

# Observatoire de l'Arctique

## *Bulletin mensuel*

**HERVÉ BAUDU – EMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY –  
CAMILLE ESCUDE – CLEMENTINE MICONI – 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
INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES ..	8
TECHNOLOGIE – INDUSTRIE – CAPACITAIRE .....	10
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE .....	11
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 l'IRIS

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), Clémentine Miconi (FRS)

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

---

## Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

---

### ÉTATS-UNIS

#### Les forces armées américaines s'entraînent avec leurs alliés dans l'Arctique

*Les forces armées américaines continuent de mener des entraînements militaires conjoints avec leurs alliés dans l'Arctique, ainsi que des réflexions et des déploiements, comme celui des bombardiers B-2 en Islande.*

Pour la première fois, trois bombardiers stratégiques B-2 ont été déployés pendant plus de deux semaines depuis l'Islande par l'*US Air Force*, entre août et septembre. Depuis la base aérienne de Keflavik, ces trois bombardiers B-2 ont effectué plusieurs missions avec les alliés britanniques et norvégiens au-dessus de la mer du Nord.

La Norvège a par ailleurs accueilli la 2<sup>nd</sup> *Multi-Domain Task Force* dans le cadre de l'exercice *Thunder Cloud*, afin de tester des ballons-captateurs de haute altitude pour les tirs de précision à longue distance. Cet exercice s'est déroulé au *Andøya Space* en Norvège en coopération avec l'Armée norvégienne. C'est encore avec ses alliés circumpolaires que l'*US Air Force* a organisé le premier *Arctic Air Chiefs Symposium*. Celui-ci a regroupé des représentants des armées des pays circumpolaires, à l'exclusion de la Russie, le 15 septembre en Allemagne, sur la base militaire américaine de Ramstein. À cette occasion, le général Glen D. VanHerck, commandant de l'*U.S. Northern Command* et du *North American Aerospace Defense Command*, a désigné la Russie comme étant la menace numéro un pour les États-Unis dans un Arctique de plus en plus accessible. Enfin, les garde-côtes américains et canadiens ont mené en septembre un exercice commun de recherche et sauvetage, près de Resolute Bay au Nunavut, à l'occasion du passage du brise-glace américain *Healy*, alors en transit dans le passage du Nord-Ouest. Sources : [Business Insider](#) ; [Air Force Mag](#) ; [AF.mil](#) ; [Army.mil](#) ; [Nunatsiaq](#)

#### Des navires chinois détectés au large des îles aléoutiennes

*Des navires chinois ont été détectés près des côtes des îles aléoutiennes par des navires de la garde côtière américaine pour la première fois depuis 2015.*

La garde côtière américaine a déployé le brise-glace *Healy* ainsi que deux autres navires, le *Bertholf* et le *Kimball*, au large de l'Alaska durant l'été. Durant ce déploiement, les navires américains ont croisé le chemin de quatre navires de la Marine chinoise à 46 miles des côtes des îles aléoutiennes, soit dans la ZEE américaine. Le transit de bâtiments militaires dans la ZEE d'un pays tiers est autorisé par le droit international et n'a pas été dénoncé, ici, par les autorités américaines. Le choix des bâtiments retenus par la Chine n'est néanmoins pas anodin : il s'agissait d'un croiseur lance-missiles, d'un destroyer lance-missiles, d'un navire de recueil de renseignement et d'un navire auxiliaire, soit une escadre bien armée, à même d'observer les mouvements des marines étrangères dans le Pacifique Nord et au-delà, aux environs du détroit de Béring.

La dernière fois que des navires chinois ont été signalés dans cette zone remonte à 2015. Selon Troy Bouffard de l'Université de l'Alaska à Fairbanks, cet exercice pourrait être un message envoyé par les autorités chinoises afin de démontrer leurs capacités suite aux exercices américains en mer de Chine du Sud. Il est très probable, selon Elizabeth Buchanan de l'Université de Deakin University en Australie, que de nouvelles rencontres de navires chinois soient à prévoir dans cette zone, alors que les États-Unis et leurs alliés s'opposent de plus en plus ouvertement aux appétits chinois dans l'Indo-Pacifique, y dépêchant des bâtiments militaires pour réaffirmer leur attachement au droit international et à la liberté de navigation. Sources : [Arctic Today](#) ; [Alaska Native News](#) ; [High North News](#) ; [Global Times](#)

#### La fin de l'exploitation des hydrocarbures dans la réserve faunique nationale de l'Arctique ?

*Le vote de plusieurs dispositions devant être incluses dans une loi dite "Reconciliation Package" pourrait interdire l'exploitation de pétrole et de gaz dans la réserve faunique de l'Arctique en Alaska.*

Après deux jours d'auditions, et alors que les élus républicains ont multiplié les dépôts d'amendements pour faire obstruction, le président du *House Natural Resources Committee*, le démocrate Raúl Grijalva, a fait voter des dispositions devant être

incluses dans la loi dite “*Reconciliation Package*” (qui sera votée prochainement) permettant de mettre fin à l'exploitation de gaz et de pétrole dans la réserve faunique nationale de l'Arctique (*Arctic National Wildlife Refuge*). Ces dispositions visent à s'attaquer au changement climatique et à ses effets en protégeant l'*Arctic National Wildlife Refuge* et le plateau continental de l'État, ceci en rendant impossible l'exploitation de gaz et de pétrole dans le futur. Les sénateurs de l'État, Lisa Murkowski et Dan Sullivan, ont annoncé vouloir se battre contre ses dispositions. Sources : [The Hill](#) ; [EENews](#)

## CANADA

### Des élections fédérales anticipées qui ne changent pas la donne

*Les élections fédérales anticipées, déclenchées par le Premier ministre Justin Trudeau, ont abouti au même résultat que les élections précédentes, plaçant celui-ci en situation minoritaire au Parlement. Par ailleurs, les territoires du Nord du pays restent tous sous la même bannière qu'en 2019.*

Le résultat des élections anticipées décidées par Justin Trudeau, le Premier ministre canadien, est quasi identique aux précédentes élections fédérales de 2019. Que ce soit au niveau fédéral ou dans le Nord, Justin Trudeau devra donc encore une fois gouverner sans avoir de majorité au Parlement.

Dans le Nord du pays, le Yukon et les Territoires-du-Nord-Ouest (T-NO) ont réélu des libéraux au Parlement. Au Yukon, l'ancien conseiller et médecin en chef Brendan Hanley remporte à nouveau l'élection grâce à sa bonne gestion de la pandémie. Aux T-NO, Michael McLeod remporte le siège pour la troisième fois, en espérant toujours être appelé à rejoindre le futur gouvernement. Enfin, au Nunavik, Sylvie Bérubé l'emporte pour le Bloc Québécois.

Malgré les 360 millions de dollars promis pour le logement par Justin Trudeau venu soutenir la candidate Libérale, et qui est un des enjeux principaux pour les Inuits du Nunavut, c'est encore une fois une candidate du NPD qui remporte le siège du territoire. Succédant à Mumilaq Qaqqaq, Lori Idlout a été élue avec 48% des voix. Avocate de profession, elle est connue pour avoir défendue les chasseurs Inuits ayant bloqué les activités de la mine de Mary River. En plus de vouloir porter les priorités des Inuits au Parlement (et notamment la question des logements), elle souhaite redéfinir la relation entre les Inuits et le gouvernement fédéral en renversant le rapport de force du côté des Inuits. Cette redéfinition reflète la volonté et les actions entreprises par les leaders Inuits depuis plusieurs années pour obtenir plus de pouvoir et d'autonomie face au gouvernement fédéral, y compris le contrôle direct des ressources du territoire et les bénéfices de leur exploitation. Enfin, l'association qui représente les Inuits au Canada, ITK, après s'être déclarée à demi-mots en faveur de la réélection de Justin Trudeau, s'en est félicitée en annonçant vouloir continuer à approfondir la politique de réconciliation menée jusque-là. Sources : [Regard sur l'Arctique](#) ; [Arctic Today](#) ; [CBC](#) ; [Aquilon](#) ; [White Horse Star](#) ; [CBC](#) ; [ITK](#)

### Un plaisancier chinois empêché de traverser le passage du Nord-Ouest par le Canada ?

*Le refus de Transport Canada de laisser traverser le passage du Nord-ouest à un artiste chinois soutenu par des entreprises chinoises a été rapporté par un média d'État chinois, mettant à nouveau en lumière la question du statut du passage du Nord-ouest.*

Selon un média d'État chinois, CGTN, un plaisancier chinois, aurait été empêché de traverser le passage du Nord-Ouest (PNO) par les autorités canadiennes. Ce plaisancier est Zhai Mo, un artiste très connu en Chine et soutenu par l'État et par des grandes entreprises choisies, telles que China Mobile et COSCO, le transporteur maritime qui a précédemment montré de l'intérêt pour utiliser l'Arctique comme possible route de transport de marchandises. Du fait des restrictions de navigation mises en place par Transport Canada pendant la pandémie, aucun navire de plaisance n'est autorisé à traverser le PNO, ceci afin de préserver les communautés Inuites isolées dont la plupart ne disposent pas d'hôpitaux. Le navire de Zhai Mo a donc été avisé, alors qu'il se trouvait dans le détroit de Lancaster à l'entrée Est du PNO, qu'il n'était pas autorisé à y entrer. Selon CGTN, ce refus d'entrer dans le PNO est illégal et viole le droit de passage inoffensif garanti par la convention de Montego Bay. Il est toutefois à noter que la Chine ne s'est pas encore positionnée clairement sur le statut du PNO revendiqué par le Canada. Ce type de tentative, très médiatique, oblige les autorités canadiennes à réagir pour montrer qu'elles contrôlent leurs eaux. Bien que n'étant pas un fonctionnaire de l'État chinois, cet artiste a déjà porté les revendications de l'État chinois en allant planter une centaine de drapeaux au large des îles disputées Senkaku/Diaoyu en 2013, avec un navire escorté par les garde-côtes chinois. La question de la portée de cette tentative de transit à travers le PNO et de son but réel reste donc entière. Sources : [CGTN](#) ; [CBC](#) ; [Nunatsiaq](#)

## GROENLAND/DANEMARK

### Renforcement de la coopération en matière de défense entre le Danemark, la Norvège et la Suède

*Les ministres de la Défense norvégien, suédois et danois ont signé un accord renforçant leur coopération en matière de planification opérationnelle dans le sud de la Scandinavie.*

Le 28 septembre, les ministres de la Défense danois, norvégien et suédois se sont réunis pour signer un accord renforçant la coordination des opérations basées dans les régions du sud de la Scandinavie. Pour ce faire, un comité directeur sera constitué avec des représentants des ministères de la Défense respectifs et les autorités militaires. Cet accord est justifié par les liens étroits entre ces trois pays nordiques. Selon le Ministre norvégien de la Défense Frank Bakke-Jensen, « une grave crise sécuritaire dans la région nordique affecterait tous les pays nordiques. Nous devons être prêts à agir ensemble, à la fois dans la paix et au cas où une telle situation se produirait. (...) Cet accord complète la collaboration existante avec la Suède et la Finlande dans la région de Barents et soutient la coopération de défense nordique, complément important à notre adhésion à l'OTAN ». Sources : [High North News](#)

### Broberg démis de ses fonctions de Ministre des Affaires étrangères au Groenland

*Cette sanction a été demandée après que Broberg a déclaré que seuls les Inuits devraient avoir le droit de voter lors d'un éventuel futur référendum sur l'indépendance du Danemark.*

Pele Broberg (N) a été démis de ses fonctions de Ministre des Affaires étrangères au sein de Naalakkersuisut, le gouvernement du Groenland. Il a été remplacé dans ses fonctions par l'actuel Premier ministre Mute B. Egede (IA). Cette sanction a été décidée après que Broberg a déclaré dans une entrevue au quotidien danois *Berlingske* que « seules les personnes d'origine inuit devraient être autorisées à voter lors d'un éventuel futur référendum sur l'indépendance du Groenland ». Egede a rapidement publié une déclaration disant que Broberg ne parlait pas au nom du Naalakkersuisut. En parallèle, le parti Atassut, qui soutient l'actuelle coalition gouvernementale au Parlement, a demandé la démission de Broberg. Pele Broberg conserve son portefeuille de Ministre du Commerce et des Entreprises. Sources : [High North News](#)

## ISLANDE

### Elections islandaises : la coalition gouvernementale confirme sa majorité parlementaire avec un réajustement des sièges

*La coalition gouvernementale a remporté la majorité lors des élections parlementaires islandaises de fin septembre, bien qu'un réajustement des sièges annonce un probable remaniement. Pour le Professeur Bertelsen, tout s'est joué sur la question des quotas de pêche.*

Les élections parlementaires islandaises se sont déroulées le 25 septembre dernier. La coalition gouvernementale – composée du Parti de l'Indépendance de droite, du Mouvement Gauche-Vert et du Parti centriste du Progrès – a confirmé sa majorité parlementaire en remportant 37 des 63 sièges de l'Althinget, le Parlement islandais. Au sein de cette coalition, le Parti de l'Indépendance a remporté 24% des voix et 16 sièges et le Parti du Progrès a remporté 13 sièges soit 5 de plus qu'à la dernière élection. Le Mouvement Gauche-Vert, dont la Première ministre en exercice, Katrín Jakobsdóttir, est à la tête, a quant à lui perdu 3 sièges. Un réajustement au sein de la coalition sera à prévoir d'ici les prochaines semaines ou mois, incluant le maintien en poste de Katrín Jakobsdóttir.

Si le Parti de l'Indépendance est traditionnellement en tête des scrutins en Islande, ce résultat pourrait également refléter l'analyse de Rasmus Gjedssø Bertelsen, professeur à l'UiT, l'Université de l'Arctique en Norvège. Pour Bertelsen, l'élection s'est jouée avant tout sur les questions socio-économiques, et plus particulièrement sur la question de la pêche et des quotas. En Islande, les quotas de pêche sont majoritairement transférés gratuitement aux grandes compagnies de chalutiers qui ne sont que légèrement taxés. Or, les intérêts des propriétaires de quotas sont largement représentés par le Parti de l'Indépendance. Bertelsen souligne que si les quotas étaient taxés à un niveau plus élevé, ils contribueraient davantage à la société et pourraient financer les soins de santé. « Il y a des tensions sociales et des inégalités importantes. Il y a une très forte pression du secteur de la santé en manque de ressources », conclut-il. Sources : [High North News](#) ; [High North News](#)

## Norvège – Suède – Finlande – Russie

### Norvège : vers un gouvernement minoritaire au Storting

*Les élections législatives du 13 septembre ont donné la victoire au parti travailliste (Arbeiderpartiet) dirigé par Jonas Gahr Støre. Néanmoins, la formation d'une coalition a échoué avec le parti de gauche socialiste (Sosialistisk Venstreparti – SV) en raison de profondes divergences sur la politique climatique. Le prochain gouvernement norvégien sera minoritaire au Storting (Parlement norvégien) et maintiendra une approche pragmatique sur la sortie du pétrole.*

Au pouvoir depuis huit ans, le parti conservateur Høyre emmené par Erna Solberg sort défait du scrutin électoral du 13 septembre 2021. Les résultats de ces élections législatives montrent une progression notable des partis politiques de gauche tandis que le parti travailliste, vainqueur du scrutin, stagne avec un score de 26,3 % (en 2017, le parti travailliste avait obtenu 27,4 % des suffrages). Suite à ces résultats, des négociations ont débuté entre le parti travailliste et de futurs partenaires de la coalition, à savoir : les centristes de Senterpartiet (SP) et le mouvement de gauche socialiste SV. Ce dernier, en progression, a obtenu un score de 7,6 %.

Cependant, les négociations engagées avec le SV pour former un nouveau gouvernement ont finalement échoué sur la politique climatique. Selon Audun Lysbakken, leader du parti SV, les discussions ne pourront pas aboutir à une coalition tripartite avec « une politique sur le climat suffisamment agressive ». Alors que les enjeux climatiques et la politique énergétique du pays étaient au cœur de la campagne électorale, le parti travailliste ainsi que le parti SP ont une approche plus pragmatique sur la sortie du pays de l'économie pétro-gazière. Ces deux partis s'apprêtent ainsi à former un gouvernement de minorité au Storting, comme le précédent gouvernement. Avec l'appui des forces conservatrices au Storting, le futur gouvernement pourra sans doute poursuivre une politique de sortie graduelle des ressources fossiles. Au cours des prochaines années, il est probable que de nouvelles licences soient attribuées dans la zone arctique.

Pour rassurer les autres partis de gauche présents au Storting, Jonas Gahr Støre entend mener une politique responsable sur les questions climatiques, mais aussi sur le volet économique. Au final, le parti SV indique sa volonté de poursuivre sa coopération avec le nouveau gouvernement bipartite. Il demeure un partenaire naturel concernant l'adoption des lois budgétaires. Le report du 26<sup>ème</sup> cycle d'attribution de licences pourrait constituer un levier de négociation et serait perçu comme une victoire pour le parti SV. Sources : [Résultat officiels des élections législatives](#), 21 septembre ; [Dagsavisen](#), 1<sup>er</sup> octobre ; [VG](#), 2 octobre 2021 (en norvégien bokmål) ; [Reuters](#), 29 septembre 2021.

### Finlande : un rapport alerte sur les effets négatifs multiples du changement climatique au Lapland

*Alors que le gouvernement finlandais a récemment publié sa stratégie pour la région arctique, un panel d'experts sur le changement climatique sonne l'alarme. Les conséquences du changement climatique vont durablement affecter l'ensemble du pays, et particulièrement son espace septentrional. Les auteurs du rapport soulignent l'état d'impréparation du pays pour amortir ces effets négatifs.*

Un panel d'experts finlandais en charge d'étudier les effets du changement climatique sur le pays a publié un rapport le 23 septembre 2021. Ce rapport souligne que le climat finlandais changera de manière inéluctable au cours des prochaines décennies, même si les émissions carbonees sont réduites avec succès en Finlande. Aussi, pour pallier cette transformation inexorable, le groupe d'experts appelle les autorités finlandaises à tirer les conséquences et à mettre en œuvre des mesures pratiques.

En effet, le manque de préparation pour affronter les conséquences du changement climatique et ses ramifications est une source d'inquiétude pour ce panel. Le rapport invite le gouvernement à mettre en œuvre rapidement des solutions adaptées pour amortir le choc du changement climatique sur le territoire finlandais. À cet égard, l'espace septentrional du pays est particulièrement sensible au changement du régime de précipitations qui est désormais envisagé. Le risque d'inondation est analysé comme le plus élevé à Pori et Rovaniemi, sur l'ensemble des villes recensées du pays.



Ces événements météorologiques extrêmes pourraient directement toucher les infrastructures d'eau potable et les systèmes de chauffage des habitations de ces zones-là. Dans le Lapland, toutes les zones urbaines devraient être examinées en profondeur pour anticiper ce changement de régime. Le rapport cite particulièrement la ville de Rovaniemi. La capitale de l'Arctique finlandais serait particulièrement vulnérable aux inondations. Celles-ci causeraient des dommages aux bâtiments résidentiels et aux routes. Ces potentielles inondations affecteraient également l'évacuation et le traitement des eaux usées, la distribution d'électricité et de chauffage et perturberaient les liaisons routières. Sources : [Rapport du Panel finlandais sur le changement climatique](#), 23 septembre 2021 (en finnois) ; [Helsinki Times](#), 28 septembre 2021.

### **Sibérie-Arctique : un nouveau méga-projet présenté par S. Choïgou**

*Alors que le gouvernement russe a fait du développement de l'Arctique sa priorité, le ministre de la Défense Sergueï Choïgou souhaite une accélération des projets pour la Sibérie. Selon lui, le développement de ces deux vastes espaces russes est intrinsèquement lié.*

Au cours d'une réunion avec des représentants de la communauté scientifique de la branche sibérienne de l'Académie des sciences de Russie (RAN), le ministre de la Défense russe, et proche de V. Poutine, a évoqué « le besoin urgent de construire en Sibérie trois à cinq centres scientifiques et industriels avec une population de 300 000 à 1 million de personnes ». Selon lui, le développement de la Sibérie doit être connecté à celui de l'Arctique et se faire de manière conjointe.

Assez évasif sur la possibilité de réaliser un tel programme d'aménagement du territoire sibérien, S. Choïgou a toutefois admis que ce grand plan dépend avant tout des investissements provenant des groupes privés. L'idée du ministre de la Défense est de construire cinq nouvelles villes sibériennes sur des normes environnementales strictes, et l'application de solutions soutenables et respectueuses du climat. Toutefois, la vision de ce mégaprojet présente une contradiction majeure sur la nature des activités économiques de ces potentiels centres urbains. À l'image des projets en Arctique, les capacités industrielles reposeront à la fois sur les hydrocarbures et sur l'extraction minière. En effet, parmi ces cinq villes, une devrait se concentrer sur l'extraction du charbon à coke tandis qu'une autre fonctionnera autour d'une industrie chimique, dont le fonctionnement sera alimenté par le charbon. Source : [RBK](#), 6 septembre 2021 (en russe).

### **Rosneft-Equinor : un engagement commun pour diminuer les émissions Carbone**

*Alors que les projets d'exploration et d'exploitation du pétrole en Arctique se poursuivent, les groupes pétroliers Equinor et Rosneft se sont engagés à réduire leurs émissions de carbone dans leurs activités extractives. Dans le même temps, les deux partenaires souhaitent également promouvoir les sources d'énergie alternatives.*

Le norvégien Equinor et le russe Rosneft, acteurs majeurs du secteur pétrolier en Arctique, poursuivent leur partenariat avec un nouvel accord entre les deux sociétés. Celui-ci engage les deux parties à développer, tester et mettre en œuvre en commun des solutions technologiques de pointe sur la gestion du carbone. Selon Al Cook, vice-président exécutif pour l'exploration et la production internationale au sein du groupe norvégien, « Equinor vise à soutenir de manière proactive les réductions d'émissions partout où nous investissons » tout en soulignant l'importance de coopérer avec Rosneft sur cette question.

En outre, l'accord signé entre Rosneft et Equinor invite à travailler conjointement sur les perspectives de mise en œuvre de nouveaux projets concernant l'usage de sources d'énergie alternatives. Pour cela, les deux partenaires mettent l'accent sur l'application de technologies de captage et de stockage du CO<sub>2</sub>, et le développement de l'activité hydrogène (hydrogène « bleu » et « vert »). Sources : [Communiqué de presse du groupe Equinor](#) ; [Communiqué de presse du groupe Rosneft](#), 29 septembre 2021.

### **Russie : la construction du port d'Indiga reportée sous les effets du changement climatique**

*Projet infrastructurel critique dans le développement de l'okrug autonome des Nenets, la construction du port d'Indiga est reportée en raison des contraintes climatiques. La région côtière est témoin d'un réchauffement accéléré qui fragilise le pergélisol.*

La construction du port d'Indiga est un projet infrastructurel stratégique pour le développement et le renforcement de la Route maritime du Nord (RMN), envisagés par les autorités fédérales russes. Programmée pour débuter en 2023, cette

construction fait face à des défis environnementaux complexes. En effet, les effets du changement climatique et les conditions météorologiques difficiles amènent les ordonnateurs du projet à reporter au second semestre 2024, le début de la construction de ce nouveau port de l'Arctique russe.

Roman Trotsenko, propriétaire de la société d'investissement AEON, fait état des importantes difficultés dans la construction du port : « Cela inclut le pergélisol, la glace et les conditions météorologiques difficiles. Le pergélisol, qui d'ailleurs, fond et change de profondeur, nécessite l'utilisation de nouvelles technologies dans la construction du port ». Cette construction estimée à 300 milliards de roubles (3,56 milliards d'euros) doit être à présent achevée d'ici 2028.

Dans sa phase opérationnelle initiale, le port sera en capacité de transborder 30 millions de tonnes de chargements de cargo. À terme, la charge pourrait atteindre 80 millions de tonnes – les différents types de chargement incluent le méthanol, le gaz naturel liquéfié, le bois et les fertilisants. Sources : [TASS](#), 8 septembre 2021 ; [Chaîne Telegram de l'Administration de la Route maritime du Nord](#), 11 septembre 2021 (en russe).

---

## Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

---

### Le Conseil de l'Arctique célèbre ses 25 ans

*Le Conseil de l'Arctique, la principale institution de la gouvernance arctique réunissant les huit nations circumpolaires et six groupes autochtones de l'Arctique, a célébré son 25<sup>ème</sup> anniversaire en septembre 2021.*

Le Conseil de l'Arctique dont la Russie occupe la présidence tournante a célébré le 19 septembre ses 25 ans d'existence. Créé en 1996 par la déclaration d'Ottawa, le Conseil de l'Arctique est un forum intergouvernemental de haut niveau, fondé sur le consensus, dont le travail se concentre sur la promotion du développement durable et de la protection de l'environnement dans l'Arctique. Le Conseil de l'Arctique réunit les délégués des huit États arctiques (Canada, Danemark, Finlande, Islande, Norvège, Fédération de Russie, Suède et États-Unis) et six organisations participantes permanentes représentant les peuples et communautés autochtones de l'Arctique, ainsi que des États observateurs non arctiques, des organisations non gouvernementales et des scientifiques. Par sa promotion de la coopération internationale entre tous les acteurs qui ont un intérêt dans l'Arctique, il a progressivement pris une place centrale dans la gouvernance de l'Arctique.

À l'occasion de ce 25<sup>ème</sup> anniversaire, les États arctiques et les participants permanents ont réaffirmé leur engagement à maintenir l'Arctique comme une région de paix, de stabilité et de coopération constructive, et s'efforcent de garantir un lieu prospère, durable et sûr pour tous les habitants de l'Arctique, lors d'une table ronde organisée à Moscou par la présidence russe le 17 septembre.

Lors de la dernière réunion ministérielle de mai 2021 qui faisait la passation entre les présidences islandaise et russe, les ministres ont **adopté le tout premier plan stratégique du Conseil** à l'occasion du 25<sup>ème</sup> anniversaire 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. Parmi les défis : le changement climatique.

Le Conseil de l'Arctique a cependant des défis devant lui, en particulier la question du rôle et du nombre des Observateurs (voir Bulletin mensuel de mai 2021), les conséquences du changement climatique et les questions de sécurité en Arctique qui ne font pas partie de son mandat.



## Publication imminente de la nouvelle stratégie arctique de l'UE et organisation du dialogue annuel de l'UE avec les peuples autochtones de l'Arctique

*La nouvelle stratégie arctique européenne annoncée depuis novembre 2019 sera publiée le 13 octobre 2021. Par ailleurs, l'UE organise les 10 et 11 novembre son Forum arctique ainsi que le Dialogue annuel des peuples autochtones de l'Arctique.*

La politique arctique européenne est actuellement définie par la Communication conjointe de la Commission et du SEAE portant sur *Une politique intégrée de l'Union européenne pour l'Arctique* de 2016. En novembre 2019, une nouvelle politique arctique a été demandée par le Conseil dans le cadre de discussions accrues sur le changement climatique et la sécurité dans la région arctique. La publication de celle-ci a été [annoncée par l'ambassadeur Michael Mann](#) pour le 13 octobre 2021, après son examen par le Parlement européen.

Depuis 2018, l'engagement de l'UE dans l'Arctique est devenu plus visible dans un effort pour établir une position (plus) claire dans la région, avec notamment la création du [Forum arctique de l'UE](#), dont le premier s'est tenu à Umea en Suède en 2019, et qui réunira à Bruxelles le 10 novembre prochain les principaux acteurs arctiques afin d'évaluer les développements récents dans la région et de discuter des défis à venir. Les ministres des États-membres de l'UE et du Conseil de l'Arctique seront invités à y participer. Le dialogue annuel des peuples autochtones de l'Arctique dont le prochain se tiendra le 11 novembre est aussi un élément important des efforts de l'UE vis-à-vis de l'Arctique. En effet, les relations avec les peuples indigènes sont un élément obérant le rôle de l'UE en arctique depuis le différend sur l'interdiction du commerce de produits dérivés des phoques en 2014. La création d'une [unité sur l'UE au sein du conseil Sami](#) en janvier 2019 va aussi dans le sens d'une amélioration du dialogue.

L'enjeu de cette nouvelle stratégie est pour l'UE de trouver sa place dans la gouvernance arctique, alors qu'elle n'a pas officiellement le statut d'Observateur du Conseil de l'Arctique. Une place à la hauteur de son engagement financier et scientifique dans la région, mais aussi des interdépendances climatiques, géographiques et géopolitiques entre l'Arctique et l'UE. De fait, alors que l'UE prépare une nouvelle politique arctique, elle est confrontée à une situation paradoxale : [elle prétend être dans l'Arctique](#) tout en étant considérée comme un acteur extérieur parfois considéré avec suspicion par les autres acteurs arctiques pour ses efforts d'ingérence dans les affaires arctiques (Østhagen, 2013 ; Rasputnik, 2018). La position de l'UE – tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région arctique – soulève donc des questions cruciales sur la façon dont elle remet en question le cadre actuel de la gouvernance arctique. Actuellement, le Conseil de l'Arctique ne prévoit que deux statuts – membre à part entière ou observateur selon la classification "arctique" ou "non arctique" –, ce qui permet paradoxalement aux États membres de l'UE d'avoir plus facilement une position claire sur la gouvernance arctique. Le nouvel argument selon lequel l'UE est "dans l'Arctique" remet en question la structure de gouvernance actuelle de la région.

## Le comité MEPC 76 de l'organisation maritime internationale (OMI) a définitivement approuvé le moratoire sur le fioul lourd en Arctique

*Les amendements à l'annexe I de la convention MARPOL qui introduiront l'interdiction du fioul lourd (HFO) dans l'Arctique ont été adoptés lors de la 76<sup>ème</sup> session du Comité de protection du milieu marin de l'OMI (MEPC 76) en juin 2021. Ils avaient déjà été approuvés en principe lors de la MEPC 75 et du sous-comité PPR 8 (voir Bulletins mensuels n° 11 et 23).*

L'interdiction porte sur l'emploi et le transport de HFO en vue de son utilisation comme combustible et prendra effet le 1<sup>er</sup> juillet 2024. Il existe toutefois des dérogations et exemptions. Les navires qui assurent la sécurité des navires ou qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage, ainsi que les navires qui se consacrent à la préparation et à la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, seront exemptés. Les navires qui répondent à certaines normes de construction en matière de protection des réservoirs de carburant devront se conformer à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2029. Un État Partie à la convention MARPOL dont le littoral borde les eaux arctiques peut temporairement renoncer aux exigences pour les navires battant son pavillon lorsqu'ils sont exploités dans les eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de cet État jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2029.

Ce moratoire sur le fioul lourd a fait l'objet de nombreuses critiques de la part d'ONG environnementales comme étant insuffisant, et les préoccupations concernant les exemptions et les dérogations ont été soulevées par les ONG environnementales lors des réunions précédentes de l'OMI. Les ONG environnementales avaient à nouveau soumis un document au MEPC 76 demandant que les dérogations ne soient autorisées que dans des circonstances exceptionnelles, mais comme le texte de l'amendement à l'annexe I de MARPOL était déjà un compromis soigneusement rédigé (voir Bulletin sur MEPC 75), aucun État-membre n'avait intérêt à rouvrir les discussions. Le MEPC a donc adopté les amendements à l'annexe I de MARPOL (ajout d'une nouvelle règle 43A) sans aucun ajustement par rapport au texte approuvé lors du MEPC 75 et PPR 8. Sources : [IBIA](#) ; [IMO](#)

## Technologie – Industrie – Capacitaire

### Actualité Industrielle

#### Andoya Space inaugure un nouveau système de surveillance dans l'Arctique

*La société Andoya Space, co-propriété du ministère norvégien du Commerce et de l'Industrie et de Kongsberg Defence Systems, se prépare à mettre en ligne un système de surveillance dédié à l'Arctique, de l'espace aux fonds marins de la région. Un développement significatif pour les partenaires de cette entreprise en Europe et en Amérique du Nord.*

Le nouveau système de surveillance proposée par la société Andoya Space repose sur de multiples capteurs : des satellites, des drones de haute-altitude, des véhicules terrestres autonomes et même des senseurs sous-marins, chargés de la collecte en temps réel des données traitées par Andoya Space et mises à disposition de ses clients, occidentaux dans leur très large majorité. De l'avis de Gunnar Jan Olsen, directeur d'Andoya Space Defense, cette technologie devrait permettre de mieux cartographier l'impact du changement climatique sur l'environnement arctique, qui ne s'oppose pas, en théorie, à faire commerce de ces données avec les autorités russes et chinoises, quand bien même ces dernières ne devraient pas, en théorie, représenter la majeure partie de sa clientèle. Sources : [High North News](#)

### Actualité Capacitaire

#### En Russie, nouveaux exercices de la Flotte du Nord

*Alors que les forces armées russes participent à l'exercice Zapad-2021, dans la péninsule de Kola, la Flotte du Nord, basée à Mourmansk, s'est aussi livrée à des manœuvres mobilisant des bâtiments militaires et des appareils basés dans l'Arctique. Ces deux initiatives ont conduit à la mobilisation de près de 200 000 soldats, majoritairement russes et biélorusses.*

Les forces armées russes présentent les récents exercices de la Flotte du Nord dans l'Arctique comme un entraînement pour se préparer à une attaque dirigée vers la Russie depuis la mer de Barents, avec la mobilisation de navires et d'appareils militaires, mais aussi des systèmes antinavires basés à terre de type Bastion, l'un des éléments de la stratégie de déni d'accès (A2/AD) russe dans la région. Elles constituent en réalité une démonstration des capacités militaires russes dans l'ensemble des domaines, avec la mobilisation de véhicules blindés, de lance-roquettes multiples, de l'artillerie, de chasseurs, de bombardiers, de navires de guerre et de sous-marins, pour un total de 8 000 personnels, 50 bâtiments militaires et 120 appareils et hélicoptères.

Ces démonstrations n'échappent pas aux voisins de la Russie et aux nations intéressées par l'accroissement des capacités militaires russes : le Royaume-Uni, les États-Unis, la Norvège et la Finlande disposaient ainsi de leurs propres bâtiments et appareils dans la région pour observer ces manœuvres et exercices. Sources : [The Barents Observer](#) ; [High North News](#)

#### Le Royaume-Uni cherche un jouer un rôle croissant dans l'Arctique

*Le Général Nick Carter, chef d'état-major des armées du Royaume-Uni, s'est exprimé en faveur du développement de la coopération militaire entre Ottawa et Londres dans l'Arctique. Il s'agit pour le Royaume-Uni de signaler son intérêt pour une région traditionnellement au cœur de ses échanges avec les États-Unis et le Canada, dans un contexte marqué par la remilitarisation croissante de cet espace par la Russie.*

Quelques jours après l'annonce d'un nouveau partenariat entre les États-Unis, l'Australie et le Royaume-Uni (AUKUS), les autorités britanniques se sont prononcées, par l'intermédiaire du chef d'état-major des armées Nick Carter, pour l'accroissement de la coopération militaire entre Ottawa et Londres dans l'Arctique. Entre autres outils à mobiliser pour les Britanniques, sa flotte de sous-marins nucléaires, particulièrement adaptée aux opérations dans l'Atlantique Nord et au-delà

du GIUK Gap, qui pourraient avec d'autres bâtiments de la Royal Navy participer à des exercices communs aux côtés des forces canadiennes. Il y a pourtant des limites évidentes à ces intentions : en particulier, la disponibilité des moyens navals britanniques alors que le pays aspire à jouer un rôle, au même moment, dans l'Indo-Pacifique.

Si ces déclarations illustrent bien l'intérêt traditionnel du Royaume-Uni pour la région, elles doivent aussi être restituées dans un contexte marqué par deux développements principaux : d'une part, l'adoption récente par Londres de l'[Integrated Review](#), document cadre de la politique étrangère et de défense du pays, qui recommande pour le Royaume-Uni l'approfondissement de nouveaux partenariats extra-Européens et, d'autre part, le renouvellement des capacités militaires russes dans la région, qui pousse les pays membres de l'OTAN à revoir à la hausse leur engagement dans la région. Sources : [CBC](#)

---

## Publications des instituts de recherche

---

### L'Arctique : un espace où pourraient proliférer les menaces hybrides ?<sup>1</sup>

*En opposition à la « zone de paix » dont parlaient les Soviétiques à la fin de la Guerre froide, l'Arctique pourrait constituer un espace conflictuel dans un contexte de recrudescence des tensions entre la Russie et l'OTAN, mais aussi d'un intérêt chinois vers la région. L'Hybrid CoE (Centre européen d'excellence pour contrer les menaces hybrides) démontre dans un court document la fragilité des espaces septentrionaux face à des attaques alliant moyens militaires et non militaires tels que les cyberattaques, les pressions économiques ou encore la désinformation. Ne considérant pas la région polaire comme exempte de toute gouvernance, les auteurs comprennent bien néanmoins que sa vaste étendue et les conditions climatiques rudes rendent complexe sa protection.*

Les États russe et chinois semblent leaders en matière de menaces hybrides, et la remilitarisation accrue de la Sibérie ainsi que le statut autoproclamé « d'État quasi-Arctique » par la Chine sont perçus comme autant de menaces par les autres puissances régionales. Le mantra répété à l'envie « *High North, low tension* » a induit en erreur les décideurs politiques qui se sont concentrés sur de potentiels conflits armés dans la région, sans imaginer toutes les formes que peuvent revêtir les menaces. Issu d'un think tank revendiquant ses relations avec l'OTAN et l'Union européenne, cette publication n'est pas anodine par son sujet et son tempo, alors que les relations entre l'Occident d'un côté, et la Russie et la Chine de l'autre, semblent se creuser davantage.

Les auteurs proposent ainsi plusieurs courts scénarios (Russie/Groenland, Chine/Islande, Russie/Svalbard) afin de montrer l'imminence de ce problème et sa réalité. Exemple du scénario Russie/Svalbard : alors que le Svalbard est un espace de coopération scientifique sous souveraineté norvégienne, l'Hybrid CoE nous propose d'imaginer qu'une société russe a un projet minier au Svalbard, et qu'au même moment la Norvège souhaite créer une nouvelle station radar afin de suivre les bateaux civils. La Russie considère alors que cette station pourrait permettre de suivre ses vaisseaux militaires ce qui va selon elle à l'encontre du Traité du Svalbard de 1920 qui dispose que celui-ci ne doit accueillir aucune infrastructure militaire. Les tensions sont alors vives entre la Russie et la Norvège. Les auteurs proposent d'imaginer que les Russes annoncent une expédition scientifique dans la mer du Groenland afin de s'assurer que les bateaux civils ne craignent aucun risque face aux exercices de l'OTAN. La flotte du nord envoie à la suite de cette expédition scientifique des bateaux de surveillance. Or, le bateau utilisé par les Russes est le *Yantar*, capable de détruire des sections de câbles sous-marins sans être détecté. Ainsi, l'un des câbles du système du Svalbard qui connecte l'archipel au territoire continental norvégien, est endommagé. Les Russes affirment que cela est dû à un tremblement de terre, et que par ailleurs ils ont détecté un vaisseau chinois dans les environs. Le Kremlin nie alors toute responsabilité, d'autant que le droit de la mer lui autorisait de naviguer dans ces eaux. Il n'y a de plus pas moyen de vérifier immédiatement si la détérioration des câbles était intentionnelle ou non. L'OTAN ne s'accorde par sur la responsabilité de cet acte, créant ainsi des désaccords et tensions entre alliés. Pendant ce temps, la Norvège qui perçoit le message russe, met fin à son projet de station radar. Elle approuve dans le même temps le projet

---

<sup>1</sup> Heather A. Conley & Colin Wall, pour The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats, publient « Hybrid threats in the Arctic: Scenarios and policy options in a vulnerable region, » august 2021.

minier afin d'apaiser les tensions avec Moscou. Ce scénario met en avant les vides politiques, mais aussi les menaces technologiques, et stratégiques dans un monde connecté où la menace militaire n'est plus seule.

Le centre européen sur les menaces hybrides propose donc aux acteurs arctiques occidentaux de mettre en place des exercices régionaux sur les menaces hybrides, mais aussi d'accroître le partage d'informations à ce sujet. Les auteurs ajoutent que le cadre législatif et réglementaire aura aussi un rôle à jouer pour contrer ou prévenir ces menaces. Enfin, selon eux, une capacité ISR (Intelligence, Surveillance et Reconnaissance) robuste de l'OTAN autour du Svalbard permettrait dans le scénario I de mettre à jour la responsabilité de la Russie. Il s'agit donc de développer des réponses diplomatiques précoces, unies et fortes face aux menaces hybrides dans un espace difficile à contrôler, où la « *Hard Law* » est encore faible ou peu appliquée. Le partage d'information joue un rôle crucial, ainsi que les exercices communs, et au-delà uniquement du domaine militaire.

### **Le Corridor Nordique Canadien (CNC) vecteur de souveraineté et de sécurité sur un modèle socialement inclusif ?<sup>2</sup>**

*P. Whitney Lackenbauer, chercheur canadien émérite spécialiste de l'Arctique, et Katharina Koch proposent une étude du projet de Corridor Nordique Canadien (CNC) qu'ils imaginent multiscalair et multisectoriel. En effet, l'approche du CNC qu'ils proposent met en avant sa capacité à répondre à plusieurs défis relatifs à l'avenir de l'Arctique canadien, tels que les questions de souveraineté, de sécurisation de l'espace et enfin de l'inclusion des peuples autochtones.*

Le CNC est un programme de recherche porté par l'Université de Calgary et n'est encore qu'au stade conceptuel, mais il permettrait au Canada, grâce à son réseau d'infrastructures linéaires (routes, voies, ferrées, etc.), de se réapproprier l'espace et d'inclure les peuples autochtones dans sa gestion. La présence stratégique, commerciale et militaire des pouvoirs publics serait assurée par un organisme uniquement dédié au CNC qui permettrait sa coordination avec la participation active des populations autochtones. Une mauvaise inclusion des peuples autochtones constitue une menace contre leurs modes de vie, et l'hypothèse d'un CNC inclusif aurait à faire ses preuves, les critiques à l'égard des divers projets septentrionaux demeurant toujours vives parmi les populations locales.

Ce document produit indépendamment du gouvernement canadien s'intéresse aux avantages d'une infrastructure aux multiples usages et comptabilise de nombreux intérêts : améliorer les conditions d'accessibilité en apprenant à maîtriser un territoire et donc être en mesure de le défendre contre des menaces extérieures, mais aussi environnementales. Alors que le programme n'est soutenu par aucune entreprise, il affirme que développer des infrastructures, c'est exprimer de façon matérielle l'emprise sur un espace. Il s'agit donc de l'investir juridiquement (réaffirmer des principes de souveraineté) mais aussi de le sécuriser tout en permettant une meilleure prise en compte des populations locales, des enjeux sociaux et environnementaux auxquels elles sont confrontées quotidiennement. La nécessité de réaffirmer la souveraineté canadienne sur son espace septentrional et de le sécuriser répond à un contexte général de montée en puissance des forces russes et chinoises dans la région. Les auteurs considèrent que ces deux puissances constituent des menaces distinctes : la Chine par son économie montante et sa capacité à projeter son influence représente un danger ; et la Russie par la résurgence d'une compétition avec le monde occidental notamment avec l'annexion de la Crimée. Finalement, la vision commune des deux pays sur une remise en question du monde occidental constitue une nouvelle source d'inquiétude qui doit être prise en compte pour évaluer l'utilité et l'opportunité du CNC.

<sup>2</sup> P. Whitney Lackenbauer & Katharina Koch, « Northern and Arctic security and sovereignty: challenges and opportunities for a northern corridor », in *Canadian northern corridor special series*. Copyright © Lackenbauer and Koch 2021.

## Un regard des sciences sociales françaises sur les régions de l'Arctique<sup>3</sup>

*Alors que la recherche française en sciences sociales sur l'Arctique n'est pas consolidée et pérennisée, ce numéro d'Études Internationales met en avant un dialogue interdisciplinaire et francophone (plusieurs auteurs du dossier ont été/sont formés au Québec) sur le sujet. L'Introduction rédigée par Camille Escudé-Joffres, Pauline Pic et Florian Vidal pose les bases d'un numéro dense en approches et sujets. Ce numéro cherche à aborder la complexité de cette région polaire à partir de questions sur la gouvernance multiniveau qui y règne et la variété de ses acteurs. Ce numéro spécial découle du colloque international qui portait sur les « Politiques de l'Arctique en perspective », et qui s'était déroulé à Paris (CERI) les 18 et 19 décembre 2019.*

« Loin de son image d'un espace unifié, gelé et exotique, l'Arctique s'impose désormais comme un espace au cœur des relations internationales » peut-on lire en introduction. Les chercheurs mettent ainsi en avant le fourmillement de l'espace septentrional, afin d'introduire les différents textes et réflexions de la revue. La notion de gouvernance qui implique des mécanismes de régulations, de règles, de principes et procédures est selon eux inséparable de l'ordre global. Mais l'Arctique, sujet à une trame informelle d'acteurs et de réseaux, les amène à appréhender sa gouvernance comme multiniveau. En effet, l'hétérogénéité des parties prenantes participe au caractère « mou » (flou juridique) de l'espace septentrional. Afin d'appréhender la configuration de cet espace en constante évolution, les chercheurs tentent d'exposer brièvement la mosaïque de forces centripètes et centrifuges qui participent au fonctionnement de la région polaire. Ils s'attellent notamment à marquer la distinction entre les différentes forces en présence, issues ou non de l'Arctique, démontrant comme ils l'affirment dans la citation ci-dessus que la région est devenue un sujet de l'agenda des relations internationales. Les différentes contributions dans ce numéro permettent d'éclairer les enjeux politiques d'une gouvernance arctique multiniveaux.

- Hélène de Pooter développe le rôle du Conseil de l'Arctique dans la gouvernance régionale.
- Mayline Strouk analyse les politiques scientifiques des États observateurs du Conseil de l'Arctique.
- Émilie Canova s'intéresse à l'Union Européenne et à sa légitimité dans la région (Finlande et Suède, États membres du Conseil).
- Florian Aumond propose une approche juridique des enjeux de subsistance des peuples autochtones (droits de pêche, chasse...).
- Adèle de Mesnard met en avant la nécessité de reconsidérer le droit à l'autodétermination des peuples autochtones dans un contexte de changement climatique accéléré.
- Michaël Delaunay analyse de façon régionale et globale l'importance des câbles sous-marins dans la politique chinoise de Route de la soie numérique.

<sup>3</sup> Dossier dans le numéro daté du printemps 2020, mais publié fin juillet 2021 de la revue canadienne *Études internationales*, coordonné par Escudé-Joffres, C., Pic, P. & Vidal, F. (2020). « Introduction : l'Arctique, défis et perspectives pour la gouvernance du XXI<sup>e</sup> siècle ». *Études internationales*, 51(1), 5-29 <https://doi.org/10.7202/1079410ar>.



## Trafic maritime – Sécurité maritime

### Un module géant pour le chantier Arctic LNG 2 navigue sur la route maritime du Nord

*Deux cargos appartenant à la compagnie GPO Heavylift ont emprunté la route maritime du Nord pour transporter des modules de l'usine LNG du projet Arctic LNG-2 de Novatek. Le « GPO Grace » a quitté le port de Ningbo-Zhoushan en Chine le 26 août et est arrivé à Mourmansk le 16 septembre. Le « GPO Amethyst » est quant à lui sur le chemin du retour.*

Le premier module de train de liquéfaction de près de 50 000 tonnes du projet Arctic LNG 2 construit au chantier Zhoushan de Wison Offshore & Marine en Chine est arrivé au [chantier Kola](#) de Novatek à Belokamenka au nord de Mourmansk. Ce bloc géant sera monté sur une grande structure gravitaire avant le remorquage final vers la côte de l'extrême nord de la péninsule de Gydan dans la baie d'Ob en Sibérie. L'installation sera le premier train de Novatek pour l'usine Arctic LNG2. La production du train 1 est prévue pour 2023. Un an plus tard, en 2024, le train 2 entrera en production, tandis que le train 3 final devrait entrer en service en 2025. Chacun des trois trains aura une capacité de production de 6,6 MT par an. Contrairement à Yamal LNG, l'Arctic LNG2 sera entièrement basé sur un concept de production flottant. Le *GPO Grace*



n'est pas le seul navire de transport de colis lourds à emprunter la route maritime du Nord en septembre. Le *Biglift Barentsz* est arrivé à Gydan dans la baie d'Ob le 10 septembre. Le navire apporte des installations d'infrastructure à la préparation d'Arctic LNG2 (matériels nécessaires à la construction de l'aéroport et des installations portuaires, etc.). Selon le service de suivi des navires en ligne MarineTraffic.com, il y a actuellement plus de 40 navires à proximité de l'emplacement sur les rives est de la baie d'Ob. C'est le navire *GPO Grace* de la compagnie norvégienne GPO Heavylift qui amène l'usine de production de GNL de Chine à Mourmansk dans ce qui est l'une des plus grandes structures jamais transportées via la voie maritime du Nord. Source : [BarentsObserver.com](#) ; [HightNorthnews.com](#) ; [Pro-Arctic.ru](#) ; [Neftgaz.ru](#)

### Les armateurs dédaignent toujours la route maritime du Nord

*Après l'été le plus chaud jamais connu en Russie, la route maritime du Nord est presque libre de glace. Mais très peu de navires ont emprunté la route maritime du Nord entre l'Europe et l'Asie.*

L'été 2021 a été le plus chaud jamais enregistré en Russie. Selon l'institut météorologique Roshydromet, le mois d'août a été [le plus chaud de tous les temps](#). Dans toutes les régions européennes du pays, les températures étaient de 2 à 3°C supérieures à la normale et en août, jusqu'à 5°C au-dessus de la normale. L'étendue minimale de la banquise arctique sera pourtant parmi les plus élevées de la dernière décennie mais sans atteindre le record de 2020. Selon le Centre national de données sur la neige et la glace américain, l'étendue de la banquise arctique au 15 septembre s'élevait à 4,73 millions de kilomètres carrés, ce qui la place au dixième rang du record satellitaire à cette date. Il reste également de la glace de mer sur la route maritime du Nord, les eaux situées au nord de la côte arctique de la Russie. [Les cartes](#) de l'Institut de recherche arctique et antarctique du pays montrent que les eaux autour des îles de Nouvelle-Sibérie, ainsi que l'archipel de la Nouvelle Zemble à la mi-septembre, avaient encore un peu de banquise. Cela contraste avec les dernières années où la route maritime était complètement libre de glace en septembre. Le niveau minimum de glace de cette année devrait être atteint en quelques jours et les eaux arctiques recommenceront alors à geler. Septembre est la haute saison pour la navigation dans l'Arctique. Les données sur le trafic maritime pour l'itinéraire montrent qu'à la mi-septembre, seuls quelques navires naviguaient dans les eaux éloignées. Au 15 septembre, les navires transitant sur la route étaient principalement des méthaniers de classe glace, ainsi que quelques pétroliers et cargos. [Les chiffres](#) de l'Administration de la route maritime du Nord, NSRA, montrent qu'un total de 1 055 navires ont demandé une autorisation de navigation sur la route en 2021, ce qui est à peu près le même niveau qu'en 2020. Cependant, la grande majorité de ces navires ne transitent pas sur la route, mais ont pour



destinations les péninsules de Yamal et Gydan, ainsi que celle de Taymyr. Cette importante activité de transport maritime dans la région est liée au nouveau grand projet Arctic LNG2 de Novatek dans la baie d'Ob. Pendant la majeure partie de l'été, jusqu'à 50 navires ont été amarrés dans les eaux peu profondes le long de la côte de Gydan. Il y a également une croissance significative du trafic vers le nouveau [terminal charbonnier de Taymyr](#), ainsi que le nouveau [port maritime Vostok Oil](#) de Rosneft. Les données maritimes montrent que le trafic sur la route maritime du Nord au premier semestre 2021 n'a augmenté que légèrement par rapport à 2020. Un total de 17 047 MT de marchandises a été transporté sur la route, contre 16,6 MT au cours de la même période l'année dernière. Source : [BarentsObserver.com](#)

### **Moscou envisage des subventions pour soutenir le transport par porte-conteneurs sur la route maritime du Nord**

*Le président russe Vladimir Poutine souhaite voir un transport régulier de conteneurs le long de la route maritime du Nord l'année prochaine. Cette preuve d'optimisme récurrente ressemble plus à une tentative de relancer les objectifs ambitieux de Moscou à parvenir à un trafic de 80 MT sur la route maritime du Nord en 2024, malgré le ralentissement lié à la pandémie du Covid.*

Selon le ministre de l'Extrême-Orient et de l'Arctique Alexei Chekunkov, le trafic transarctique de conteneurs est crucial pour le développement de la route maritime du Nord, et des mesures actives doivent être prises pour faire avancer les choses. « La route maritime du Nord doit devenir un couloir de transport mondial, et cela ne se produira que lorsque nous lancerons des expéditions régulières de conteneurs d'Extrême-Orient vers Mourmansk ou Saint-Petersbourg. Après tout, les compagnies maritimes traditionnelles ont encore un manque de confiance dans la nouvelle route », a-t-il déclaré. Selon le ministre, les expéditions sur la route de la mer du Nord ne devraient pas être plus chères que par chemin de fer ou par le canal de Suez. « Nous visons un modèle qui inclut des expéditions de conteneurs subventionnés sur une base d'essai déjà à partir de 2022. Dans la phase initiale, les expéditions ne seront pas rentables pour les opérateurs et le gouvernement couvrira les pertes », a-t-il ajouté. A. Chekunkov est convaincu que la route deviendra finalement rentable. Les autorités russes promeuvent activement la route maritime du Nord aux niveaux national et international, et visent à porter les volumes d'expédition annuels à 80 MT d'ici 2024. Moscou est également déterminé à rendre la route opérationnelle toute l'année. Selon le ministère de l'Extrême-Orient et de l'Arctique, l'expédition toute l'année sera possible d'ici cinq ans. Les objectifs ambitieux de la route maritime du Nord sont pleinement soutenus par le Kremlin. Lors de sa visite à Vladivostok dans le cadre du Forum économique de l'Est, Vladimir Poutine a souligné que le développement de la route maritime du Nord ne doit pas tarder, les perspectives d'un tel corridor de transport étant un enjeu extraordinairement important et constitue sans aucun doute « l'avenir du transport maritime international entre l'Asie et l'Europe ». L'exploitant portuaire émirati et l'opérateur de transport intermodal russe Fesco étudient la faisabilité technique et économique d'exploiter un poste à quai au port de Vladivostok. Un projet qui s'inscrit dans la perspective de transporter des conteneurs via la route maritime du Nord. DP World s'aligne sur la vision que porte Vladimir Poutine : élargir la fenêtre saisonnière de navigation dans l'Arctique afin de permettre une exploitation toute l'année. Sources : [ArcticToday.com](#) ; [BarentsObserver.com](#) ; [Journalmarinemarchande.eu](#)

### **Le premier navire de croisière hybride de la compagnie Ponant *Le Commandant Charcot* a atteint le pôle Nord**

*Un nouveau chapitre de la saga de l'exploration polaire s'ouvre puisque Le Commandant Charcot, propulsé au GNL, est devenu lundi 6 septembre le premier navire battant pavillon français à atteindre le pôle Nord géographique.*

Les brise-glaces à propulsion nucléaire russes ont amené de riches touristes en voyage de Mourmansk au pôle Nord chaque été depuis le début des années 1990. Mais avec le navire de haute exploration polaire spécialement conçu, Ponant apporte un tout nouveau niveau de luxe pour ceux qui souhaitent atteindre le pôle Nord. Lundi matin, à 10h38, *Le Commandant Charcot* est arrivé au pôle Nord, quelques jours seulement après le départ du navire de Longyearbyen, Svalbard. Cette période de l'année a la plus faible étendue de glace de mer, le soleil de minuit ne se couche qu'à la fin septembre. La saison prochaine, le navire amènera des passagers sur le même circuit, avec [quatre départs](#) de Longyearbyen pour la période de début juillet à fin août. Avec une capacité de 270 passagers et 235 membres d'équipage, le navire a été conçu par le bureau d'études finlandais Aker Arctic. La coque du navire a été construite en Roumanie puis remorquée pour être achevée aux chantiers Vard en Norvège. Le nouveau navire de croisière de Ponant est le premier pour l'industrie touristique à être doté d'une coque brise-glace de classe PC2 pour progresser dans de la banquise de 2,5 m d'épaisseur. Avec des moteurs Dual-Fuel alimentés au GNL qui entraînent 2 Pods, la puissance totale est de 42 MW (NDL : un brise-glace à propulsion nucléaire de classe glace PC1 de type Yamal développe une puissance de 54 MW, la nouvelle classe type Arktika, 60 MW). Un ensemble de batteries Li-Ion d'une puissance totale de 5 MW permet au navire de rester plusieurs heures stationné sans consommer aucun carburant fossile. Sources : [BarentsObserver.com](#) ; [Meretmarine.fr](#) ; [Akerarctic.fi](#) ; [escalecroisiere.com](#)



*Le Commandant Charcot* (© H.Baudu 2021)

Complément d'Hervé Baudu, embarqué pendant cette navigation au pôle Nord : *Le Commandant Charcot* a profité de ces essais dans la glace pour organiser un exercice en condition réelle avec la mise en place des matériels de survie conformes au Code polaire. La réglementation exige que le navire soit en mesure de déployer des matériels qui permettent d'assurer la survie des passagers et de l'équipage pendant 5 jours sur la banquise ou en mer en attendant les secours. Ce Sarex a permis de valider la coordination des moyens entre tous les centres de secours (JRCC) des États arctiques. Un « village » d'abris gonflables a été mis en place sur la banquise avec des volontaires pour passer 24 heures en conditions réelles.



*Sarex Le Commandant Charcot* (© H.Baudu 2021)

### **Interdiction de mise en œuvre de sous-marins et d'hélicoptères pour les navires de croisière de luxe au Svalbard**

*Les navires de croisière qui proposent aux passagers d'explorer les fonds sous-marins et des survols en hélicoptère pour la saison 2022 se sont vu refuser l'autorisation par le gouverneur du Svalbard au prétexte de l'absence d'études sur le possible impact sur l'environnement.*

Alors que les itinéraires de voyage commencent à apparaître parmi les croisiéristes qui se préparent pour un retour des expéditions post-pandémiques en 2022, certains des navires les plus récents proposent des aventures qui auraient été considérées comme de la science-fiction il y a quelques années seulement. Le *Scenic Eclipse*, par exemple, prévoit une croisière de [24 jours](#) d'Amsterdam au Svalbard. Le navire est [équipé d'un sous-marin](#) de six places permettant aux passagers d'explorer le monde sous-marin arctique jusqu'à 300 m de profondeur. Le *Scenic Eclipse* est également équipé d'un hélicoptère. L'excursion peut aller du survol des glaciers à l'atterrissage sur la banquise ou le sommet d'une montagne. Le conseiller juridique du gouverneur du Svalbard a rejeté la demande de l'armateur soulignant un manque de connaissances suffisantes sur les effets que les excursions sous-marines auront sur la faune du Svalbard. Même réponse pour un autre navire de luxe flambant neuf qui naviguera au Svalbard au printemps prochain l'*Ultramarine*, exploité par Quark Expeditions qui lui aussi est

équipé de deux [hélicoptères bimoteurs](#). Le Groenland a d'autres règles que la Norvège lorsqu'il s'agit de piloter des hélicoptères avec des touristes et n'interdit pas pour l'instant les survols. L'Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) a déclaré que bien qu'il soit encore assez faible, le nombre total de navires équipés d'hélicoptères augmentera. Il n'y a pas de lignes directrices dédiées aux activités des hélicoptères qui incitent les armateurs de croisière à être conformes aux directives de l'AECO, qui reposent sur le principe de la plus grande considération pour l'environnement naturel vulnérable, les cultures locales et les vestiges culturels, ainsi que les risques pour la sécurité en mer et sur terre. Sources : [BarentsObserver.com](#) ; [latteluxurynews.com](#)

### Un nouveau navire de croisière d'expédition hybride pour la compagnie norvégienne Hurtigruten

*Un nouveau navire de croisière d'expédition hybride alimenté par batterie appartenant à Hurtigruten Expeditions a été baptisé dans l'archipel arctique du Svalbard, faisant la cérémonie de baptême la plus septentrionale d'un navire à passagers.*

Le nom du nouveau MS Fridtjof Nansen à Svalbard est à propos car c'est l'endroit où Hurtigruten a fondé la croisière d'expédition en 1896. « Nous sommes ravis de célébrer plus de 125 ans d'exploration et de voyages d'aventure à l'endroit où notre fondateur Richard With a été le pionnier des croisières d'expédition modernes », a déclaré Daniel Skjeldam, PDG du groupe Hurtigruten. La cérémonie de baptême du nouveau MS Fridtjof Nansen, nommé en l'honneur de l'explorateur polaire, a eu lieu à Longyearbyen, Svalbard, souvent surnommé « à côté du pôle Nord » à la latitude 78° Nord. « En donnant à ce navire sans précédent le nom de Fridtjof Nansen, au Svalbard, nous lui rendons hommage en tant qu'explorateur et scientifique, et au riche héritage arctique de Hurtigruten Expeditions », a ajouté Asta Lassen. Aux côtés de son jumeau, le MS Roald Amundsen, ces navires de croisière hybrides alimentés au diesel et par batteries sont dotés de gros blocs-batteries et d'autres technologies vertes, ce qui en fait les navires de croisière d'expédition les plus respectueux de l'environnement au monde. Propulsés par Pods, les navires de 140 mètres de long pour un déplacement 20 889 T ont été construits à Kleven Yards en Norvège. Ils ont une vitesse de croisière de 15 nœuds et sont classés dans la classe PC 6, ce qui leur permet d'opérer dans des glaces moyennes de première année en été et en automne. Pour la première fois également, le MS Fridtjof Nansen sera immatriculé à Longyearbyen, Svalbard. Source : [gCaptain.com](#)



### Quatre tankers gaz pour Arctic LNG2 seront construits par Samsung Heavy Industries

*Sovcomflot pourrait devenir propriétaire de quatre autres méthaniers pour les projets gaziers de NOVATEK. Il s'agirait des navires de classe glace Arc4 pour le projet Arctic LNG2, conçus pour transporter du gaz depuis les sites de transbordement de Mourmansk et du Kamtchatka vers l'Europe ou l'Asie. La commande sera passée au chantier naval sud-coréen Samsung Heavy Industries. Début des livraisons de pétroliers en 2023.*

Sovcomflot (SCF) et NOVATEK pourraient conclure dans la seconde moitié de septembre un contrat d'affrètement à long terme pour quatre tankers LNG de classe glace Arc4. Grâce au lancement des deux points de transbordement, l'entreprise sera en mesure de réduire la distance de transport et donc le nombre requis de tankers de classe glace Arc7, plus coûteux. Les tankers Arc4 sont nettement moins chers et pourront livrer du gaz du point de transbordement au consommateur : vers les ports d'Europe occidentale et ceux d'Asie du Nord-Est. Les complexes de Mourmansk et du Kamchatka traiteront le gaz du projet Yamal LNG actuel de NOVATEK et d'Arctic LNG2 à partir de 2023. Sovcomflot fera construire ces quatre navires au chantier naval sud-coréen Samsung Heavy Industries (SHI). Sovcomflot a annoncé en mai qu'il ferait construire deux navires similaires pour Total, actionnaire d'Arctic LNG2, pour 182,6 millions de dollars chacun. À titre de comparaison : un autre chantier naval coréen DSME construit des tankers gaz Arc7 pour NOVATEK pour 283 millions de dollars l'unité. Sovcomflot devient progressivement un partenaire clé de NOVATEK dans l'exportation de gaz des projets arctiques de l'entreprise. Ainsi, Sovcomflot deviendra le plus grand transporteur du projet Arctic LNG2 sur les pétroliers Arc7 – la société a commandé un de ces pétroliers au chantier Zvezda, trois pour DSME et 14 autres unités dans le cadre d'une joint-venture avec NOVATEK Smart LNG. Sources : [Pro-arctic.ru](#) ; [Offshore-Energy.biz](#)



## **MOL et NOVATEK signent des accords d'affrètement à temps pour quatre méthaniers qui seront construits par DSME**

*La compagnie maritime Mitsui OSK Lines, Ltd. (MOL) a signé des contrats d'affrètement à temps pour quatre nouveaux tankers GNL avec NOVATEK Gas & Power Asia Pte. Ltd. (une filiale de PAO NOVATEK).*

Les navires seront construits chez Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd. La mise en service est prévue pour 2024. L'armateur note que les méthaniers seront propulsés par les derniers moteurs MAN Energy Solutions avec une efficacité énergétique améliorée. Les navires utiliseront la technologie de reliquéfaction pour réduire le volume de gaz d'évaporation des citernes par *boil off*. Les nouveaux navires surpassent les méthaniers existants en termes de respect de l'environnement et d'efficacité opérationnelle. La capacité des cuves à membrane de ces navires est de 174 000 m<sup>3</sup>, la même capacité que les tankers ARC7 LNG YamalMax. Source : [Pro-Arctic.ru](https://pro-arctic.ru)

## **Construction de 10 tankers-navettes pour le projet pétrolier Vostok en octobre 2021**

*Le chantier navale SSK Zvezda prévoit de signer des contrats pour la construction de 10 navires-navettes de classe glace Arc7 pour le projet pétrolier Vostok en octobre 2021.*

D'un déplacement de 120 000 T, des pétroliers-navettes de ce tonnage et d'une [classe de glace](#) ARC7 aussi élevée n'avaient jamais été créés auparavant. Rosneft a commencé la construction du terminal pétrolier de [Port Bay Sever](#) au Nord du projet Vostok Oil, à partir duquel le pétrole des champs du projet Vostok Oil sera exporté par la route maritime du Nord. Vostok Oil compte expédier 100 MT par an en 2030. Le volume de transbordement prévu par le terminal en 2024 devrait être de 30 MT/an en 2024, 50 MT/an en 2027. Pour organiser l'approvisionnement en pétrole du projet, Rosneft a [passé une commande](#) au chantier naval de Zvezda pour 10 pétroliers de classe glace Arc7 en novembre 2020. Dans le cadre du projet Vostok Oil, il est prévu de construire des installations de production d'électricité d'une capacité de 3,5 GW, 3 aérodromes, 2 terminaux maritimes, 15 villes industrielles, une rénovation à grande échelle des infrastructures fluviales lenisseï. Le projet pétrolier Vostok de Rosneft comprend 52 parcelles en sous-sol. Les champs clés du projet sont ceux de [Payakhskaya](#), les plus grands champs du cluster Vankor (Vankorskoye, Suzunskoye, Tagulskoye et Lodochnoe) et les zones de sous-sol prometteuses dans le nord du territoire de Krasnoïarsk. Pour acheminer le pétrole jusqu'au port de Bukhta Sever, il est prévu de construire un [oléoduc](#) d'une longueur de 770 km, dont 413 km tomberont sur le tronçon allant du groupe de champs de Payakha à la baie de Sever, d'où le pétrole sera transbordé sur des pétroliers pour être transporté le long de la RMN vers les ports de Russie, d'Europe et de la région Asie-Pacifique. Source : [Neftgaz.ru](https://neftgaz.ru)

## **L'entreprise hydrographique a terminé les travaux de dragage au terminal d'Utrenny du projet Arctic LNG2 dans leur intégralité.**

*À la suite de travaux de dragage sur le chenal d'approche et dans la zone d'eau du terminal d'Utrenny, la profondeur des voies navigables a atteint 15 m, bien qu'au début des travaux dans certaines sections elle n'ait pas dépassé 2 à 3 m.*

Dans le cadre du deuxième projet à grande échelle de l'Entreprise hydrographique du port de Sabetta – reconstruction du canal marin dans le golfe d'Ob de la mer de Kara –, le dragage de la première étape a été achevé. Il est prévu que les travaux sur le projet seront terminés en 2022. D'autres projets pour le développement des infrastructures portuaires restent à faire : un terminal houiller maritime basé sur le gisement houiller de Syrdasay, le terminal pétrolier de Port Bay Sever, le terminal GNL d'Obsky, le terminal houiller de Chaika et le port maritime de Pevek. La mise en œuvre de ces projets garantira l'accomplissement de la tâche consistant à augmenter le trafic de marchandises le long de la route maritime du Nord à 80 millions de tonnes d'ici 2024. En 2019, l'entreprise d'État fédérale « Entreprise hydrographique » a été transférée du ministère des Transports de Russie à la charge de la société d'État « Rosatom », dotée en 2018 de la fonction d'opérateur d'infrastructure de la route maritime du Nord. Source : [Rosatomport.ru](https://rosatomport.ru)



## Le site du mois

La série 'Arctic Maps' de l'IBRU identifie les zones couvertes par les recommandations CLCS, les soumissions des États et les soumissions hypothétiques des États, ainsi que d'autres zones de juridiction maritime au nord du cercle polaire arctique.

Sources : [durham.ac.uk](http://durham.ac.uk) ; [Rand.org](http://Rand.org)

## Carte d'extension et de concentration des glaces de septembre 2021

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

Contrairement à l'an passé, l'extension maximale de la banquise a été plus marquée, notamment en mer de Chukchi, dans le détroit de Villikitsky (1) entre les îles du Nord et le continent, ainsi que dans le détroit Long (2). Le passage du NW est resté cette année impraticable à partir du détroit de Barrow (3). Sources : [Nsidc.org](http://Nsidc.org) ; [aari.ru](http://aari.ru)

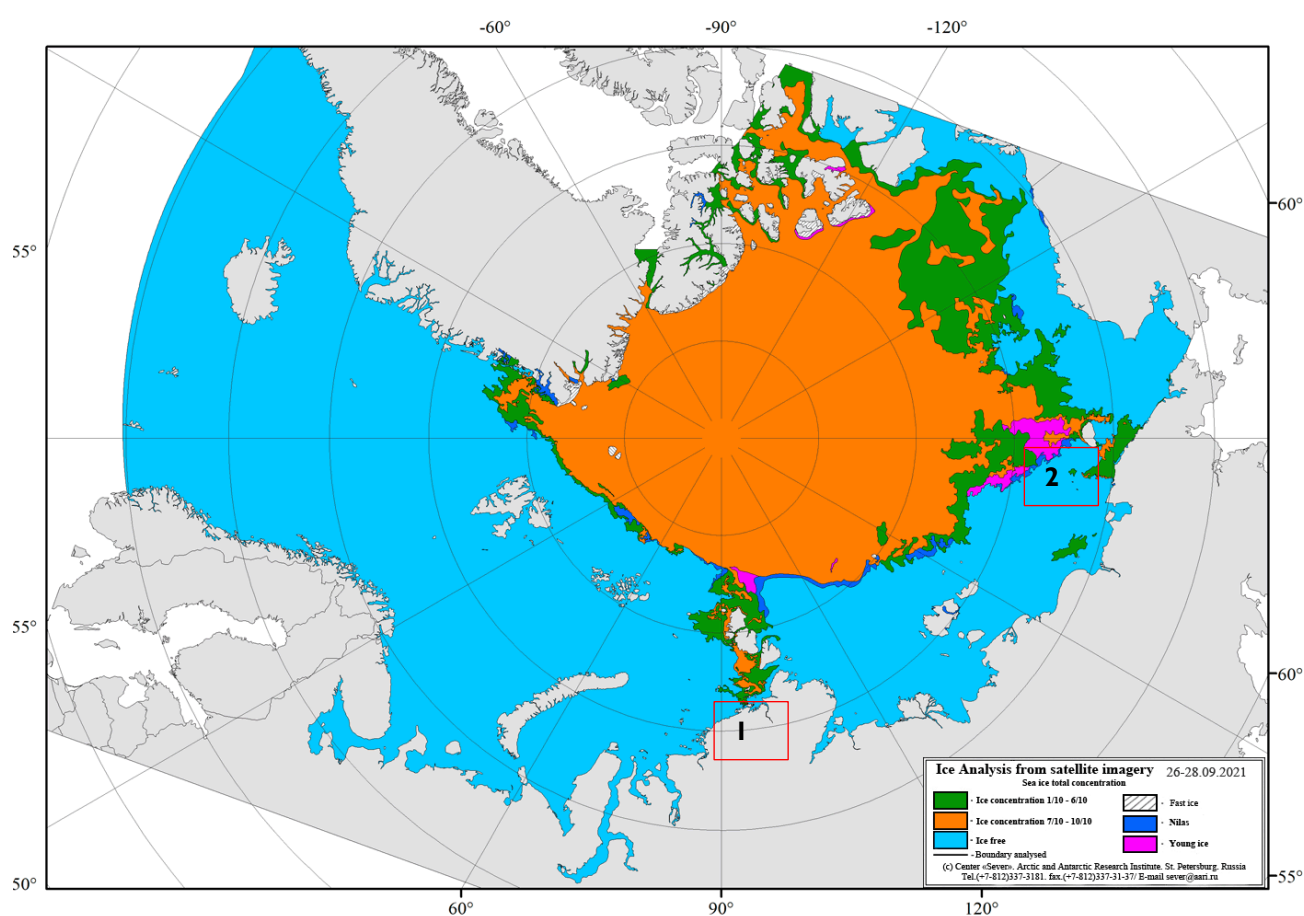


Figure 1 : Couverture de glace au 29 septembre 2021. Route maritime du Nord (© AARI)

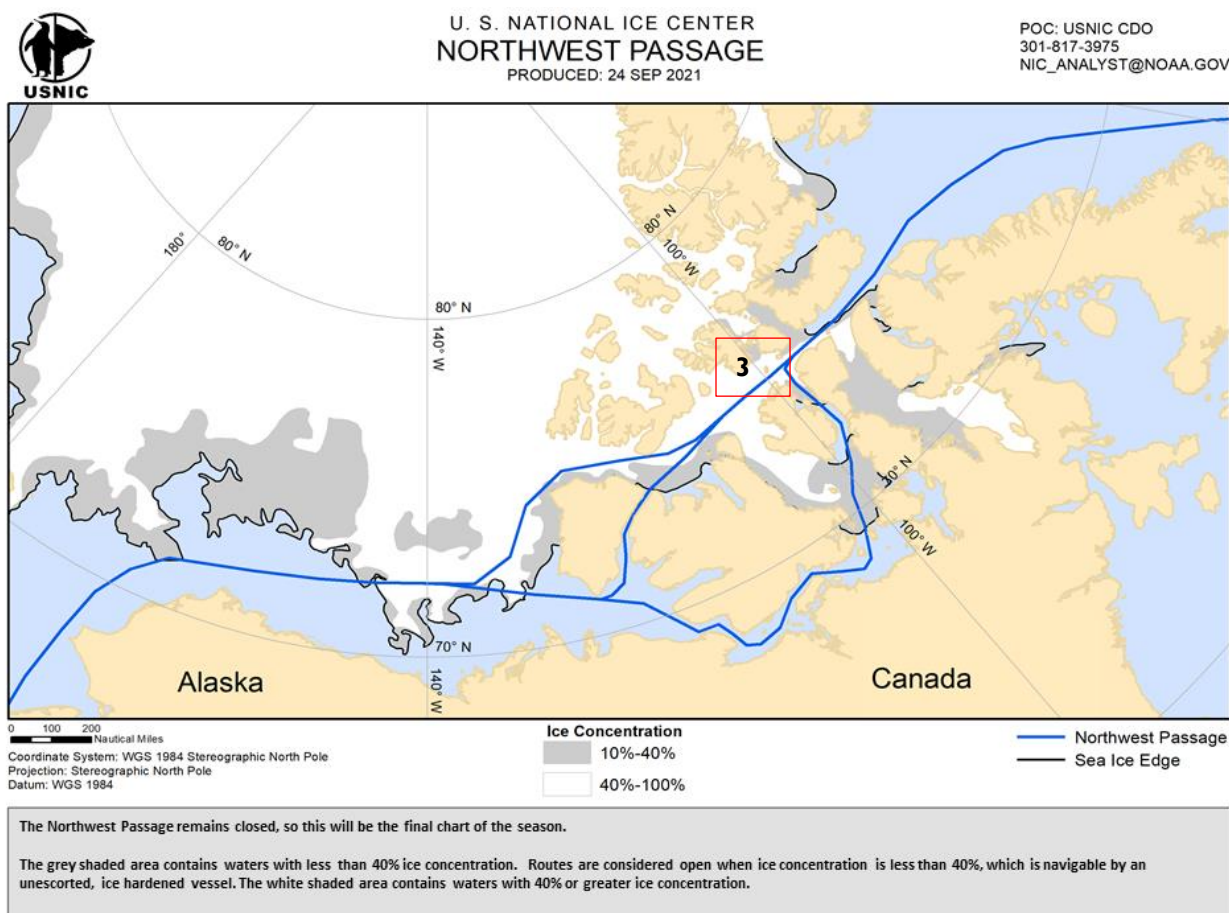


Figure 2 : Couverture Glace au 24 septembre. Passage du NW (© [USNIC](#))