

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

**HERVÉ BAUDU – EMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY –
CAMILLE ESCUDE-JOFFRES – VALERIE NIQUET – TANGUY
SANDRE – HUGO SENEÉ – ALEXANDRE TAITHE (coord.) – JULIA
TASSE – JEAN-PAUL VANDERLINDEN – FLORIAN VIDAL –
MAGALI VULLIERME**

avec le soutien de la



SOMMAIRE

AMÉRIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE	3
NORVÈGE – SUÈDE – FINLANDE – RUSSIE	6
ÉTATS OBSERVATEURS ET UNION EUROPÉENNE	8
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....	10
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE	11
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	13

Contributeurs :

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

Bloc Amérique du Nord, Groenland/Danemark, Islande : Jean-Paul Vanderlinden (CEARC), Magali Vullierme (CEARC), Michael Delaunay (CEARC), Tanguy Sandré (CEARC), avec l'IRIS.

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

Bloc États Observateurs et UE : Alexandre Taithe (FRS), Hugo Senée (FRS), Valérie Niquet (FRS)

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

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

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

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

ÉTATS-UNIS

Volonté affichée d'une coopération américano-russe en Arctique

Les États-Unis et la Russie réaffirment leur volonté de coopérer en Arctique, malgré une profonde divergence d'interprétation de la modernisation des bases russes.

Le 16 juin, Biden et Poutine se sont rencontrés à Genève. Cela a été l'occasion pour eux d'évoquer l'Arctique, région dans laquelle chaque partie a indiqué vouloir coopérer pacifiquement et œuvrer pour la préservation de cette zone. Or, les États-Unis voient la modernisation russe comme étant contraire à cet objectif. Pour la Russie, en revanche, la modernisation de leurs bases est liée au nécessaire contrôle de leurs frontières, à la protection de l'environnement et aux opérations de recherche et sauvetage.

Comme l'a résumé un haut fonctionnaire de l'administration, les Russes « ont de toute évidence un point de vue quelque peu différent sur la question de la militarisation, et nous voyons cela d'une autre manière. Nous avons le même objectif déclaré. Nous voyons ce qui se passe différemment. Nous devons voir s'il existe des moyens au sein du Conseil de l'Arctique et en dehors du Conseil de l'Arctique de surmonter certaines de ces différences. » Sources : [High North News](#) ; [High North News](#)

Entre approbation et moratoire, les projets pétroliers en Alaska ont fait l'objet de plusieurs rebondissements

Approbation à l'Ouest, moratoire à l'Est, les projets pétroliers en Alaska ont connu de nombreux rebondissements. La probable confirmation de la nomination de Tracy Stone-Manning à la tête du Bureau of Land Management inclinerait sans doute la tendance vers davantage de moratoires.

Si l'Administration Biden a approuvé fin mai le projet pétrolier Willow dans la *National Petroleum Reserve-Alaska* (NPR-A) située au Nord-Ouest de l'Alaska, elle a suspendu début juin les projets de l'ANWR situé au Nord-Est de ce même État. Kristen Miller, directrice exécutive par intérim de l'Alaska Wilderness League, a salué cette décision de suspension, tout en appelant à l'annulation définitive des licences et à l'abrogation de la loi de 2017 permettant le forage dans la plaine côtière du refuge.

En parallèle, Biden a nommé à la tête du *Bureau of Land Management*, l'organisme fédéral responsable de la gestion de ces terres, Tracy Stone-Manning, ancienne directrice de la *National Wildlife Federation*. La date du vote de confirmation de nomination n'a pas encore été déterminée par la commission sénatoriale de l'énergie et des ressources naturelles. Sources : [RCI Net](#) ; [RCI Net](#) ; [RCI Net](#)

Lobbying de la Sénatrice Murkowski pour que le nouveau centre de recherche sur l'Arctique soit implanté en Alaska

L'Alaska fait de multiples manœuvres pour que ce nouveau centre de recherche, nommé Ted Stevens Center, soit installé à Anchorage.

Après l'annonce du secrétaire à la Défense Lloyd Austin de la création du « *Ted Stevens Center for Arctic Security Studies* », la sénatrice Lisa Murkowski fait du lobbying pour que celui-ci soit installé en Alaska. Le lieu de ce centre n'est pas déterminé à ce stade, mais trois villes sont évoquées : Anchorage, Colorado Springs et Washington, D.C. L'ouverture de ce centre a été décidée par le Congrès américain sur demande de la délégation de l'Alaska. À cette fin, Murkowski a inséré 10 millions de dollars dans un projet de loi de crédits. La délégation de l'Alaska a également déjà soumis sa liste de candidats préférés. Sources : [RCI Net](#)

Après un arrêt complet de 21 mois, un premier navire de croisière accoste en Alaska

L'arrivée de l'American Constellation apporte un vent d'optimisme dans la région qui n'espère plus qu'une chose : la réouverture des frontières canadiennes.

Le 11 juin 2021, pour la première fois depuis presque deux ans, le navire de croisière *American Constellation* a accosté à Skagway, en Alaska. Cette première arrivée, qui devrait être suivie par d'autres, apporte un vent d'optimisme pour la région dont l'économie repose à 95-96% sur les croisières touristiques. Pour Andrew Cremata, Maire de Skagway, la seule pièce manquante est l'ouverture de la frontière canadienne. Sources : [RCI Net](#)

CANADA

Le HMCS *Harry DeWolff*, navire de patrouille extra-côtier et de l'Arctique, admis au service actif

Le premier des six navires de patrouille extracôtier de la Marine royale canadienne a été admis au service actif et effectuera sa première campagne dans le Nord en participant à l'exercice Nanook et en traversant le Passage du Nord-Ouest.

La Marine royale canadienne a annoncé avoir admis au service actif le premier des six navires de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA), le HMCS *Harry DeWolff*, 11 mois après avoir reçu le navire. Lancés par Stephen Harper en 2011 dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale, ces navires ont pour mission d'affirmer et de maintenir la souveraineté canadienne dans l'Arctique en priorité, mais aussi de servir dans d'autres régions du monde au profit du Canada. Pour son premier déploiement, le HMCS *Harry DeWolff* traversera le passage du Nord-Ouest d'Est en Ouest cet été, après avoir participé au volet maritime de l'opération Nanook au Nunavut. Le deuxième NPEA, le HMCS *Margaret Brooke*, devrait être livré à la Marine royale canadienne sous peu. Sources : [45e Nord](#) ; [Global News](#) ; [Le Marin](#).

En complément de la classe Harry DeWolff, le Canada se dotera de deux brise-glaces supplémentaires

L'annonce par le Canada de la commande de deux nouveaux brise-glaces, aux capacités attendues supérieures à celle du brise-glace le plus important dont dispose le pays, le Louis S. St-Laurent, illustre l'intérêt renouvelé d'Ottawa pour la région après plusieurs décennies de sous-investissement. En complément des patrouilleurs de classe Harry DeWolf, ces brise-glaces devraient permettre au Canada de jouer un rôle plus important dans l'Arctique à l'horizon 2030.

Bernadette Horden, ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, a annoncé l'acquisition de deux brise-glaces modernes, qui devront être construits pour l'un à Vancouver et pour l'autre à Québec. Ces deux bâtiments devraient disposer, à terme, de capacités supérieures à celles du *Louis S. St-Laurent*, le plus important des brise-glaces opérés par la Garde côtière canadienne.

Avec 18 brise-glaces de volumes variés à sa disposition, la Garde côtière du Canada possède la deuxième flotte mondiale de brise-glaces. Celle-ci est néanmoins vieillissante. Pour y remédier, le gouvernement du Canada a annoncé en 2019 un investissement de 15,7 milliards de dollars dédiés au renouvellement de la Garde côtière. Cette somme devrait financer, entre autres, deux projets principaux : d'une part, l'acquisition d'un maximum de 18 larges bâtiments (aux rôles et caractéristiques à définir, mais qui comprendraient *a minima* 6 nouveaux brise-glaces) ; d'autre part, l'allongement de la durée de vie des bâtiments existants mais des travaux de maintenance, de modernisation et de remise à niveau des systèmes. Sources : [High North News](#) ; [The Maritime Executive](#) ; [Mer et Marine](#)

Le secteur minier continue de soutenir la croissance des territoires du Nord

Le secteur minier reste le secteur moteur de la croissance économique dans les trois territoires de l'arctique canadien, du fait d'une production continue durant la pandémie et de l'entrée en exploitation prochaine de plusieurs nouvelles mines.

Le secteur minier reste le plus dynamique dans le Nord et tire la croissance des territoires du Nord vers le haut, notamment au Nunavut. Dans les années à venir, le secteur minier va encore porter la croissance économique des trois territoires selon le rapport annuel du Conference Board of Canada, *20-year Territorial Outlooks*, principalement par la mise en service

de plusieurs nouvelles mines dans ces territoires. Au Nunavut, le PIB a progressé de 3,5% en 2020, malgré la pandémie, notamment grâce aux activités minières qui n'ont pas cessé complètement. C'est dans ce contexte que le gouvernement fédéral canadien a annoncé son intention d'investir 1,2 million de dollars au travers de l'agence canadienne de développement économique du Nord, pour soutenir un projet d'exploitation de terres rares dans la mine de Nechalacho, située dans les Territoires du Nord-Ouest, près de Yellowknife et détenue par Cheetah Resources Corporation. Ce projet doit permettre l'extraction de terres rares pour la première fois au Canada, ressources stratégiques pour le secteur des nouvelles technologies, tout en prenant en compte en amont les potentiels effets sur l'environnement de son exploitation afin de réduire ses effets sur la qualité des terres et de l'eau, et enfin en employant de la main d'œuvre locale autochtone. Ces considérations environnementales sont également mises en avant dans un projet de mine de diamant de Chidliak détenue par l'entreprise De Beers. La mine située à 120 kilomètres de la capitale du Nunavut, Iqaluit, devrait pouvoir se fournir en énergies renouvelables, et utiliser un moyen de transport plus propre par dirigeable, et ainsi réduire son empreinte carbone, avec pour objectif d'en faire la première mine de diamant neutre en émissions de CO₂. Sources : [Regard sur l'Arctique](#) ; [Nunavut News](#) ; [Radio Canada](#) ; [Nunavut News](#) ; [Aquilon](#)

GROENLAND/DANEMARK

Vers une représentation renforcée du Groenland au sein du Conseil de l'Arctique

Le jeudi 10 juin, la Première ministre danoise Mette Fredriksen a déclaré que le Groenland et les îles Féroé joueront un rôle plus actif et plus important au sein du Conseil de l'Arctique. Múte B. Egede, le Président du Naalakkersuisut, a indiqué que le Groenland élaborera sa propre stratégie arctique.

Alors que la plupart des questions étrangères et de sécurité sont encore traitées par Copenhague, le Groenland et les îles Féroé devraient jouer un rôle de premier plan au sein du Conseil de l'Arctique dans les années à venir. Le Danemark, du fait du territoire groenlandais, fait partie des huit États membres permanents au sein de l'institution de coopération régionale. En 2011, le Groenland, le Danemark et les îles Féroé avaient établi une stratégie décennale pour l'Arctique. Cet accord a expiré fin 2020 et un nouveau texte est toujours en cours de négociation. En 2013, Aleqa Hammond, à la tête du Naalakkersuisut, avait retiré le Groenland de la coopération au Conseil de l'Arctique pour protester contre le fait que le Groenland n'avait pas obtenu de siège à la table des négociations du Conseil, contrairement à la coutume voulant que la représentation du Royaume du Danemark comporte les trois parties du royaume.

La déclaration de la Première ministre danoise Mette Fredriksen s'inscrit dans le sillage de la volonté groenlandaise d'avoir plus de poids sur les affaires étrangères et de sécurité. À l'avenir, le Groenland devrait s'exprimer en premier lors des futures réunions du Conseil, suivi par les îles Féroé et enfin par le Danemark, tandis que le Groenland serait également le principal signataire de toute déclaration. Múte B. Egede a indiqué que le Groenland élaborera sa stratégie de politique étrangère et sa stratégie arctique, qui ne seront pas nécessairement communes à celles du Danemark et des îles Féroé. L'identité du ou de la chef(fe) de délégation au Conseil de l'Arctique n'a pas encore été annoncée. Sources : [Reuters](#) ; [KNR](#) ; [Sermitsiaq](#).

ISLANDE

Investissement britannique de 27 millions d'euros dans le secteur de la pêche en Islande

Le milliardaire britannique Jim Ratcliffe va investir 27 millions d'euros pour construire des pavillons de pêche au nord-est de l'Islande où il possède des terres.

Mi-juin, le milliardaire britannique Jim Ratcliffe a annoncé un investissement d'au moins 27 millions d'euros (4 milliards ISK) pour construire quatre pavillons de pêche dans le nord-est de l'Islande. Cet investissement se fera au travers de son entreprise Six River Project, qui a pour projet de développer la région en protégeant le saumon de l'Atlantique Nord. Ces pavillons seront construits sur des terres qui sont déjà la propriété de Ratcliffe.

L'objectif du *Six Rivers Project* est d'attirer des pêcheurs soucieux de la conservation du saumon de l'Atlantique Nord. L'exploitation des rivières devra être autosuffisante et les poissons capturés devront tous être relâchés. Les bénéfices serviront à financer la poursuite de la conservation – réinsertion d'œufs de saumon dans les rivières, construction d'échelles à poissons et reboisement dans les zones entourant les rivières. Sources : [Iceland Monitor](#)

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Finlande : publication de la nouvelle stratégie arctique

Le gouvernement finlandais a publié le 17 juin sa nouvelle stratégie pour l'Arctique. Ce nouveau document doit guider la politique du pays dans la région polaire tout au long de cette décennie. Si Helsinki entend convertir son espace septentrional aux ambitions économiques nationales, ce nouveau document met l'accent sur la préservation du climat en Arctique et la promotion du développement durable.

Après la Suède (octobre 2020) et la Norvège (novembre 2020), la Finlande a publié à son tour sa nouvelle stratégie pour la région arctique. Ce document succède au livre blanc de 2013 dans un contexte régional modifié : accélération des effets du réchauffement climatique, tensions géopolitiques avec la Russie, etc. Ce nouveau document est un instrument clé pour affirmer la position de la Finlande comme un partenaire arctique incontournable à l'échelle mondiale. Selon Henrik Haapajärvi, secrétaire d'État auprès de la Première ministre Sanna Marin, « l'arcticité de la Finlande soutient et renforce la marque internationale de la Finlande en tant que pays arctique dans des contextes internationaux ».

Parmi les priorités que la Finlande souhaite mettre en œuvre au cours de cette décennie, la modernisation socio-économique de son espace septentrional se décline en plusieurs volets. Tout d'abord, la transition vers un fonctionnement soutenable et bas-carbone doit être opérée, en particulier dans le secteur des transports. Ensuite, le gouvernement souhaite promouvoir la digitalisation des services publics et des services de transport dans la région. Enfin, l'accent sera mis sur la gestion et l'adaptation du territoire arctique aux conséquences du changement climatique. Pour cela, le pays compte investir notamment dans de nouvelles infrastructures ajustées aux évolutions du climat, dans la bioéconomie et l'économie circulaire. Sources : [Finland's Strategy for Arctic Policy](#), juin 2021 ; [Communiqué de presse du gouvernement finlandais](#), 17 juin 2020.

Russie : Medvedev appelle à renforcer la présence militaire en Arctique

Pour l'ancien Premier ministre et Président russe, D. Medvedev, la présidence du Conseil de l'Arctique doit être l'occasion de promouvoir les intérêts nationaux du pays dans la région polaire. Cette prise de position est intervenue au cours d'une réunion de la commission Arctique, une structure sous l'autorité du Conseil de sécurité russe.

Désormais à la tête du Conseil de sécurité de la Fédération de Russie, Dmitri Medvedev est intervenu lors d'une réunion de la commission Arctique, sous l'autorité de cette institution. Il a rappelé que la présidence russe du Conseil de l'Arctique constitue une occasion pour « promouvoir les initiatives russes dont le but est le renforcement de ses intérêts en Arctique ». Si la Russie entend maintenir les cadres de coopération offerts par l'organisation intergouvernementale, D. Medvedev traduit également une posture plus offensive des autorités russes alors qu'une nouvelle phase diplomatique s'ouvre. Ainsi, il avertit « qu'un certain nombre de pays sont en train de saper activement les actions russes en Arctique » et appelle au renforcement de la présence militaire dans la zone. Dans un discours qui vise les pays de l'Alliance Atlantique, il dénonce les tentatives d'un contrôle accru des communications maritime et aérienne dans la région polaire. Sources : [Communiqué de presse du Conseil de sécurité de la Fédération de Russie](#), 22 juin 2021 (en russe) ; [The Barents Observer](#), 23 juin 2021.

L'Arctique russe sous la menace du dégel du pergélisol

Le mois de juin 2021 a été témoin de nouvelles températures extrêmes dans l'Arctique russe. Le réchauffement en cours pèse désormais sur les infrastructures du pays où le dégel du pergélisol affecterait déjà 40 % de celles-ci.

Devenue chose commune, chaque saison estivale apporte son lot de températures extrêmes dans l'Arctique russe. Ainsi, au cours du mois de juin, la commune de Verkhoyansk, située en Yakoutie, a enregistré une température de 48°C. Ces chaleurs extrêmes ont été propices au déclenchement de feux de forêts dans les espaces forestiers septentrionaux. À la

lumière de cette actualité, les autorités russes s'inquiètent des effets de ce réchauffement sur les infrastructures situées dans l'Arctique russe où domine le pergélisol.

Selon le ministre des Ressources et de l'Environnement, Aleksander Kozlov, « plus de 40 % des bases des bâtiments et des structures de la zone cryolithique sont déjà déformées ». En se basant sur des expertises scientifiques, les autorités russes observent la dégradation progressive du pergélisol qui serait à l'origine de 23 % des défaillances des systèmes techniques et de 29 % des pertes de productions d'hydrocarbures. Sources : [Communiqué du ministère des Ressources et de l'Environnement de Russie](#), 28 mai 2021 (en russe) ; [The Barents Observer](#), 22 juin 2021.

Norvège : nouvelles attributions de licences pour les activités pétro-gazières en mer de Barents

Le ministère du Pétrole et de l'Énergie de Norvège a attribué de nouvelles licences d'exploration en mer de Barents. Cette nouvelle attribution intervient au moment où le gouvernement norvégien a publié un livre blanc sur la création de valeur à long-terme de l'exploitation des ressources énergétiques du pays.

Dans un communiqué du ministère du Pétrole et de l'Énergie, les autorités norvégiennes ont accordé au mois de juin trois nouvelles licences d'exploration en mer de Barents. Cette 25^{ème} attribution de licences pour l'exploration du plateau continental norvégien comprend l'attribution de deux licences à Equinor Energy AS (50 %) – en association avec d'autres entreprises – pour les blocs PL 1133 et PL 1134. La troisième licence attribuée en mer de Barents au groupe Vår Energi AS (70 %) – en association avec la société OMV (30 %) – concerne le bloc PL 1072 B.

Si le nombre d'attributions (3) en mer de Barents est réduit (certaines entreprises pétrolières se montrent moins enthousiastes à l'idée de mener des opérations d'exploration dans la zone), les deux licences octroyées au groupe norvégien Equinor sont situées dans des zones septentrionales inédites, repoussant plus au nord ses opérations d'exploration. Plus tôt en juin, Tina Bru, ministre du Pétrole et de l'Énergie, a présenté un nouveau livre blanc concernant la création de valeur à long-terme du secteur énergétique dans le pays. Si la Norvège entend poursuivre sa transition énergétique en développant les filières de l'hydrogène, et de l'éolien en mer, Oslo compte faciliter la croissance économique à terme du secteur pétrolier tout en respectant les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris. Sources : [Communiqué du gouvernement norvégien sur le livre blanc concernant la création de valeur à long-terme sur l'usage des ressources énergétiques](#), 11 juin 2021 ; [Communiqué](#) et [Cartographie du ministère du Pétrole et de l'Énergie sur la répartition des licences](#), 23 juin 2021.

Svalbard : extension du parc national

Le ministère du Climat et de l'Environnement norvégien a rendu sa décision le 18 juin d'étendre le parc national dans le fjord de Van Mijen, situé sur la côte ouest de l'île de Spitzberg dans l'archipel du Svalbard.

Le fjord de Van Mijen était connu jusqu'à présent comme une interface pour les activités d'extraction de la houille depuis la mine de Svea. À présent, les infrastructures minières sont en cours de démantèlement, et le gouvernement norvégien souhaite renforcer sa politique de préservation de l'écosystème sur l'archipel du Svalbard. À cet effet, le ministère du Climat et de l'Environnement norvégien a étendu le parc national de Nordenskiöld au fjord de Van Mijen, sur une superficie de 2 914 km². Comme l'indique Sveinung Rotevatn, ministre du Climat et de l'Environnement, l'objectif du gouvernement est de faire du Svalbard « l'une des régions sauvages les mieux gérées au monde ». Compte-tenu des conditions stables du niveau des glaces, cet espace demeure favorable à la préservation de la biodiversité régionale (ours polaires, phoques, etc.). Sources : [Communiqué du ministère du Climat et de l'Environnement de Norvège](#) (norvégien) ; [Polar Journal](#), 23 juin 2021.

Suède : l'Église suédoise s'apprête à présenter des excuses officielles auprès des Sámi

L'Église luthérienne de Suède se prépare à présenter des excuses officielles auprès des Sami en novembre 2021. Ces préparatifs sont discutés au sein du conseil cléral dont l'objectif est de reconnaître la responsabilité de l'Église dans le mauvais traitement à l'égard de la population autochtone.

Dans un climat de réconciliation entre les États nordiques et la population Sámi, l'Église suédoise entend y apporter sa contribution à son tour. Les autorités ecclésiastiques s'apprêtent à reconnaître les mauvaises actions des autorités religieuses luthériennes en Suède à l'égard de cette population. L'Église suédoise travaille depuis trois décennies sur ce sujet

sensible dans la société suédoise. Parmi les trois Églises luthériennes de la péninsule fenno-scandinave, la Suède est le dernier pays à ne pas avoir présenté des excuses officielles – l'Église norvégienne a reconnu sa responsabilité en 1997 tandis que l'Église finlandaise s'est officiellement excusée en 2012 au cours de la visite de l'évêque Samuel Salmi à Inari.

Pour la chercheuse en théologie Helga West, la société suédoise et ses institutions « ont eu beaucoup plus de difficulté à admettre leur histoire coloniale ». Les excuses de l'Église suédoise interviendront en deux temps : en novembre 2021 et en octobre 2022. Tout d'abord, les autorités ecclésiastiques présenteront leurs excuses au cours du synode général de l'Église suédoise à la cathédrale d'Uppsala le 24 novembre. En octobre 2022, l'Église renouvellera ses excuses au cours de la conférence Ságastallamat 2 qui se tiendra à Luleå. Sources : [Yle](#), 10 juin 2021 (en sâme) ; [The Barents Observer](#), 29 juin 2021.

États observateurs et Union européenne

Sous-marins chinois dans l'Arctique : intérêt et limites

Plus que des capacités encore imitées, et des objectifs stratégiques et opérationnels confus, la publication d'une série d'articles dans la presse spécialisée chinoise sur les exercices de « percées de glace » effectués par les sous-marins russes et américains est intéressante¹.

Elle démontre l'intérêt spécifique de la Chine pour des capacités dont elles ne disposent pas encore, et se présente peut-être comme une injonction pour la PLAN à se doter de ce type de capacité, au même titre que les deux autres superpuissances nucléaires.

Si la Chine s'intéresse à l'Arctique, et pourrait tenter d'y envoyer des forces sous-marines, la portée politique d'affirmation de puissance l'emporterait sans doute sur la démonstration d'une véritable capacité de faire de l'Arctique un « bastion » pour les sous-marins nucléaires lanceurs d'engin chinois. La capacité chinoise en la matière n'a jamais été démontrée, dans des missions éloignées d'un environnement proche, pour des raisons qui tiennent autant aux limites techniques qu'à la volonté de contrôle du régime.

Comme le démontre deux auteurs dans un article récent, l'environnement physique de l'Arctique pose par ailleurs des défis considérables, notamment dans la voix d'accès du détroit de Bering, que la Chine est très loin de pouvoir surmonter en dépit du développement de ses capacités, y compris sous-marines².

En ce qui concerne les objectifs stratégiques, la voix du nord ne justifie pas (encore) d'être intégrée au concept de « défense des mers lointaines » élaboré dans le livre blanc de la défense publié en 2019 en dépit du réchauffement climatique et de la fonte des glaces. Surtout, plus encore que dans l'océan Indien, cette capacité suppose un véritable « saut capacitaire » que la Chine n'a pas encore accompli en dépit de progrès impressionnants.

Enfin, le principal obstacle pourrait être celui du « partenaire stratégique » russe peu enclin à laisser la Chine s'imposer militairement dans son environnement proche de l'Arctique.

¹ Voir par exemple : « 美苏核潜艇为何争相从北极水下露头 » (Pourquoi les sous-marins américains et russes cherchent-ils à émerger des glaces du Pôle ?), [中国国防报](#) (*Zhongguo guofangbao*), 2 février 2021.

² Adam Lajeunesse, Timothy Choi, « Here are the Dragons? China Submarines Options in the Arctic », *Journal of Strategic Studies*, 23 juin 2020.

Adhérer au Traité du Svalbard, le prochain choix politique de la part de la Turquie ?

L'archipel du Svalbard est une terre qui catalyse de nombreux intérêts en Arctique. Sous la souveraineté norvégienne, cet espace accueille de nombreuses nations dans le cadre de coopérations scientifiques. Les pays investis sur cette île manifestent de facto un intérêt pour l'Arctique aux yeux du monde. La Turquie se questionne : faut-il joindre les 46 signataires du traité ?

Oktay Çetin et Y. Barbaros Büyüksağnak, chercheurs à la Piri Reis University d'Istanbul en Turquie, livrent une analyse³ consacrée aux intérêts turcs en Arctique, et particulièrement sur les moyens de se joindre aux autres nations déjà investies dans le Grand Nord. Un espace semble concentrer les capacités de s'intégrer à la recherche scientifique septentrionale : l'archipel du Svalbard. Historiquement, le Svalbard a été considéré comme une Terra Nullius, au sens où elle n'était soumise à aucune souveraineté. Sous souveraineté norvégienne, cet espace se distingue par son rôle important dans la recherche scientifique polaire. Le Traité du Svalbard, signé à Paris en 1920, ébauche les contours juridiques d'une coopération internationale, dont les interprétations peuvent diverger.

Si la Turquie a déjà manifesté à de multiples reprises son intérêt pour la recherche en Antarctique au travers d'expéditions scientifiques nationales, l'intérêt turc pour le Grand Nord n'est rendu concret qu'en 2019 lors de la *Turkish Arctic Scientific Expedition (TASE)*. Une adhésion au Traité du Svalbard lui permettrait donc de participer à l'effort scientifique international, et de s'affirmer progressivement comme une nation concernée par les affaires arctiques – jusqu'à peut-être, comme l'imaginent les auteurs, devenir Observateur auprès du Conseil de l'Arctique (la Turquie a posé sa candidature en 2015).

« Green by omission » : l'enjeu de la politique arctique européenne par le discours

Une étude⁴ belge s'intéresse au « Paradoxe Arctique » que représente d'une part la nécessité de protéger l'environnement fragile de la région, et de l'autre les opportunités économiques plus qu'attractives qu'ouvre cette transformation du Grand Nord. L'Union Européenne est au centre du travail, où sa position vis-à-vis de ce paradoxe est étudiée au travers de ses discours.

Simon Schunz, Bram De Botselier et Sofía López Piqueres ont publié un papier (mis à jour en 2021, cf. Bulletin mensuel de septembre 2020) traitant de la prise de position européenne dans les affaires arctiques par rapport au « Paradoxe Arctique ». Ce paradoxe met en conflit deux enjeux presque irréconciliables au Nord : d'une part la protection des écosystèmes et de l'environnement, de l'autre la saisie d'opportunités économiques (ouverture de nouvelles routes commerciales à cause de la fonte des glaces, exploitations de ressources minières et gazières...). Dès lors, l'article traite des rapports qu'entretient l'Europe avec ce dilemme arctique. Ce travail met en lumière, de par les acteurs qu'il mobilise, une grande complexité : l'Europe, contrairement à d'autres États intéressés par l'Arctique, n'est pas univoque et réunit de nombreux acteurs qui se positionnent chacun différemment sur la question.

On peut identifier trois groupes : tout d'abord, les institutions de l'Union Européenne : la Commission Européenne, le Parlement Européen, ainsi que le SEAE, qui se saisissent des questions d'ordre environnemental, assumant une posture d'abord préoccupée par ces enjeux plutôt que par l'aspect économique. Cette position, en un sens, peut trouver sa justification dans son manque d'implication dans les affaires arctiques, *a fortiori* concernant les possibilités de se joindre à la dynamique économique qui tend à s'affirmer. Ensuite, les États européens importants ou actifs, Observateurs auprès du Conseil de l'Arctique, dont la France, l'Allemagne et l'Italie : ceux-ci produisent des discours plus modérés sur la politique environnementale à mener en Arctique, laissant davantage d'espace aux éventuelles opportunités économiques. Enfin, les États de l'Europe qui sont également des États arctiques, à savoir le Danemark, la Suède, et la Finlande, assument une position plus encline à profiter des enjeux économiques nouvellement amenés par les changements dans le Grand Nord.

Cette étude des discours produits par les différentes parties développées ci-dessus appuie encore sur cette multiplicité des voix, et par conséquent des positions politiques, en Europe concernant l'Arctique. C'est un enjeu absolument majeur et fondamental auquel l'UE doit se confronter si elle espère intégrer prochainement les affaires arctiques desquelles elle demeure à la marge, développant de fait une politique pro-environnementale à défaut de pouvoir se saisir des opportunités économiques croissantes de la région. Le « Paradoxe Arctique », par ailleurs, est une problématique centrale des années à venir.

³ Çetin, Oktay, Büyüksağnak, Yaşar Barbaros, « Turkey's Interest in the Arctic Region: the Possible Effects of being a Party to the Svalbard Treaty », *International Journal of Environment and Geoinformatics* 8 / 3 (September 2021): pp. 350-358, <https://doi.org/10.30897/ijegeo.887540>

⁴ Simon Schunz, Bram De Botselier & Sofía López Piqueres (2021), « The European Union's Arctic policy discourse: green by omission », *Environmental Politics*, 30:4, 579-599, DOI: 10.1080/09644016.2020.1787041

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Industrielle

L'UE, la Chine et les États riverains de l'Arctique adoptent un accord sur la pêche

La ratification par l'UE, les États riverains de l'Arctique, le Japon, la Corée du Sud et la Chine d'un accord censé prévenir les pêches en haute mer dans l'océan Arctique en attendant l'adoption d'un règlement commun aux nations concernées, est un important succès pour la diplomatie internationale. Cet accord offre aux pays cités 16 ans pour parvenir à réglementer et réguler les pêches dans l'Arctique et pourrait, le cas échéant, être renouvelé. Il illustre bien combien le réchauffement des températures dans l'Arctique rendra nécessaire, à l'avenir, la réforme de l'environnement juridique relatif à cette région.

Alors que la hausse des températures dans l'Arctique ouvre de plus en plus la région à l'exploitation de ses ressources halieutiques, l'UE, les États riverains de l'Arctique – Canada, Danemark, Norvège, Russie et États-Unis –, le Japon, la Corée du Sud et la Chine ont ratifié l'[Accord international sur la prévention d'activités non réglementées de pêches en haute mer dans le centre de l'océan Arctique](#). Si cet accord, consacré aux eaux centrales de l'Arctique – celles qui, internationales, échappent aux diverses réglementations nationales des États riverains –, ne permet pas pour le moment d'encadrer les pêches, il interdit aux flottes de pêche des pays concernés par l'accord d'opérer dans la région sans l'accord des autres parties prenantes de ce dernier. L'accord, valable pour 16 ans, pourrait éventuellement être prolongé si les nations concernées ne parvenaient pas, d'ici-là, à encadrer définitivement les pêches en haute mer dans l'Arctique. Sa signature intervient 14 ans après le début des négociations, d'abord restreintes aux États riverains de l'Arctique, puis graduellement ouvertes aux voisins (Union Européenne) et principales économies maritimes (Chine, Corée du Sud, Japon).

Avec la flotte de pêche à longue distance – ou *distant water fishing* (DWF) fleet – la plus importante au monde, la Chine s'est imposée depuis plusieurs années comme un acteur important de ces négociations internationales. Elle s'intéresse de plus en plus à l'Arctique, et en particulier à la haute mer locale, d'une surface estimée à 2,8 millions de km², soit supérieure à celle de la Méditerranée. Sources : [High North News](#) ; [The Diplomat](#) ; [The Arctic Institute](#)

Novatek a lancé la quatrième ligne de l'usine de Yamal LNG qui tourne à 100% de sa capacité

Après plus d'un an de mise au point, la quatrième ligne de liquéfaction de gaz de l'usine Yamal LNG de Novatek d'une capacité de 0,95 MT par an a atteint 100% de capacité de production. La mise en exploitation commerciale de la ligne pourrait ajouter jusqu'à 0,5 MT de GNL à la production de Novatek au second semestre. Selon les analystes, le lancement de la quatrième ligne peut augmenter le chiffre d'affaires de l'entreprise d'ici la fin de l'année de 180 à 190 millions de dollars.

Initialement, le lancement de la quatrième ligne était prévu pour fin 2019, mais les dates ont été plusieurs fois décalées en raison de problèmes de mise au point et de la pandémie. Les problèmes de lancement résident dans le fait que les technologies utilisées sont entièrement russes avec pour la première fois la technique brevetée de Novatek dite en « *Arctic cascade* ». Avec la mise en service de cette ligne, les bénéfices d'approvisionnements en GNL vers l'Asie seront presque égaux à ceux exportés vers l'Europe compte tenu du différentiel de prix spot attendu sur ces marchés de 1,5 à 2 dollars par MBTU d'ici fin 2021. Yamal LNG est le 1^{er} projet de Novatek pour l'exportation de gaz naturel liquéfié, dont la société russe détient 50,1%. La capacité nominale des trois lignes déjà opérationnelles est de 16,5 MT, mais la production réelle en 2020 s'élevait à environ 18,8 MT. Sources : [ProArctic.ru](#) ; [Kommersant.ru](#)

Quatre satellites de télécommunication russes en orbite en 2024 pour soutenir la route maritime du Nord

Le premier directeur adjoint de Roscosmos pour le développement spatial, Yuri Urlichich, a annoncé ce projet dans le cadre du congrès Sphère. Cela vient compléter le 1^{er} des deux satellites météorologiques Arktika-M lancé en février 2021 dédié à la RMN.

À l'automne 2020, le Premier ministre russe Mikhail Mishustin a déclaré que le gouvernement russe allouerait au cours des trois prochaines années plus de 30 milliards de roubles à un système de communication par satellite dans les latitudes septentrionales utilisant le vaisseau spatial Express-RV. Ceci afin de fournir une couverture de communication de haute qualité pour l'ensemble de l'hémisphère Nord. Déjà en février 2021, le 1^{er} satellite polaire à orbite elliptique russe Arktik-M d'une constellation qui en comptera 2 en 2023 a été lancé dans le cadre d'une mission de surveillance du climat et de l'environnement dans l'Arctique. Les deux offriront une surveillance 24 heures sur 24 et par tous les temps de l'océan Arctique et de la surface de la Terre. L'Arktika-M aura également une orbite hautement elliptique qui passera au-dessus des latitudes Nord, ce qui lui permettra de surveiller les régions du Nord pendant de plus longues périodes. Le satellite sera capable de surveiller et de prendre des images toutes les 15 à 30 minutes de l'Arctique. Source : [Korabel.ru](https://korabel.ru)

Actualité Capacitaire

Russes et alliés de l'OTAN s'entraînent séparément dans l'Arctique

Si les alliés de l'OTAN ont participé en Juin à l'exercice *Formidable Shield*, dédié à la défense antimissile, les Russes semblent y avoir répliqué à la fin du mois en organisant dans l'Arctique et dans la Baltique le déploiement d'importants moyens navals. Ces démonstrations visent, pour l'OTAN comme pour la Russie, à s'entraîner aux conditions propres à l'Arctique, particulièrement exigeantes ; elles permettent par ailleurs d'illustrer des intentions politiques et, ici, à témoigner de l'intérêt de l'Alliance comme de la Russie pour une région de plus en plus sensible.

Du côté de l'OTAN, la spécificité de l'exercice *Formidable Shield* traduit une compréhension spécifique de l'espace Arctique. La concentration sur la défense antimissile, dédiée à l'interception de missiles, en particulier des missiles de croisière à la disposition des forces armées russes et tirés depuis les airs, depuis la mer et depuis la terre. Pour la Russie, le déploiement simultané de bâtiments dans l'Arctique et dans la Baltique illustre l'interdépendance de ces deux espaces dans la pensée stratégique russe. La mer de Barents, comme la mer Baltique, débouchent en effet toutes deux à terme sur le GIUK Gap, l'imposant double-détroit situé d'une part entre le Groenland et l'Islande, et d'autre part entre l'Islande et le Royaume-Uni et qui verrouille, depuis Moscou, l'accès à l'océan Atlantique depuis l'Arctique. Dans cette situation, la capacité des flottes du Nord et de la Baltique à agir de concert serait déterminante dans le cadre d'un affrontement opposant la Russie à ses adversaires occidentaux. Sources : The Barents Observer (1) – (2) – (3) – (4), [High North News](https://highnorthnews.com) ; [Naval Technology](https://navaltechnology.com) ; [U.S. Navy Office of Information](https://www.navy.mil/PressRoom/PressPages/2021/06/210621a.html)

Publications des instituts de recherche

L'Union Européenne fait face à l'engagement de la Chine dans les affaires arctiques

Reinhard Biedermann nous livre dans un papier publié dans cette première moitié d'année une étude de l'impact qu'ont – et qu'auront – les prises de positions politiques chinoises en Arctique sur la stratégie arctique de l'Union Européenne. Loin d'être un acteur secondaire relégué au statut d'observateur, la Chine s'impose de plus en plus comme un acteur incontournable de demain dans la région, bouleversant le jeu diplomatique installé depuis les années 1990 au Nord. Elle rejette son rôle d'« Arctic outsider » et préfère le terme d'État Proche Arctique, une mise au point terminologique qui en dit long sur ses intentions dans le Grand Nord. Cet article retrace l'investissement progressif du pays

depuis 2007/2008, par moments clefs, ainsi que la teneur des liens qui se sont développés avec l'Europe autour de ces questions.

Reinhard Biedermann, chercheur au *Department of Global Politics and Economics* de la Tamkang University, à Taïwan, livre un papier retraçant depuis une décennie la place progressive que la Chine tend à occuper dans les affaires arctiques, ainsi que les retombées sur les politiques arctiques de l'Union Européenne. Loin d'être un acteur de second rang, la Chine compte bien s'affirmer comme un acteur prochainement incontournable au Nord. Son projet politique et économique d'établir une *Silk Polar Road* est l'un des reflets de ses ambitions. (cf. Billet sur la Chine du mois précédent). Alors que le mythe d'une région arctique préservée et intouchable s'efface, l'auteur de l'article s'intéresse à la capacité qu'a la Chine d'influencer les politiques européennes concernant l'Arctique.

Les « *socialization processes* » sont au cœur de la démarche du travail mené par Reinhard Biedermann. Comme il le définit : « *socialization refers to the process of inducting new actors into the norms, rules, and ways of behaviour of a given community* ». En l'occurrence, l'introduction progressive de nouveaux acteurs tels que l'UE ou la Chine dans les affaires arctiques est un processus dense et complexe, impliquant une étude par moments clefs.

L'article développe une méthodologie en 4 étapes d'analyse de ces moments. La première étape concerne l'étude d'une situation de départ et des problématiques émergentes, ainsi que les perspectives de la Chine et de l'UE face à celles-ci. Ensuite, le travail se penche sur l'étude de l'agenda politique des deux acteurs centraux, avant de porter le regard sur la mise en œuvre de ces politiques. Enfin, une dernière étape est consacrée à l'étude de l'efficacité des politiques menées au vu de la situation initiale. L'auteur met l'accent sur la problématique des normes et du socle de valeurs, alors que la Chine tend à s'imposer non pas comme une puissance parmi les grandes puissances traditionnelles au Nord, mais bien comme une puissance normative et alternative, une sorte de contremodèle.

Trois phases sont mises en lumière dans cet article : la première couvre les années 2007/2008, période qui voit l'Arctique se mondialiser, marquée notamment par la Déclaration d'Ilulissat. À ce moment, les relations entre l'UE et la Chine sont presque exclusivement indirectes, mais l'on ressent une préoccupation européenne grandissante concernant « *the China's Arctic rise* ». Ensuite, la deuxième phase couvre le duo d'années 2013/2014, moment où coïncident un basculement du regard chinois vers l'Arctique – notamment via la côte sibérienne russe – et les affaires arctiques impliquant l'Europe en mer de Barents. La Russie est alors un acteur incontournable dans un tel cadre, ainsi que la *Northern Sea Route* qui s'impose comme un espace de prédilection dans les liens qui se tissent entre la Chine et l'UE. En Islande, la Chine se présente comme un acteur important de la scène septentrionale : « *China is an important stakeholder in the Arctic, that '[t]he future development of the Arctic bears on the common destiny of mankind'* ». Elle développe aussi son projet *One Belt One Road Initiative*, destiné à développer des voies de connexions entre la Chine et le reste du monde, notamment en ce qui concerne le transport. L'UE, quant à elle, développe une politique arctique tournée sur la préservation de l'environnement nordique et la lutte contre le dérèglement climatique – des enjeux très liés à ceux couverts par le Conseil de l'Arctique. Les liens avec la Russie s'établissent d'un côté comme de l'autre. Cette relation triangulaire joue un rôle clef, comme l'auteur le fait remarquer dans un autre article⁵. Enfin, en 2018/2019, une dernière phase est soumise au regard de l'auteur : en mer de Barents, les deux acteurs désirent accroître leur présence respective. Les ports finlandais, norvégiens et russes s'imposent comme des espaces-clefs. Si bien que des opportunités de coopérations existent entre la Chine et l'UE, les normes et les valeurs sur lesquelles s'accorder au Nord semblent être un obstacle encore ancré dans ce lien bilatéral.

L'article met en avant une problématique intéressante quant aux difficultés auxquelles l'Union Européenne fait face dans cette « dynamique de socialisation ». Contrairement à la Chine, l'UE est un acteur aux voix multiples et au corps hétérogène. Certains pays membres sont des États Arctiques, quand d'autres ne sont qu'Observateurs – sinon absolument pas impliqués dans les affaires nordiques. Sa quête depuis 2008 pour être Observateur du Conseil de l'Arctique n'aboutit pas, en partie à cause du Danemark, pourtant membre, qui s'est dressé aux côtés du Canada pour rejeter la candidature européenne. On retrouve donc, dans le cadre des affaires arctiques, des défis que l'UE doit relever dans bien d'autres cadres d'études. Ceux-ci viennent questionner la capacité de l'UE à s'imposer sur la scène internationale comme un acteur central, en Arctique comme ailleurs. Cet exemple démontre encore une fois combien la région arctique représente des réalités géopolitiques de plus grandes échelles.

⁵ Reinhard Biedermann, « Exploring Sino-Russian-Nordics triangular relations: complex balancing along the Polar Silk Road », *Department of Global Politics and Economics, Tamkang University, New Taipei City, Taiwan (ROC)*.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Premier voyage de la saison vers l'Est sur la route maritime du Nord pour Novatek

Accompagné du brise-glace à propulsion nucléaire « Yamal » sur le début du transit, le tanker ARC7 YamalMax LNG « Nikolay Urvantsev » a réalisé le premier transit de cette année sur la route maritime du Nord vers l'Est. Le navire a achevé la traversée de la RMN en 10 jours et 18 heures.

Le premier voyage de transit vers l'Est de cette année sur la route maritime du Nord a lieu près d'un mois plus tard qu'en 2020, lorsque le tanker ARC7 LNG *Christophe de Margerie* a quitté [Sabetta dans la péninsule de Yamal pour le port chinois de Jingtang](#) plus tôt à la mi-mai. Il y a encore beaucoup de glace dans la région, et le détroit de Vilkitsky et les parties sud de la mer de Sibérie orientale ont encore d'épaisses couches de banquise côtière. Le *Nikolay Urvantsev* a été escorté sur la route par le brise-glace nucléaire *Yamal* notamment pour faciliter le passage dans le détroit de Vilkitsky. Le méthanier devrait livrer la cargaison de GNL dans le port japonais de Sendai d'ici le 2 juillet. Selon le Centre national de données sur la neige et la glace russe AARI, le dégel de la banquise dans les parties orientales de l'Arctique a été lent en raison du temps orageux en mai et de l'expansion conséquente de la banquise par rapport à la situation exceptionnelle de l'an passé. La Russie a pour objectif d'ouvrir la RMN toute l'année à partir de l'hiver 2023-2024 ou l'année suivante en fonction de la disponibilité des nouveaux brise-glaces à propulsion nucléaire de la série Arktika. Déjà en février 2021, le tanker *Christophe de Margerie* a réalisé un voyage aller-retour de Sabetta vers la Chine dans ce qui est considéré comme la [première expédition commerciale de la mi-hiver sur la route](#) (voir Bulletin mensuel précédent). Traditionnellement, la navigation dans le secteur oriental de la RMN ouvre en juin et se termine en décembre. Le reste de l'année, les tankers de Novatek fournissent du gaz à l'Asie via le canal de Suez et le détroit de Malacca, ce qui prend jusqu'à 45 jours. Le transit via la RMN prend 18 jours jusqu'au Japon, 20 jours jusqu'en Chine. Tous ces méthaniers font partie d'une flotte de 15 navires qui desservent le projet Yamal LNG. Ils peuvent transporter jusqu'à 70 000 T (176 000 m³) de GNL et sont tous dotés de la classe de glace Arc7, ce qui leur permet de progresser de manière autonome dans 2,1 mètres de banquise. En 2020, Yamal LNG a réalisé 34 voyages via la RMN (2,4 millions de tonnes, 12,7% de la production totale de l'usine de GNL). C'est deux fois plus qu'en 2019 (1,2 million de tonnes). Le nombre d'expéditions en 2021 devrait rester approximativement le même. La flotte de méthaniers joue un rôle déterminant dans le plan ambitieux de la Russie pour la RMN. En 2020, [32,97 millions de tonnes de marchandises](#) ont été expédiées sur la RMN, en hausse de 1,5 million de tonnes par rapport à 2019. D'ici 2024, le Kremlin a l'intention de porter les volumes sur la RMN à 80 millions de tonnes, et à 130 millions de tonnes d'ici 2035. Sources : [BarentsObserver.com](#) ; [ProArctic.ru](#) ; [Kommersant.ru](#) ; [Neftgaz.ru](#) ; [Korabel.ru](#)

Analyse économique de la route maritime du Nord

Le transport de marchandises le long de la route maritime du Nord ne devrait pas être plus cher, mais « à long terme moins cher que le long du canal de Suez », a déclaré mercredi à la presse le vice-Premier ministre et envoyé plénipotentiaire présidentiel en Extrême-Orient Yury Trutnev.

Yury Trutnev a demandé au ministère du Développement de l'Extrême-Orient, au ministère des Transports et à Rosatom de mener conjointement une analyse économique du potentiel de la RMN. 12% du trafic de fret mondial passe par le canal de Suez qui est également l'une des voies navigables les plus fréquentées pour les expéditions de pétroliers dans le monde, 8% des navires transportant du gaz liquéfié l'empruntent. Au total, c'est 19 000 navires par an qui traversent le canal, soit plus de 50 par jour. La RMN est une route maritime, la principale communication maritime de l'Arctique russe pour le vice-Premier ministre. Sources : [HighNorthNews.com](#) ; [Tass.ru](#)

Reprise de la campagne d'exploration offshore en mer de Kara et dans le golfe de l'Ob

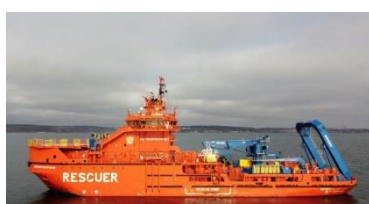
Des plates-formes sont en cours d'acheminement vers la mer de Kara et le golfe de l'Ob pour forer des puits d'exploration dans les eaux arctiques russes.

La plate-forme auto-élévatrice *Perro Negro 8* est arrivée cette semaine à Mourmansk pour les préparatifs avant la prochaine campagne de forage dans le golfe de l'Ob en péninsule de Yamal. L'installation, propriété de la société pétrolière italienne Saipem, doit commencer à forer début juillet. La plate-forme construite en 2010 a été transportée de Dubaï à Mourmansk par le navire de charges lourdes norvégien *Falcon*. La structure est susceptible de forer soit dans les zones [Severo-Obsskoye](#)

et [Geofysicheskoye](#), soit éventuellement sur le projet [Kamennomysskoye-More](#) ou [Semakovsky](#). Le golfe de l'Ob (en amont de la rivière comme en aval) et les péninsules adjacentes de Yamal et de Gydan sont actuellement [des zones prioritaires](#) pour l'industrie gazière et pétrolière russe (Novatek et Gazprom Neft). La plate-forme semi-submersible russe *Severnaya Siyanie* est également en route pour Mourmansk. La plate-forme exploitée par Gazprom Flot partie du port de Vostochny sur la côte pacifique russe devrait arriver dans la péninsule de Kola le 25 juillet. Elle est acheminée par le navire de charges lourdes *GPO Amethyst*. La plate-forme devrait commencer à forer en août dans la mer de Kara, où Gazprom a fait plusieurs découvertes au cours des dernières années, parmi lesquelles se trouvent les champs de [Leningradskoye](#), [Skuratovskoye](#), [Rusanvoskoye](#) et [Nyarmeyevskoye](#). Rosneft est également actif dans la région et a foré en 2020 dans les champs *Vikulovskaya* et *Ragozinskaya* près de Novaya Zemlya. Source : [BarentsObserver.com](#)

Construction d'un brise-glace du projet MPSV06M

Le navire de sauvetage de 7 MW sera construit pour le service de sauvetage maritime de l'Agence fédérale des transports fluviaux et maritimes. Le navire de sauvetage multifonctionnel de classe glace doit être construit et livré à Mourmansk d'ici la fin de 2024.



Ce sera le premier navire de cette nouvelle série, construit selon une conception modernisée par rapport à ses prédécesseurs (3 déjà construits). Le projet MPSV06M a été révisé pour se conformer aux nouvelles normes de construction et au Code polaire pour les travaux en Arctique. Il sera doté de nouvelles capacités de levage. Le navire de sauvetage multifonctionnel MPSV06M est un brise-glace diesel-électrique de la classe PC6. Source : [Korabel.ru](#)

Construction d'un navire de sauvetage multifonction pour le service de sauvetage maritime

Le chantier naval russe de Zelenodolsk, basé au Tatarstan, a remporté le marché pour la construction du 5^{ème} navire de sauvetage multifonction d'une puissance de 4 MW (projet MPSV07) pour le service de sauvetage maritime de l'Agence fédérale des transports maritimes et fluviaux (Rosmorrechflot).

Nevsky Shipbuilding and Ship Repair Yard ([Chantier naval Nevsky](#)), qui fait partie de la United Shipbuilding Corporation, a déjà construit 4 navires de ce même projet MPSV07 : *Spasatel Karev*, *Spasatel Kavdeykin*, *Spasatel Zaborshchikov* et *Spasatel Demidov*. Les navires sont exploités par des succursales régionales du service de sauvetage maritime à Saint-Petersbourg, Mourmansk, Vladivostok et Novorossiysk. Ce navire est destiné à l'assistance des navires en détresse et à effectuer des opérations de sauvetage en mer, y compris dans des conditions de glace. Principales caractéristiques des navires [MPSV07](#) : Longueur : 73 m, largeur : 16,6 m, déplacement : 3 634 tonnes, équipage : 20 personnes. Sources : [PortNews.ru](#) ; [Sudostroenie.ru](#) ; [Korabel.ru](#)



Pose de la quille du premier méthanier brise-glace commandé par SCF à Zvezda pour Arctic LNG 2

Une cérémonie de pose de la quille a eu lieu mardi 15 juin au complexe de construction navale de Zvezda dans l'Extrême-Orient russe pour le nouveau méthanier arctique commandé par Sovcomflot. Le navire est la tête d'une série de 15 tankers Arc7 que Sovcomflot a commandé à Zvezda pour le projet Arctic LNG 2.

Ce navire appartiendra à Sovcomflot, tandis que les 14 navires restants appartiendront à SMART LNG, une coentreprise entre Sovcomflot et Novatek. Tous les navires de la série, qui opéreront dans le cadre de contrats d'affrètement à long terme avec Arctic LNG 2, devraient être livrés en 2023-2025. Chaque navire mesurera 300 mètres de long, 48,8 mètres de large et aura une capacité de chargement de 172 600 m³. Le système de propulsion comprend trois POD, d'une puissance totale de 51 MW. Sovcomflot a actuellement commandé 20 tankers de classe arctique à Zvezda, avec un port en lourd total de 1,86 MT pour un coût global de plus de 5 milliards de dollars. Il s'agit des 15 méthaniers Arc7 et de 5 pétroliers Arc4, ces derniers étant destinés au transport de pétrole brut et de distillats. Sources : [Bukerspot.com](#) ; [Portnews.ru](#) ; [Sudostroenie.ru](#)

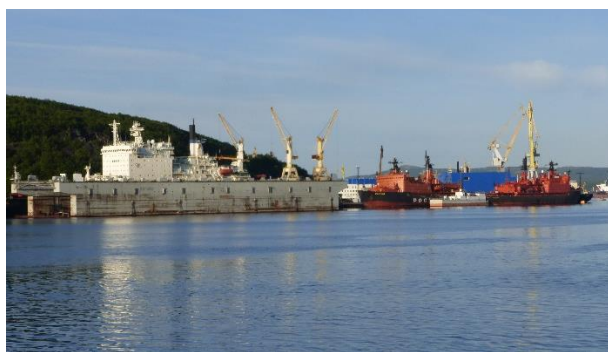
Un chantier naval turc remporte l'offre pour la construction d'un dock flottant pour les brise-glaces nucléaires à Mourmansk

Le dock flottant sera le plus grand du Nord de la Russie avec une capacité de 30 000 tonnes, suffisante pour accueillir les brise-glaces de nouvelle génération du projet 22220 Arktika.

La valeur du contrat avec le chantier naval turc KuzeyStar est de 55 millions d'euros. Le dock flottant (*dry dock*) qui doit également servir de quai d'amarrage, dont la construction était discutée depuis 2015, sera construit et amené à Mourmansk dans les 29 mois suivant la signature du contrat. Le dock pourra permettre d'effectuer des réparations sur les brise-glaces à propulsion nucléaire, y compris la nouvelle série Arktika du projet 22220. Aujourd'hui, il n'y a aucun dock dans la région de Mourmansk qui puisse desservir la nouvelle classe Arktika, et Atomflot lui-même n'a pas son propre dock assez grand pour admettre les brise-glaces plus anciens type Yamal. Par conséquent, des navires comme *50 Let Pobedy* et *Yamal* doivent être entretenus dans le port central de la ville de Mourmansk (NDL : le *Dry dock* d'Atomflot carène les types Taymyr sur la photo et doivent être en capacité de faire également le type Yamal). L'option de sortir les brise-glaces de nouvelle génération dans le quai flottant PD-50 du chantier naval n°82 au nord de Mourmansk était à l'étude jusqu'à ce que le quai de 330 mètres et 80 000 tonnes [coule en octobre 2018](#) (voir figures). Le nouveau quai-dock qui sera construit en Turquie aura une longueur minimale de 220 mètres, une largeur de 48 mètres et une hauteur de ponton d'environ 6 mètres pour assurer la flottabilité du quai. Le dock sera mis en œuvre par 30 personnes et aura une capacité de 30 000 tonnes, selon [SeaNews](#). Aucun chantier naval russe n'était en capacité à réaliser le contrat avec une enveloppe si basse, Rosatom s'est donc tourné vers les chantiers navals internationaux pour faire le travail. Après une première attribution du contrat au chantier turc, les Chinois avaient fait appel en raison de leur offre plus avantageuse. Finalement, la commission de jugement a décidé que le chantier naval KuzeyStar assurerait le travail malgré ses exigences de coûts plus élevées. Sources [BarentsObserver.com](#) ; [PortNews.ru](#)



Dock flottant de 80 000 T coulé suite à un accident en 2018
(©photo H. Baudu Mourmansk 2015)



Dock flottant Atomflot trop petit pour la classe Arktika
(©photo H. Baudu Mourmansk 2015)

L'OMI adopte les amendements MARPOL pour interdire le fioul lourd en Arctique

À l'occasion du dernier comité de protection de l'environnement marin MEPC qui s'est déroulé du 10 au 17 juin, l'OMI a adopté en séance plénière l'interdiction d'utiliser du fioul lourd (HFO) dans la région Arctique après le 1^{er} juillet 2024. La réglementation permet néanmoins aux navires des pays arctiques de continuer à naviguer en utilisant l'HFO jusqu'en 2029.

Les nouvelles mesures ont été adoptées en tant qu'amendements à l'annexe I de la Convention MARPOL, [votées pour la première fois](#) lors du MEPC 75 en novembre 2020. Les eaux antarctiques sont déjà protégées par des réglementations strictes, notamment une interdiction de l'utilisation du [fioul lourd](#) qui a été adoptée en 2011 dans le Traité de l'Antarctique. Pour l'Arctique, les règles sont plus souples. Une série d'exemptions et de dérogations signifierait qu'une interdiction complète du HFO n'entrerait en vigueur qu'à la mi-2029, les modifications introduisent une interdiction d'utilisation et de transport comme carburant de brut (HFO) par les navires dans les eaux arctiques à compter du 1^{er} juillet 2024. Cependant, les navires répondant à certaines normes de construction en ce qui concerne la protection des réservoirs de mazout peuvent se conformer seulement à compter du 1^{er} juillet 2029. Les navires également engagés dans la sécurité des navires ou dans les opérations de recherche et de sauvetage, et les navires dédiés à la préparation et à l'intervention en cas de déversement de pétrole, sont exemptés de l'interdiction. Les pays signataires de la Convention MARPOL et dont le littoral borde les eaux arctiques peuvent également renoncer temporairement jusqu'au 1^{er} juillet 2029 à l'exigence pour les navires battant

leur pavillon et opérant dans les eaux où ils sont souverains. Selon certaines associations de défense de l'environnement, cela reviendrait à « *approuver la poursuite de la pollution en Arctique* ». Les écologistes arguent que le HFO produit des émissions plus élevées de polluants nocifs, y compris l'oxyde de soufre, les oxydes d'azote et le noir de carbone. De plus, un éventuel déversement de pétrole impliquant du HFO provenant d'un navire aurait un impact dévastateur sur les écosystèmes de l'Arctique. Le MEPC a reporté les travaux sur les émissions de noir de carbone dans l'Arctique à la prochaine session prévue en novembre, ce que déplorent les associations de défense environnementale. En vertu du Code polaire, les navires sont seulement encouragés à ne pas utiliser ou transporter de tels hydrocarbures dans l'Arctique. Sources : gCap-tain.com ; Arctictoday.com

Exercice conjoint russo-norvégien Barents 2021

L'exercice conjoint russo-norvégien Barents 2021 s'est déroulé en mer de Barents, dans le fjord de Varanger le 6 juin 2021. Les forces de recherche et de sauvetage de la Flotte du Nord se sont entraînées avec les garde-côtes norvégiens du navire KV Jarl.

Les principaux objectifs de l'exercice sont de pratiquer des actions conjointes de recherche et de sauvetage de personnes en détresse en mer et de prévenir la pollution par les hydrocarbures dans la zone maritime arctique. La flotte du Nord participait avec le remorqueur de sauvetage *Nikolai Chiker*, un avion de patrouille maritime Il-38 et un hélicoptère Ka-27. Les moyens du centre de coordination de sauvetage en mer de Mourmansk, le service de sauvetage maritime de Rosmorrechflot et le département frontalier du FSB de Russie dans la région de l'Arctique occidental étaient associés à l'exercice. Du côté norvégien, le navire des garde-côtes *KV Jarl*, un avion de patrouille maritime P3 Orion et le centre conjoint de sauvetage et de coordination du nord de la Norvège, étaient également impliqués dans l'exercice. Les deux pays participent avec des hélicoptères de recherche et de sauvetage et des aéronefs de patrouille maritime. Que ce soit l'Il-38 russe ou le P3 Orion norvégien, les deux avions militaires ont survolé la zone de recherche de l'exercice à basse altitude à la recherche d'un mannequin représentant un homme à la mer. Les deux pays ont un désir et un intérêt communs à organiser un tel exercice en direct chaque année. Au fil des ans, les entités participantes ont développé de bonnes relations professionnelles et personnelles. Pour des raisons liées au COVID-19, l'exercice de cette année n'a pas pu permettre d'échanges d'équipage entre les différents navires. L'exercice Barents ne vise pas seulement à sauver des personnes en détresse en mer. La seconde phase de l'exercice comprend un entraînement à la récupération des déversements de pétrole avec des nappes sur l'eau, opérations conduites par le navire de l'administration côtière norvégienne *Bøkfjord* et le remorqueur russe de la Flotte du Nord *Nikolay Chiker*, tous deux ayant des capacités à traiter des pollutions maritimes. Le Forum des garde-côtes de l'Arctique, auquel participent les huit nations circumpolaires, met en lumière les expériences pratiques acquises par la Norvège et la Russie lors de ces exercices. Sources : Korabel.ru ; ArcticToday.com

La France croit au succès de la Route maritime du Nord, à son développement auquel participeront de nombreuses entreprises françaises.

Selon l'agence TASS, ces propos ont été prononcés jeudi par l'Ambassadeur de France pour les Affaires arctiques et antarctiques (sic) Olivier Poivre d'Arvor, qui s'exprimait par liaison vidéo lors du Forum économique international de Saint-Petersbourg (SPIEF).

« Je voudrais vous transmettre aujourd'hui un message du Président de la République française [Emmanuel Macron]. Il m'a envoyé en Russie pour discuter de la question de l'Arctique et de l'Antarctique. Nous croyons au succès de la Route maritime du Nord. Nous pensons que ce sera une artère économique importante. Les entreprises françaises participeront au développement de la route maritime », aurait-il déclaré. Le diplomate a exprimé l'espoir d'une coopération française avec Rosatom. « Les investisseurs français sont vraiment très intéressés à participer au développement de cette région », a ajouté Olivier d'Arvor. Source : Korabel.ru (en russe)

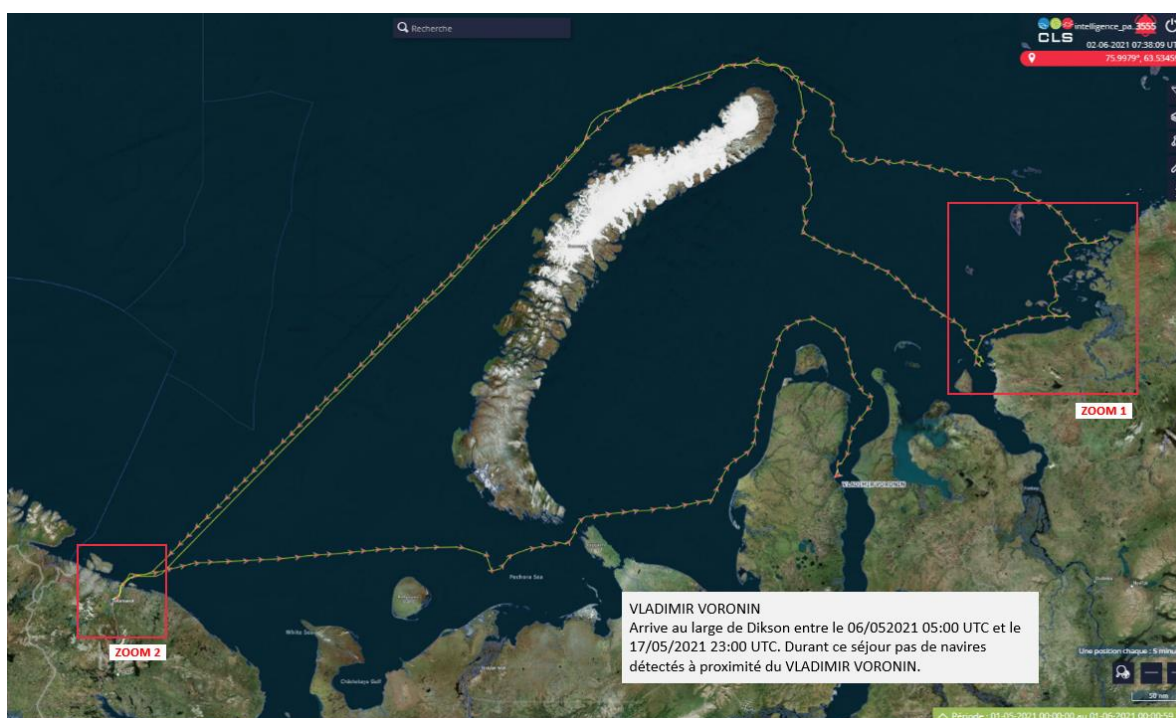
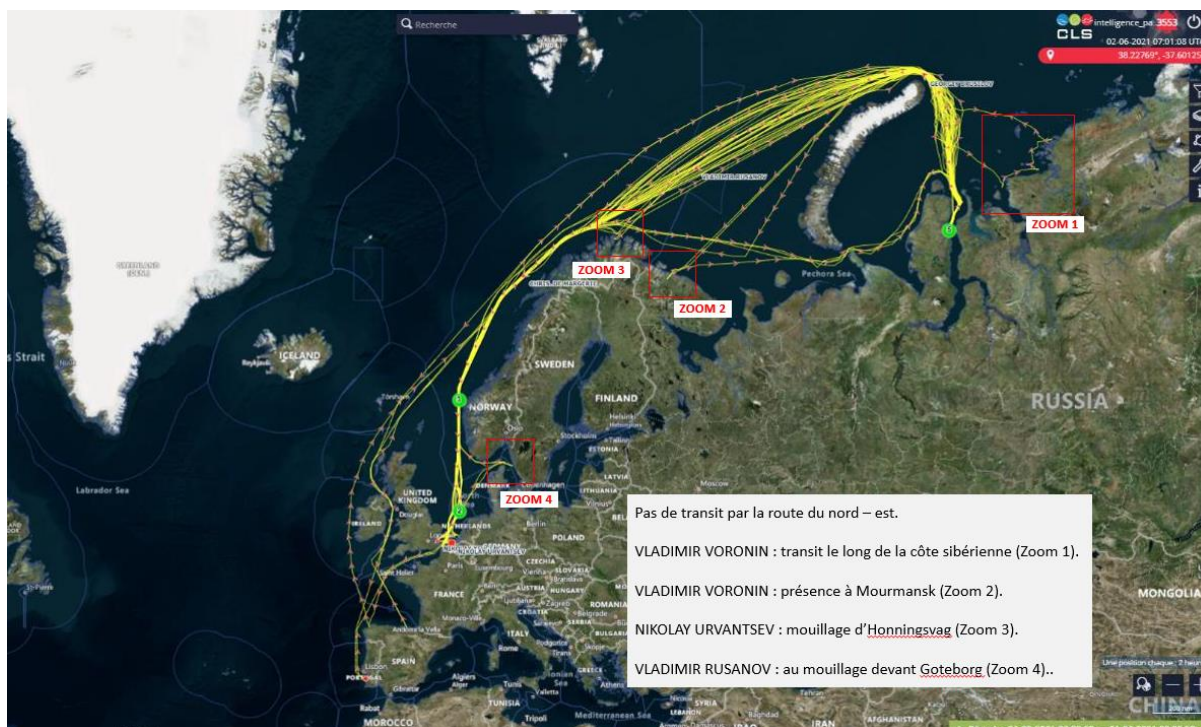
Site du mois

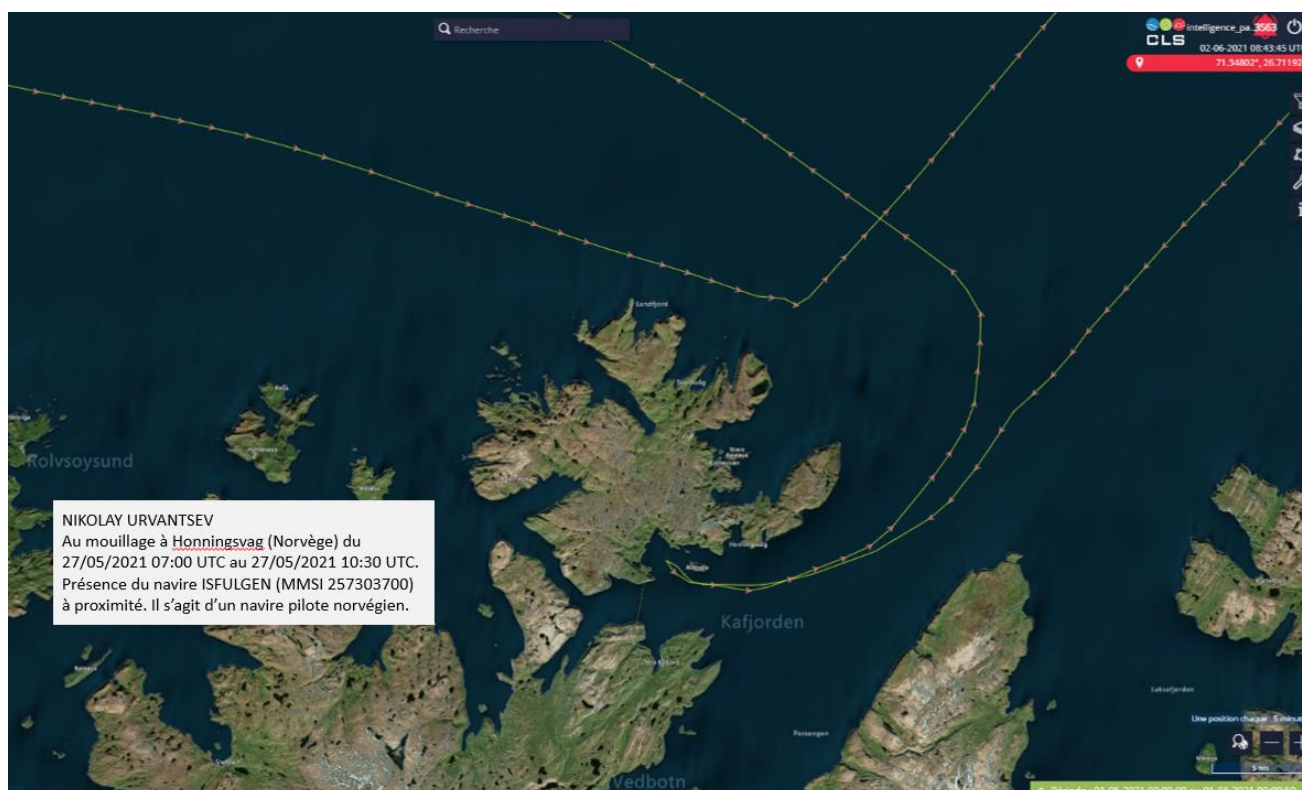
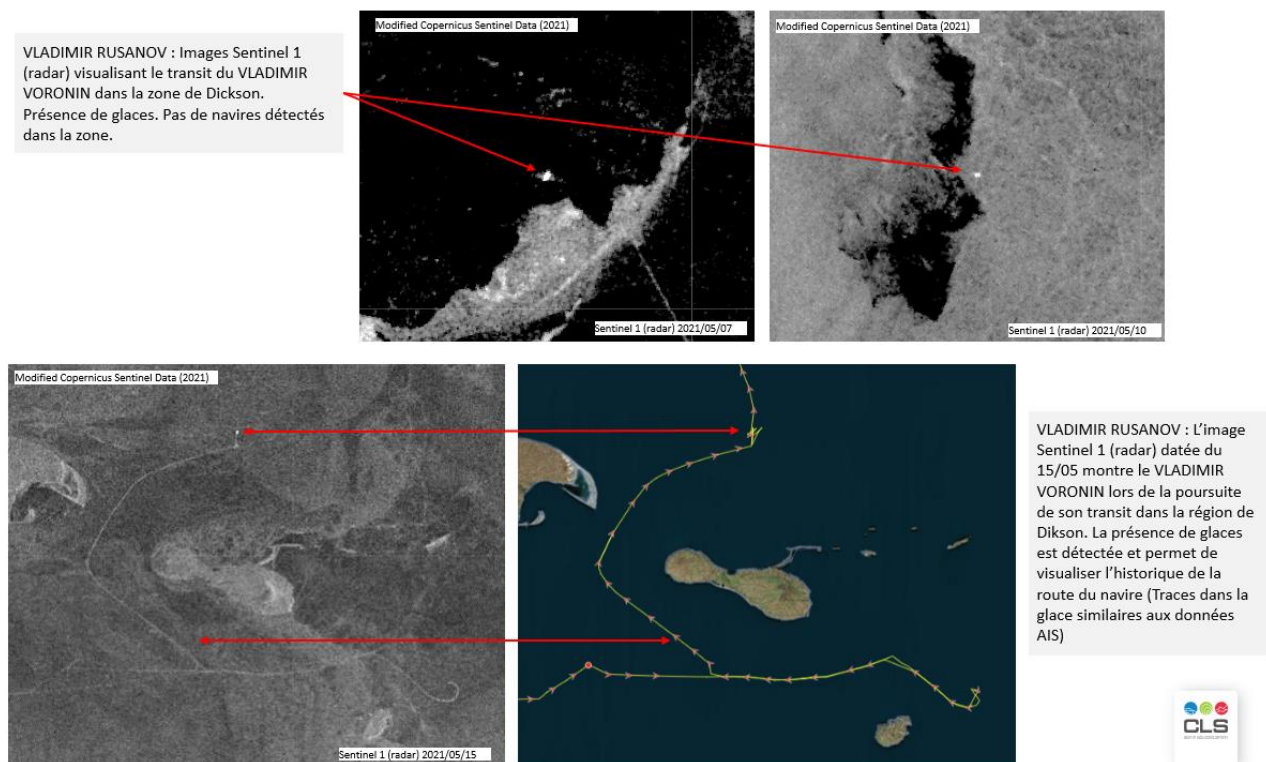
Comptes rendus des missions SAR des US Coast Guard.

Source : USGC.us

Rapport d'activités tankers ARC7 LNG YamalMax

Les transbordements de la cargaison de GNL en provenance de Sabetta se réalisent depuis avril au mouillage russe dédié de l'île Kildin, mais il y a encore eu un transbordement à Honningsvåg en Norvège (Zooms 2 et 3). Un transit surprenant et inexpliqué a été observé en direction de la presqu'île de Taymyr par le tanker Arc7 LNG Vladimir Voronin (Zoom 1). S'agit-il d'un essai d'approche dans les glaces du futur terminal pétrolier Vostok ? Le 1^{er} transit vers l'Est a eu lieu début juin.





Figures I : Trafic tankers ARC7 LNG YamalMax fin mai 2021 (© CLS.fr)

Carte d'extension et de concentration des glaces de juin 2021

Carte d'extension et de concentration de la banquise en Arctique (en vert, glace de 1^{ère} année 1/10 à 3/10 ; orange, glace de 1^{ère} année, de 4/10 à 10/10 ; en bleu, eau libre de glaces).

La banquise de 1^{ère} année est plus persistante que celle de l'an passé à la même époque, ce qui justifie le départ plus tardif des tankers YamalMax sur la RMN. Sources ([Nsidc.org](https://nsidc.org) ; aari.ru)

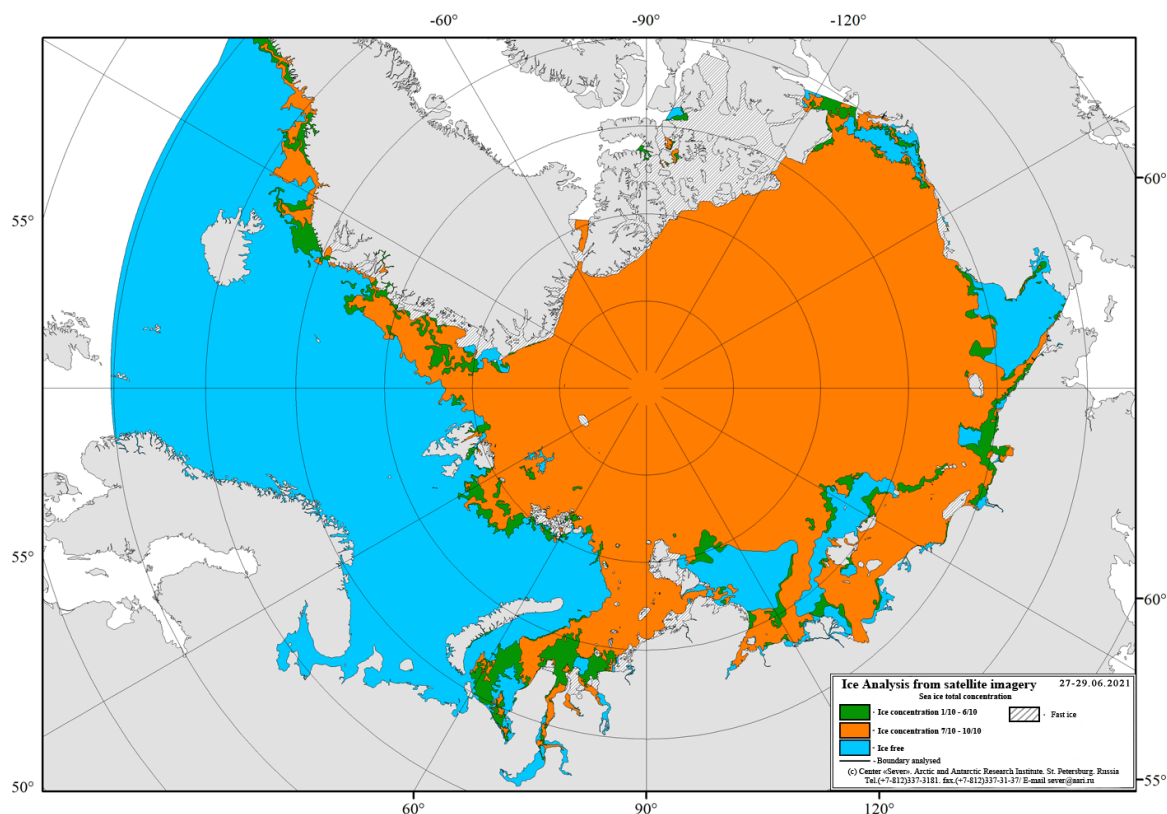


Figure 2 : Couverture de glace au 29 juin 2021 (© AARI)