

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

**HERVÉ BAUDU – EMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY –
CAMILLE ESCUDE – 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
INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES ..	8
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE.....	11
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE	12
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	14

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 Institutions arctiques, régulations environnementales, enjeux juridiques : Camille Escudé-Joffres (GEG), Emilie Canova (GEG)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : IRIS

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

Le Sénat américain approuve la loi autorisant les grands navires de croisière à naviguer vers l'Alaska

Le Sénat américain a approuvé une loi dérogatoire sur le rétablissement du tourisme en Alaska, qui autoriserait les grands navires de croisière non américains à effectuer des croisières vers l'Alaska sans avoir à escaler préalablement dans un port étranger. Cette loi prévoit une dérogation aux lois américaines sur le cabotage.

La Loi sur le cabotage américain est une mesure qui dispose qu'un voyage aller-retour transportant des passagers entre un port ou un lieu de l'État de l'Alaska et un port ou un lieu de l'État de Washington est considéré comme un voyage à l'étranger aux fins de cette loi américaine (la loi reste en vigueur jusqu'en février 2022). Le but de cette loi est de contourner la décision canadienne de fermer ses ports aux grands navires de croisière jusqu'en 2022. En vertu de la loi américaine sur les services des navires à passagers, tous les navires à passagers battant pavillon étranger sont tenus de s'arrêter dans un port étranger lorsqu'ils transportent des citoyens américains entre deux États des États-Unis. Les grands navires de croisière naviguaient traditionnellement soit du port de Vancouver, au Canada, soit de Seattle, dans l'État de Washington, dans le cadre de leurs programmes de croisière d'été vers l'Alaska. Portée par la sénatrice de l'État de l'Alaska, cet État ne souhaite pas enregistrer de nouvelles pertes pour sa saison touristique estivale. Les croisières en Alaska attirent plus d'un million de passagers chaque année. Même avec l'adoption de la loi aujourd'hui par le Sénat, il est loin d'être certain que les compagnies de croisière pourront offrir des croisières cet été en Alaska. La plupart des navires de croisière ne sont pas encore positionnés sur le marché et les compagnies de croisière ont encore du mal à s'entendre avec les contraintes du « *Center for Disease Control and Prevention* » des États-Unis pour reprendre des opérations de croisière, même limitées, à partir des ports américains. De plus, le texte doit encore être ratifié par le Président Biden. Des réservations sont tout de même déjà possibles chez certains croisiéristes dès fin juillet jusqu'à fin septembre, ceci donnant l'espoir de voir le secteur être relancé en partie alors que celui-ci pèse beaucoup dans l'économie locale et notamment à Skagway. Sources : [Maritime-Executive.com](#), [gCaptain.com](#), [CBC](#), [Regard sur l'Arctique](#)

L'administration Biden soutient finalement un projet pétrolier en Alaska

Le département de la Justice a donné tort aux opposants du projet pétrolier Willow de ConocoPhillips dans la réserve pétrolière nationale, permettant ainsi au projet d'aller de l'avant. Cette décision apparaît être en opposition aux annonces faites dès la prise de fonction du président Biden fin 2020.

Le projet pétrolier Willow devrait produire 100 000 barils de pétrole par jour pendant 30 ans dans la région du North Slope. Ce projet date de la présidence de Donald Trump et avait été jusque-là suspendu à des procédures lancées par ses opposants. Le département de la Justice leur a donné tort, en désaccord avec la volonté affichée du président Biden de réduire les émissions de gaz à effet de serre du pays et de suspendre les projets d'extraction dans l'Arctique américain. Le département de l'Intérieur a indiqué que le projet répondait aux exigences environnementales, ce que contestent les opposants qui craignent des effets importants sur la faune et la flore. Cette décision apparaît comme un revirement inattendu de la part de l'administration Biden.

Cette décision a été bien accueillie par les soutiens du projet dont certaines populations autochtones (les Inupiat de la région du North Slope) et notamment la sénatrice Lisa Murkowski. Un autre sénateur, Dan Sullivan, faisait partie d'une délégation républicaine qui s'est rendue à Washington pour plaider la cause de l'État sur ce dossier lors de la signature de la loi sur le tourisme par le Sénat, débloquant ainsi peu après la décision de l'administration Biden en faveur de leurs demandes. Sources : [The New York Time](#), [Alaska Public Media](#)

CANADA

Le Canada annonce la construction de deux brise-glaces lourds et six moyens pour l'Arctique

Dans le cadre de la relance de l'emploi en période préélectorale, le gouvernement canadien a promis de construire deux brise-glaces pour l'Arctique et de créer des centaines d'emplois dans deux provinces politiquement influentes. La Garde côtière canadienne a annoncé le 6 mai 2021 que deux brise-glaces lourds et 6 moyens se joindront à sa flotte pour renforcer la présence du Canada dans l'Arctique. Cette annonce recouvre de plus plusieurs dimensions politiques.



Les deux nouveaux brise-glaces polaires auront une capacité similaire à celle du plus grand brise-glace actuel du Canada, le NGCC *Louis S. Saint-Laurent*, et seront tous deux construits par des chantiers navals canadiens. Selon les premières estimations, la construction de ces navires créera environ 300 emplois par navire dans les chantiers navals et 2 500 emplois dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement maritime. Seaspan Shipyards à Vancouver, en Colombie-Britannique, construira l'un des brise-glaces, l'autre brise-glace serait construit par Davie Shipbuilding à Lévis, au Québec. Cette répartition garantirait la livraison d'au moins un brise-glace lourd polaire d'ici 2030, date à laquelle le

NGCC *Louis S. Saint-Laurent* devrait être retiré du service actif. Le gouvernement fédéral, qui n'a jamais commandé des navires aussi imposants, refuse d'avancer un chiffre et n'offre aucun ordre de grandeur. Il répond que tout dépendra du résultat des négociations avec les chantiers. En 2010, les coûts d'un seul navire avaient d'abord été évalués à 720 millions de dollars avant d'être révisés à 1,3 milliard de dollars en 2017. Le prix d'un seul brise-glace polaire devrait tourner autour de 2 milliards de dollars. Si jamais un premier brise-glace polaire entrait en service en 2030 au Canada, il se sera écoulé 22 ans entre l'annonce du projet initial, le CCGS *John G. Diefenbaker*, et la mise à l'eau du navire.

Malgré les intentions annoncées du gouvernement fédéral de construire 2 brise-glaces lourds et 6 brise-glaces de taille moyenne pour remplacer la flotte de la Garde côtière vieillissante, la communauté scientifique canadienne n'est toujours pas rassurée sur le successeur du NGSS *Amundsen*, âgé de 43 ans. Propriété de la Garde côtière canadienne, il est le seul navire parmi le groupe actuel de brise-glaces à avoir les capacités de recherche et à être muni d'équipements scientifiques adaptés. En vertu d'une entente de cogestion avec Amundsen Science, un consortium basé à l'Université Laval, à Québec, le brise-glace permet à des chercheurs d'avoir accès à un véritable laboratoire flottant dans l'Arctique. Il est mis à la disposition des scientifiques environ 125 jours par an, surtout en été. Comme les autres navires de la flotte, le NGCC *Amundsen* est vieillissant et devra être remplacé d'ici une dizaine d'années. Pour l'instant, il n'a aucun successeur désigné qui aurait les mêmes particularités et les mêmes missions. La Garde côtière canadienne promet que son remplacement serait assuré par un des six brise-glaces prévus dans le cadre du programme.



Deux chantiers navals sont désignés : le chantier naval Seaspan de Vancouver (Colombie-britannique) et le chantier naval Davie près de Québec (Québec), chacun devant construire un brise-glace évalué à plus d'un milliard de dollar l'unité.

Ce choix, qui apparaît comme équitable entre les deux chantiers, rompt avec la politique de l'ancien Premier ministre Harper qui, dans le cadre de la Stratégie nationale de construction navale (SNCN), avait délaissé le chantier québécois pour octroyer les contrats des navires NPEA et d'un brise-glace lourd au chantier Seaspan. Toutefois, ce dernier contrat sera annulé par Justin Trudeau pour des retards et des dépassements de coûts, sous la pression du Québec et de la rivalité entre les deux chantiers navals. Le chantier Davie, qui est spécialisé dans la construction de brise-glaces, devrait donc intégrer à son tour la SNCN.

L'annonce de la construction de deux brise-glaces – au lieu d'un – intervient dans un contexte d'élections fédérales anticipées alors que le parti de Justin Trudeau est en minorité depuis sa réélection. L'octroi de ces contrats pourrait servir des intérêts politiques quelques semaines avant les élections. En effet, l'est et l'ouest du Canada où se situent ces deux chantiers,

appartiennent à deux provinces cruciales pour le résultat des élections, comptant pour 121 des 338 sièges du Parlement. Sources : [Reuters.com](#), [Canada.ca](#), [NavalNews.com](#), [Nunatsiaq.com](#), [TheGlobeandmail.com](#), [cbc.ca](#), [Rcinet.ca](#), [Arctic Today](#), [Regard sur l'Arctique](#), [Radio Canada](#)

Le propriétaire de la mine de fer de Mary River pourrait stopper l'activité en 2022

L'entreprise Baffinland propriétaire de la mine de fer de Mary River a annoncé que sans l'approbation de son projet d'extension conjuguée à une future baisse des cours du fer prévue pour 2022, la mine pourrait être mise en sommeil (voir également la rubrique sécurité maritime – trafic maritime).

En 2022, les prix du minerai de fer pourraient passer sous la barre des 100 dollars par tonne, ce qui déclencherait la mise en sommeil des activités de la mine de fer de Mary River au Nunavut par Baffinland, celles-ci n'étant plus rentables à ce niveau de prix. Ceci serait également lié, selon Baffinland, aux difficultés d'acceptation du projet d'extension des activités de la mine, projet censé doubler la production et réduire les coûts. Selon la compagnie minière, la décision fédérale doit advenir avant la fin de l'été 2021 pour des raisons de capacités de transport maritime possible uniquement en été. Ceci alors que les autorités groenlandaises ont annoncé que la mine n'a pas répondu aux attentes de ces dernières sur les impacts possibles de l'extension de ses activités (les navires de Baffinland passant dans les eaux groenlandaises), ce qui pourrait à nouveau retarder voire peser sur la décision finale. Sources : [Nunavut News](#), [Arctic Today](#), [Regard sur l'Arctique](#)

GROENLAND/DANEMARK

Le secrétaire d'État américain Antony Blinken en visite au Groenland

En marge de sa participation à la réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique qui se tenait à Reykjavik (Islande) du 19 au 20 mai 2021, le secrétaire d'État américain s'est rendu au Groenland pour une visite officielle de quelques heures destinée à tracer les lignes de la nouvelle diplomatie arctique de l'administration Biden.

Tournant la page de la diplomatie arctique de l'administration Trump, le secrétaire d'État américain Antony Blinken a confirmé une volonté américaine de forger des liens plus étroits avec leurs « partenaires de l'Arctique, le Groenland et le Danemark ». Lors d'une visite officielle de cinq heures au Groenland, venant parachever une tournée des pays nordiques, Blinken a rencontré le Premier ministre groenlandais Múte B. Egede, le ministre des Affaires étrangères du Groenland, Pele Broberg et le ministre danois des Affaires étrangères, Jeppe Kofod. Dans le cadre de cette rencontre, le consulat américain à Nuuk, rouvert l'an dernier après près de 70 ans, a communiqué les quatorze axes de la politique américaine en Arctique, dont le message affiché s'articule autour de la coopération diplomatique, le développement durable, le changement climatique et le respect des intérêts et des cultures des peuples autochtones. Pour rappel, en 2020, le Groenland et les États-Unis ont conclu un accord de coopération dans les domaines des matières premières, du tourisme, de la recherche et de l'éducation. Sources : [DR](#), [Sermitsiaq](#), [Sermitsiaq](#)

La partie occidentale de la calotte glaciaire du Groenland, proche d'un point de non-retour

D'après une étude publiée dans la revue scientifique PNAS, la partie occidentale de la calotte glaciaire groenlandaise serait sur le point d'atteindre un point de bascule.

Sur la base de reconstructions d'altitude dérivées de carottes de glace, des scientifiques de l'Université de Wisconsin-Madison estiment que l'ouest de la calotte glaciaire du Groenland a perdu sa stabilité en réponse à l'augmentation des températures, qui est deux à trois fois plus rapide en Arctique. Cette perte de stabilité pourrait être due à un processus de rétroaction positive fonte-élévation. Autrement dit, la fonte réduit la hauteur de l'inlandsis, ce qui expose la surface de l'inlandsis à des températures plus élevées, accentuant encore la fonte. Pour rappel, l'inlandsis groenlandais joue un rôle central sur le niveau global de la mer et sur la vitesse de la circulation méridienne de retournement de l'Atlantique, et la fonte en cours est de nature à produire des effets à la fois considérables et dont la temporalité est largement incertaine. Sources : [PNAS](#)

ISLANDE

Fin de la présidence islandaise au Conseil de l'Arctique : voir la rubrique « Gouvernance ».

Ouverture du nouvel institut Olafur Ragnar Grimsson sur l'Arctique

Le gouvernement islandais a autorisé la création d'un nouveau centre sur l'Arctique, l'Institut Olafur Ragnar Grimsson à Reykjavik.

Un nouveau centre Arctique, l'institut Olafur Ragnar Grimsson, va ouvrir ses portes à Reykjavik, avec un soutien financier de 10 millions d'ISK du gouvernement islandais. Cet institut, qui porte le nom du fondateur d'Arctic Circle, avait été évoqué dans le rapport de décembre 2020 intitulé "Le Groenland et l'Islande dans le Nouvel Arctique", destiné à accroître la coopération entre les deux pays ainsi que l'implication générale de l'Islande dans l'Arctique.

L'institut sera une ONG dont les membres du conseil d'administration seront nommés par le Premier ministre islandais, le ministre des Affaires étrangères, des universités et Arctic Circle. Son nom officiel sera choisi une fois l'Institut opérationnel. L'institut sera principalement financé par des dons et un terrain près de l'Université d'Islande à Reykjavik a déjà été obtenu pour le nouveau bâtiment. Sources : [RCINet](#) ; [Ruv](#).

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Norvège : l'accord militaire avec Washington met en fureur Moscou

La signature d'un accord militaire entre Oslo et Washington qui renforce le partenariat stratégique entre les deux capitales a suscité l'ire de Moscou. Les autorités russes voient dans cet accord une aggravation des tensions dans la région de Barents.

En avril 2021, la Norvège et les États-Unis ont établi un nouvel accord militaire permettant le renforcement de leur coopération (cf. Bulletin mensuel n°24, mai 2021). Cette annonce a provoqué la colère des autorités russes qui dénoncent le rapprochement des infrastructures militaires américaines à proximité de la frontière russe. Maria Zakharova, porte-parole du ministère des Affaires étrangères russe, estime que la Norvège est en train « d'abandonner progressivement la politique d'auto-restriction ». Selon elle, cet accord américano-norvégien s'inscrit dans « une politique de renforcement militaire et d'implication active de l'OTAN en Arctique ».

Ces plaintes russes proviennent également de la hiérarchie militaire. Ainsi, l'amiral Aleksander Moiseyev, commandant de la Flotte du Nord, indique que la présence navale dans les mers de Barents et de Norvège serait inédite depuis la Seconde Guerre mondiale. Il juge que « de telles actions sont provocantes et ont un effet négatif sur la sécurité régionale ». Pour la Russie, le renforcement de la présence américaine sur le territoire norvégien accroît le risque « d'un conflit potentiel en Arctique ». Sources : [Communiqué du ministère des Affaires étrangères de la Fédération de Russie](#), 29 avril 2021 (en russe) ; [The Barents Observer](#), 10 mai 2021 ; [Izvestia](#), 13 mai 2021 (en russe).

Péninsule de Kola : un nouveau projet minier soutenu par Severstal

Le géant de l'acier russe Severstal souhaite investir dans l'exploitation d'un gisement de fer près de la cité d'Olenegorsk, ville minière de la péninsule de Kola. Déjà implanté dans la zone par le biais de sa filiale Olcon, le groupe souhaite entreprendre l'exploitation d'un nouveau gisement alors que ceux en cours d'exploitation sont en fin de vie.

Alors que le prix des métaux connaît ces derniers mois une hausse inédite, le groupe russe Severstal veut profiter de cette conjoncture pour exploiter un nouveau gisement de fer dans la zone d'Olenegorsk, dans la péninsule de Kola. Ainsi, Severstal planifie un investissement de six milliards de roubles (66,7 millions d'euros) avec l'ambition de démarrer ce gisement à l'horizon 2025.

Les réserves du gisement de Pechegubskoe sont estimées à 78 millions de tonnes de fer. Olcon, filiale de Severstal, qui gère le site, prévoit une production de 22,5 millions de tonnes de fer d'ici 2038. Par ailleurs, cette future exploitation entend combler la diminution des réserves de gisements qui sont exploités depuis de nombreuses décennies. Sources : [Communiqué de presse du gouvernement régional de l'oblast de Mourmansk](#), 18 février 2021 ; [Communiqué du ministère pour le Développement de l'Extrême-Orient et l'Arctique](#), 17 mai 2021 (en russe).

La question sensible des déchets radioactifs dans l'Arctique russe

Alors que la Russie assume la présidence du Conseil de l'Arctique pour les deux prochaines années, Moscou pourrait envisager de dénouer l'épineux dossier des déchets radioactifs en mer de Kara, ce que souhaitent les experts de ce domaine. Dans le même temps, la région de Mourmansk pourrait accueillir des déchets radioactifs pour leur traitement et leur stockage.

Au cours des deux prochaines années, la Russie souhaite mettre en lumière la situation écologique dégradée en mer de Kara en raison de la présence de déchets radioactifs dans les fonds marins. Ainsi, le ministère des Affaires étrangères russe invite en juin 2022 les experts internationaux des autres pays arctiques à prendre part à une conférence dédiée à cette problématique. Entre la fin des années 1960 et le début des années 1990, près de 17 000 objets contaminés furent jetés en mer de Kara par les autorités soviétiques. Les experts soulignent que le principal danger réside dans les réacteurs des sous-marins qui concentrent 90 % de toute la radioactivité dans la zone.

À rebours de la volonté de dépolluer la mer de Kara, la péninsule de Kola apparaît comme un point de stockage des déchets radioactifs de la Russie. Ainsi, trois anciens générateurs de vapeur contaminés de la centrale nucléaire de Balakovo (oblast de Saratov) devraient être transportés vers le nord, dans la baie de Saïda. Située aux abords de la mer de Barents, cette baie abrite des infrastructures de traitement et un centre de stockage pour les déchets radioactifs. Gérée par la société SevRAO, le site construit au début des années 2000 est dédié à la gestion des sous-marins nucléaires retirés du service de la Flotte du Nord. Inédit, l'accueil de déchets radioactifs en provenance d'une autre région russe pourrait créer un dangereux précédent. Sources : [Programme de la présidence russe du Conseil de l'Arctique](#), mai 2021 ; [Versiâ Saratov](#), 28 mai 2021 (en russe).

Norilsk : future capitale de l'Arctique russe ?

Si Arkhangelsk et Mourmansk concourent depuis de nombreuses années au titre de capitale russe de la région polaire, Norilsk s'est invitée dans cette compétition. Les autorités locales ambitionnent de faire de la ville à la fois un centre de la rénovation environnementale et un pôle d'attractivité.

Alors que les autorités russes semblent miser ces derniers mois sur le développement de Mourmansk, la ville portuaire dispute le titre de capitale de l'Arctique russe avec la ville multiséculaire d'Arkhangelsk. Si les deux grandes villes de l'Arctique russe rivalisent depuis longtemps, la ville de Norilsk (kraï de Krasnoïarsk) entend concourir à cette « compétition » de prestige. Ainsi, le gouverneur du kraï, Aleksandr Uss, souhaite faire de la ville minière la capitale de la région polaire en Russie. Fondée dans les années 1930, dans le cadre concentrationnaire du régime soviétique, Norilsk souffre depuis plusieurs décennies d'un important déficit d'image, du fait de la situation écologique désastreuse dans la zone.

Pour améliorer la réputation de cette ville arctique fermée, les autorités régionales s'appuient sur un plan de développement global avec un financement à hauteur de 120 milliards de roubles (1,35 milliard d'euros) jusqu'en 2035. Avec ce projet d'aide publique présenté au président V. Poutine, le groupe Nor Nickel entend investir à hauteur de 150 milliards de roubles (1,69 milliard d'euros) et participer à la rénovation de Norilsk. Pour le groupe minier qui s'est déjà engagé dans la modernisation de ses infrastructures et à la réduction de la pollution de l'air, cette participation au développement de la ville vise à l'obtention du soutien des autorités régionales. Sources : [Krasnaïa Vesna](#), 14 mai 2021, [Prospekt Mira](#), 28 mai 2021 (en russe).

Arctic Railway : rejet du Conseil régional du Lapland

Depuis plusieurs années, le projet de ligne ferroviaire reliant Rovaniemi à Kirkenes est en discussion et constitue un point de friction entre les Sami et les milieux d'affaires. Ces derniers soutiennent que ce projet est une étape essentielle pour l'essor économique de la région. Cependant, le rejet du Conseil régional du Lapland semble mettre un terme à cette ambition.

Véritable serpent de mer, le projet de ligne ferroviaire « Arctic Railway » qui doit relier la ville finlandaise de Rovaniemi au port norvégien de Kirkenes est un sujet de discussion récurrent dans la région de Barents depuis plusieurs années. Soutenue

par les milieux d'affaires, la construction de cette ligne de chemin de fer, longue de 500 kilomètres, doit amorcer l'essor économique de la région avec le transport de matières premières mais aussi un décloisonnement régional favorisant le tourisme.

Toutefois, la communauté Sami s'oppose fermement à une infrastructure qui menacerait l'écosystème local. Les Parlements sami, finlandais et norvégien ont régulièrement émis leur objection tandis que le Conseil régional du Lapland soutenait le principe du projet. Au cours d'une réunion du Parlement régional pour évoquer le plan de développement jusqu'en 2040, les élus ont adopté un plan qui exclut le projet de l'« Arctic Railway ». Cette décision met sans doute un terme au débat, et est motivée par l'absence de garanties économiques. Sources : [Communiqué du Conseil régional du Lapland](#) (en finnois) ; [Arctic Today](#), 17 mai 2021.

Norilsk Nickel : un changement d'attitude à l'égard des populations autochtones

Si les autorités publiques russes ont émis de nombreuses critiques à l'encontre de Norilsk Nickel (Nornickel) suite à la gestion de la catastrophe écologique de mai 2020, le groupe minier est opposé depuis plusieurs années aux représentants des populations autochtones dans l'Arctique russe. Cependant, certaines voix dans ces communautés observent des progrès de la part de l'industriel avec une volonté d'amorcer un dialogue constructif.

La catastrophe écologique dans la région de Norilsk (cf. Bulletins mensuels n°14 (juillet 2020) et n°18 (novembre 2020)) a eu des effets désastreux pour l'image du groupe russe Nornickel, acteur minier historique dans l'Arctique russe. Alors que les autorités publiques russes ont dénoncé la mauvaise gestion des infrastructures du groupe, les populations autochtones dénoncent depuis plusieurs années les pratiques industrielles du groupe. Selon Pavel Sulyuandziga, président de la Fondation Batana, le minier russe ignore leurs demandes concernant les conséquences environnementales des activités extractives dans la région polaire.

Malgré ces critiques récurrentes, Nornickel entend considérer les demandes des populations autochtones avec un engagement financier pour aider ces communautés. Ainsi, le groupe russe s'engage à un programme de développement de cinq ans avec un financement à hauteur de deux milliards de roubles (soit 22,1 millions d'euros). Ces fonds doivent notamment permettre la construction de nouveaux logements dans les villages, une amélioration des moyens de transport ainsi que le développement de l'artisanat de ces communautés. Sources : [Communiqué de groupe Norilsk Nickel](#), 3 mars 2021 ; [The Barents Observer](#), 16 mai 2021.

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Troisième réunion ministérielle sur les sciences arctiques co-organisée par l'Islande et le Japon

La troisième conférence ministérielle sur les sciences arctiques (ASM3), qui devait initialement se tenir en octobre 2020, a eu lieu les 8 et 9 mai à Tokyo. Elle était co-organisée par l'Islande et le Japon. Le but de ses conférences bisannuelles est de coordonner la recherche arctique en incluant acteurs arctiques et non arctiques. Une déclaration commune a été signée par les 26 ministres présents.

Les [réunions des ministres sur les sciences arctiques](#) (Arctic Science Ministerials – ASM) sont des événements intergouvernementaux, organisés tous les deux ans par les pays intéressés par la recherche arctique. L'objectif est de coordonner l'observation et la recherche dans l'Arctique, et de renforcer la coopération scientifique arctique. Le processus implique les États arctiques et non arctiques, ainsi que les communautés autochtones afin, notamment, **de mettre en évidence la valeur de la recherche scientifique arctique menée par des États non arctiques. L'ASM soutient fortement le Conseil de l'Arctique, mais est une structure distincte de celui-ci.**

Alors que la première réunion ministérielle sur les sciences arctiques (ASMI) avait été accueillie par les États-Unis en 2016, et la deuxième organisée conjointement par l'Allemagne, la Finlande et la Commission européenne à Berlin, l'[ASM3](#) qui s'est tenue à Tokyo, **est la première réunion de rang ministériel concernant les questions arctiques à s'être tenue en Asie.**

Dans la [déclaration commune](#), signée par **25 ministres ainsi que la Commissaire européenne** à l'innovation, la recherche, la culture, l'éducation et la jeunesse, les actions les plus urgentes à mener par le biais de la coopération internationale ont été identifiées, à savoir : 1. la mise en œuvre de réseaux d'observation et le partage des données ; 2. améliorer la compréhension et la capacité de prévision des systèmes environnementaux et sociaux de l'Arctique, ainsi que l'impact global de ces changements ; 3. rendre opérationnel le développement durable, évaluer la vulnérabilité et la résilience, et appliquer les connaissances ; 4. préparer la prochaine génération par le renforcement des capacités, l'éducation, la mise en réseau et la résilience. Les représentants de six organisations de peuples autochtones de l'Arctique étaient également présents.

La [France devrait co-organiser](#) avec la Russie la prochaine ASM en 2023, selon des déclarations d'Olivier Poivre d'Arvor.

12^{ème} réunion ministérielle Conseil de l'Arctique : la résilience de la coopération arctique

Le 20 mai 2021 s'est tenue la 12^{ème} réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique à Reykjavik, en Islande. La réunion qui clôturait la présidence islandaise était attendue par les analystes de la région pour deux raisons principales. Elle marquait le début de la présidence tournante au profit de la Russie, pour la deuxième fois de l'histoire de ce forum créé en 1996. Par ailleurs, la question était de savoir si une déclaration commune allait être signée.

À l'issue de la réunion ministérielle de Rovaniemi **en mai 2019** clôturant la présidence finlandaise, et pour la première fois depuis la création du Conseil de l'Arctique, les ministres des Affaires étrangères avaient échoué à s'entendre sur une déclaration commune. **Les États-Unis avaient alors refusé d'approuver un document faisant mention de la formule « changements climatiques » et avaient [dénoncé](#) les ambitions économiques chinoises et militaires russes dans la région.**

La réunion ministérielle du 20 mai 2021 **montre la résilience de la coopération arctique. En effet, non seulement une [déclaration](#) contenant une dizaine de fois la mention « changements climatiques » a été signée**, mais de plus, à l'occasion du **25^{ème} anniversaire du Conseil**, les ministres ont **adopté le tout premier [plan stratégique du Conseil](#)**. Ce plan couvre la période 2021-2030 et développe la vision stratégique du Conseil pour améliorer le développement durable, la protection de l'environnement et la gouvernance de l'Arctique.

La présidence islandaise fortement impactée par la pandémie de Covid-19 a été unanimement saluée avec l'adoption de nombreux rapports scientifiques, notamment celui de 2021 sur le changement climatique dans l'Arctique, **dont le réchauffement est désormais [trois fois plus rapide](#) qu'ailleurs.**

La Fédération de Russie a présenté lors de cette réunion [son programme](#) pour sa présidence au Conseil de l'Arctique. Se plaçant dans la continuité des présidences islandaise et finlandaise, la Russie met en avant quatre priorités : 1. la qualité de vie des communautés arctiques ; 2. la protection contre les effets du changement climatique ; 3. la coopération socio-économique entre les régions arctiques (afin de développer la construction d'infrastructures) ; 4. garantir la stabilité du Conseil de l'Arctique et agir en faveur de son développement.

Il est intéressant de noter que la Russie se place dans la continuité des objectifs portés par la présidence islandaise. Le ministre des Affaires étrangères russe, Sergueï Lavrov, a ainsi réitéré lors de cette réunion la volonté de la Russie de maintenir les efforts engagés au cours de ces deux dernières années afin de **poursuivre une politique pragmatique en Arctique où les États arctiques sont parvenus jusqu'à présent à préserver le dialogue et la coopération.**

On peut cependant souligner la **contradiction entre l'agenda russe au Conseil de l'Arctique tourné vers le développement durable et la lutte contre les effets du changement climatique et sa politique intérieure de développement de ses régions arctiques** (exploitation minière et d'hydrocarbures au cœur du [développement de la zone arctique russe, développement de la route maritime du Nord](#)).

Enfin, **Sergueï Lavrov a exprimé le souhait de voir la bonne coopération entre les États arctiques être étendue à la coopération militaire.** Si les questions de sécurité sont exclues du mandat du Conseil de l'Arctique (Déclaration d'Ottawa de 1996), cela pourrait être une ouverture pour la reprise du dialogue annuel entre les chefs des forces armées des États arctiques, suspendu depuis 2014.

12^{ème} réunion ministérielle Conseil de l'Arctique : aucun nouvel Observateur admis

Aucun nouvel Observateur n'a été admis lors de la réunion ministérielle de Reykjavik alors que l'une des priorités de la présidence islandaise du Conseil de l'Arctique était de renforcer la collaboration avec les Observateurs.

L'une des priorités de la [présidence](#) islandaise du Conseil de l'Arctique était de renforcer le Conseil de l'Arctique en tant qu'institution de coopération, notamment par une meilleure collaboration avec les Observateurs. **Pourtant, face au manque de consensus, aucun nouvel Observateur** (État, ONG ou organisation internationale) **n'a été admis lors de cette réunion**. Rappelons qu'il y a déjà 38 Observateurs (13 États non Arctiques, 13 organisations internationales et 12 ONG) et que cette année l'[Estonie](#), la [République Tchèque](#) et l'[Irlande](#) ont officiellement déposé leur candidature, en plus de la [Turquie](#) (dont la candidature a été déposée en 2015), la Mongolie et la Grèce qui sont toujours en attente de validation.

L'Union européenne s'était vue reconnaître en 2013 un statut d'observateur conditionné au règlement du différend canado-européen relatif à l'interdiction de la commercialisation des produits dérivés de la chasse au phoque. Malgré le règlement du différend, la Russie s'est ensuite opposée à son octroi dans le contexte de la crise ukrainienne et des sanctions occidentales. Depuis, malgré le fort soutien des pays nordiques, l'UE n'a toujours pas de statut d'Observateur au sein du Conseil de l'Arctique, et alors que la Russie prend la présidence du Conseil. Ainsi, il est peu probable qu'un consensus sur le statut de l'UE soit obtenu à la prochaine réunion ministérielle de 2023 à la fin de la présidence russe, ce qui repousserait encore de 4 ans l'obtention officielle du statut d'Observateur pour l'UE.

Proposition de résolution du Parlement européen sur l'Arctique mettant en avant les enjeux de sécurité

La [proposition de résolution](#) sur l'Arctique du Parlement européen déposée le 19 avril 2021 met en avant les enjeux de sécurité et la nécessité de « plus d'UE dans l'Arctique, plus d'Arctique dans l'UE », alors que celle-ci prépare une nouvelle politique arctique intégrée, prévue pour l'automne 2021.

La Commission des Affaires étrangères (AFET) du Parlement européen a présenté le 19 avril 2021 un rapport sur une « proposition de résolution du Parlement européen sur l'Arctique : perspectives, problématiques et enjeux de sécurité ». Reprenant les [mots](#) de l'ancien Premier ministre finlandais, Antti Rinne, l'AFET plaide pour « plus d'UE dans l'Arctique, plus d'Arctique dans l'UE » et la « (Ré)introduction de la géopolitique dans l'Arctique » au regard des activités économiques, maritimes, énergétiques et militaires de la Russie et de la Chine. La proposition souligne la nécessité de la coopération militaire et stratégique, et que l'Arctique figure « parmi les objectifs de la boussole stratégique de l'UE ». Elle plaide également pour que les questions de sécurité de la région arctique fassent partie des consultations et de la coopération avec l'OTAN.

Il est intéressant de noter que cette proposition s'intègre dans une séquence du Parlement européen sur l'Arctique, après la publication à l'été 2020 du rapport « [A balanced Arctic Policy for the EU](#) » et la tenue le 13 avril d'une [séance publique](#) sur « L'Arctique : une nouvelle arène d'importance géostratégique et de rivalité des grandes puissances ».

Avec des chercheurs internationaux spécialistes de la sécurité en Arctique, le [programme](#) de cette audition était centré autour des **principaux défis et opportunités géopolitiques** créés par « les mutations rapides dans les domaines de la sécurité, du commerce et du développement, et de l'exploitation des ressources naturelles en Arctique, ainsi que sur leurs répercussions possibles sur la gouvernance de l'Arctique. »

Il est intéressant de noter que ce faisant, le Parlement européen entendait explorer également les possibilités de développer un cadre plus cohérent pour l'action de l'UE en mettant l'accent sur l'Arctique européen, alors que **l'UE, par le biais de son service pour l'action extérieure et de la DG MARE, est en train de préparer une nouvelle politique arctique intégrée dont la parution est prévue d'ici la fin 2021.**

Technologie – Industrie – Capacitaire

Actualité Industrielle

En Europe, la croissance de l'industrie spatiale se poursuit

En Norvège, le partenariat entre la start-up allemande Rocket Factory Aubsburg et le norvégien Andoya Spaceport représente un progrès important pour l'industrie spatiale européenne : il devrait permettre la mise en orbite de petits satellites depuis la Norvège à l'horizon 2022, en profitant des conditions idéales offertes par le grand nord européen. Cette initiative intervient peu de temps après l'annonce par la Suède de la transformation d'un ancien centre de recherche Arctique en base de lancement pour satellites commerciaux, l'Esrang Space Center.

Alors que les États-Unis, la Russie et la Chine ont pris une avance considérable dans le domaine de la « nouvelle » industrie spatiale – dominée par des lancements de petits satellites de plus en plus nombreux par le biais de lanceurs réutilisables –, l'Europe accuse dans le domaine un retard important, auquel s'attaquent désormais la Norvège et la Suède. Les territoires nordiques de ces deux pays offrent aux lanceurs des bénéfices importants, parmi lesquels figure un accès facilité aux orbites polaires ; des avantages que la Norvège et la Suède entendent utiliser pour profiter du marché croissant des lancements spatiaux.

Les défis, pour autant, sont importants : Stefan Gustafsson, vice-président de la Swedish Space Corporation, regrette ainsi un important déficit infrastructurel. Mais l'Europe dispose malgré tout d'atouts significatifs : un secteur de la recherche spatiale dynamique, une masse d'ingénieurs de réelle qualité et la capacité d'organiser, à l'échelle du continent, des programmes de financement relativement importants. Sources : [High North News](#), [The New York Times](#)

Actualité Capacitaire

Dans l'Arctique, la Russie poursuit le développement de sa force sous-marine

Alors que la Flotte du Nord demeure la principale force navale à la disposition de la Russie, la Russie s'apprête à ajouter à l'ordre de bataille local deux unités importantes : un sous-marin nucléaire d'attaque de classe Yasen, par ailleurs premier bâtiment de sa classe, et un sous-marin nucléaire lanceur d'engins de classe Boreï-A, d'abord prévu pour rejoindre la Flotte russe du Pacifique.

Le commandant-en-chef de la Marine russe, l'amiral Nikolai Evmenov, a annoncé en mai l'introduction au service actif auprès de la Flotte du Nord de deux nouveaux bâtiments, un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) et un sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE). Cette annonce revêt une valeur particulière.

D'une part, elle confirme, après plusieurs retards importants, la production effective des sous-marins de classe Yasen, alors que ce programme, aussi référencé sous l'appellation Projekt 885, avait énormément souffert de l'effondrement de l'URSS et de l'impact de cet événement sur l'industrie de la construction navale en Russie.

Principaux repères chronologiques : sous-marin nucléaire d'attaque de classe Yasen (Projekt 885)				
1993	2009	2013	2021	2027
Lancement du Severodvinsk, tête de série de la classe Yasen	Lancement du Kazan, première unité modernisée de la classe Yasen	Le Severodvinsk est admis au service actif près de 21 ans après son lancement	Le Kazan est admis au service actif, 8 ans après le Severodvinsk.	(Prévision) Admission au service actif du neuvième SNA de classe Yasen

D'autre part, l'ajout d'un SNLE à la Flotte du Nord, alors que ce bâtiment était initialement prévu pour la Flotte du Pacifique, est révélateur de la valeur qu'accorde Moscou à l'Arctique, où elle poursuit sans relâche le développement de ses capacités militaires, non seulement par l'introduction de nouveaux matériels et systèmes mais aussi en procédant à des exercices ambitieux. Fin mai, la Marine russe a par exemple participé à des exercices de tirs en péninsule de Kola, mobilisant pour l'occasion des sous-marins, mais aussi des bâtiments de surface comme le croiseur *Pyotr Veliky*, des bombardiers basés à terre et des appareils de surveillance maritime. Sources : [The Barents Observer](#) (1) (2) (3)

La Finlande et la Suède s'exercent ensemble en Laponie

Confrontées au renouvellement des capacités militaires russes, les pays d'Europe du Nord poursuivent la remobilisation de leurs appareils militaires en procédant à des exercices toujours plus nombreux et ambitieux. Ces efforts incluent aussi la Finlande, non-membre de l'OTAN mais partenaire privilégié de la Suède, aux côtés de laquelle elle s'est exercée en mai en mobilisant près de 7 000 personnels, dont 2 000 d'entre eux issus de la réserve nationale.

Près de 7 000 personnels finlandais et 350 militaires suédois ont participé en mai à l'exercice *Northern Forest 21* en Laponie. Cet exercice, qui avait la particularité de rassembler militaires d'active et réservistes – et ce, afin de tester la capacité de ces derniers à interagir, mais aussi celle des autorités finlandaises à identifier et mobiliser ses unités de réserve –, s'est articulé autour d'exercices de tirs en environnement Arctique. C'est, en termes de nombre de participants, le plus important exercice militaire organisé par la Finlande en 2021 qui, après plus d'un an d'opérations perturbées par la pandémie de la COVID, renoue avec les exercices de cette ampleur, plus difficiles à organiser mais aussi plus instructifs. Sources : [The Barents Observer](#), [Nord News](#), [Yle](#)

Dans l'Arctique, début de l'exercice *Formidable Shield*

Malgré les protestations de la Russie, dix pays de l'OTAN, parmi lesquels figurent les États-Unis, le Royaume et la France, ont participé en mai à l'exercice *Formidable Shield 21*, censé mettre à l'épreuve les capacités des nations participantes et de l'Alliance Atlantique en matière de lutte aérienne et anti-aérienne et ce, sur terre, sur mer et dans les airs. *Formidable Shield* est un exercice récurrent de l'OTAN, et aussi l'un de ses plus ambitieux : il a permis cette année la réunion d'un volume conséquent d'unités militaires, avec 15 bâtiments, plus d'une dizaine d'appareils et près de 3 300 personnels. Avec trois navires – un destroyer et deux frégates –, le Royaume-Uni s'impose comme l'un des acteurs majeurs de *Formidable Shield* et confirme son rôle prépondérant dans l'Atlantique Nord. Sources : [The Barents Observer](#), [Naval News](#), [Naval Technology](#), [Royal Navy](#)

Publications des instituts de recherche

Asie du Sud-Est : quel intérêt pour l'Arctique ?

Les pays d'Asie du Sud-Est, pour la plupart relativement en marge des affaires arctiques, manifestent un intérêt croissant pour la région. Elena Krasnozhenova met en lumière la complexité des rapports qu'entretiennent les nations sud-asiatiques avec l'Arctique. Si certaines semblent rester en périphérie des enjeux arctiques, des puissances comme Singapour ou le Vietnam déploient de plus en plus de moyens pour faire leur place dans cette étroite diplomatie nordique.

Dans un article publié dans la revue *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (EES)*, Elena Krasnozhenova s'intéresse à un groupe d'acteurs rarement mis en avant dans le cadre des affaires arctiques : les pays d'Asie du Sud-Est. Au même titre que bon nombre d'États dans le monde entier, les intérêts croissants en Arctique n'échappent pas à ces puissances. Les enjeux du Passage du Nord-Est, le développement de l'exploitation gazière et minière dans le Nord et le projet chinois de la Route de la soie polaire sont autant d'éléments justifiant ces intérêts.

Ce travail se focalise sur une région géopolitique complexe où le regard porté sur le Grand Nord fluctue selon les pays concernés. Des puissances importantes de la région parmi celles que l'on appelle communément les « tigres », comme l'Indonésie, la Malaisie, ou la Thaïlande, ne révèlent pas d'intérêt concret envers la région. D'autres nations, comme les Philippines (le 4^{ème} tigre), semblent davantage impliquées. Producteur naissant mais prometteur de matériels de hautes technologies, elles s'intègrent de plus en plus à des projets approchant la Route de la soie polaire, ainsi que d'autres projets chinois tournés vers le Grand Nord. Cependant, ce sont deux pays que cet article met en exergue comme de véritables prétendants à une intégration progressive dans les affaires arctiques : Singapour et le Vietnam.

Singapour est la principale puissance asiatique qui manifeste son intérêt pour l'Arctique. Si le pays n'a pas encore de stratégie arctique lui étant propre, il développe son engagement dans l'étude climatique ainsi que dans les recherches polaires. Singapour a par ailleurs hébergé de nombreuses conférences et de multiples sommets consacrés à ces questions, et engage une partie importante de son budget annuel dans la lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de l'environnement. Les atouts et la stratégie de Singapour, observateur au Conseil de l'Arctique depuis 2013, sont assez similaires à ceux de nouveaux prétendants à ce statut : la République Tchèque ou l'Estonie. Il s'agit de compenser la distance et le manque (sinon l'absence) de continuité géographique par une contiguïté des intérêts et des engagements politico-économiques. Par ailleurs, Singapour entretient des liens importants avec la Russie, État arctique, autour de projets de construction de navires brise-glace notamment. L'enjeu de l'exploitation des ressources n'est pas non plus étranger à Singapour qui travaille d'ores et déjà aux côtés de la Russie ou de la Norvège autour de projets d'exploitations de ressources off-shore au Nord. Ainsi, une logique semblable à celle développée par les États Observateurs au Conseil de l'Arctique se distingue ici : en tissant des liens bilatéraux avec des États arctiques, Singapour parvient à approcher les affaires arctiques malgré une certaine fermeture diplomatique dans la construction de gouvernance dans la région.

Le Vietnam, s'il semble moins en capacité de développer un argumentaire solide concernant les rapports qu'il entretient avec l'Arctique, manifeste un intérêt certain pour la zone. Attiré par les enjeux que représentent les ressources halieutiques et énergétiques, le pays développe des liens bilatéraux avec la Russie, son allié historique et partenaire clef. Ce sont surtout les entreprises pétrolières des deux pays qui tissent des liens : Gazprom s'associe notamment à PetroVietnam dans des champs d'exploitations de gaz et de pétrole dans le Grand Nord.

Ainsi, Elena Krasnozhenova dépeint dans cet article une véritable fresque des rapports qu'entretiennent les différentes puissances sud-asiatiques à l'Arctique. Comme elle le précise toutefois en conclusion de son travail : « *However, it is still not certain that the Arctic affairs are primary for Southeast Asia. Firstly, according to the analyze of current projects, it's visible that some great states of the region, for instance, Malaysia, Indonesia, Thailand are not engaged in the Arctic matters enough or at all. These states have solid positions in their own regions and are great producers of IT. From the angle of such states as Vietnam and the Philippines there is a sort of anecdotal interest which reflects in particular projects* ». Il semble que principalement Singapour, et dans une certaine mesure le Vietnam et les Philippines, ressortent de cette étude comme de véritables prétendants à une intégration dans les affaires arctiques. Néanmoins, cette région du monde ne doit pas être perçue comme à la marge de la « construction géopolitique de la région arctique ».¹

La coopération environnementale : le multilatéralisme une nouvelle fois mis à l'épreuve en Arctique.

Sandra Engstrand, chercheuse suédoise à la Lund University, publie une étude sur la coopération environnementale dans la région arctique. Face à l'urgence climatique et aux conséquences désastreuses engendrées par de tels changements, l'auteur interroge la volonté et les moyens des différents acteurs de la région, particulièrement celle des États, à se mobiliser pour lutter face à ces problématiques. Elle observe une confrontation inquiétante entre les intérêts nationaux et les intérêts communs, questionnant ainsi la capacité des États à faire face aux bouleversements environnementaux et climatiques.

Sandra Engstrand a mené une recherche portée sur la coopération environnementale dans la région arctique. Cette publication prévue pour le début du mois de juillet 2021 dans la série d'ouvrages *Role Theory and International Relations*, aborde ce sujet sous un angle intéressant : en entrant par la *Foreign policy learning theory*, qui s'intéresse à la capacité qu'ont les États et les décideurs d'apprendre des expériences historiques du passé afin de se saisir au mieux des problématiques contemporaines. De fait, l'approche de la chercheuse suédoise s'aligne sur une longue lignée d'études qui questionnent la pertinence de la gouvernance dans les affaires arctiques, et par voie de fait sur la capacité des États à coopérer dans la région. Ce travail

¹ Cf. les travaux de Camille Escudé-Joffres sur cette expression. Notamment : Escudé-Joffres, Camille, « L'invention de l'Arctique comme région internationale : processus de gouvernance et construction de l'espace régional », Paris, Sciences Po, 2018.

se fonde sur une étude approfondie des négociations entre décideurs, d'interviews des représentants des États membres du Conseil de l'Arctique, ainsi que des stratégies arctiques publiées par les nations investies au Nord du globe.

L'ouvrage révèle des doutes importants concernant l'effectivité d'une coopération environnementale arctique. Sandra Engstrand pointe du doigt un manque d'interaction entre les décideurs, ainsi qu'un décalage concret entre les discours et les actes, si bien qu'elle ouvre son ouvrage en affirmant « *the desperate need of enhanced environmental governance* » dans la région. Ce constat pose de grandes questions sur la possibilité de coopérer au Nord à travers une étude empirique.

On peut dès lors imaginer les enjeux qui sous-tendent cette question de la coopération environnementale dans le Grand Nord : un multilatéralisme est-il possible dans la région ? En effet, la confrontation des intérêts souverains et de l'intérêt général met à mal la réelle efficacité d'une coopération. Cette étude permet également de questionner l'utilité du Conseil de l'Arctique, historiquement fondé sur la base d'une coopération environnementale entre les États membres dans le but de préserver du réchauffement climatique la région.

Cet ouvrage soulève de nombreuses interrogations concernant l'équilibre diplomatique dans les affaires arctiques à propos d'un enjeu aussi urgent que médiatisé : la crise environnementale qui transforme et dégrade l'Arctique. La chercheuse suédoise catalyse l'attention sur un projet qui semble davantage s'écrouler devant les intérêts particuliers des acteurs en présence plus qu'il ne paraît s'accomplir. Source : ENGSTRAND Sandra, *Role Theory, Environmental Politics, and Learning in International Relations. The Case of the Arctic Region*, Routledge, 2021, 230 p. – <https://www.routledge.com/Role-Theory-Environmental-Politics-and-Learning-in-International-Relations/Engstrand/p/book/9780367351380>

Trafic maritime – Sécurité maritime

La Garde côtière américaine pourrait tripler la taille de sa base de Seattle alors que les États-Unis intensifient leur présence dans l'Arctique

La Garde côtière américaine propose de rénover et d'agrandir sa base de Seattle qui pourrait abriter au cours de la prochaine décennie les trois nouveaux brise-glaces et probablement d'autres navires.

Le centre des opérations de la Garde côtière à Seattle qui prend en charge les missions du Nord-Ouest du Pacifique et des missions polaires, port base de la flotte des brise-glaces, est jugé vieillissant. Cette base devrait jouer un rôle plus important dans les années à venir, alors que les États-Unis souhaitent intensifier leur présence dans une région arctique qui évolue rapidement à mesure que le climat se réchauffe. Une des options pour la rénovation des infrastructures pourrait plus que tripler la superficie de la base actuelle. Actuellement, cette base de Seattle compte environ 900 personnes affectées aux brise-glaces lourd *Polar Star*, le brise-glace moyen *Healy* et un autre *Cutter*. Le *Polar Star*, qui a été mis en service en 1976, est actuellement le seul brise-glace lourd de la Garde côtière. Le navire a dépassé largement sa durée de vie de 30 ans et a nécessité de nombreuses réparations. La Garde côtière cherche depuis longtemps un financement du Congrès pour une nouvelle génération de brise-glaces. Le Congrès a autorisé la construction de six nouveaux brise-glaces pour la Garde côtière. La Garde côtière a annoncé en 2019 que Seattle serait le port d'attache des trois premiers, dont l'un est actuellement en construction et devrait arriver en 2024. Ce projet rejoint celui de l'extension du port de Nome, plus proche des eaux arctiques (voir Bulletin mensuel précédent). Source : [adn.com](https://www.adn.com)

Essais en mer terminés pour le deuxième patrouilleur Glace de la Marine royale canadienne

Irving Shipbuilding a terminé les essais en mer du futur NCSM Margaret Brooke, second navire de patrouille arctique et extracôtier (AOPS) de classe Harry DeWolf construit pour la Marine royale canadienne.

Le futur NCSM Margaret Brooke sera remis à la marine dans les semaines à venir. Le NCSM Max Bernays, le troisième AOPS, sera mis à l'eau plus tard cette année. Les navires de la classe Harry DeWolf mesurent chacun 103 mètres et déplacent 6 615 tonnes. Une série de 6 patrouilleurs a été commandée plus deux autres en option pour la Garde côtière. Source : [Bairdmarine.com](https://www.bairdmarine.com)

Livraison du cargo brise-glace canadien *Arvik 1*

L'Arvik 1 est le brise-glace canadien le plus moderne à opérer dans l'Arctique.



Récemment sorti d'un chantier japonais, ce vraquier est la propriété de l'entreprise canadienne Fednav, un des grands armateurs internationaux du transport maritime de vrac. L'Arvik 1 a une mission à la fois stratégique et économique : transporter le concentré de nickel de la mine Glencore, au Nunavik, jusqu'au port de Québec. Ce navire va passer 12 mois dans des conditions arctiques, sans escorte. L'Arvik 1 peut avancer dans une glace épaisse de deux mètres. Aucun des brise-glace de la Garde côtière canadienne n'est encore capable d'opérer en hiver dans de telles conditions en Arctique. Source : Rcinet.ca

Le bruit rayonné des navires pourrait endommager l'audition des mammifères marins

Selon de nouvelles recherches, l'augmentation du nombre de navires qui traversent Tallurutiup Imanga, une aire marine protégée nationale canadienne à l'extrémité nord de l'île de Baffin, aurait des conséquences sur le bruit rayonné sous-marin dont le niveau atteint pourrait nuire à l'audition et au comportement des mammifères marins.

L'étude, dirigée par la chercheuse d'Ottawa Zuzanna Kochanowicz, a examiné les impacts potentiels du bruit sous-marin des navires sur les narvals, les bélugas et les baleines boréales, et a révélé qu'Eclipse Sound et Milne Inlet pourraient être les zones les plus bruyantes pour les mammifères marins. Les résultats ne sont pas vraiment surprenants en raison de la proximité de la mine Mary River de Baffinland et de son port à Milne Inlet. Une façon de réduire le bruit consisterait à ralentir les navires, ou à désigner certaines zones interdites aux transits maritimes. Le nombre de navires traversant l'Arctique canadien a presque triplé depuis les années 1990. Un rapport du groupe de travail du Conseil de l'Arctique sur la protection du milieu marin a montré une [augmentation de 25% de](#) transits de navires dans l'Arctique entre 2013 et 2019. Le gouvernement du Canada s'est engagé à protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord, une espèce emblématique en voie de disparition dont il reste 366 dans le monde. Lors de leur migration vers et hors du golfe du Saint-Laurent, [des mesures de gestion du trafic maritime](#) sont en place pour aider à réduire leurs interactions avec les navires. En plus des mesures obligatoires de gestion du trafic maritime, Transports Canada a mis en place un ralentissement volontaire dans le détroit de Cabot. Sources : ArcticToday.com, Nunatsiaq.com, tc.canada.ca

Appel d'offres de Rosmorport pour la construction de brise-glaces ARC7 bicarburant innovants

D'une capacité de 18 MW, le brise-glace, projet 23620, devra être construit dans le cadre du Plan global de modernisation et d'agrandissement des infrastructures portuaires. L'achèvement du brise-glace est prévu pour décembre 2024.

Il s'agit du premier projet russe d'un brise-glace équipé d'une centrale électrique capable de fonctionner au gaz naturel liquéfié (GNL) – (NDL : le brise-glace finnois *Polaris* repose sur ce même principe). L'utilisation de carburants respectueux de l'environnement réduira de 20 à 30% les émissions de dioxyde de carbone dans l'atmosphère, de plus de 90% pour les oxydes d'azote et de 100% pour les oxydes de soufre et les particules fines par rapport aux navires alimentés au fuel lourd traditionnel. Le brise-glace, projet 23620, est également le premier brise-glace GNL au monde doté du système de positionnement dynamique DYNPOS-2 (NDL : assurer un positionnement extrêmement précis grâce à sa propulsion dans des conditions de mer difficiles). Il peut être utilisé pour éteindre les incendies sur les sites flottants et d'autres installations, pour des expéditions scientifiques, des travaux sous-marins, de la recherche sur les fonds marins, des opérations de recherche et de sauvetage, etc. Il peut participer à des opérations antipollutions, transporter des conteneurs et d'autres marchandises sur le pont. Les navires de ce type n'ont pas encore été construits en Russie. D'une longueur de 95,6 m, d'une largeur de 22,5 m, d'un tirant d'eau de 8,0 m, la vitesse maximale est de



16 nœuds. De catégorie ARC7, sa capacité de déglçage est de 1,5 m. L'équipage de conduite est de 22 personnes. Sources : Morvesti.ru, Sudostroenie.ru, Korabel.ru

Appel d'offres pour la construction d'un navire hydrographique ARC7 dédié à la RMN

La section hydrographique de Rosatom a lancé un appel d'offres pour la construction du navire hydrographique de glace Arc7, projet HSV05. Les résultats du concours seront annoncés en juin 2021. La pose de la quille est prévue pour fin 2021 – début 2022 et la construction devra être achevée le 20 octobre 2024.



La construction de ce navire fait partie du projet fédéral « Northern Sea Route – 2035 ». Le navire est destiné aux travaux de levés hydrographiques, à la pose et l'entretien des aides à la navigation et à l'acheminement de matériel pour le soutien hydrographique de la navigation commerciale dans les eaux de la RMN. Le navire de 8 MW pourra naviguer de manière autonome dans les eaux arctiques en brisant la glace d'une épaisseur de 1,5 à 1,7 m. Cela permettra à la société hydrographique de travailler toute l'année et d'explorer les routes de hautes latitudes nécessaires pour la navigation toute l'année sur la route maritime du Nord. Le navire mesurera 83 m de long, 17 m de large. Il pourra accueillir jusqu'à 52 membres d'équipage et de spécialistes.

Son port base sera Arkhangelsk. Plus de 7 milliards de roubles seront investis dans la construction du navire hydrographique. Source : Portnews.ru

Novatek veut produire de l'ammoniac à Yamal dans le cadre du projet Ob LNG

Novatek étudie la possibilité de produire 2,2 millions de tonnes d'ammoniac à Yamal. L'entreprise envisage l'ammoniac comme moyen de produire de l'hydrogène. Novatek pourrait convertir 30 à 40% de son gaz à Sabetta en hydrogène.

Novatek pourrait convertir sa future usine Obskiy LNG pour la production d'ammoniac en raison de problèmes de mise au point avec sa propre technologie de liquéfaction de gaz, dite en cascade. Le coût des usines d'ammoniac de capacité similaire est d'environ 2 à 2,3 milliards de dollars, mais il peut augmenter en raison de l'éloignement du site, des conditions climatiques difficiles et de la nécessité de construire un terminal de transbordement d'ammoniac spécifique. Si Novatek décide de produire de l'ammoniac « bleu » (NDL : bleu à partir de gaz ; marron à partir de pétrole ; vert à partir d'énergies renouvelables), l'équipement de captage, de stockage et d'utilisation du CO₂ issu de la production peut devenir un critère de coût supplémentaire. Le coût de l'usine pourrait alors dépasser 3 milliards de dollars. La nouvelle production pourrait également inclure du méthanol. On suppose que l'hydrogène deviendra l'un des principaux vecteurs énergétiques du futur. Cependant, il n'est pas sans inconvénient. Il est difficile de stocker et de transporter de l'hydrogène, car il nécessite des conditions de liquéfaction beaucoup plus strictes (−253° contre −163° pour le LNG et −33,5° pour l'ammoniac). Par conséquent, l'un des concepts retenus serait de produire de l'hydrogène vert ou bleu puis de le transformer en ammoniac pour le transporter puis le retransformer à nouveau en hydrogène une fois la cargaison déchargée. Il est certain que la réflexion sur la transition d'un mixte énergétique est indispensable à l'heure où le monde industriel se voit contraint de réduire l'empreinte carbone. 20% de l'économie russe repose sur l'exportation d'hydrocarbure conventionnel. L'horizon de 2050 d'un monde sans émission de gaz à effet de serre GES va contraindre la Russie à développer d'autres alternatives que la production de gaz, dont on sait qu'elle ne représente qu'une énergie transitoire dans la production d'énergie. Source : ProArctic.ru

Construction du plus grand terminal pétrolier arctique de Russie du projet Vostok Oil

Rosneft commence officiellement la construction de son port de Sever Bay sur la côte de la péninsule de Taymyr, à proximité du port de Dikson pour son projet Vostok Oil.

Les expéditions de cargos vers ce chantier éloigné marquent le début de la construction de ce qui deviendra à terme le plus grand terminal pétrolier de Russie dans l'Arctique. Le matériel comprend des engins de chantier, des modules de logement, du matériel de communication et d'autres biens nécessaires à la construction d'un village de travail du projet. Le terminal est un élément clé de Vostok Oil, l'énorme projet qui ambitionne de livrer d'ici 2024, 25 MT de brut. En 2030, les volumes

passeront à 100 MT par an. Il doit être exporté à la fois vers l'Ouest pour les marchés européens et vers l'Est pour la région Asie-Pacifique. Rosneft est en train de construire les dix premiers pétroliers de classe glace qui doivent faire la navette à partir du terminal de Sever Bay. Les navires sont construits dans son propre chantier Zvezda à Vladivostok. Vostok Oil fait partie des plus grands projets pétroliers actuellement développés dans le monde entier. Plus de 400 000 personnes devraient être impliquées dans le projet de construction qui comprend trois nouveaux aéroports, deux terminaux maritimes, 15 villages de travail et un certain nombre d'infrastructures dans la rivière Yenisey. Sources : TheBarentsObserver.com, Rcinet.ca, ArcticPro.ru

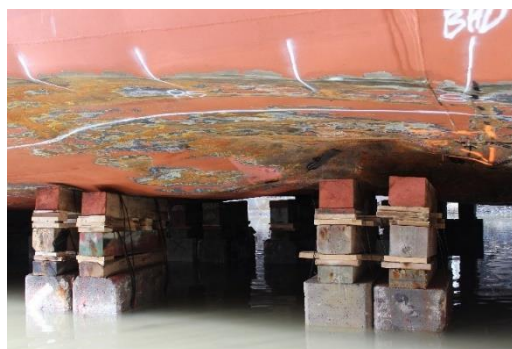
Publication du rapport sur l'échouement du navire russe *Akademik Loffe* en 2018

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada réclame des mesures obligatoires d'atténuation des risques pour les navires opérant dans l'Arctique canadien après l'échouement d'un navire à passagers russe il y a près de trois ans.



Le navire de recherche océanographique russe *Akademik Loffe* opérant pour un tour-operator en Arctique canadien s'est échoué le 24 août 2018 dans l'ouest du golfe Boothia, à 78 milles au Nord-Nord-ouest de Kugaaruk, au Nunavut, avec 102 passagers et 61 membres d'équipage à bord. La Garde côtière et l'armée canadienne ont évacué tous les passagers et le navire a subi de graves dommages sur sa coque. Une légère pollution est à déplorer avec 81 litres de mazout déversés dans la mer. [Un rapport d'enquête](#) publié par le bureau de la sécurité de

Transport canadien indique que le navire a traversé des eaux de l'Arctique canadien qui n'avaient pas été cartographiées selon les normes modernes et où aucun membre de son équipage n'avait jamais été. Le navire est ensuite entré dans des eaux peu profondes où il a navigué pendant plus de quatre minutes à 7,6 nœuds avant de s'échouer parce que son système d'alarme, désactivé, n'a pas réussi à détecter le manque de profondeur. Le conseil a également déclaré que les opérations de sécurité du navire ne répondaient pas à la norme internationale et que les procédures d'urgence pour le navire échoué n'existaient pas. Dans son évaluation du Voyage Plan, le capitaine s'est fondé sur une carte canadienne contenant des données bathymétriques incomplètes. Après l'échouement, les brise-glaces de la Garde côtière canadienne *Pierre Radisson* et *Amundsen* ont été chargés d'assister le navire, et 5 aéronefs ont été envoyés par les Forces armées canadiennes. Le navire s'est renfloué plus tard dans la nuit et, le 25 août 2018, ses passagers ont été évacués et transférés sur le navire jumeau à passagers *Akademik Sergey Vavilov*. L'*Akademik Loffe* a subi de graves dommages à sa coque. Sources : Rcinet.ca, tsb.gc.ca, bst.tsb.gc.ca



Novatek envisage de commencer la navigation sur la Route maritime du Nord toute l'année à partir de 2023-2024

Lors d'une entrevue avec le président russe Vladimir Poutine, Leonid Mikhelson, Directeur général de Novatek, a affirmé que les voyages sur la Route de la mer du Nord effectués pendant la période hivernale 2020 et en janvier-février 2021 en coopération avec Sovcomflot et Rosatom confirment la possibilité de conduire ces opérations toute l'année.

Même si cette année, les voyages vers l'Est ne débiteront qu'en juin, ils avaient commencé en mai l'an passé. Rosatomflot, qui exploite les brise-glaces, serait en mesure de commencer la navigation toute l'année à partir de 2023, ou en fait à partir de la saison 2023/2024. La mise en service des deux premiers brise-glaces à propulsion nucléaire type Arktika pourrait être dédiée à cette tâche d'escorte hivernale. Les projets gaziers de Novatek, pétroliers de Gazprom et miniers d'Aeon sont déterminants pour atteindre les 80 millions de tonnes de fret via la RMN à partir de 2024. Sources : PortNews.ru ; Korabel.ru

Obernnon crée une compagnie maritime pour le transport de marchandises sur la RMN

Cette compagnie vise à fournir des services spécialisés sur la manutention et le transport de marchandises par voie maritime de grande capacité dans le cadre de la construction des infrastructures des projets des usines en Sibérie.

Le projet d'investissement est estimé à plus de 800 millions de roubles. La société envisage d'effectuer quatre voyages dont la fréquence sera portée à 10 voyages à partir de 2022. L'investisseur va acquérir un navire de mer de classe glace d'une capacité de charge de 10 400 T. Comme l'exige la loi fédérale sur le cabotage en Russie, le navire sera inscrit au registre international de la Fédération de Russie et avec Mourmansk comme port d'immatriculation. Au début de 2022, la société commencera l'exploitation du navire sur la route maritime du Nord. Un service de transport sera assuré toute l'année sur l'itinéraire Mourmansk-Arkhangelsk-Sabetta. Source : [Portnews.ru](https://portnews.ru)

L'Agence danoise de géodonnées a annoncé qu'elle accélère le rythme de sa cartographie nautique électronique du sud-ouest du Groenland.

À la suite d'un projet pilote réussi en 2018-2019, l'Agence danoise de géodonnées publiera en 2021 un certain nombre de cartes nautiques électroniques au format ENC standard et de cartes papier nouvellement publiées, conformes à une navigation GPS.

La couverture de cartes marines au standard ENC (*Electronic Navigational Chart*) géoréférencées en WGS 84, standard universel pour être exploité sur les lecteurs de cartes Ecdis à bord des navires, ne représente seulement que 10% de la couverture des eaux navigables arctiques d'après l'OHI. La plupart de ces nouvelles zones ont été réhydrographiées avec des moyens modernes (sonar multifaisceaux), les autres étant toujours référencées sur des sondes anciennes et moins précises. Source : [HydroInternational.com](https://hydrointernational.com)

Rapport d'activités tankers ARC7 LNG YamalMax (images : CLS)

Les transbordements de la cargaison de GNL en provenance de Sabetta se réalisent dorénavant au mouillage russe dédié de l'île Kildin. Il y a eu un transbordement exceptionnel au terminal de Snøhvit LNG sur l'île de Melkøa, près de Hammerfest dans le Nord de la Norvège pour tester les installations suite à un incendie d'une partie de l'usine de liquéfaction en septembre 2020. Il n'y a pas eu de transits sur la RMN vers l'Est.



Figures 1 : Trafic tankers ARC7 LNG YamalMax en avril 2021 (© CLS.fr)

Carte d'extension des glaces de mai 2021

Carte d'extension de la banquise en Arctique (en rose, jeune glace de 1^{ère} année ; vert, glace de 1^{ère} année, en carmin vieille glace ayant survécu à la fonte de la 1^{ère} année).

La banquise de 1^{ère} année est plus persistance que celle de l'an passé à la même époque. Sources : [Nsidc.org](https://nsidc.org), aari.ru

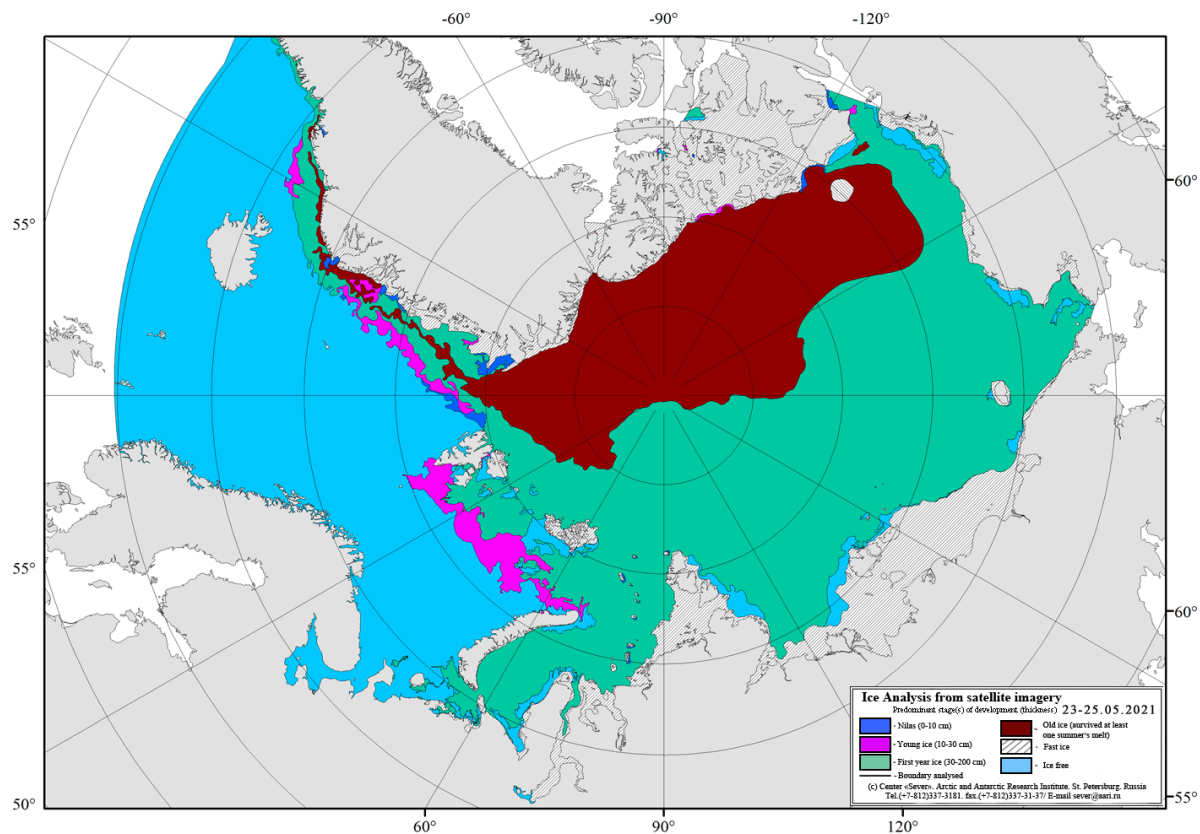


Figure 2 : Couverture de glace au 25 mai 2021 (© AARI)