

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

**HERVÉ BAUDU – ANTOINE BONDZ – EMILIE CANOVA –
MICHAEL DELAUNAY – CAMILLE ESCUDE-JOFFRES –
CLEMENTINE MICONI – VALERIE NIQUET – TANGUY SANDRE –
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	12
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	15

Contributeurs :

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

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

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

Bloc États Observateurs et UE : Alexandre Taithe (FRS), Clémentine Miconi (FRS), Valérie Niquet (FRS)

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

Publications des instituts de recherche sur l'Arctique : Alexandre Taithe (FRS), Clémentine Miconi (FRS), avec Hervé Baudu (ENSM)

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

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

ÉTATS-UNIS

« Sans notre présence, l'Arctique serait une zone contestée »

Selon le Vice-Amiral Andrew Lewis, Commandant de la 2^{ème} Flotte et des forces interarmées de l'OTAN à Norfolk, l'Arctique deviendrait une zone contestée sans la présence et les partenariats américains.

À l'occasion de l'exposition *Sea-Air-Space 2021*, Andrew Lewis, Vice-Amiral commandant de la 2^{ème} Flotte Américaine et des forces interarmées de l'OTAN, a souligné que « l'Arctique est une zone de coopération. Mais cela ne restera un domaine de coopération que si nous continuons à établir ces relations, même avec les Russes ». À cela, il a ajouté que l'absence de présence et de partenariats américains risque de faire de l'Arctique une zone contestée en la cédant « aux Russes ou à quelqu'un d'autre ». Sources : [High North News](#) ; [Navy Times](#)

Ralentissements des projets pétroliers en Alaska

Suite à des décisions, l'une politique, l'autre judiciaire, les projets pétroliers en Alaska sont freinés tant dans la Réserve faunique nationale de l'Arctique que dans la Réserve pétrolière nationale en Alaska.

Le 3 août, l'administration Biden a annoncé un réexamen de la décision autorisant les ventes de concessions pétrolières dans la plaine côtière du nord de la Réserve faunique nationale de l'Arctique (*Arctic National Wildlife Refuge*). Le Bureau de l'aménagement du territoire (*Bureau of Land Management*) devrait conduire une nouvelle étude d'environ un an et demi pour « compléter » la déclaration d'impact environnemental conduite en 2019 par l'administration Trump.

Le 18 août, un juge fédéral a annulé l'approbation donnée par le gouvernement américain à ConocoPhillips pour le projet de développement pétrolier Willow, estimé à 6 milliards de dollars et situé dans la Réserve pétrolière nationale en Alaska. Cette décision est fondée sur des manquements dans l'analyse environnementale qui n'inclut pas les émissions de gaz à effet de serre provenant de la consommation étrangère de pétrole ou des mesures pour atténuer l'impact du projet sur les ours polaires. Suite à cette décision, le Gouverneur de l'Alaska, Mike Dunleavy, a indiqué que cette décision était épouvantable. « Nous donnons l'Amérique à nos ennemis petit bout par petit bout. » Sources : [RCINet](#) ; [Arctic Today](#) ; [Arctic Today](#) ; [High North News](#) ; [Arctic Today](#)

CANADA

La coopération militaire canado-américaine dans le Nord au beau fixe

Les forces armées canadiennes mènent plusieurs opérations dans le Nord dans le cadre de l'opération annuelle Nanook, avec le concours d'unités navales de la garde-côtière américaine. Ceci alors que les deux pays alliés ont finalement annoncé leur volonté commune d'investir dans la modernisation du système d'alerte du Nord géré par le NORAD et qui protège l'Amérique du Nord des menaces venues principalement de Russie.

Du 3 août au 12 septembre 2021, l'Armée canadienne va mener trois opérations Nanook distinctes visant à entraîner ses forces armées dans le Nord. Cette opération mobilise 250 membres des forces armées canadiennes, dans diverses communautés autochtones du Nord (Arctic Bay, Cambridge Bay, Grise Fiord, Kugluktuk, Pond Inlet et Resolute Bay) situées le long du passage du Nord-Ouest (PNO). L'objectif de cet entraînement annuel est de maintenir et développer les capacités de l'Armée canadienne à opérer dans le Nord, tout en permettant d'affirmer la souveraineté canadienne sur le PNO, considéré par les autorités d'Ottawa comme étant des eaux intérieures et dont le statut est contesté par les États-Unis.

À cette occasion, le tout nouveau navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique *Harry DeWolf* va patrouiller dans le PNO, accompagné du navire des garde-côtes *Goose Bay* ainsi que de deux navires des garde-côtes américains, le USCGC *Escanaba* et le USCGC *Richard Snyder*. Le *Harry DeWolf* empruntera plus tard le passage du Nord-Ouest, traversée qui n'a pas été faite par un navire de guerre canadien depuis plus de 60 ans.

L'opération Nanook est le troisième des quatre déploiements majeurs de la saison arctique / atlantique de la Garde-côtière américaine. En juin, l'USCGC *Eagle* s'est rendu en Islande. En juin également, l'USCGC *Maple* a participé à l'exercice annuel du *Danish Joint Arctic Command*, Ex Argus, dans le sud du Groenland avec des partenaires internationaux. Plus tard cet automne, l'USCGC *Healy* fera escale le long de la côte est des États-Unis après avoir traversé le passage du Nord-Ouest lors de sa circumnavigation en Amérique du Nord.

Cette coopération canado-américaine dans le Nord se poursuit puisque les ministres de la Défense des deux pays, Harjit Sajjan et Lloyd James Austin III, ont fait une déclaration conjointe annonçant la volonté commune de s'engager à investir dans la modernisation du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD). Cette modernisation doit répondre aux menaces des missiles de nouvelle génération développés notamment par la Russie. Sources : [Nunavut News](#) ; [Arctic Today](#) ; [USGC](#) ; [Gouvernement du Canada](#) ; [Gouvernement du Canada](#) ; [c4isrnet](#) ; [Navalreview.ca](#) ; [Navyrecognition.com](#) ; [Seapowermagazine.org](#)

Le Premier ministre Justin Trudeau dissout le Parlement, nouvelle élection fédérale le 20 septembre 2021

Le Premier ministre Justin Trudeau a déclenché des élections fédérales anticipées afin de capitaliser sur sa bonne gestion de la crise sanitaire, afin de tenter d'obtenir un gouvernement majoritaire. Cette nouvelle campagne électorale éclair va permettre de mettre à nouveau au centre du débat la question du manque d'infrastructures et de logements dont souffre le Nord mais aussi la question de la réconciliation avec les peuples autochtones.

En minorité depuis les dernières élections, le Premier ministre canadien Justin Trudeau provoque une élection anticipée le 20 septembre suite à la dissolution du Parlement, acceptée par la nouvelle Gouverneure Générale Inuk Mary Simon. Cette décision semble être motivée par l'obstruction des partis d'opposition et par les bons résultats dans l'opinion publique de la gestion de la crise par le Premier ministre.

Dans le Nord, ces nouvelles élections devraient se jouer sur les thèmes récurrents du manque d'infrastructures, du manque de logement et de la question de la réconciliation avec les populations autochtones. Ces thèmes sont mis en avant par la majorité des candidats et des partis dans le Nord.

Dans ce contexte, plusieurs annonces ont été faites par le ministre des Affaires du Nord Dam Vanadal et par la ministre des Infrastructures et des Communautés Catherine McKenna concernant le financement d'infrastructures dans le Nord. C'est d'abord 517 millions de dollars pour les quatre régions inuites canadiennes (l'Inuit Nunangat) qui vont être débloqués pour 24 projets d'infrastructures rapides à mettre en œuvre et répondant aux priorités définies par les Inuits eux-mêmes. Enfin, des financements ont également été annoncés pour la construction du port en eau profonde de Qikiqtarjuaq, les eaux du Passage du Nord-Ouest n'en possédant à ce jour aucun. Des aménagements portuaires seront également réalisés dans d'autres communautés Inuit telles qu'Arctic Bay, Clyde River, Resolute Bay et Grise Fiord. Sources : [Le Monde](#) ; [Regard sur l'Arctique](#) ; [Nunatsiaq](#) ; [Nunavut News](#) ; [Nunavut News](#)

GROENLAND/DANEMARK

Des précipitations observées pour la première fois au sommet de la calotte glaciaire groenlandaise

Pour la première fois depuis que des relevés météorologiques sont établis dans la région, des précipitations ont été observées au sommet de la calotte glaciaire du Groenland. Le 14 août, la température de l'air est restée positive pendant neuf heures.

La station Summit (72.58°N 38.46°O) de la *National Science Foundation*, située à 3 216 mètres d'altitude sur la calotte glaciaire groenlandaise, a enregistré pour la première fois, le 14 août dernier, des précipitations pendant plusieurs heures, d'après le *National Snow and Ice Data Center*. La station Summit a été établie en 1989 comme site de forage ; il s'agit de la seule station d'observation intérieure à haute altitude et à haute latitude dans l'Arctique. Depuis l'établissement de la station, seuls trois événements de fonte ont été observés (1995, 2012 et 2019), tandis que les carottages de glace effectués sur place font remonter la dernière période de fonte à la fin du dix-neuvième siècle. Sources : [High North News](#) ; [NSIDC](#)

De nouvelles réunions publiques pour le projet minier de Kuannersuit

Alors que le projet minier de Kuannersuit est quasiment éteint, de nouvelles réunions publiques ont lieu à Narsarsuaq. S'il y a peu de doutes sur l'abandon bientôt acté du projet, les questions de développement régional restent présentes, tout comme l'absence de réponses.

Rejeté par le nouveau gouvernement, le projet minier de Kuannersuit continue d'être un point de tension important, qui se trouve renouvelé par la reprise du processus de consultation entamé il y a plusieurs mois au Sud du Groenland. Néanmoins, l'instigateur du projet *Greenland Minerals* se refuse désormais à participer aux réunions publiques qui se tiennent à nouveau depuis ce mois-ci, contrairement aux Naalakkersuisut, aux élus de la municipalité, ainsi qu'à une poignée de citoyens. Les premières réunions publiques avaient eu lieu en février, mais ont dû être reportées en raison de la situation sanitaire. C'est donc dans un contexte où la nouvelle coalition entre Inuit Ataqatigiit (IA) et Naleraq a promis d'arrêter le projet et où le nouveau Parlement prépare une loi de tolérance zéro vis-à-vis du nucléaire, que les consultations reprennent. L'absence de *Greenland Minerals* laisse en suspens un certain nombre de questions quant aux projets de l'entreprise dans la région et à la façon dont celle-ci se comportera à l'avenir pour prendre en compte les opinions des citoyens exprimées à l'occasion de l'opposition au projet de Kuannersuit. Sources : [Sermitsiaq](#) ; [KNR](#)

ISLANDE

L'Islande à nouveau terre d'accueil d'innovations décarbonées

La société GenCell a fait passer avec succès les premières phases de tests de sa nouvelle innovation, une pile à combustible à zéro émission, sur un site situé à l'extérieur de Reykjavik.

La société israélienne GenCell Energy, l'un des principaux fabricants israéliens de solutions énergétiques pour piles à combustible, a annoncé avoir terminé avec succès sa phase de test pour sa solution innovante d'alimentation hors réseau A5 GenCell ("GenCell A5 off-grid power solution") basée sur une technologie de piles à combustible alcalines (AFC) à zéro émission. Cette phase de test a été conduite sur le site d'une station de système de communication d'urgence (ECS) située à l'extérieur de Reykjavik et exploitée par Neyðarlínan ohf – fournisseur de télécommunications islandais appartenant à l'État qui exploite le 112, le numéro national d'urgence, le service national de télécommunications Tetra et le service maritime islandais. Cette innovation devra passer une nouvelle phase de test entre décembre 2021 et février 2022 pour évaluer ses capacités par temps froid extrême.

Ces tests ont été effectués dans un contexte réglementaire islandais prévoyant la disparition de tous les combustibles fossiles d'ici à 2050. L'Islande prévoit même d'interdire l'immatriculation de nouveaux véhicules diesel et essence à partir de 2030. Le déploiement de solutions de piles à combustible à zéro émission aidera l'opérateur de télécommunications à se conformer à ces objectifs de durabilité stricts. Sources : [Arctic Today](#) ; [YouTube](#)

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Finlande : inquiétudes autour de potentiels projets miniers

Ces derniers mois, la compagnie minière suédoise Arctic Minerals Explorations AB s'est manifestée auprès des municipalités finlandaises d'Inari et de Sodankylä en vue d'obtenir un permis d'exploitation. En effet, les sous-sols de la région posséderaient des réserves significatives de cuivre, nickel et or. Toutefois, cette démarche inquiète particulièrement la communauté Sámi.

L'effervescence autour des matières premières touche la région de Barents, où le potentiel minier est de nouveau mis en lumière en raison de la forte demande sur le marché international. Dans l'Arctique finlandais, le groupe suédois Arctic Minerals Explorations AB souhaite évaluer le potentiel de ces sous-sols. Pour cela, la société s'est positionnée auprès des municipalités d'Inari et de Sodankylä pour obtenir des licences d'exploration. La décision d'une éventuelle attribution doit intervenir au cours de l'automne 2021. La région détiendrait des réserves importantes de cuivre, de nickel et d'or.

Cependant, l'intention de la société suédoise suscite des inquiétudes, provenant en particulier des membres du Parlement Sámi. En effet, la zone pour mener une potentielle exploration s'étend sur 3 000 km². Selon le vice-président du Parlement Sámi Leo Aikio, ce projet est « une menace sérieuse » pour la communauté locale du nord de la Finlande. L'émoi au sein des élus locaux Sámi est renforcé par l'aspect confidentiel des intentions de la compagnie minière dans la région d'Inari et de Sodankylä. S'il s'agit seulement d'une déclaration d'intention, la perspective d'activités minières menacerait l'écosystème de cette région et soulève la crainte de la population locale, jusqu'aux responsables publics de la municipalité d'Inari. Ces derniers ne semblent pas favorables au développement d'activités extractives sur le territoire de la municipalité. L'un des enjeux critiques pour mener de telles activités implique notamment la gestion des déchets générés par les opérations extractives. Aussi, le cadre pour mener une délibération sur de tels projets est central : selon Toni Laine, responsable municipal d'Inari, il s'agit « d'offrir la possibilité aux communautés locales de décider si elles veulent des mines dans leur région ou non ». Sources : [Yle](#), 16 juin 2021 (en finnois) ; [The Barents Observer](#), 23 août 2021.

Russie : construction d'un terminal de transport de charbon dans la baie du lenisseï

Dans l'Arctique russe, la construction d'infrastructures portuaires se poursuit pour faciliter l'exportation des matières premières. Sur la zone côtière en mer de Kara, des travaux préparatoires sont en cours pour permettre la construction d'un nouveau terminal de transport de charbon. Ce chantier doit débuter en 2022.

L'extraction houillère connaît un nouvel élan en Russie, suite au plan national dévoilé en 2020 par le Premier ministre M. Michouline. La région arctique est comprise dans ce nouveau plan extractif de cette ressource fossile. La société Severnaya Zvezda a entrepris un projet d'exploitation d'un gisement de houille (Syradasayskoye) dans la péninsule de Taïmyr. L'objectif est d'extraire sept millions de tonnes de charbon par an d'ici 2026. Avec un investissement de 45 milliards de roubles (521,7 millions d'euros) étalé jusqu'en 2025, celui-ci comprend le développement d'infrastructures de communication pour permettre l'acheminement à l'exportation de cette matière première.

Parmi ces infrastructures, le futur terminal de transport de charbon est une pièce centrale dans le dispositif. Sa construction doit démarrer en 2022. Long de 300 mètres, ce futur terminal, situé dans la baie du lenisseï, doit permettre l'accueil de navires avec un poids mort de 100 000 tonnes. L'ensemble de l'infrastructure recouvrira 20 hectares, avec notamment un centre de stockage pour entreposer jusqu'à un million de tonnes de charbon. Sources : [Communiqué de presse du gouvernement du Kraï de Krasnoïarsk](#), 30 août 2021 (en russe) ; [The Barents Observer](#), 30 août 2021.

Russie : extension des opérations minières pour l'extraction aurifère sur l'archipel Severnaïa Zemlia

La compagnie minière russe Sezar a fait l'acquisition de nouveaux terrains pour poursuivre ses opérations extractives sur l'île Bolchevik de l'archipel Severnaïa Zemlia. Depuis 2009, Sezar gère l'exploitation d'une mine aurifère dans cette région isolée de l'Arctique russe.

Ces dernières années, les projets miniers connaissent une croissance significative dans l'Arctique russe avec le soutien des autorités fédérales. Depuis 2009, le groupe minier Sezar exploite une mine d'or dans l'archipel Severnaïa Zemlia, situé sur l'île Bolchevik. Près de 400 employés opèrent sur ce site minier, particulièrement isolé (la ville côtière de Dikson est située à plus de 700 kilomètres) aux conditions climatiques extrêmes. La filiale OOO « Sezar-Arktika », contrôlée par Igor Gellershtein (93,9 % des parts actionnariales), a installé la totalité des infrastructures sur l'île, inexistantes auparavant – hormis la présence d'une petite station météorologique.

Alors qu'il possède sept licences sur l'île Bolchevik, le groupe minier en détient une également près du cap Chelyuskin sur le continent. La société russe entend désormais étendre ses activités avec l'acquisition de nouveaux terrains sur cette île, en particulier près de la baie Solnechnaïa. En effet, le groupe Sezar entend poursuivre ses investissements dans la région au cours des prochaines années, malgré la difficulté d'y mener des opérations. Sources : [Communiqué de la municipalité de Dikson](#), 11 août 2021 ; [Présentation de la mine d'or – OOO « Sezar-Arktika »](#), 2021 (en russe) ; [The Barents Observer](#), 26 août 2021.

Mer de Barents : une pratique des pêches insoutenable ?

Le Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) a récemment alerté sur le déclin des stocks de cabillaud dans les eaux arctiques. En effet, les réserves de morue polaire s'amenuiseraient plus rapidement qu'anticipé en mer de Barents mais aussi autour de l'archipel du Svalbard. Dans un communiqué, la Direction générale des Affaires maritimes et de la pêche de la Commission européenne demande une réduction des prises de 43 % d'ici 2022.

Alors que les relations entre l'Union européenne et la Norvège se sont dégradées ces derniers mois à propos de l'attribution des quotas de pêche autour de l'archipel du Svalbard, des scientifiques ont récemment exprimé leur inquiétude concernant les stocks de morue polaire dans les eaux arctiques. Basé à Copenhague, le CIEM a révélé une dégradation accélérée des stocks de cette espèce en mer de Barents mais aussi autour de l'archipel du Svalbard.

Pour éviter une aggravation du déclin de ce stock, les scientifiques recommandent une diminution des prises de morue polaire. Afin de se conformer aux préconisations scientifiques d'une gestion durable des stocks halieutiques, les captures devraient être réduites de 43 % en 2022. Cependant, le plan de cogestion russo-norvégien des ressources halieutiques en mer de Barents, élaboré sans la participation des parties prenantes internationales, prévoit une réduction moins importante, de 20 % seulement. La Commission européenne dénonce cette gestion bilatérale qui ne respecte pas les recommandations scientifiques. Ainsi, la Norvège et la Russie ont choisi de s'écarter du curseur permettant une gestion durable, en l'occurrence le principe du rendement maximal durable (RMD). En outre, de 2017 à 2020, les quotas de morue polaire fixés par la Norvège et la Russie ont finalement dépassé le niveau prévu par leur plan de gestion bilatéral en fixant continuellement des quotas plus élevés.

Ces éléments interviennent alors que les tensions entre l'UE et la Norvège se sont aggravées depuis fin juillet. À ce moment-là, il a été signalé que la flotte norvégienne avait pêché 80 % du quota qu'elle s'était fixé dans la zone du Svalbard. Plus tôt en 2021, la Norvège avait, de son côté, jugé inacceptable la décision de l'UE d'allouer un quota propre dans la zone du Svalbard. Les autorités norvégiennes avaient indiqué que cette décision était contraire aux droits souverains de la Norvège en vertu du droit de la mer. Sources : [Recommandations du CIEM](#), 15 juin 2021 ; [The Fishing Daily](#), 23 juillet 2021 ; [Communiqué de la Commission européenne \(DG pour les Affaires maritimes et de la pêche\)](#), 23 août 2021.

Svalbard : recul démographique de la communauté de Barentsburg

Dernière communauté russe permanente au Svalbard, la cité minière de Barentsburg connaît un déclin démographique accéléré ces derniers mois. Les nouvelles conditions sanitaires, avec la pandémie de Covid-19, seraient une des raisons de ce recul.

Depuis les années 1930, la Russie maintient une présence permanente sur l'archipel du Svalbard. Cette présence continue depuis près d'un siècle s'est formée autour de deux communautés : Barentsburg et Pyramiden. Depuis la fin des années 1990, Pyramiden a été abandonnée avec le maintien de quelques individus sur place, et cela de manière permanente. Quant à Barentsburg, cette cité minière poursuit ses activités d'extraction de charbon avec une communauté rassemblant près de 500 personnes au mois de mai 2020. Cependant, sur la dernière année, un déclin de 20 % de cette population a été observé selon les données de l'agence nationale des statistiques de Norvège. Ainsi, Barentsburg ne dénombre plus que 400 habitants. Si l'activité minière décroît depuis plusieurs décennies (la principale destination du charbon reste le Royaume-Uni), la principale raison de ce recul rapide trouverait son origine dans la mise en œuvre de restrictions de circulation, suite au déclenchement de la pandémie de Covid-19. Ces mesures auraient ainsi freiné les allers-retours entre Barentsburg et le territoire russe. Sources : [Svalbardposten](#), 23 août 2021 (en norvégien) ; [The Barents Observer](#), 24 août 2021.

États observateurs et Union européenne

Une vision chinoise de la Présidence russe du Conseil de l'Arctique

Une analyse de la présidence russe par deux chercheurs chinois reflète les tiraillements de la Chine vis-à-vis de la Russie en Arctique.

Au mois de mai 2021, deux chercheurs de l'Université d'études étrangères de Tianjin, et du Centre national d'information sur les océans ont publié une tribune dans le *Global Times* en chinois, et livrent leur analyse de la présidence russe du Conseil de l'Arctique¹. Selon ces chercheurs, alors que la Chine a elle-même vu sa stratégie pour l'Arctique et le concept d'État quasi-arctique dénoncé par les États-Unis, la présidence russe pourrait faire de l'Arctique un nouveau point de confrontation entre Moscou et Washington. Il s'agit pour les analystes chinois de souligner *a contrario* l'intérêt stratégique commun qui unit Pékin et Moscou.

Pour les deux chercheurs, qui lisent la présidence à l'aune des intérêts chinois, la présidence russe offre de nouvelles opportunités pour un renforcement du rôle de la Chine dans la gouvernance de l'Arctique. La Chine et la Russie ont, selon eux, des intérêts communs qui permettent de développer un discours favorable aux positions chinoises. Les thématiques du développement des ressources ou de la recherche scientifique offriront l'occasion d'un renforcement de la visibilité chinoise au travers de ses experts dans de nombreux dialogues track 2, autant d'occasions de faire avancer les positions de Pékin.

Dans le même temps, les chercheurs soulignent aussi que la Russie cherchera à affirmer son statut de grande puissance de l'Arctique et à maximiser ses intérêts dans la zone en mettant en avant son statut et son expérience unique dans la région, notamment en matière scientifique. L'analyse chinoise reflète ainsi les ambiguïtés de la position de la Chine à l'égard de la Russie, partenaire indispensable mais qui suscite toujours une méfiance inquiète à Pékin.

¹ 刘锋 · 刘瑞, « 北极理事会进入俄罗斯时间 » (Le Conseil de l'Arctique inaugure « l'heure russe »), *Huangqi*, 22 mai 2021 sur http://k.sina.com.cn/article_1686546714_6486a91a02001elxj.html

Où situer l'Arctique parmi les politiques étrangères chinoises² ?

Patrik Andersson pose un regard nouveau sur le rapport de Pékin à l'Arctique, nuancé ainsi la vision commune selon laquelle la puissance chinoise s'engage sans compter pour s'investir en Arctique. Cette étude est étayée de témoignages de chercheurs chinois cités anonymement. Par ailleurs, l'approche est technique puisque l'auteur s'appuie sur une littérature des méthodes de classification utilisées par le gouvernement chinois pour prioriser ou non certains de ses dossiers géopolitiques. Le papier présente donc une dimension scientifique certaine, et propose d'insérer l'Arctique dans le classement des politiques étrangères chinoises, des plus importantes à celles de moindre envergure.

L'approche du chercheur peut être qualifiée d'innovante ; alors que la plupart des études actuelles montrent comment la Chine tente de s'inclure dans le paysage arctique, Andersson cherche ici à savoir dans quelle mesure le dossier Arctique prend le pas sur d'autres affaires stratégiques chinoises. La notion de comparaison est alors enrichissante, elle permet de prendre du recul sur une puissance chinoise qui peut facilement impressionner le reste du monde par ses capacités technologiques, matérielles et humaines, et permet ainsi de créer une échelle d'importance au sein de la politique chinoise elle-même.

La technique de classification à laquelle il fait référence est née de la conception maoïste des trois mondes (les superpouvoirs impérialistes avec l'URSS et les États-Unis, les pouvoirs moindres comprenant l'Union Européenne, le Japon et le Canada, et les pays exploités du tiers-monde). Ensuite, dans les années 1990, est né un système de « partenariats diplomatiques » avec des qualifications (« labels ») comme « stratégique » « secondaire » « coopération » « coordination », celui-là a induit une forme de hiérarchisation des relations extérieures chinoises. L'auteur suédois ayant vécu et étudié en Chine propose ici d'étudier de nouvelles formes de classifications adoptées spécifiquement pour l'Arctique, ainsi quatre qualifications (« labels ») sont à retenir : « État proche de l'Arctique », « partie prenante arctique (*stakeholder*) », « pouvoir polaire », et « nouvelle frontière stratégique ». Ensuite, l'article situe la région polaire au centre de deux problématiques chinoises : le domaine maritime, et le concept de nouvelle frontière stratégique.

1) l'Arctique comme « intérêt maritime important » : en 2012, la Chine annonce son objectif : devenir « un grand pouvoir maritime ». L'intérêt pour l'Arctique s'inscrit donc dans une stratégie globale de puissance. Les chercheurs chinois cités anonymement font de l'Arctique un « intérêt important », (2^{ème} place dans l'ordre de grandeur, puisqu'à la 1^{ère} place on trouve l'expression de « core » que l'on peut interpréter comme noyau dur).

2) l'Arctique comme « nouvelle frontière stratégique » : le terme NFS regroupe quatre espaces stratégiques pour le gouvernement Chinois : les régions polaires, la haute mer, l'espace et le cyberspace. La nouvelle frontière stratégique inclut des réflexions sur la compétition pour les ressources, et l'influence. C'est en 2011 que le journal officiel du CCP parle pour la première fois de « nouvelle frontière stratégique ». Progressivement le terme est apparu dans les discours d'officiels. Selon les universitaires, le NFS est un nouveau domaine de compétition pour les grandes puissances. Le progrès technologique, la dégradation environnementale et le changement climatique mènent à une nouvelle course aux ressources et à la recherche d'une influence internationale.

Ainsi, le rapport de Pékin à l'Arctique s'inscrit dans une stratégie globale de puissance, et fait de cette politique étrangère un dossier relativement important, sans être prioritaire, bien que, vu de l'extérieur, les moyens chinois mis à disposition semblent extrêmement importants.

L'Arctique, futur théâtre d'une démonstration de la force technologique indienne³ ?

La politique arctique indienne (IAP – India's Arctic Policy), alors qualifiée d'« ébauche », a été publiée en janvier 2021. La publication à laquelle nous nous intéressons ici peut être appréhendée comme un commentaire de cette politique. Elle replace notamment l'intérêt indien pour la région polaire dans le nouveau cadre géopolitique global né de l'intérêt chinois pour l'Arctique, faisant de celui-ci le théâtre d'une mise en concurrence des moyens et connaissances technologiques des grandes puissances.

L'entrée de l'Inde dans les jeux arctiques mondiaux est considérée dans ce papier comme une manière de concurrencer l'investissement chinois alors physique, technologique et pécuniaire dans la région, qui s'illustre notamment par son projet de route de la soie polaire. En 2019, l'Inde a renouvelé son statut d'État Observateur auprès du Conseil de l'Arctique pour

² The Arctic as a "Strategic" and "Important" Chinese Foreign Policy Interest: Exploring the Role of Labels and Hierarchies in China's Arctic Discourses – Patrik Andersson, 2021 ([sagepub.com](https://www.sagepub.com))

³ KM Seethi, « The Contours of India's Arctic Policy » in The Arctic Institute, August 3, 2021.

une période de 5 ans, ce qui lui permet de continuer à s'investir de diverses façons dans la géopolitique régionale. L'auteur de l'article justifie l'intérêt indien pour cette aire géographique par la position avantageuse indienne en matière de technologies et de sciences qu'il s'agit de mettre en avant à l'étranger.

L'Inde a su s'investir par des missions scientifiques dans le paysage polaire, les recherches en glaciologie arctique ont permis l'élaboration d'études comparatives avec les glaces himalayennes. Selon une note associée à la politique polaire indienne (IAP), « *L'Inde cherche à jouer un rôle constructif en Arctique en mettant à profit son vaste réservoir scientifique et son expertise dans la recherche sur l'Himalaya et l'Arctique* ». Le gouvernement indien joue avec habileté des parallèles entre l'Himalaya et l'Arctique, notamment pour les peuples autochtones en première ligne du changement climatique dans les deux régions. L'Inde dit notamment avoir une expertise à ce sujet qui lui permettrait d'assister les communautés autochtones de l'Arctique. De façon plus générale, l'IAP prend racine dans 5 domaines majeurs d'engagements : 1 – la science et la recherche, 2 – la coopération économique pour le développement humain, 3 – les transports et la connectivité, 4 – la gouvernance et la coopération internationale et enfin 5 – la capacité nationale à construire. L'IAP considère l'Arctique tel un espace à protéger et fait mention des peuples autochtones. Soucieuse de se démarquer de l'image de la Chine en Arctique, l'État indien se présente ainsi comme un partenaire entrepreneurial pour soutenir le développement (durable) de cette région, ou encore comme capable d'offrir son expertise dans le domaine de l'économie digitale pour faciliter l'établissement de centres de données pour le commerce dans la région.

Ainsi, son statut de puissance à la pointe de la technologie permet à l'Inde de se proposer comme partenaire des États arctiques dans le développement de leur région polaire. C'est une manière aussi de s'investir dans la danse des puissances mondiales qui s'exerce au nord.

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Industrielle

Pour soutenir son industrie, la Russie recherche des investisseurs pour l'Arctique

Engagée dans de nombreux projets dédiés au développement des infrastructures arctiques et de l'industrie énergétique locale, la Russie peine à mobiliser des moyens financiers suffisants et recherche de plus en plus ouvertement à attirer des investisseurs étrangers, en particulier européens et chinois.

Pour activer la construction d'un complexe industriel dédié à la production de méthanol dans la république des Komis, la société RusKhim s'est ainsi assurée, en sus du soutien du secteur bancaire russe, de celui de la société française Air Liquide. Elle courtise par ailleurs de nouveaux investisseurs chinois, dont l'intérêt pour l'Arctique n'est plus à démontrer, et qui espèrent à travers ces projets acquérir les compétences et savoirs nécessaires à leurs propres initiatives dans la région.

Ces développements nous incitent à relativiser les capacités de la Russie à financer ses activités dans l'Arctique sans se reposer, au moins partiellement, sur des apports étrangers parfois conséquents, et ce à rebours des discours publics russes sur la nécessité de maintenir un contrôle strict sur la croissance de l'activité industrielle dans la région. Sources : The Barents Observer [\(1\)](#), [\(2\)](#)

Actualité Capacitaire

L'Arctique dans la nouvelle stratégie pour l'industrie de défense danoise

Malgré une hausse continue de ses dépenses militaires, le Danemark ne consacre aujourd'hui que 1,4% de son PIB à sa défense, après une chute à 1,11% en 2015. Ces moyens limités constituent un obstacle majeur à l'acquisition par le Danemark de nouvelles capacités militaires, nonobstant la dégradation continue de l'environnement Arctique.

Des annonces récentes devraient néanmoins conduire le Danemark à accroître ses moyens consacrés à l'Arctique, concernant quatre segments en particulier : l'acquisition de drones de longue endurance susceptibles de contribuer à la surveillance des approches maritimes du Danemark, déployés depuis la côte ; l'acquisition de nouveaux radars de surveillance aérienne pour les Îles Féroé, au cœur du GIUK Gap, l'un des accès les plus importants à l'Arctique depuis l'Atlantique Nord ; le développement des moyens de surveillance depuis l'espace et enfin l'acquisition de drones embarqués pour les navires de la Marine danoise. Le financement de ces initiatives reste néanmoins, à ce stade, à préciser, et semble peu compatible avec le niveau actuel des dépenses militaires du pays. Sources : [Janes](#) ; [High North News](#) ; [Financial Times](#)

La Norvège poursuit le développement de ses capacités militaires

Engagée depuis plus d'une décennie dans une hausse mesurée mais continue de ses dépenses militaires, la Norvège consacre désormais 1,79% de son PIB aux efforts de défense, contre 1,35% dix ans auparavant. Ces efforts soutiennent en particulier l'acquisition de moyens adaptés à l'environnement Arctique et à la dimension aéromaritime d'un éventuel affrontement dans la région, à travers l'acquisition de nouveaux appareils de surveillance et de patrouilleurs.

La Norvège poursuit le développement de ses capacités militaires. En août, son premier avion de patrouille maritime – ou *Maritime Patrol Aircraft* (MPA) – de type P-8A *Poséidon* a effectué un vol inaugural. Première unité d'un lot de 5 MPA commercialisés par Boeing, cet appareil représente une nette hausse capacitaire pour les forces armées norvégiennes en remplacement de P-3 *Orion* vieillissants, en service depuis les années 1960. Modernes et endurants, les *Poséidon* sont particulièrement adaptés à la traque des sous-marins et constituent en ce sens un outil idéal pour limiter les mouvements de la Marine russe dans l'Arctique. Ils sont par ailleurs déjà employés au Royaume-Uni, un des principaux partenaires de la Norvège dans l'Atlantique Nord et l'Arctique.

En parallèle de ces développements, la Norvège se prépare à l'introduction d'une nouvelle classe de trois patrouilleurs arctiques dans sa Garde-côtière, les *Jan Mayen*, en remplacement de trois bâtiments vieillissants, les *Nordkapp*, *Senja* et *Andenes* (voir ci-après). Source : [Janes](#) ; [International Institute for Strategic Studies](#) ; [The Barents Observer](#) ; [Naval News](#)

Nouveau navire à coque renforcée des garde-côtes norvégiens

La coque du premier des trois nouveaux navires de la Garde-côtière à opérer dans la zone arctique est maintenant remorquée depuis le chantier naval Vard Tulcea en Roumanie. Le chantier naval Vard Langsten en Norvège achèvera la construction des trois navires. Les livraisons sont prévues pour 2022, 2023 et 2024.

Les navires de la classe *Jan Mayen* de 136 mètres de long seront affectés à de multiples tâches, notamment les inspections de la pêche, la recherche et le sauvetage, l'assistance en mer et la lutte contre la pollution d'hydrocarbures. Peu armée pour un déplacement à l'unité proche de 10,000 tonnes, la classe *Jan Mayen* sera dotée d'une coque renforcée pour permettre une meilleure mobilité dans l'Arctique ; elle sera par ailleurs capable de recevoir un hélicoptère (à l'instar du plus grand navire des garde-côtes de Norvège aujourd'hui, le « KV *Svalbard* ») pour augmenter les capacités de détection et de surveillance de la plate-forme.

Avec la disparition de la banquise à l'est et au nord de l'archipel du Svalbard, davantage de navigations commerciales, d'activités navales et de pêche sont observées. Cela signifie que la Garde-



côtière doit naviguer dans de plus grandes zones d'eaux qu'auparavant. Le déplacement à pleine charge des nouveaux navires renforcés contre la glace sera de 9 800 tonnes avec un tirant d'eau de 6,2 mètres et une largeur de 22 mètres. Chaque navire peut accueillir jusqu'à 100 personnes. Les trois nouveaux navires porteront le nom d'îles de l'Arctique norvégien : « KV Jan Mayen », « KV Bjørnøya » et « KV Hopen ». Lorsque les trois navires seront opérationnels d'ici 2024, la classe North Cape, âgée de 35 ans, composée aujourd'hui des navires « KV Nordkapp », « KV Senja » et « KV Andenes » sera mise hors service. Source : [BarentsObserver.com](https://www.barentsobserver.com)

Publications des instituts de recherche

Une économie durable est-elle possible en Arctique ?

Dans « Ce que le passé instable de l'Arctique dit d'un futur durable ? »⁴, H. P. Huntington se propose alors d'étudier les différentes formes et phases de développement de l'Arctique et d'en tirer des leçons pour une approche durable de cet écosystème fragile.

La publication se découpe en 5 parties chrono-thématiques, qui appréhendent l'histoire ancienne et récente de la région polaire. Après une brève **introduction (1)**, le chercheur s'intéresse à la **présence humaine en Arctique ancienne près de 10 000 ans (2)**. Adoptant un regard que l'on pourrait qualifier de « moderne », il appréhende le mode de vie des autochtones alors auto-suffisants comme « durable » (selon les critères aujourd'hui définis). Néanmoins ceux-ci ont pour corollaire une instabilité matérielle : les conditions climatiques et environnementales interférant avec l'obtention de moyens de subsistance, le confort et l'espérance de vie sont réduits. Cette idée est importante pour la suite de la démonstration et permet une transition vers une étude du développement des **contacts avec l'extérieur et de la colonisation (3)**. En effet, si les différentes formes de commerce issues/alimentant la colonisation ont amené une amélioration des conditions matérielles d'existence, elles ont néanmoins mené à une baisse de la qualité de vie traditionnelle. L'alcoolisme et la misère ce sont immiscés au sein de ces sociétés progressivement sédentarisées. Le caractère subi de cette colonisation est peu dit, alors que la reconnaissance par l'auteur de son identité allochtone pouvait laisser à penser une volonté de porter un regard critique sur l'histoire de cette colonisation (il ne parle pas des pensionnats d'assimilations ni des lois sur la tenue en laisse des chiens de traîneau par exemple). Huntington se concentre plutôt sur le développement des économies commerciales alors tributaires des cours et des marchés mondiaux les rendant alors peu viables. Lorsque des alternatives ont été trouvées aux produits issus de la chasse à la baleine ou encore lorsque la mode des fourrures a disparu, le modèle économique arctique en fut bouleversé. Ainsi, en émettant l'hypothèse d'une exploitation durable des ressources faunistiques, la durabilité des fondations économiques est peu probable. L'économie arctique née de la colonisation dépend alors de facteurs et données qui se définissent à des milliers de kilomètres. Cela amène Huntington à s'intéresser à la **période d'après-guerre à partir de 1945 (4)**. Le développement d'une économie extractive notamment en Sibérie est aussi dépendante des besoins en pétrole plus au sud, ainsi que des cours mondiaux. En plus de cela, ces industries dénaturent l'Arctique, nuisent à la faune et à la flore locales ainsi qu'aux peuples nomades limités dans leurs déplacements par les gazoducs. L'auteur montre que jusqu'ici toutes les formes d'exploitation de l'espace se sont avérées non-durables, même la pêche. L'insertion administrative des gouvernements plus au sud dans le quotidien des autochtones par le biais de subventions nuit à leur droit à l'autodétermination. C'est ainsi que dans une dernière partie intitulée **Le Futur (5)**, l'auteur tire des leçons du passé : c'est le développement économique qui doit permettre une amélioration des conditions de vie mais aussi alimenter la capacité d'autodétermination des populations qui en bénéficient. Or, l'économie moderne arctique est avant tout une réaction à la demande du marché mondial, et au bon-vouloir des gouvernements plus au sud d'investir dans le Nord. Selon le chercheur, trouver une voie durable revient à aborder l'espace polaire dans le respect des cultures arctiques qui y perdurent depuis des siècles et des siècles, et dans la protection des paysages et réseaux hydrographiques.

⁴ Huntington, H.P. « What Does the Arctic's Unstable Past Say about a Sustainable Future? », *Sustainability*, 2021, 13, 8067. <https://doi.org/10.3390/su13148067>

Ce que le droit international nous dit des plateaux continentaux : un point de vue russe

Les chercheurs de l'Université technique de Mourmansk et de l'Université de droit de Moscou proposent une analyse des raisons économiques et politiques se cachant derrière les convoitises des espaces maritimes arctiques. Le réchauffement climatique permettrait l'accès à des ressources offshore jusqu'ici inaccessibles, ou par le passé trop coûteuses à exploiter, mais aussi l'ouverture de nouvelles routes maritimes côtières. C'est pourquoi les questions de définition et délimitation des plateaux continentaux sont, selon eux, centrales aujourd'hui dans la géopolitique polaire.

L'idée principale de l'article est que l'évolution de l'approche des relations internationales rendrait presque désuète le droit de la mer défini en 1982. En effet, le principe historique de la priorité des découvertes géographiques a été important dans le cadrage du droit international à ce sujet. Pourtant les relations internationales légales modernes sont différentes, les traités jouant un rôle majeur. Le concept de plateau continental correspond à la continuité de la croûte terrestre continentale sous-marine au-delà des 200 miles marins de ZEE⁵ définis par la Convention de Montego Bay de 1982. Le fait que le territoire s'étende sous la mer permettrait donc de délimiter une zone d'exploitation exclusive plus vaste. Les chiffres clefs donnés par les chercheurs sont 70 et 88 : dans 15 ans avec la fonte de la glace, 70% des réserves de pétrole et 88% des réserves de gaz seront accessibles par voie navigable. Les deux chercheurs ne se concentrent pas seulement sur les « cinq » de l'Arctique mais aussi sur les États non-souverains qui s'y intéressent de plus en plus (Chine, Corée du Sud, pays de l'UE...). En effet, alors que l'espace eurasiatique s'appauvrit en pétrole et gaz, l'Arctique devient un espace stratégique auquel le progrès technologique permettrait un accès facilité. Comme le font remarquer les auteurs, l'Arctique n'a pas de traité spécifique permettant de définir son statut légal contrairement à l'Antarctique. En prenant l'exemple de la requête de la Fédération de Russie auprès des Nations Unies en 2001 pour l'extension de sa ZEE en suivant la dorsale de Lomonosov, ils montrent la complexité du processus juridique. Celle-ci n'a toujours pas été reconnue par les Nations Unies et leur groupe de travail dédié à ces questions.

La théorie des secteurs polaires	Séparation de l'Arctique en triangle, la base du triangle étant la côte de l'État adjacent et les côtés sont les méridiens rejoignant le point du pôle nord. Les États arctiques ont le monopole de l'exploitation de cet espace, au-delà des 200 miles marins définis par le concept de ZEE.
La théorie de l'internationalisation de la région Arctique	En opposition à la théorie des secteurs polaires, certains proposent un accès international aux ressources et une gestion du partage par les organisations internationales (similaire au régime de la haute mer.)
La théorie conventionnelle (nations unies)	Cette théorie a été forgée parallèlement à l'adoption de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, avec une internationalisation de l'Arctique au-delà des 200 miles marins. Un État pour étendre sa ZEE (mais sans droit sur la colonne d'eau) doit faire une requête reposant sur le concept de plateau continental.

Dans un dernier temps, les deux auteurs de nationalité russe proposent leurs conclusions sur le sujet. Ils affirment notamment que la priorité à la découverte géographique devrait perdurer, associée au droit moderne et aux Traités établis. En effet, les tentatives de nombreux États selon eux de reconsidérer les limites pourraient menacer la paix. L'un des objectifs russe est de limiter la tentative des États-Unis de se retirer de nombreux traités internationaux de façon unilatérale, menaçant l'ordre établi. La Russie cherche à utiliser le droit international pour légitimer ses revendications dans l'extension de son plateau continental, mais les États non-arctiques font preuve d'un intérêt grandissant, menaçant la paix.

⁵ Zone Économique Exclusive : espace côtier de 200 miles marins où l'État limitrophe possède la souveraineté d'exploitation des ressources.

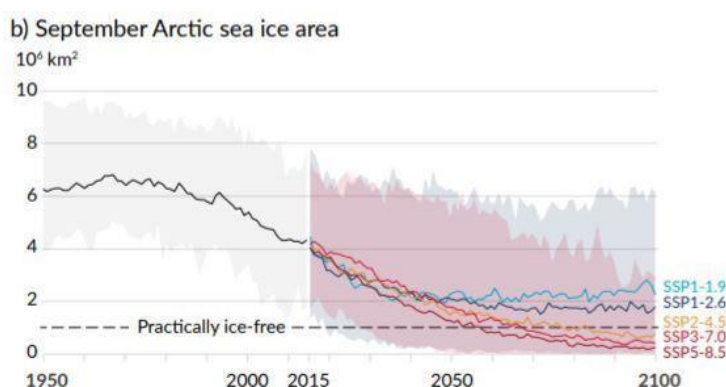
Le niveau de la banquise arctique à son plus bas depuis 1850, selon le 6^{ème} rapport d'évaluation du GIEC

Le réchauffement climatique entraînera une nouvelle fonte de la banquise, de la calotte glaciaire intérieure et des glaciers du Groenland, ainsi qu'une diminution de la neige et une augmentation du dégel du pergélisol, selon le 6^{ème} rapport d'évaluation (6th Assessment Report ou AR6) du Groupe d'experts des Nations Unies sur l'évolution du climat (GIEC).

Le premier volume de l'AR6, consacré aux bases scientifiques du changement climatique, a été publié cet été. Les trois volumes principaux du 5^{ème} rapport d'évaluation étaient sortis en 2013 et 2014, soit un an avant l'Accord de Paris. Le [9^{ème} chapitre](#) (272 p.) est dédié aux Pôles, aux océans et à la hausse du niveau des mers.

En Arctique comme en Antarctique, les chercheurs projettent la poursuite de l'augmentation des températures et l'intensification des précipitations. Le réchauffement des zones polaires va plus vite que la moyenne du réchauffement climatique. L'augmentation des températures les jours les plus froids de l'Arctique devrait être trois fois plus rapide, et le réchauffement général de l'Arctique est trois fois plus rapide.

Les deux inlandsis – Groenland et Antarctique – ont perdu de la masse depuis au moins 1990, avec le plus haut taux de perte de masse entre 2010 et 2019. La diminution du permafrost pourrait mener à l'émission de nombreux gaz à effet de serre dont du dioxyde de carbone. Selon le rapport, l'extension de la banquise dans l'Arctique a été réduite d'environ 40% en septembre et de 10% en mars. Le niveau de glace en été dans l'Arctique est à son plus bas depuis au moins 1 000 ans, et l'océan Arctique pourrait se retrouver libre de glace **avant 2050**. Sources : [AR6. IPCC \(GIEC\)](#) ; [NorthHighNews.com](#)



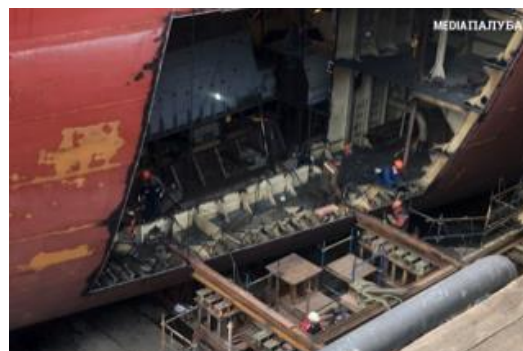
Expansion de la banquise dans l'Arctique en septembre (© Giec)

Trafic maritime – Sécurité maritime

Le brise-glace *Arktika* en cale sèche pour remplacement d'un moteur de propulsion

Le brise-glace à propulsion nucléaire Arktika a quitté mi-août le poste d'amarrage du chantier naval de la Baltique pour le chantier naval de Kronstadt afin d'effectuer les travaux prévus pour remplacer l'un des moteurs électriques de propulsion.

Le navire doit remplacer le moteur de propulsion électrique de la ligne d'arbre tribord qui est tombé en panne lors de la mise en service du système de propulsion électrique en février 2020. En plus du remplacement du moteur qui a nécessité une brèche dans la coque, un transformateur a également été changé et des travaux sur les turbines ont été effectués. À l'issue du chantier, le brise-glace devrait retourner à Mourmansk, son port d'attache, pour assurer ses fonctions d'escorte sur la route maritime du Nord. Pour rappel, la cérémonie de pose de la quille du navire a eu lieu en novembre 2013, le 16 juin 2016 il a été mis à l'eau, et le 21 octobre 2020 il a été admis en service avec propulsion réduite. Il a opéré tout cet hiver dans le golfe de l'Ob. Sources : [Paluba.media.news.ru](https://paluba.media.news.ru) ; [Korabel.ru](https://korabel.ru) ; [Sudostroenie.ru](https://sudostroenie.ru)



L'Arktika en cale sèche (©Media Deck)

Très forte activité maritime au large des péninsules de Gydan et de Taymyr

Cinquante navires ont pu être dénombrés simultanément dans les eaux près du terminal portuaire d'Utrenny dans la baie de l'Ob au profit du projet Arctic LNG2 et une centaine de navires supplémentaires étaient localisés près du port de Sabetta, du terminal pétrolier du port de Novy et du site de forage de la plate-forme autoélevatrice Perro Negro 8.

Un peu plus à l'est, au nord-est de la péninsule de Taymyr, de nombreux navires s'affairent autour des terminaux portuaires en construction pour les nouveaux grands projets miniers et pétroliers. Mi-août, six navires étaient amarrés près du site où la compagnie minière North Star (Severnaya Zvezda) construit son port maritime d'Ienisseï. Le nouveau terminal, qui s'appelait auparavant Chaika, desservira le champ houiller de Syrdasaysky et devrait être fonctionnel en 2023. À environ 50 km au sud du terminal de Chaika, la compagnie pétrolière Rosneft construit son terminal maritime Sever qui desservira le projet Vostok Oil. À la mi-août, au moins trois navires étaient amarrés sur le site. Il est conçu pour pouvoir traiter jusqu'à 30 millions de tonnes de pétrole d'ici 2024. Plusieurs navires de prospection, l'*Akademik Primakov* et l'*Akademik Lazarev* se dirigent vers la mer de Sibérie orientale pour cartographier le potentiel pétrolier et gazier de la mer de Laptev. Le *Bavenit*,

un navire de forage, est en route pour creuser les premiers puits de la région. Le navire de recherche hydrographique *Piotr Kotsov*, exploité par la société hydrographique de Rosatom, était le 24 août situé dans les eaux à l'ouest des îles de Nouvelle-Sibérie engagé dans la cartographie des fonds marins dans le cadre du développement par Rosatom de la route maritime du Nord. Sources : [BarentsObserver.com](https://barentsobserver.com) ; [BarentsObserver.com](https://barentsobserver.com)

Construction d'un second brise-glace de 18 MW pour Rosmorport

Rosmorport a attribué le contrat de construction du deuxième brise-glace de 18 MW à la société CJSC Nefteflot avec vraisemblablement la construction de la coque sous-traitée en Chine ou en Turquie.

Le concours pour la construction du second brise-glace d'une capacité de 18 MW de classe glace ARC7 pour FSUE Rosmorport a été attribué à l'entreprise de construction navale russe de la Volga Nefteflot (voir Bulletin mensuel de mai 2021). Il se pourrait qu'une partie du navire soit sous-traitée pour la construction de la coque à un chantier naval chinois, bien que des chantiers navals turcs soient toujours envisagés dans ce projet. Auparavant, l'appel d'offres pour la construction du deuxième brise-glace a été déclaré invalide à plusieurs reprises en raison du manque de candidatures, le prix ayant augmenté de 7,3 milliards de roubles jusqu'à 10,5 milliards de roubles. On peut lire dans la presse qu'il devient de plus en plus difficile pour les chantiers russes de maintenir les coûts exigés par contrat public tant les exigences varient en cours de construction. Sources : [Portnews.ru](https://portnews.ru) ; [Korabel.ru](https://korabel.ru)

Projet de construction d'un câble fibre optique sous-marin Polar Express le long de la côte arctique Russe

La Russie a dévoilé son projet de construction du câble sous-marin Polar Express de 12 650 km le long de toute la côte arctique de la Russie, de Mourmansk à Vladivostok, avec 6 paires de fibres optiques pour une mise en service qui s'étend de 2023 à 2026.

Le projet *Polar Express* consiste à poser 12 650 km de câble de six paires de fibres optiques avec un débit pouvant atteindre 104 Tb/s. Les travaux de pose du câble fibre optique sous-marin transarctique (FOCL) ont commencé à Mourmansk dans le village de Teriberka sur les rives de la mer de Barents. Le premier tronçon du projet "Polar Express" Teriberka – Amderma devrait être achevé l'année prochaine. Une station côtière est en cours de construction à Amderma (NAO), où il est prévu d'essayer de déployer des éoliennes comme source d'énergie alternative. Le câble traversera la mer de Barents jusqu'à l'ancienne base aérienne militaire d'Amderma dans l'Okrug autonome des Nenets. La prochaine étape sera à Tiksi, une autre connexion se fera vers le port de Tiksi en Yakoutie, puis vers Pevek et Anadyr sur la péninsule de Chukotka, dans le Pacifique, avec une station terrestre à Petropavlovsk-Kamchatsky et plus au sud vers Yuzhno-Sakhalinsk, Nakhodka, avant de se terminer à Vladivostok. La pose du câble de Teriberka vers la Sibérie est prévue de 2021 à 2024, tandis que la section orientale sera achevée en 2026. La fibre *Polar Express* est conçue pour fournir la composante numérique du développement de la route maritime du Nord, de ses infrastructures portuaires, ainsi que des projets pétroliers et gaziers dans l'Arctique. Le projet est développé par le ministère des Transports de la Fédération de Russie, l'Agence fédérale des transports maritimes et fluviaux (Rosmorrechflot) et l'Entreprise d'État fédérale (FSUE) Rosmorport. Le projet de câble sous-marin *Polar Express* devrait coûter environ 65 milliards de roubles (889 millions de dollars) et être financé exclusivement par l'État, dans le cadre d'un projet géré par l'État visant à amener l'Internet haut débit dans le Nord. Sources : [Submarine-networks.com](https://submarine-networks.com) ; [Korabel.ru](https://korabel.ru)



Projet Polar Express ©Rosmorrechflot (Morflot)

Mise en service du paquebot de croisière brise-glace *Cdt Charcot* de la compagnie Ponant

Fin juillet, la compagnie de croisière française Ponant a pris livraison auprès du chantier norvégien VARD du premier navire de croisière d'exploration hybride.

Développé par Ponant, Stirling Design International, Aker Arctic et VARD, la coque a été construite au chantier naval de Vard Tulcea en Roumanie. Elle a été ensuite remorquée en Norvège pour achever la construction. Premier du genre, le *Commandant Charcot* est certifié PC2 (les brise-glaces russes à propulsion nucléaire ont juste une classe supérieure PCI), ce qui lui permet de se déplacer dans une banquise de près de 2,5 mètres d'épaisseur et naviguer en toute sécurité à travers des dorsales de compression de glace de mer de plus de 10 mètres. Engagé à fonctionner de manière écologiquement durable dans les zones les plus sensibles du monde, le *Charcot* est propulsé par 2 moteurs azimuthaux POD fonctionnant au GNL d'une puissance totale de 42 MW. Le navire est conçu pour naviguer l'été boréal en Arctique jusqu'au pôle Nord géographique et se repositionne pour l'été austral en péninsule antarctique pour naviguer entre la mer de Weddell et la mer de Ross. Le navire qui mesure 150 m de long peut accueillir 245 passagers servis par un équipage de 235 personnes. Sources : [Wärtsilä.com](https://www.wartsila.com) ; [Maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com) ; [Meretmarine.fr](https://www.meretmarine.fr) ; [Ponant.com](https://www.ponant.com)



Un brise-glace chinois *Xue Long 2* navigue vers le pôle Nord

Le Dragon des neiges 2 en est à son deuxième voyage dans l'Arctique au cours duquel il effectuera des relevés scientifiques sur la dorsale de Gakkel. Le 12 juillet, le navire a appareillé de Shanghai pour une mission de 3,5 mois.

Il s'agit du premier voyage scientifique dans la région au cours de la période du 14^{ème} plan quinquennal de la Chine (2021-2025). Le *Dragon des neiges 2* devrait atteindre le pôle Nord. Sur son chemin, il explorera la dorsale de Gakkel (au milieu de celle de Lomonossov qui traverse l'Arctique). Jusqu'à présent, c'est le navire jumeau *Xue Long* qui a été utilisé pour les expéditions chinoises dans l'Arctique, qui se sont déroulées le long de la route maritime du Nord de la Russie, à travers l'océan Arctique central et le passage du Nord-Ouest du Canada. Le chef de l'Administration océanique d'État chinoise a souligné que « la protection de l'environnement arctique est une responsabilité commune et la Chine y apportera sa contribution ». Il a également souligné que la Chine se considère comme « un État proche de l'Arctique » et qu'elle « participera activement avec sagesse et force à la protection et au développement futurs ». Début 2018, le pays a adopté un [document de politique sur l'Arctique](#). Il met en évidence les efforts conjoints et les approches coopératives, et souligne en même temps que la Chine est déterminée à participer à la gouvernance de l'Arctique et qu'elle a des intérêts et des droits légitimes dans la région. Sources : [BarentsObserver.com](https://www.barentsobserver.com) ; [Rcinet.ca](https://www.rcinet.ca)

Coût du refit des 3 brise-glaces canadiens

Avec le coût du refit des brise-glaces d'occasion qu'Ottawa a confié au chantier naval de Québec, leur acquisition approche la barre du milliard de dollars.

Le coût de trois brise-glaces d'occasion que le gouvernement libéral fédéral paie au chantier naval québécois Chantier Davie se rapproche de la barre du milliard de dollars alors qu'Ottawa continue d'ajouter discrètement de l'argent à l'accord controversé. L'injection de fonds la plus récente a eu lieu la semaine dernière lorsque le gouvernement a remis à Davie 68,9 millions de dollars supplémentaires pour poursuivre la conversion et la modernisation du dernier brise-glace, portant le coût total des trois navires à plus de 912 millions de dollars. Cela représente une augmentation significative par rapport au prix initial de 610 millions de dollars au moment de l'achat des trois brise-glaces civils de construction norvégienne pour la [Garde-côtière canadienne](#) en août 2018. Certains arguent même que le montant final aurait couvert la construction de 3 brise-glaces neufs de taille identique. Ce financement supplémentaire est réalisé alors que le chantier naval de Québec et Ottawa négocient actuellement une entente pour que Davie construise six nouveaux brise-glaces moyens au cours des prochaines années dans le cadre de la stratégie d'approvisionnement en construction navale de plusieurs milliards de dollars du gouvernement fédéral (voir Bulletin mensuel de mai). Les deux premiers ont déjà été livrés, le 3^{ème} est en cours de conversion et il ne sera pas prêt avant l'été prochain, soit 4 ans après la signature de l'accord. Sources : [Globalnews.ca](https://www.globalnews.ca) ; [Rcinet.ca](https://www.rcinet.ca)

Publication du rapport de l'exercice conjoint de recherche et de sauvetage virtuel en Arctique

L'Association Arctic Expedition Cruise Operators (AECO), la Garde-côtière islandaise (ICG) et le Joint Rescue Coordination Centre North Norway (JRCC NN) ont publié un rapport sur leur exercice annuel conjoint de recherche et de sauvetage dans l'Arctique (SAR TTX).

Pour la 5^{ème} année consécutive, l'industrie des croisières d'expédition dans l'Arctique, le secteur de la recherche et du sauvetage, et le milieu universitaire se sont réunis pour un exercice sur table conjoint. Les participants ont été invités à jouer un scénario dans lequel un navire de croisière d'expédition s'échoue sur un haut-fond dans une partie reculée de l'Arctique. Au fur et à mesure que le scénario avançait, les participants ont été mis au défi d'évacuer le navire instable et d'établir un camp de secours sur le rivage. Le [compte rendu de l'exercice](#) couvre les procédures et les moyens de communication, la collaboration et la coordination, les procédures d'abandon du navire, les techniques de gestion des foules, l'utilisation efficace de l'équipement, les stratégies de survie, l'aménagement du camp et bien plus encore. Cette année, l'exercice a été organisé sous la forme d'un événement entièrement virtuel les 2 et 3 décembre 2020, rassemblant près de 130 participants du monde entier. Le TTX SAR conjoint a réuni 26 membres de l'AECO et entités SAR du Canada, d'Islande, du Groenland, des îles Féroé, du Svalbard, de la Norvège continentale, des États-Unis, de la Finlande, du Royaume-Uni et de la Nouvelle-Zélande. L'événement a été organisé sous l'égide du Réseau de sécurité et de préparation aux situations d'urgence pour l'Arctique et l'Atlantique Nord (ARCSAR) avec un financement du programme de recherche et d'innovation Horizon 2020 de l'Union européenne. Source : [Aeco.no](https://aeco.no)

Rapport d'activités

Focus sur le trafic des tankers ARC7 LNG YamalMax de juillet et août. Les transits vers l'Asie ont commencé beaucoup plus tard cette année, vraisemblablement en raison de la banquise bien présente dans le nord-ouest de la mer de Barents et dans la mer de Sibérie orientale (@CLS.fr)

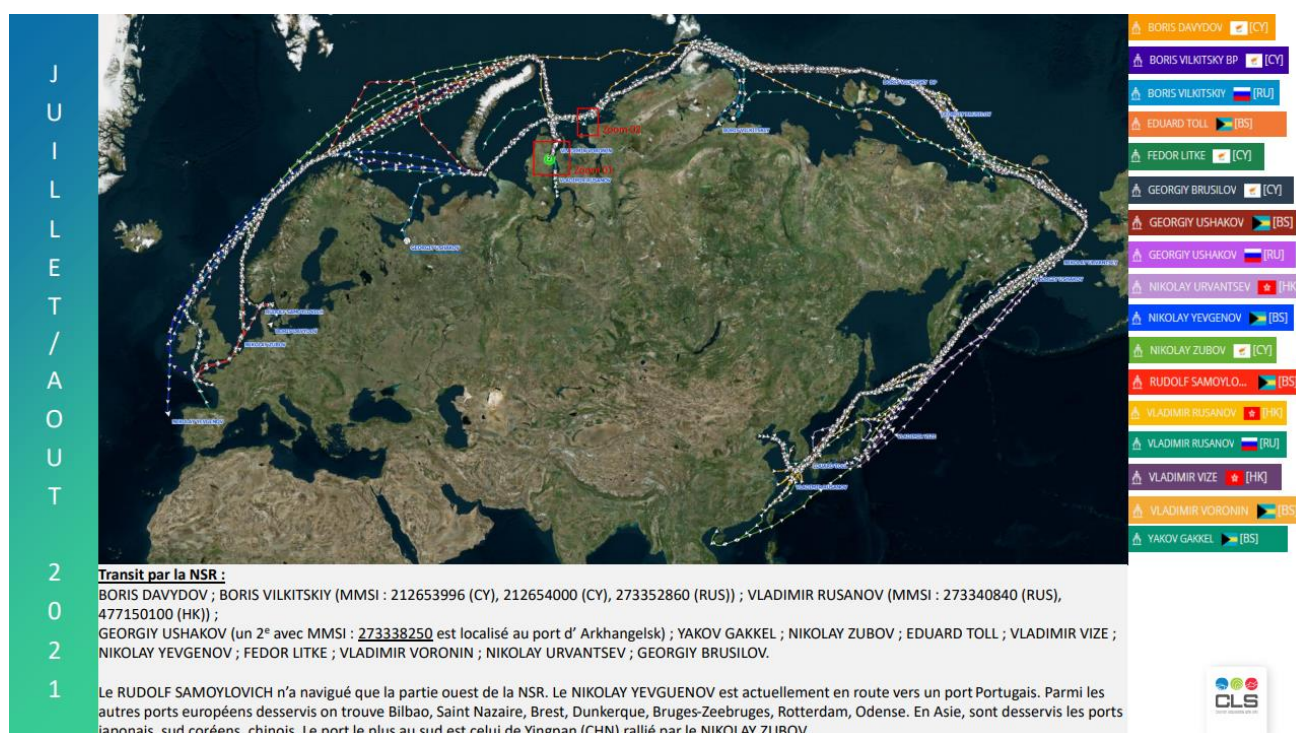


Figure 1 : Trafic tankers ARC7 LNG YamalMax de juillet et août 2021 (© CLS.fr)

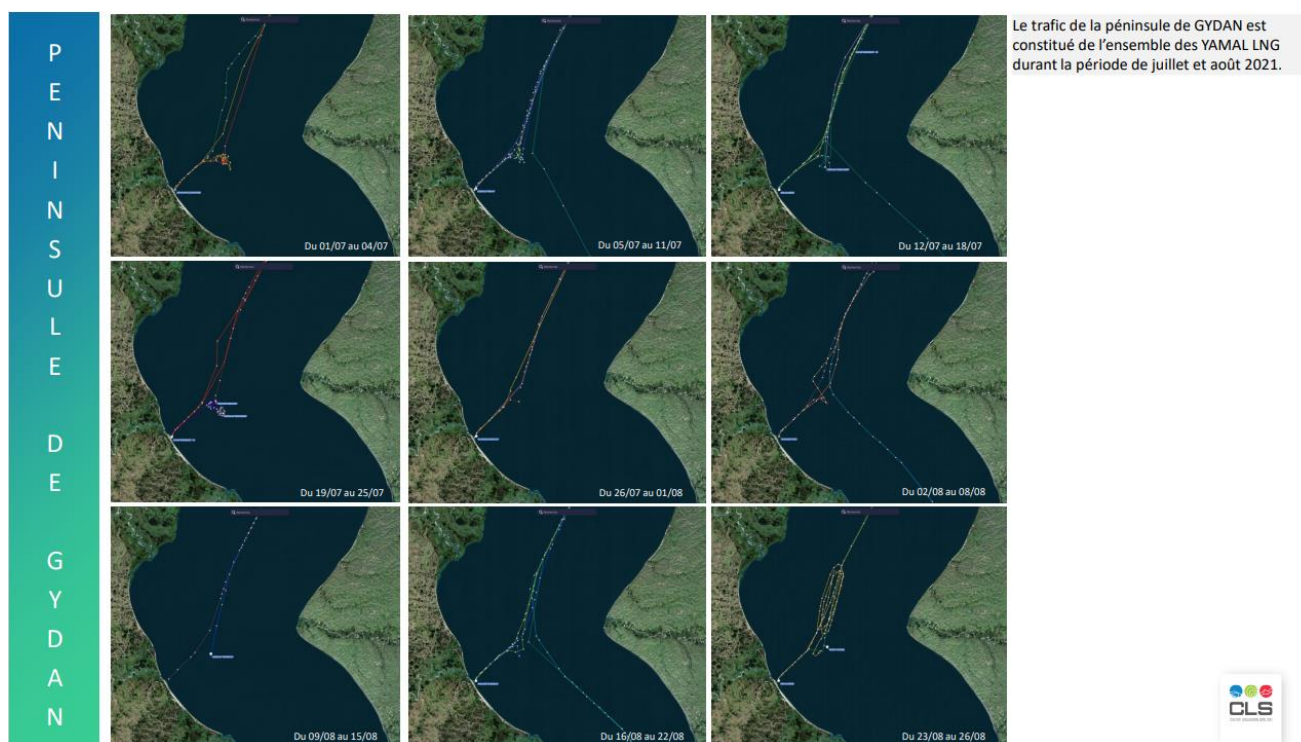


Figure 2 : Transit tankers ARC7 LNG YamalMax dans la rivière de l'Ob (© CLS.fr)

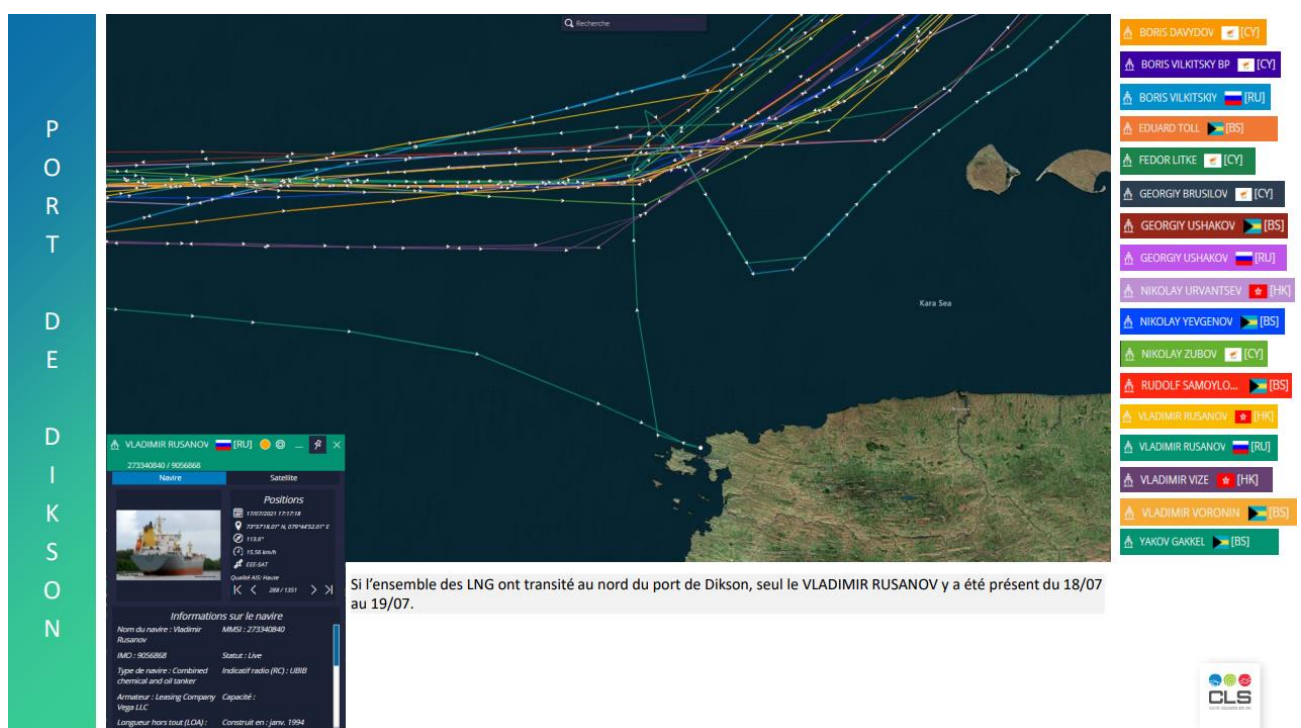


Figure 3 : Tankers ARC7 LNG YamalMax au large de Dikson (© CLS.fr)

Carte d'extension et de concentration des glaces d'août 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).

Cette année encore, le passage du NW n'est pas ouvert à la croisière et il y a de la glace tard en saison par rapport à l'an passé (point 3). Idem pour la route du Nord-Est où la mer de Sibérie orientale et l'ouest de la mer de Kara sont encore couverts de glace. Sources : [Nsidc.org](https://nsidc.org) ; aari.ru

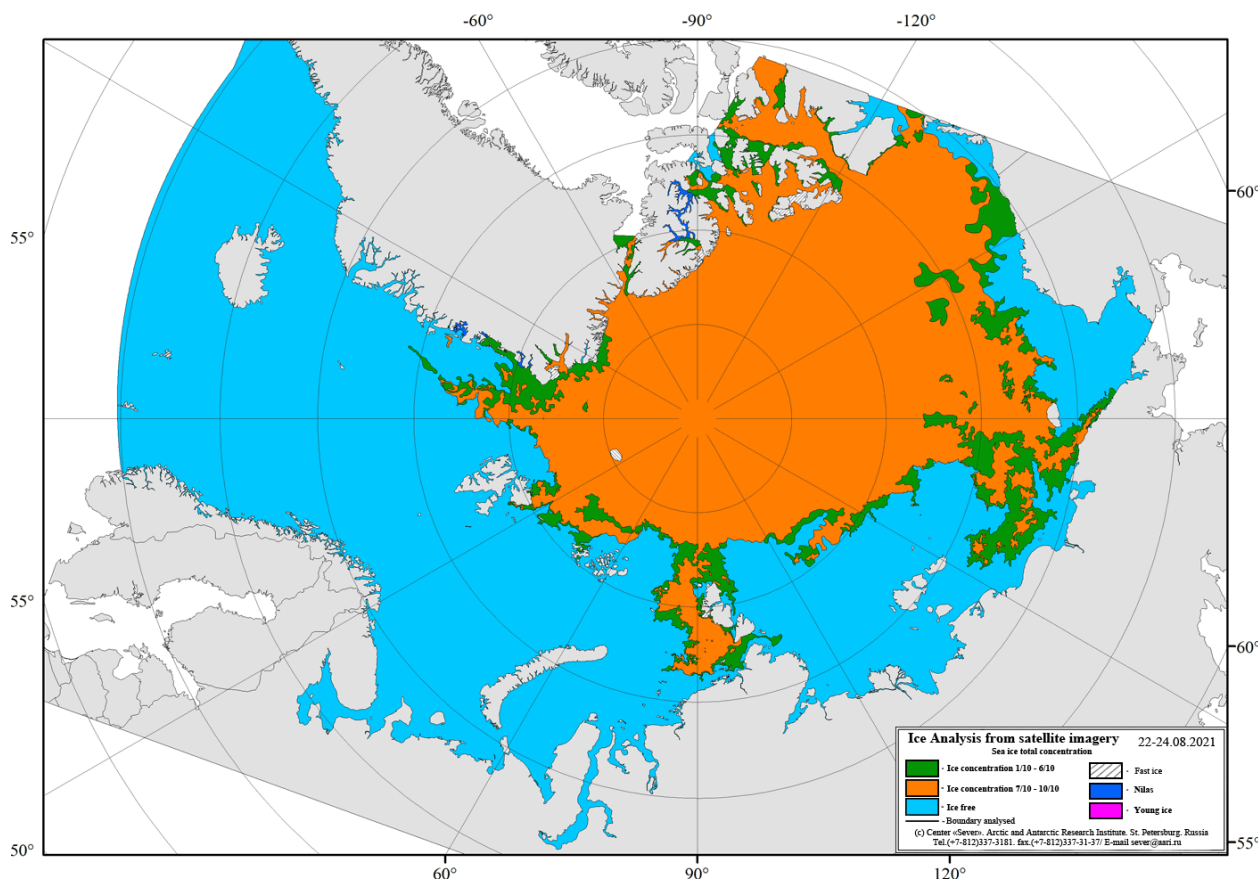


Figure 4 : Couverture de glace au 27 juillet 2021. Route maritime du Nord (© AARI)

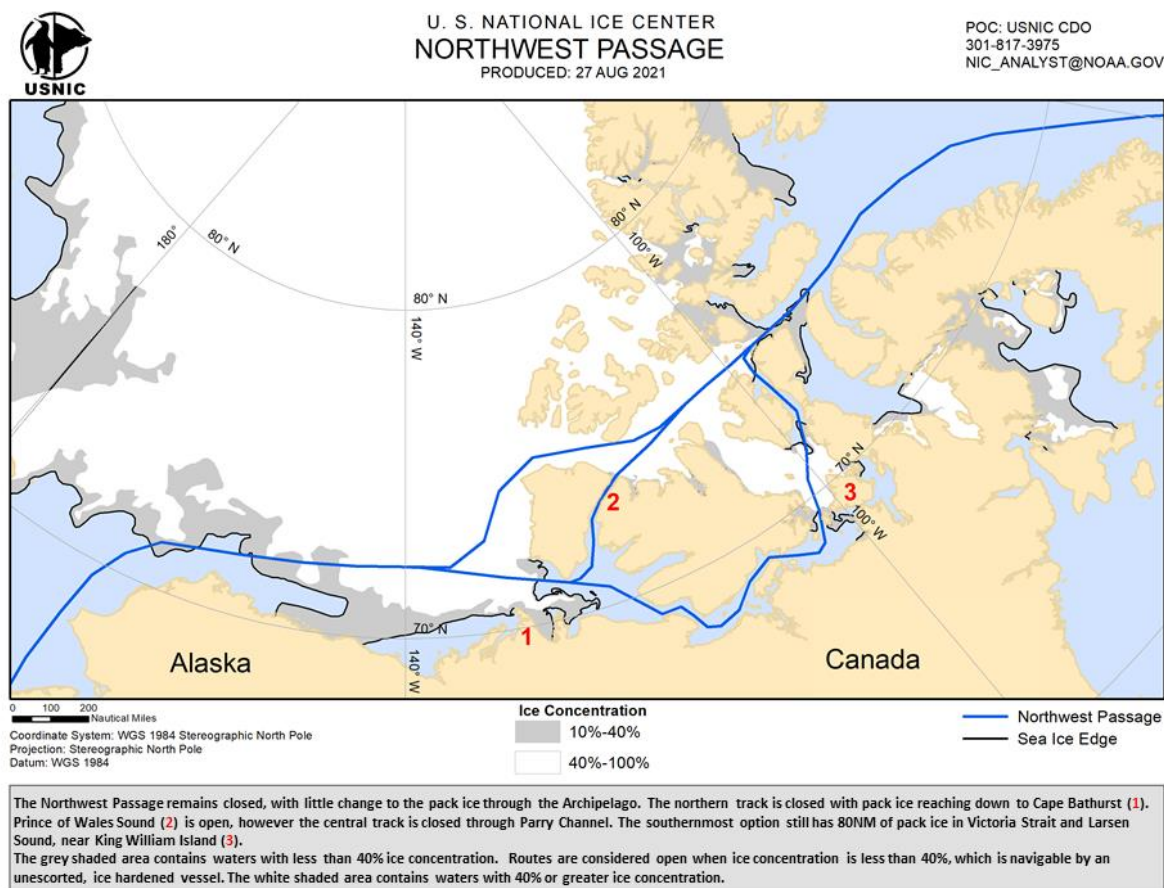


Figure 5 : Couverture Glace au 27 août. Passage du NW (© [USNIC](#))