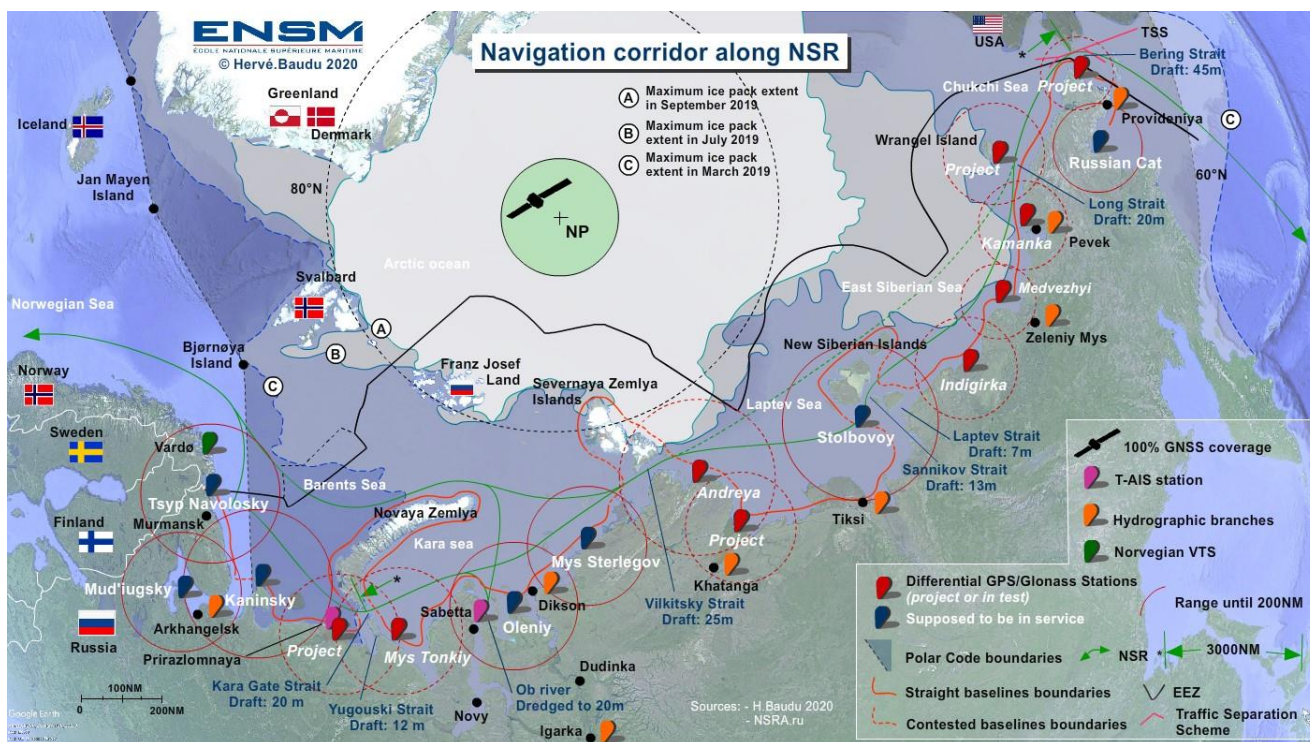


Figure 2 : Système de navigation en Arctique russe (© Hervé Baudu – 2020)

Début de la construction du patrouilleur brise-glace russe *Purga* du FSB

La pose de la quille du nouveau brise-glace, baptisé Purga a eu lieu au chantier naval de Vyborg. S'il est mis en service comme prévu, le nouveau brise-glace des Services secrets russes FSB de 114 mètres de long naviguera toute l'année dans l'Arctique à partir de 2024.

Deux brise-glaces similaires du projet 23550, destinés à la Marine russe, sont déjà en construction au chantier naval de l'Amirauté. La version FSB du navire ne portera pas cependant les mêmes armes que la version marine. La Marine russe, vraisemblablement la flotte du Nord, sera alors dotée des premiers brise-glaces au monde à être armés de missiles de croisière. Les deux brise-glaces de la Marine russe de la classe 23550, *Ivan Papanin* et *Nikolay Zubov*, devraient être mis en service en 2023 et 2024. Le FSB a prévu un second navire. Avec un déplacement de 6 800 tonnes, le nouveau *Purga* russe mesurera 10 mètres de plus que le brise-glace des garde-côtes norvégiens *Svalbard* de 104 mètres de long. Source : BarentsObserver.com



Figure 3 : Frégate FSB (© ruspekh.ru)

Le brise-glace *USCG Healy* victime d'un incendie et d'une panne de propulsion

La garde côtière américaine rapporte que son brise-glace polaire Healy a subi un incendie sur l'un de ses principaux moteurs de propulsion le 18 août alors qu'il était en cours d'opérations dans l'Arctique. Cet incident technique a poussé les États-Unis à annuler toutes les opérations dans l'Arctique jusqu'à sa réparation.

Le *Healy* était à 60 milles au large de Seward, en Alaska, en route vers l'Arctique lorsqu'un incendie électrique s'est déclaré sur le moteur de propulsion tribord. La cause de l'incendie est encore inconnue. Privé de la moitié de sa propulsion, le navire est contraint de suspendre sa mission scientifique en Arctique et doit rejoindre son port d'attache à Seattle pour une inspection et des réparations supplémentaires. Cet incident vient rappeler que les États-Unis sont limités dans leur capacité de déglacage en Arctique jusqu'à ce que le *Healy* puisse être réparé, et cela met en évidence le besoin critique de la nation en capacité de brise-glaces. La construction du premier nouveau brise-glace lourd devrait débuter au début 2021 pour une livraison en 2024. Le *Healy* est le seul opérationnel des deux brise-glaces lourds des garde-côtes américains, le *Polar Star* étant dédié uniquement aux missions de ravitaillement des bases antarctiques. Le *Polar Sea*, sistership du *Polar Star*, est indisponible depuis plusieurs années. Sources : Marinelog.com ; gCaptain.com ; HighNorthNews ; USNI ; NavyTimes

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.

La figure 4 montre l'activité des 15 tankers ARC7 LNG YamalMax dans le courant du mois de juillet. On note que les transits vers l'Europe restent encore nombreux en raison des contrats à longs termes à honorer avec des transbordements dans les ports de Zeebrugge, Montoir et Dunkerque. Quelques navires, dont le *Christophe de Margerie* de SCF, ont emprunté très tôt dans la saison la route maritime du Nord vers la Chine et le Japon. La route suivie à l'aller comme au retour fut la plus directe de Sabetta, en passant au Nord de l'archipel de Nouvelle Sibérie (cercle rouge sur la carte). Ce transit se justifie par les conditions de glaces exceptionnelles de cette année en juillet. À l'aller, le tirant d'eau du tanker chargé privilégie la route Nord en raison de la profondeur limitée du détroit de Sannikov (13 m), entre le continent et l'île de la Nouvelle Sibérie. Source : CLS.fr

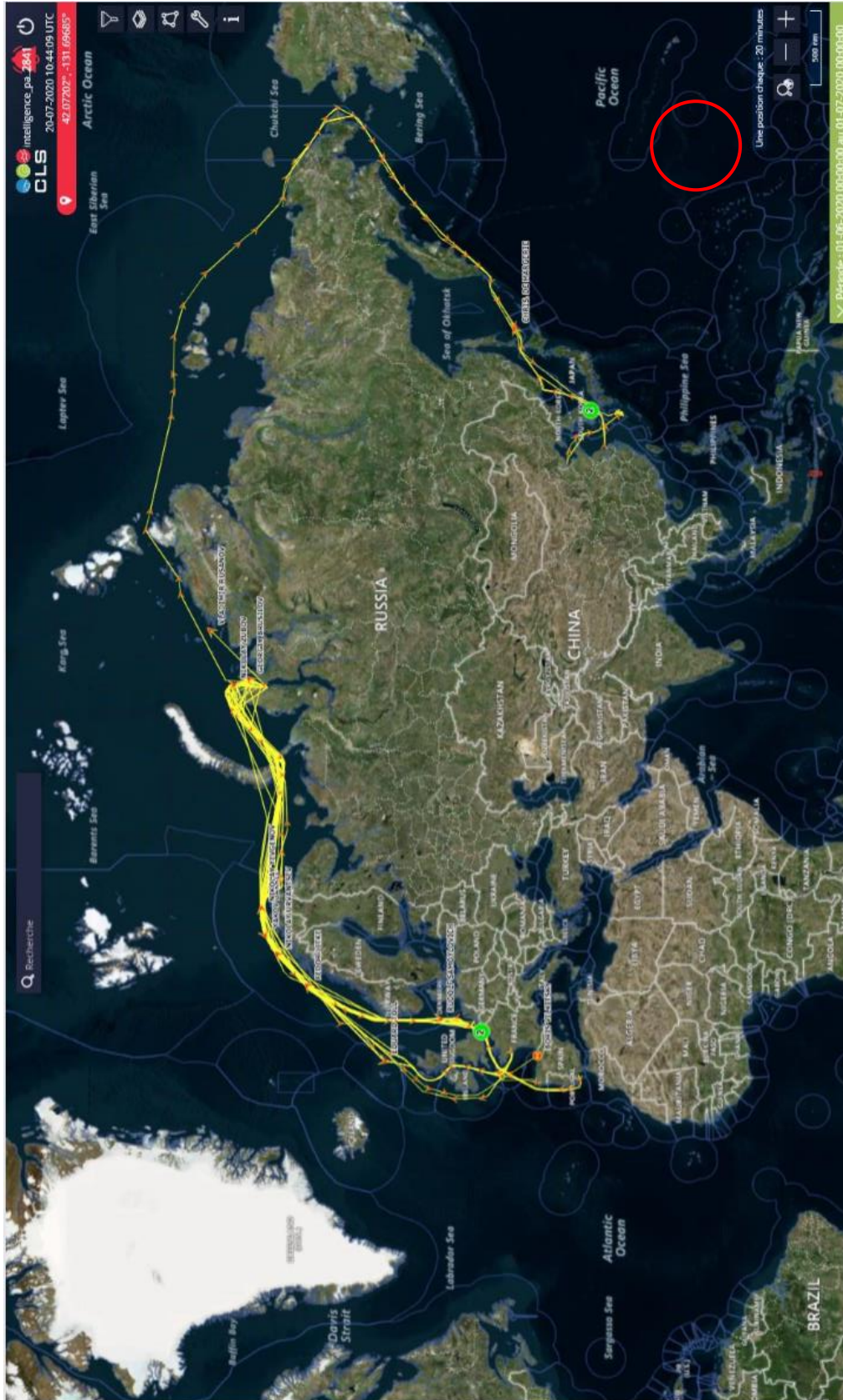
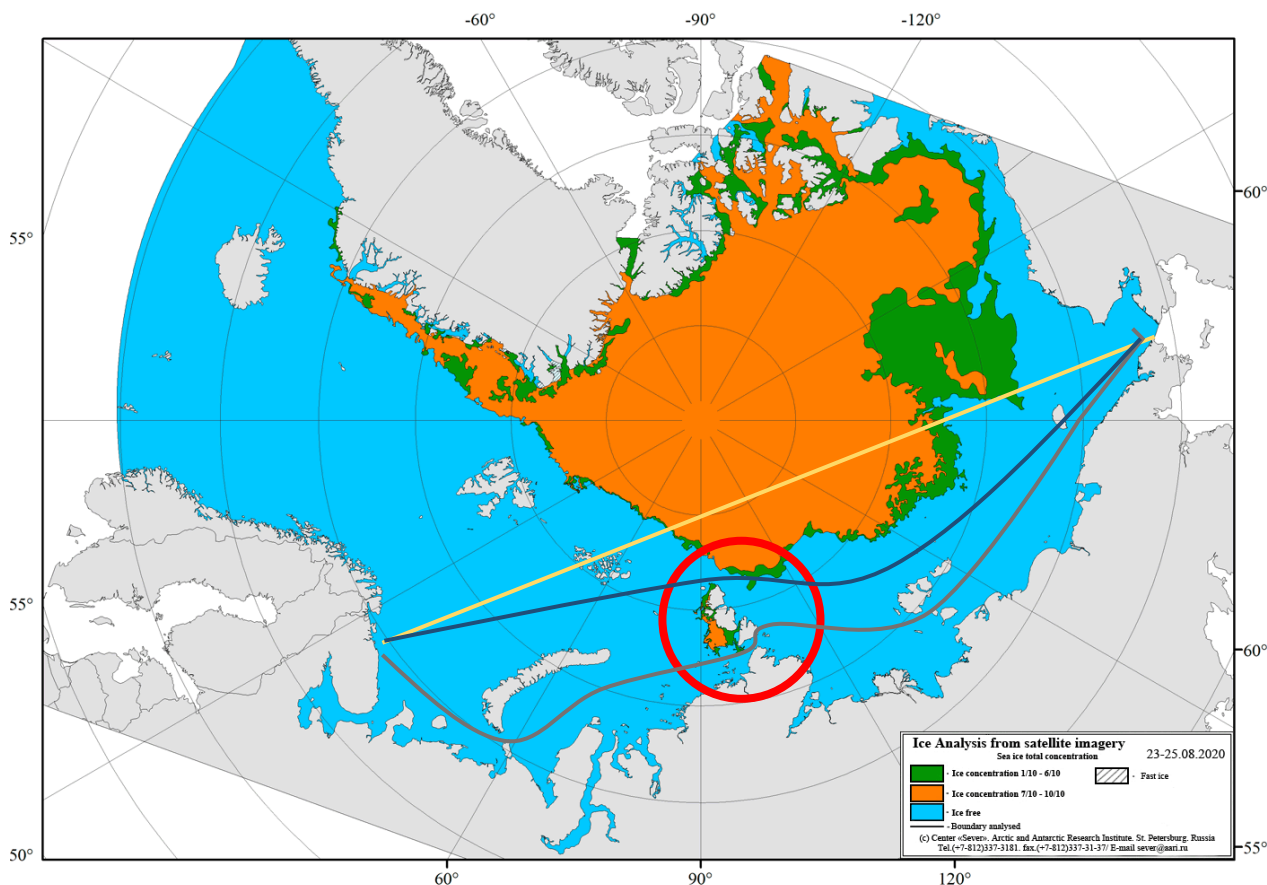


Figure 4 : Activité des 15 tankers ARC7 GNL YamalMax sur la période du mois de juillet 2020 (© CLS.fr)

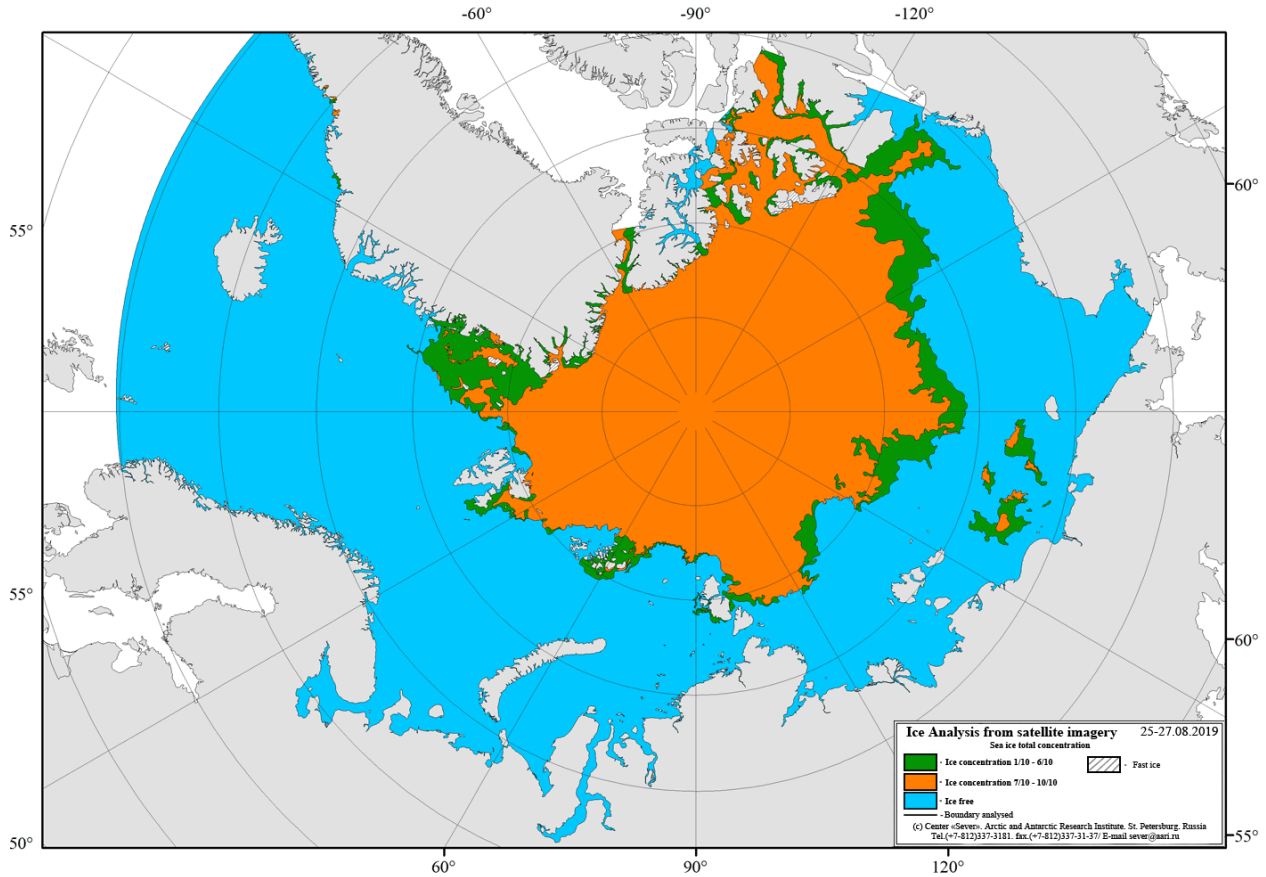
Carte de concentration des glaces d'août 2020

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

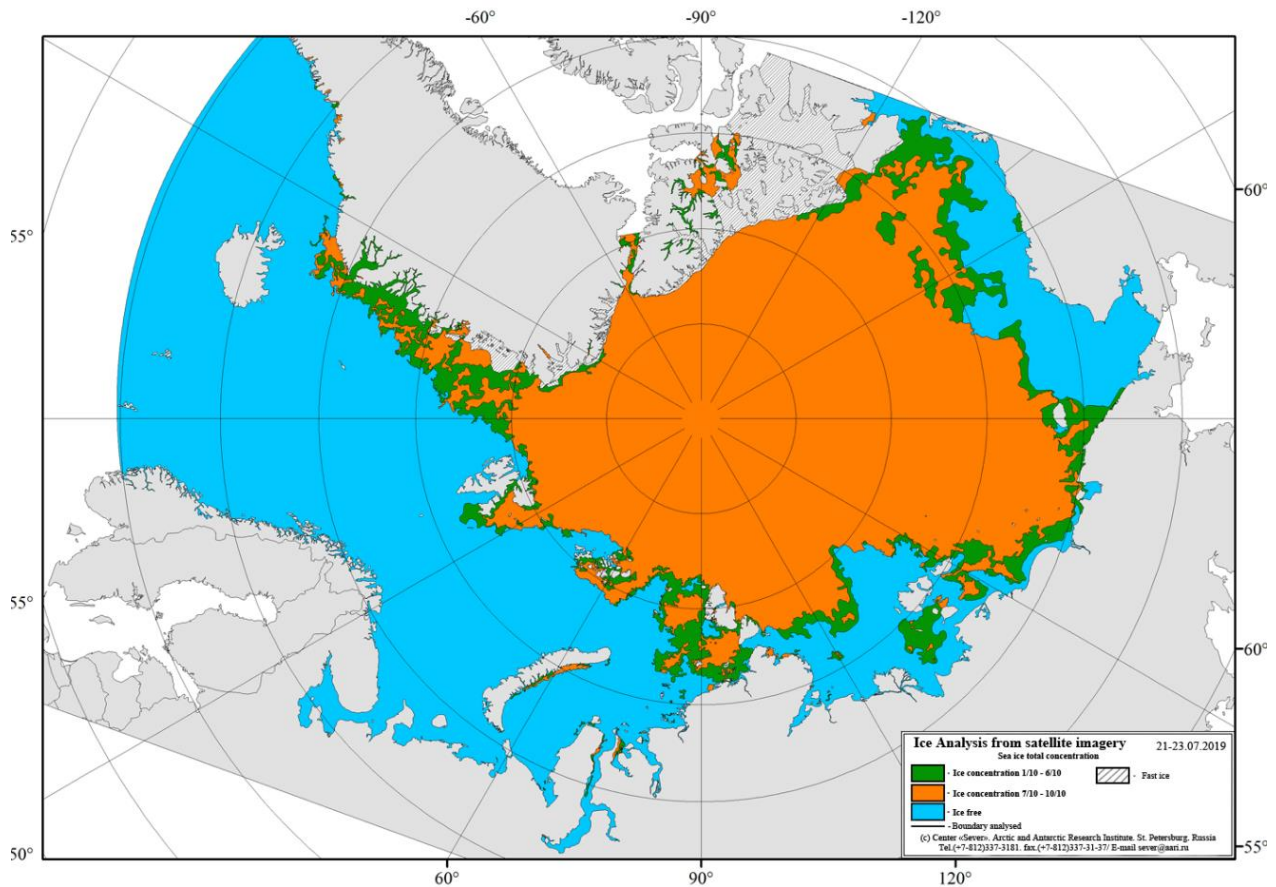
Les conditions d'étendue de glace en juillet sont similaires à celles relevées en juillet 2012, ce qui constitue un nouveau record. Jusqu'alors, la banquise restait bloquée au Nord des îles de la Terre du Nord (cercle rouge sur la carte), ce qui n'est pas le cas cette année. Sources ([Nsidc.org](https://nsidc.org); aari.ru)



Couverture de glace des 21-25 août 2020



Couverture de glace des 25-27 août 2019



Couverture de glace des 21-23 juillet 2019

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