



HAL
open science

Evolution des dimensions de sécurité humaine en 2019 : Quel bilan pour les communautés arctiques ?

Magali Vullierme

► To cite this version:

Magali Vullierme. Evolution des dimensions de sécurité humaine en 2019 : Quel bilan pour les communautés arctiques ?. L'Année Arctique 2020, 2020. <hal-04345067>

HAL Id: hal-04345067

<https://hal.science/hal-04345067v1>

Submitted on 14 Dec 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY 4.0 - Attribution - International License

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/338395137>

Evolution des dimensions de sécurité humaine en 2019 : Quel bilan pour les communautés arctiques ?

Chapter · December 2019

CITATIONS

0

READS

210

1 author:



[Magali Vullierme](#)

Université de Montréal

19 PUBLICATIONS 56 CITATIONS

SEE PROFILE

L'ANNÉE ARCTIQUE 2019

Revue annuelle

OBSERVATOIRE DE LA POLITIQUE ET LA SÉCURITÉ DE L'ARCTIQUE (OPSA)



OBSERVATOIRE DE LA POLITIQUE
ET LA SÉCURITÉ DE L'ARCTIQUE



CIRRICQ
Centre interuniversitaire de recherche
sur les relations internationales du
Canada et du Québec



L'année arctique 2019

Ce rapport est publié en accès libre sous la licence de *Creative Commons* CC-BY-NC. Le titulaire de droits peut autoriser tous les types d'utilisation ou au contraire restreindre aux utilisations non commerciales (les utilisations commerciales restant soumises à son autorisation). Elle autorise à reproduire, diffuser, et à modifier une œuvre, tant que l'utilisation n'est pas commerciale.

L'œuvre peut être librement utilisée, à la condition de l'attribuer à l'auteur en citant son nom. Cela ne signifie pas que l'auteur est en accord avec l'utilisation qui est fait de ses œuvres.

L'OPSA tient à reconnaître l'appui financier du Ministère des Relations internationales et de la Francophonie du Gouvernement du Québec.

Relations
internationales
et Francophonie
Québec 



L'ANNÉE ARCTIQUE 2019

04

Mot de la direction

05

Ressources naturelles
Par Mathieu Landriault

10

Connectivité
Par Michael Delaunay

17

Navigation
Par Frédéric Lasserre

26

Sécurité humaine
Par Magali Vullierme

34

Diplomatie
Par Stéphane Roussel et Mathieu
Landriault

40

Opérations et acquisitions
militaires
Par Adam MacDonald et
Thomas Hughes

Mot de la direction



MATHIEU LANDRIAULT

DIRECTEUR, OPSA

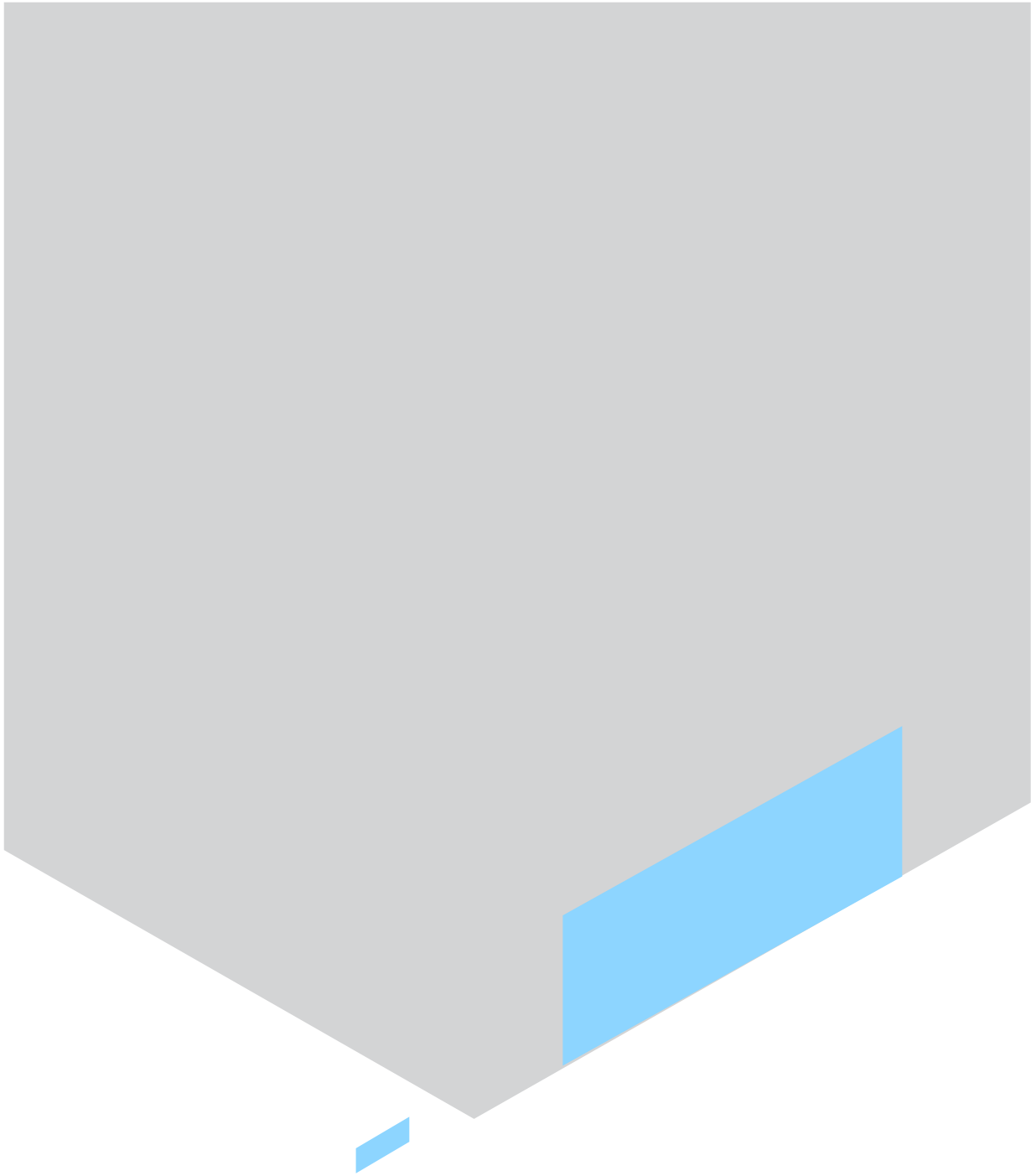
La région arctique fait face à de profondes transformations environnementales. La fonte de la calotte glaciaire arctique est bien documentée par les spécialistes du climat et les glaciologues. Si cette tendance est constante et unidirectionnelle, il en est tout autrement des impacts du réchauffement sur des phénomènes sociaux, économiques, politiques et militaires.

Sur ces aspects, le retrait du couvert glaciaire a suscité sa part d'analyses angoissées, de spéculations sans fondements et de prédictions alarmistes. L'équation simpliste était de présupposer que l'accès facilité à la région allait causer une ruée vers l'Arctique, ou à tout le moins, une course pour s'accaparer ses richesses. Loin d'un sprint, l'ouverture de la région se déclinera sur le temps long, au gré des fluctuations des décideurs qui s'intéressent à la région : États souverains, compagnies, société civile, gouvernements non-souverains, communautés autochtones, etc.

De plus, cette ouverture évolue différemment selon les thématiques ciblées. L'activisme militaire suit des logiques bien différentes de celles régissant le marché et les stratégies des entreprises gazières ou spécialisées dans le transport maritime. C'est dans cette optique que s'inscrit cette revue annuelle, qui a pour but de documenter les développements significatifs qui ont ponctué l'année arctique. Chaque année, des experts expliqueront et cadreront ces changements, pour bien saisir la nature de l'évolution de la région arctique.

Finalement, cette revue annuelle a aussi pour but de mettre en lumière l'expertise en français sur cette région, dans un champ toujours dominé par la littérature en anglais.

Sur ce, je vous souhaite une bonne lecture!



RESSOURCES NATURELLES

MINES ET HYDROCARBURES ARCTIQUES : LE LONG POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE



MATHIEU LANDRIAULT

**DIRECTEUR, OBSERVATOIRE DE LA
POLITIQUE ET LA SÉCURITÉ DE
L'ARCTIQUE**

Le développement de ressources naturelles dans la région arctique en 2019 a une fois de plus démontré que ce type d'activités ne pouvait être compris selon des présuppositions simplistes et dichotomiques. Les grandes distances entre marchés de consommation et sites d'extraction soulignent toujours la nécessité de créer des partenariats, mais aussi l'incertitude importante quant à la faisabilité des projets.

Hydrocarbures : l'Arctique russe mène le bal

Le projet de gaz naturel liquéfié (GNL) Yamal LNG situé dans la péninsule du Yamal (Russie) en illustre bien la nécessité des partenariats, avec une production annuelle de 16.5 millions de tonnes métriques de LNG. L'initiative pilotée par la Russe Rosneft voit aussi la participation de la Française Total (20%) et des Chinoises CNPC et Silk Road Fund (29.9% ensemble). Même réalité pour un projet encore plus ambitieux, Arctic LNG 2, qui veut ajouter 19.8 millions de tonnes de LNG sur une base annuelle. Situé dans la péninsule Gydan, le projet a vu lui aussi en 2019, se greffer des partenaires de divers horizons.

L'ajout de partenaires japonais (10%, Mitsui & Co et Mitsubishi Corporation) à hauteur de 10% représente un exemple probant. De plus, la

signature de contrats pour la construction d'unités d'entreposage de GNL au Kamchatka et à Mourmansk entre Mitsui, *Japan Bank of International Cooperation* et Novatek nous informe que les nécessités économiques transcendent dans bien des projets les différends politiques (Wee, 27 septembre 2019). Les marchés de consommation de gaz naturel se pressaient au portillon pour investir dans un projet qui devrait alimenter les besoins énergétiques de l'Europe et de l'Asie pour au moins les deux prochaines décennies. Ces partenaires s'ajoutent à la Française Total (10%) et aux compagnies chinoises CNPC et CNOOC (20%) pour épauler la compagnie russe Novatek dans le développement du site de GNL le plus imposant dans l'Arctique russe. La compagnie britannique TechnipFMC fut aussi mise à profit pour ses services d'ingénierie et de construction. Le projet, annoncé en 2019, devrait n'être opérationnel qu'en 2023.

Un troisième projet de GNL dans cette région, Ob LNG, a été annoncé par cette même Novatek. Moins ambitieuse avec un potentiel de 4.8 millions de tonnes par année, cette initiative sera développée que par des partenaires russes; il faudra attendre pour voir si cette façon de faire représentera une exception ou un signe de la

direction future que veut prendre la Russie. Cet activisme russe dans le secteur du gaz naturel survient alors que d'autres projets d'envergure ailleurs dans la région arctique ont été abandonnés au cours des dernières années. Par exemple, la compagnie, subsidiaire du géant russe Gazprom, qui devait exploiter le champ gazier Shtokman a été abolie en 2019, sonnait le glas du projet dans l'immédiat. Le champ Shtokman contient environ 4 trillions de mètres cubes de gaz naturel. La firme norvégienne Equinor a elle aussi essuyé des résultats décevants quand deux puits dans la mer de Barents ne se sont pas avérés commercialement viables en février et en juin 2019 (Reuters, 17 juin 2019).

Un sort similaire avait attendu des sites dans la mer de Chukchi, qui eux aussi se sont avérés décevants, comme quoi l'empressement lors de découvertes significatives doit bien souvent être tempéré et relativisé.

Sur ce point, il faudra voir si de nouvelles estimations à propos d'un gisement pétrolifère dans le centre de la Russie vont se réaliser. Le site, situé sur la péninsule Taymir (Nord-Centre, Russie), a été estimé, en mai 2019, receler 1,2 milliard de tonnes de pétrole. Cette découverte pourrait jouer un rôle majeur dans la construction d'un pipeline qui transportait ce pétrole du centre de la Russie vers l'Ouest du pays (Staalesen, 8 mai 2019). Même chose pour une autre découverte significative, cette fois-ci de gaz naturel dans la mer de Kara, près de la péninsule du Yamal (Russie) par le géant Gazprom. Les champs Dinkov et Nyarmeyskoye contiennent 500 milliards de mètres cubes de gaz naturel, pouvant soutenir une production jusqu'en 2131.

La nécessité d'établir des partenariats a amené le gouvernement russe à réduire le fardeau fiscal imposé sur les compagnies énergétiques opérant dans l'Arctique russe. Le projet Vostok Oil, piloté la compagnie russe Rosneft, semblerait être le premier bénéficiaire de cette initiative, qui chiffrera à 40 milliards de dollars en pertes de

revenus pour l'État russe. La mesure a été adoptée afin de convaincre des investisseurs indiens et chinois de se joindre au projet qui, à terme, devrait produire environ 2 millions de barils par jour.

Sur ce dernier point, l'année 2019 a confirmé le rapprochement stratégique avec l'Inde. En plus de la possible participation au projet Vostok Oil, le pays a participé à l'exercice militaire russe Tsentr, en plus d'entamer des pourparlers sérieux pour établir un partenariat afin d'extraire d'importantes réserves de charbon situées au Nord de la Russie (Péninsule Taymyr). L'Inde se positionne en marchés de consommateurs pour les ressources naturelles situées dans l'Arctique russe.

Les sanctions occidentales sur la Russie suite à l'implication russe en Ukraine en 2014 ont amené l'État russe à se tourner vers d'autres partenaires. Ces deux projets confirment que la coopération sino-russe va bon train et trouve dans l'Arctique russe une situation gagnant-gagnant. Les sanctions américaines pourraient aussi générer une conséquence indirecte inattendue sur le paysage arctique. La compagnie chinoise COSCO assurait une partie des livraisons de GNL extraite au site Yamal LNG. Par contre, l'entreprise a été sanctionnée par le gouvernement américain pour avoir violé les sanctions américaines contre l'Iran. Novatek, qui opère le site Yamal GNL explore les alternatives pour livrer sa production aux marchés de consommation, incluant un accord avec un partenaire norvégien (Humpert, 9 octobre 2019).

Toutefois, une aide additionnelle de l'État russe pour ces projets d'envergure semble inévitable. Les coûts élevés et l'incertitude entourant la rentabilité de certains projets, par exemple Yamal LNG et Arctic LNG 2, sont en cause et mettent à risque ces initiatives.

Si le gouvernement russe a adopté une posture proactive quant au développement des ressources naturelles en multipliant les incitatifs pour attirer les investissements étrangers, les projets dans les

autres États arctiques sont encore incertains. L'administration Trump a annoncé en septembre que 1.6 million acres de l'*Arctic National Wildlife Refuge*, une aire de protection environnementale en Alaska, allaient être ouverts à l'exploration pétrolière et gazière. Par contre, des contestations judiciaires, par la nation autochtone Gwich'in notamment, pourraient ralentir le processus de ventes de permis d'exploration (Rosen, 1^{er} août 2019). Ce développement survient alors que le pipeline Trans Alaska est près de changer de main, de la compagnie British Petroleum à Hilcorp. Cette dernière traîne un historique de violations nombreuses quant au respect des règles environnementales et de sécurité au travail (Willahan, 17 novembre 2019).

Le gouvernement canadien pour sa part a choisi de ne pas abroger son moratoire sur l'exploration de gaz et pétrole au large de ses côtes arctiques. Ce moratoire, décrié par plusieurs décideurs nordiques au Canada (McLean, 18 juin 2019), reçoit tout de même l'appui d'une forte majorité de Canadiens qui voudrait voir l'interdiction étendue pour un autre cinq ans (WWF, 10 octobre 2019).

Exploitation minière

Plusieurs projets miniers d'importance ont pour leur part atteint de nouvelles étapes. Le projet minier d'extraction de terres rares Kvanefjeld (Groenland), opéré par la compagnie australienne *Greenland Minerals Limited* avec l'aide de partenaires chinois, a soumis son rapport d'évaluation d'impacts environnementaux en juin 2019, après plus de six ans de consultations et d'échanges avec les communautés et l'administration groenlandaises. Il s'agit d'une étape significative pour un site de niveau mondial, avec une durée de vie de 37 ans et un potentiel d'extraction de 108 millions de tonnes de métaux précieux (Mining Journal, 10 juin 2019).

Le développement des ressources naturelles est susceptible de se faire sur le long terme au Groenland comme l'indique la durée des inspections et évaluations pour approuver des

projets d'envergure. De plus, les investissements de l'administration groenlandaise sont mobilisés vers la construction d'infrastructures comme base préalable pour un développement subséquent. La construction d'un port pour accueillir des conteneurs à Nuuk ainsi que la construction et l'élargissement des aéroports de Nuuk et Illulissat militent en ce sens. Ce dernier projet a aussi pour but de faciliter le tourisme, perçu comme un vecteur prometteur de développement économique (Kielsen, 10 octobre 2019).

Plus à l'ouest, deux mines ont commencé leur production en offrant des rendements positifs. Les deux mines de la compagnie Agnico-Eagle, situées au Nunavut (Canada), ont commencé à générer une production commerciale d'or à son site d'extraction à Amaruq et Meliadine (Nunatsiaq News, 28 octobre 2019). De son côté, l'expansion de la mine de Baffinland à Mary River (Nunavut, Canada) a rencontré de sérieux écueils. L'impact de la possible expansion, qui inclut une ligne de chemin de fer et un plus grand trafic maritime près de Milne Inlet, a été critiqué par des associations de chasseurs et trappeurs, qui craignent que leurs activités traditionnelles soient compromises (Brown, 4 novembre 2019). La commission d'évaluation environnementale du Gouvernement du territoire du Nunavut a tenu ces audiences en novembre, avec comme toile de fond une grande méfiance des communautés locales.

Conclusion

Que peut-on déduire de ces développements survenus au cours de la dernière année? Définitivement, les acteurs russes se positionnent différemment des autres acteurs arctiques quant au développement des hydrocarbures. Les infrastructures déjà présentes, l'accessibilité grandissante au Passage du Nord-Est et la proximité de marchés de consommation à l'est (Japon, Chine, Corée du Sud) comme à l'ouest (Europe de l'Ouest) agissent comme de puissants incitatifs pour développer ces ressources. En 2019, l'État russe y est allé de mesure additionnelle en baissant le fardeau fiscal des

opérateurs, ce qui devrait doper la participation d'investisseurs étrangers dans ces projets.

Les projets *Yamal LNG* et *Arctic LNG 2* nous présentent aussi devant un constat indéniable : les projets de niveau mondial vont nécessairement entraîner des assemblages financiers transcendant les frontières nationales. L'idée qu'un État unique s'accapare les ressources arctiques ne tient pas la route en analysant *Arctic LNG 2*, pour lequel firmes russes, japonaises, britanniques, françaises et chinoises ont investi ou signé des contrats.

Dans les autres pays arctiques, le développement de ces ressources est grandement incertain, les processus d'évaluation et les obstacles légaux potentiels rendant le tout plus long et compliqué. Le passage du projet de loi C-69 au Canada par le gouvernement fédéral pourrait allonger la durée des consultations menant à la réalisation de ce type de projets. En contrepartie, le processus a pour objectif d'augmenter l'acceptabilité sociale de ce type d'initiatives.

Loin de la course et de la lutte aux ressources tant annoncée, le développement des ressources naturelles s'est décliné en partenariats multinationaux de ressources résolument dans la zone économique exclusive ou le territoire national d'un État souverain. L'espoir lors de la découverte d'un gisement potentiel a bien souvent déçu en 2019 tandis que d'autres projets qui ont rapporté des dividendes ont pris des années avant d'aboutir. L'année 2019 confirme une fois de plus que nous sommes devant un développement qui doit se comprendre sur le temps long et non en termes du prochain trimestre.

Références

Brown, B. (2019). Nunavut environmental board rejects motion to suspend mine hearings. *CBC News*, 4 novembre.

Humpert, M. (2019). Novatek Considers Returning to Norway to Transship Yamal LNG. *High North News*, 9 octobre.

L'ANNÉE ARCTIQUE 2019

Kielsen, K. (2019). Speech to Arctic Assembly. 10 octobre, Reykjavik, Islande.

Mclean, J. (2019). What Lies Beneath. *Toronto Star*, 18 juin.

Mining Journal (2019). Greenland shines brightly in the rare earth spotlight. *Mining Journal*, 10 juin.

Nunatsiaq News (2019). Nunavut miner churns out record amount of gold. *Nunatsiaq News*, 28 octobre.

Reuters (2019). Equinor's Norwegian Arctic exploration well proves to be dry. *Reuters*, 17 juin.

Staalesen, A. (2019). Novatek announces 3rd LNG project in Arctic. *Barents Observer*, 23 mai.

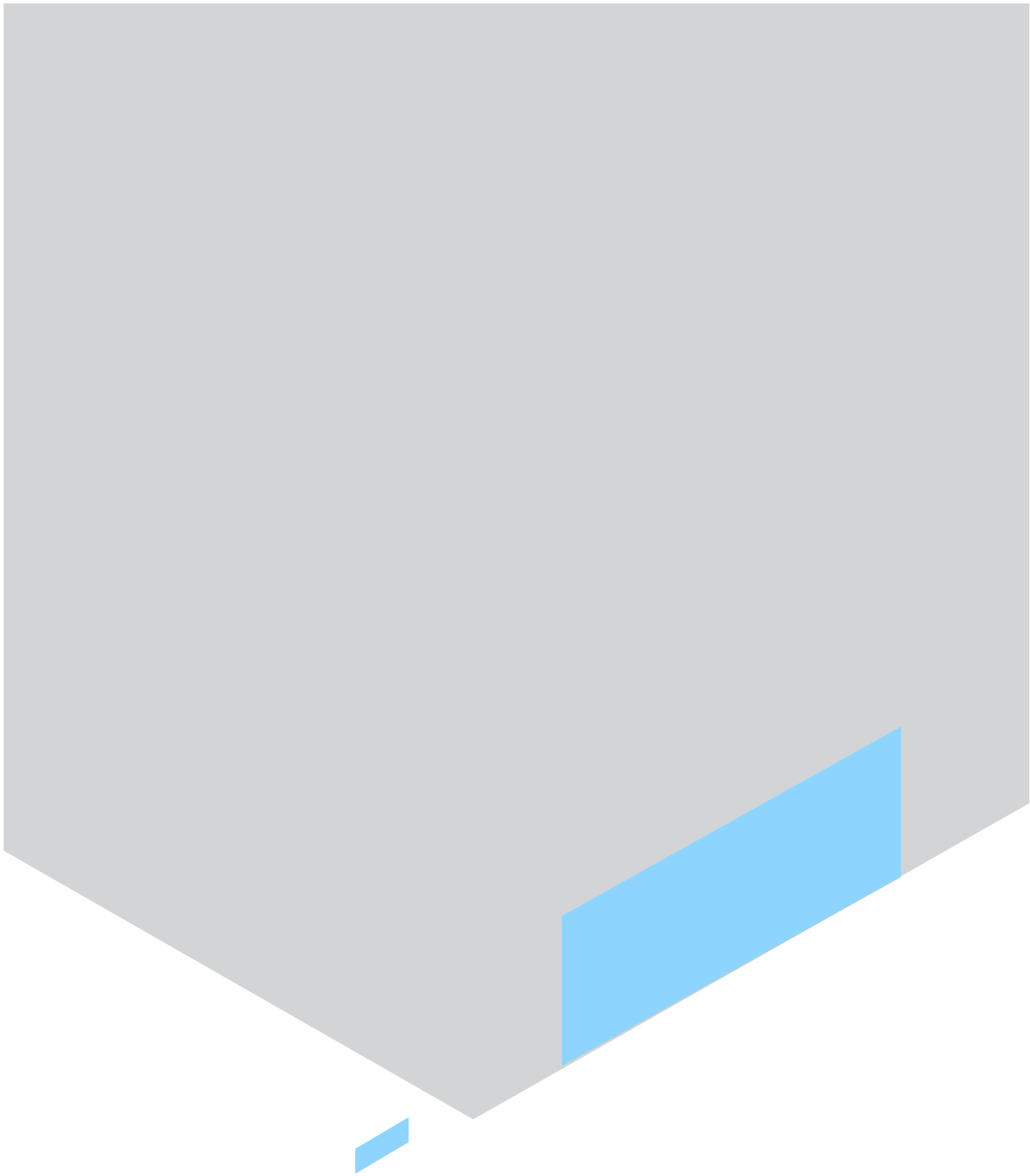
Staalesen, A. (2019). Arctic oil field could be Russia's biggest discovery in 30 years. *Barents Observer*, 8 mai.

Wee, V. (2019). MOL joins Novatek and JBIC on Arctic LNG Transshipment project. *Lloyd's List*, 27 septembre.

Willahan, E. (2019). Alaska's Changing Oil Landscape and the BP-Hilcorp Deal: What's at Stake?, *The Polar Connection*, 17 novembre.

World Wildlife Fund (2019). Solid Majority of Canadians oppose offshore oil and gas drilling in Canada's Arctic. 10 octobre.

Yereth R. (2019). Alaska Native lawsuit accuses feds of hiding Arctic refuge oil impact information. *Arctic Today*, 1 août.



CONNECTIVITÉ

CONNECTIVITÉ ARCTIQUE : UN POTENTIEL EN DÉVELOPPEMENT



MICHAEL DELAUNAY

DOCTORANT-CHERCHEUR, SCIENCES POLITIQUES, UNIVERSITÉ DE VERSAILLES SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Pour de nombreuses communautés éparpillées dans l'Arctique, avoir accès à internet est vital car pratiquement tous leurs équipements en dépendent : les banques, les commerces, les aéroports, les secours, et le téléphone en font un réel besoin de base tout comme l'eau potable ou l'électricité. Bien que de nombreuses annonces ont été faites sur le sujet de la connectivité, l'année 2019 n'a pas apporté de grands changements dans la plupart des communautés et villes de l'Arctique. Malgré l'amélioration de certains services de connexion, certaines communautés sont encore uniquement connectées par satellite géostationnaire, ce qui est lent, cher, limité en capacité et sujet à coupures (Bell, 1^{er} avril 2019 ; Bell, 16 septembre 2019). Toutefois, plusieurs améliorations conséquentes pourraient venir de nouveaux satellites, les constellations de satellites LEO, annonçant des capacités plus importantes que les satellites actuels. Mais également, s'ils voient enfin le jour, les différents projets de câbles sous-marins de fibre optique annoncés devraient apporter eux une connexion à l'internet haut-débit quasi illimitée en vitesse et en capacité, mais leur financement a été et reste l'obstacle le plus difficile à surmonter.

La 5G en Arctique

L'année 2019 marque l'arrivée de la technologie 5G dans l'Arctique avec d'abord Telenor qui a choisi l'île du Svalbard pour mener des tests pour son futur réseau de 5G, dans les conditions de l'Arctique (Telegeography, 14 octobre 2019). Ces tests, commencés en octobre 2019, devraient déboucher sur une mise en service de ce nouveau réseau en 2020. L'opérateur a par ailleurs annoncé que pour les habitants se trouvant dans des zones trop éloignées pour disposer d'un accès par fibre optique (alors que l'entreprise abandonne son réseau de câbles de cuivres), la 5G pourrait devenir leur seul moyen de connexion, appelé connexion internet fixe sans fil. Ensuite, c'est l'entreprise GCI en Alaska qui a engagé une mise à niveau de son infrastructure afin de pouvoir déployer la 5G dans l'État, en commençant par Anchorage, ceci avec l'aide du suédois Ericsson. Cet investissement de 30 millions de dollars devrait être opérationnel durant l'année 2020 et être étendu à d'autres villes de l'État plus tard (Early, 19 juin 2019).

L'Alaska devrait bientôt avoir son premier câble terrestre de fibre optique reliant cet État au reste du continent en passant par le Canada (Finley, 5

janvier 2019). C'est le projet AlCan One (Alaska Canada Overland Network), qui va partir de North Pole situé au sud de Fairbanks et qui va suivre le tracé de l'*Alaska Highway* à travers le Yukon (Canada) pour se connecter au réseau canadien et ensuite au réseau américain. Ce projet annoncé par l'entreprise MTA devrait être mis en service en 2020. Une fois terminé, il sera le seul câble terrestre à connecter l'Alaska au reste des États-Unis par la terre, toutes les autres connexions passant par le satellite ou des câbles sous-marins de fibre optique.

L'Arctique canadien

Le Yukon quant à lui est toujours en attente d'un autre câble terrestre de fibre optique, la *Dempster Line* financée par le gouvernement territorial et annoncé pour 2021, pourtant indispensable pour assurer la redondance de son réseau et éviter de subir les mêmes déboires que les Territoires du Nord-Ouest dont les câbles terrestres ont été plusieurs fois coupés (CBC, 09 mai 2019; Busch, 15 août 2019).

La chambre de commerce des Territoires du Nord-Ouest (TNO) a estimé que les deux coupures majeures qu'ont connues Yellowknife et les communautés des alentours en juillet et août 2019, ont coûté aux commerces et à l'économie locale en général 10 millions de dollars canadiens, soit environ 5 millions de dollars par jour de coupure (Panza-Beltrandi, 4 septembre 2019). La coupure est due au sectionnement du seul câble terrestre de fibre optique qui connecte la capitale des TNO, entraînant un manque de redondance flagrant du réseau. Depuis juillet 2018, il y aurait eu 40 pannes dans tout l'Arctique canadien, selon la compagnie Northwestel. Ces chiffres ont été communiqués suite à la demande d'explication du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) sur ces nombreuses interruptions de service (Moulier, 26 septembre 2019).

Concernant le Nunavut, Northwestel a annoncé avoir terminé la mise en place de son nouveau service d'accès internet par satellite Tamarmik

Nunaliit (Ka-Band via le satellite T19 lancé par Telesat) 1 an après son lancement à Iqaluit en octobre 2018. Il offre désormais une vitesse maximum de 15 Mbps contre 5 Mbps auparavant, dans les 25 communautés du Nunavut (LeTourneau, 19 septembre 2019 ; Frizzell, 26 septembre 2019). Ce nouveau service, qui a été financé à hauteur de 49,9 millions de dollars par le gouvernement fédéral, reste toutefois peu fiable alors que la pluie suffirait à le perturber, voire même le couper (Frizzell, 4 septembre 2019), la Ka-Band étant plus sujette aux conditions climatiques que celles utilisées par les anciens satellites Anik en C-Band. Par ailleurs, selon Qiniq, un concurrent, l'accès au réseau pourtant garanti aux concurrents n'est toujours pas effectif (Anselmi, 12 septembre 2019).

Toutefois, la dépendance à la seule technologie satellitaire pour les habitants du Nunavut semble tirer à sa fin puisque l'État fédéral et le Gouvernement du Nunavut (GN) ainsi que le gouvernement du Québec ont annoncé en 2017 et août 2019 le financement de deux projets devant bénéficier aux Inuit du Nunavik et du Nunavut pour 2021 et 2023. Le projet du Nunavik pour améliorer la connectivité, mené par l'Administration Régionale de Kativik (ARK) et évalué à 125 millions de dollars, repose sur trois technologies (câble sous-marin, satellite et tour à micro-onde). Le câble sous-marin de fibre optique de ce projet devrait être connecté au deuxième projet annoncé dans la région: *Katittuq Nunavut* ou *Nunavut Undersea Fibre Optic Network System*, mené par le GN et financé à hauteur de 151 millions de dollars par le fédéral (LeTourneau, 19 août 2019) et 30 millions par le GN. Le coût total de ce dernier projet devant relier Nuuk à Iqaluit, Kimmirut et Cape Dorset, a toutefois été déjà réévalué en octobre 2019 à 209 millions de dollars suite aux résultats de l'étude des fonds marins (Brown, 25 octobre 2019). De plus, il semblerait que l'ARK ait rejeté la seule entreprise (canadienne) ayant répondu à son appel pour la partie câble sous-marin, celle-ci n'ayant semble-t-il pas

l'expérience requise. Tout cela rend incertaine la réalisation de ces projets à court terme.

L'Arctique semble être utilisé comme un symbole pour certaines entreprises souhaitant démontrer qu'elles sont capables d'amener internet jusqu'au Pôle Nord. Plusieurs ont annoncé vouloir déployer leurs constellations de satellites LEO (à orbite basse), et ainsi amener le haut-débit d'abord dans l'Arctique puis partout ailleurs sur la planète. C'est notamment le cas de One Web (Scott, 10 septembre 2019), Star Link (Hays, 11 novembre 2019), et TeleSat entre autres. Cette dernière, entreprise canadienne, sera financée à hauteur de 600 millions de dollars par le gouvernement fédéral pour sa constellation LEO qui doit connecter en 2021 l'Arctique canadien (Globenewswire, 24 juillet 2019 ; Jackson, 24 juillet 2019). Ces entreprises promettent des connexions avec des capacités similaires aux câbles de fibre optique pour 2020-2021. Au-delà de ces annonces, l'expédition scientifique MOSAiC sur le brise-glace allemand de recherche Polarstern, a réussi à transmettre des données avec un débit de 38/120Mbps par 85 degrés nord grâce à deux micros satellites LEO à orbite polaire Ku-band de l'entreprise canadienne Kepler (Fletcher, 8 novembre 2019). C'est la première fois qu'un tel débit est possible à une latitude aussi élevée, les satellites géostationnaires ne pouvant offrir de telles capacités à cette latitude.

La Chine et la région arctique

Le Nunavut semble intéresser également Huawei qui a annoncé en juillet vouloir installer ses équipements 4G dans 20 communautés de l'Arctique canadien et 70 communautés canadiennes en tout (Huawei Canada, 22 juillet 2019), sans donner le coût de l'opération (Blanchfield, 23 juillet 2019). Cela alors que le Canada a arrêté en décembre 2018 la directrice financière et fille du dirigeant de Huawei, Meng Wanzhou, sur demande des États-Unis, déclenchant une crise diplomatique (Scherer, 24 juillet 2019). Pourtant la demande d'installation de ces équipements a été accordée par le Programme fédéral d'examen de la sécurité,

chargé de protéger les infrastructures critiques. Plusieurs commentateurs se sont étonnés de la volonté de Huawei d'investir dans des infrastructures 4G dans le Nord canadien (Blanchfield, 22 juillet 2019 ; Levinson-King, 9 septembre 2019), d'autant plus que pour le cas du Nunavut, installer des infrastructures 4G ne fait sens que si plus de capacité est apportée par satellite ou par câble. Sans ça, l'intérêt d'une infrastructure 4G est quasi nul, au vu des performances actuelles de la connexion disponible par satellite. Il semblerait plutôt que Huawei veuille se positionner pour l'avenir dans l'Arctique canadien (Brown, 4 août 2019), ayant annoncé pour 2025 la réalisation de ce projet, une date qui est bien au-delà des dates annoncées pour la mise en place des projets de satellites LEO et des câbles du GN et de Quintillion devant amener le vrai haut-débit dans la région. En se positionnant sur la fourniture de l'infrastructure 4G, Huawei met un pied dans l'Arctique et pourrait ainsi se positionner pour ensuite fournir la future 5G dans le Nord canadien. Il se pourrait aussi que l'Arctique canadien soit un laboratoire de ses technologies pour Huawei tout comme pour d'autres.

Cela pourrait aussi s'expliquer par le fait que la Chine est très active dans l'Arctique, rendant officiel son intérêt pour la zone avec la publication en janvier 2018 de la politique arctique chinoise. Dans ce document, la question de la connectivité est évoquée à plusieurs reprises, notamment via les câbles sous-marins de fibre optique, démontrant l'intérêt de la Chine pour cette infrastructure y compris dans l'Arctique. Rien d'étonnant à cela lorsque l'on regarde le projet de route digitale de la soie. En effet, la Chine ambitionne de construire sa propre infrastructure internet, en parallèle de l'infrastructure disponible et actuellement majoritairement détenu par des sociétés occidentales. L'Arctique pourrait devenir à terme une route convoitée pour faire voyager plus rapidement et plus sûrement les données, en faisant une nouvelle autoroute des données.

C'est pour ces raisons que la Chine a montré un vif intérêt via la société China Telecom et des rencontres ministérielles sino-finlandaises, pour le projet finlandais de câble sous-marin de fibre optique Arctic Connect mené par Cinia. Ce projet doit connecter l'Europe du Nord à l'Asie (Chine et Japon) en passant par le Passage du Nord-Est (PNE). La signature d'un MOU pour un partenariat a d'ailleurs été annoncée en juin entre l'opérateur russe Megafon et Cinia (Bannerman, 30 août 2019). Cette signature est un signe que le projet évalué entre 700 millions et 1 milliard d'euros semble aller de l'avant, même si Cinia semble encore à la recherche de financements.

L'autre grand projet de câble sous-main de fibre optique, le pendant nord-américain, à savoir le câble Quintillion, semble lui aussi aller de l'avant avec l'annonce de la signature d'un partenariat en septembre 2019 avec AP Telecoms (Kelly, 13 septembre 2019), pour la section de son câble devant connecter l'Asie. Il est d'ailleurs à noter qu'un nouveau tracé de câble a été mis en ligne; avec une section de câble connectant la base militaire américaine de Thulé au Groenland, dans sa phase 3B annoncée pour 2021-2022.

En matière de câbles sous-marins l'Alaska est bien doté, notamment depuis que le projet Quintillion a en 2017 mis en service son premier segment de câble le long de la côte nord et ouest de l'État. Toutefois, le financement de ce câble a été l'objet de fraudes par l'ancienne présidente de Quintillion, Elizabeth Pierce, qui est désormais en prison après avoir été reconnue coupable de fraude par une cour new-yorkaise en juin 2019. Cette dernière a attiré 250 millions de dollars d'investissements sur la base de fausses prévisions de retour sur investissements (Carr, 8 octobre 2019).

Conclusion

Ce dernier événement ainsi que les grosses difficultés qu'ont les projets de câbles de fibre optique pour se faire financer dans l'Arctique,

illustrent bien l'importance vitale des financements étatiques pour mener à bien ces projets structurants, indispensables au développement économique de la zone. Pendant ce temps, la Chine qui semble s'intéresser de très près à ces infrastructures et à l'Arctique en profite pour placer ses pions. Dans le même temps, l'Arctique est le banc d'essai de nouvelles technologies, les constellations LEO qui ambitionnent d'apporter l'internet haut-débit partout sur de la planète, mais aussi pour la 5G.

L'année 2019 a vu l'annonce de nombreux projets dans le secteur de la connectivité, mais peu se sont concrétisés. Les années à venir, si les délais et les financements promis sont tenus, devraient voir l'arrivée massive de nouveaux moyens de connexion, que ce soit par satellite, via la 4G/5G ou encore par câbles sous-marins de fibre optique, ouvrant potentiellement de nouvelles perspectives économiques et sociales pour les populations des régions de l'Arctique.

Références

Anselmi E. (2019). Kuujjuaq still suffering from cellular service disruptions: KRG councilor. *Nunatsiaq News*, 12 septembre, <https://nunatsiaq.com/stories/article/kuujjuaq-still-suffering-from-cellular-service-disruptions-kr-g-councillor/>

Arctic Council (2019). Task Force on Improved Connectivity In The Arctic (TFICA) Report: Improving Connectivity in the Arctic, https://www.uarctic.org/media/1599592/saofxi205_2019_ruka_06_tfica_report-3rd-draft-6-may.pdf

Bannerman, N. (2019). Cinia moves full speed ahead with Arctic Connect. *Capacity Media*, 30 août, <https://www.capacitymedia.com/articles/3824070/cinia-moves-full-speed-ahead-with-arctic-connect>

Bell, J. (2019). The connected territory? Nunavut still waits. *Nunatsiaq News*, 1^{er} avril,

<https://nunatsiaq.com/stories/article/the-connected-territory-nunavut-still-waits>

Bell, J. (2019). Northwestel's subsidized backbone network still less than promised. *Nunatsiaq News*, 16 septembre, <https://nunatsiaq.com/stories/article/northwestel-subsidized-backbone-network-still-less-than-promised/>

Blanchfield, M. (2019). Expert warns of Huawei monopoly in North, leaving residents vulnerable to China. *Toronto Star*, 22 juillet, <https://www.thestar.com/business/2019/07/22/expert-warns-of-huawei-monopoly-in-north-leaving-residents-vulnerable-to-china.html>

Blanchfield, M. (2019). Huawei déploiera un service Internet dans l'Arctique. *Le Devoir*, 23 juillet, <https://www.ledevoir.com/economie/559231/huawei-deploiera-les-services-4g-dans-le-grand-nord-canadien>

Brown, B. (2019). Huawei's internet deal with Canada will expand Chinese presence in polar region. *The Washington Times*, 4 août, <https://www.washingtontimes.com/news/2019/aug/4/chinas-huawei-help-canadas-far-north-link-internet/>

Brown, B. (2019). MLAs shocked at \$80 million cost increase to Nunavut-Greenland fibre cable. *CBC News*, 25 octobre, <https://www.cbc.ca/news/canada/north/nunavut-fibre-link-cost-1.5334784>

Busch, L. (2019). Police continue investigation into fibre line cut in Canada's Northwest Territories. *Eye on the Arctic*, 15 août, <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2019/08/15/fibre-cut-nwt-investigation-northwestel/>

Carr, A. (2019). The Billion-Dollar High-Speed Internet Scam. *Bloomberg*, 8 octobre, <https://www.bloomberg.com/news/features/2019-10-08/quintillion-ceo-s-promise-to-wire-the-arctic-was-1-billion-scam>

CBC. (2019). Yellowknife experiences 'major disruption' of telecom, services as fibre line damaged. *CBC*, 09 mai, <https://www.cbc.ca/news/canada/north/northwest-el-fibre-line-damage-yellowknife-1.5129109>

Early, W. (2019). Alaska's first wireless 5G network to be built in Anchorage. *Eye on the Arctic*, 19 juin, <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2019/06/19/alaska-5g-network-gci-internet-anchorage/>

Finley, K. (2019). Alaska Will Finally Get Its Own Fiber-Optic Line. *Wired*, 5 janvier, <https://www.wired.com/story/alaska-finally-get-own-fiber-optic-line/>

Fletcher, B. (2019). Kepler delivers 120 Mbps uplink to Arctic via satellite broadband. *Fierce Wireless*, 8 novembre, <https://www.fiercewireless.com/tech/kepler-delivers-120-mbps-uplink-to-arctic-via-satellite-broadband>

Frizzell, S. (2019). Iqaluit struggling with data outages because it's raining, Northwestel says. *CBC*, 4 septembre, <https://www.cbc.ca/news/canada/north/northwest-el-data-problems-outages-1.5269317>

Frizzell, S. (2019). Internet now same speed across Canada's Nunavut territory. *Eye on the Arctic*, 26 septembre, <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2019/09/26/internet-nunavut-speed-communities-iqaluit/>

Globenewswire. (2019). The Government of Canada and Telesat Partner to Bridge Canada's Digital Divide through Low Earth Orbit (LEO) Satellite Technology, Over \$1 Billion in Revenue for Telesat expected. *Globenewswire*, 24 juillet, <https://www.globenewswire.com/news-release/2019/07/24/1887384/0/en/The-Government-of-Canada-and-Telesat-Partner-to-Bridge-Canada-s-Digital-Divide-through-Low-Earth-Orbit-LEO-Satellite-Technology-Over-1-Billion-in-Revenue-for-Telesat-expected.html>

Hays, B. (2019). SpaceX faces competitors in race to build Internet-satellite constellation. *UPI*, 11 novembre, https://www.upi.com/Science_News/2019/11/11/SpaceX-faces-competitors-in-race-to-build-Internet-satellite-constellation/8601573244094/

Huawei Canada, (2019). Huawei Canada Helping Bring High-Speed Wireless to 70 More Remote Communities. *Huawei Canada*, 22 juillet, <https://www.huawei.com/ca/press-events/news/ca-en/huawei-canada-helping-bring-high-speed-wireless>

Jackson, E. (2019). Canada backs Telesat in internet space race with \$600-million deal. *Financial Post*, 24 juillet, <https://business.financialpost.com/telecom/canada-backs-telesat-in-internet-space-race-with-600-million-deal>

Kelly, C. (2019). Quintillion and AP Telecom partner up to connect the US and Asia. *Total Telecom*, 13 septembre, <https://www.totaltele.com/503808/Quintillion-and-AP-Telecom-partner-up>

LeTourneau, M. (2019). Northwestel announces high-speed internet, LTE wireless, now available in all 25 Nunavut communities. *Nunavut News*, 19 septembre, <https://nunavutnews.com/nunavut-news/northwestel-announces-high-speed-internet-lte-wireless-now-available-in-all-25-nunavut-communities/>

LeTourneau, M. (2019). Feds Come Through with \$150 Million for Iqaluit, Kimmirut Fibre Optic Plan. *Submarine Telecom Forum*, 19 août, <https://subtelforum.com/nunavut-submarine-cable-receives-150-mil-in-funding/>

Levinson-King, R. (2019). Huawei heats up the battle for internet in Canada's north. *BBC News*, 9 septembre, <https://www.bbc.com/news/world-us-canada-49415867>

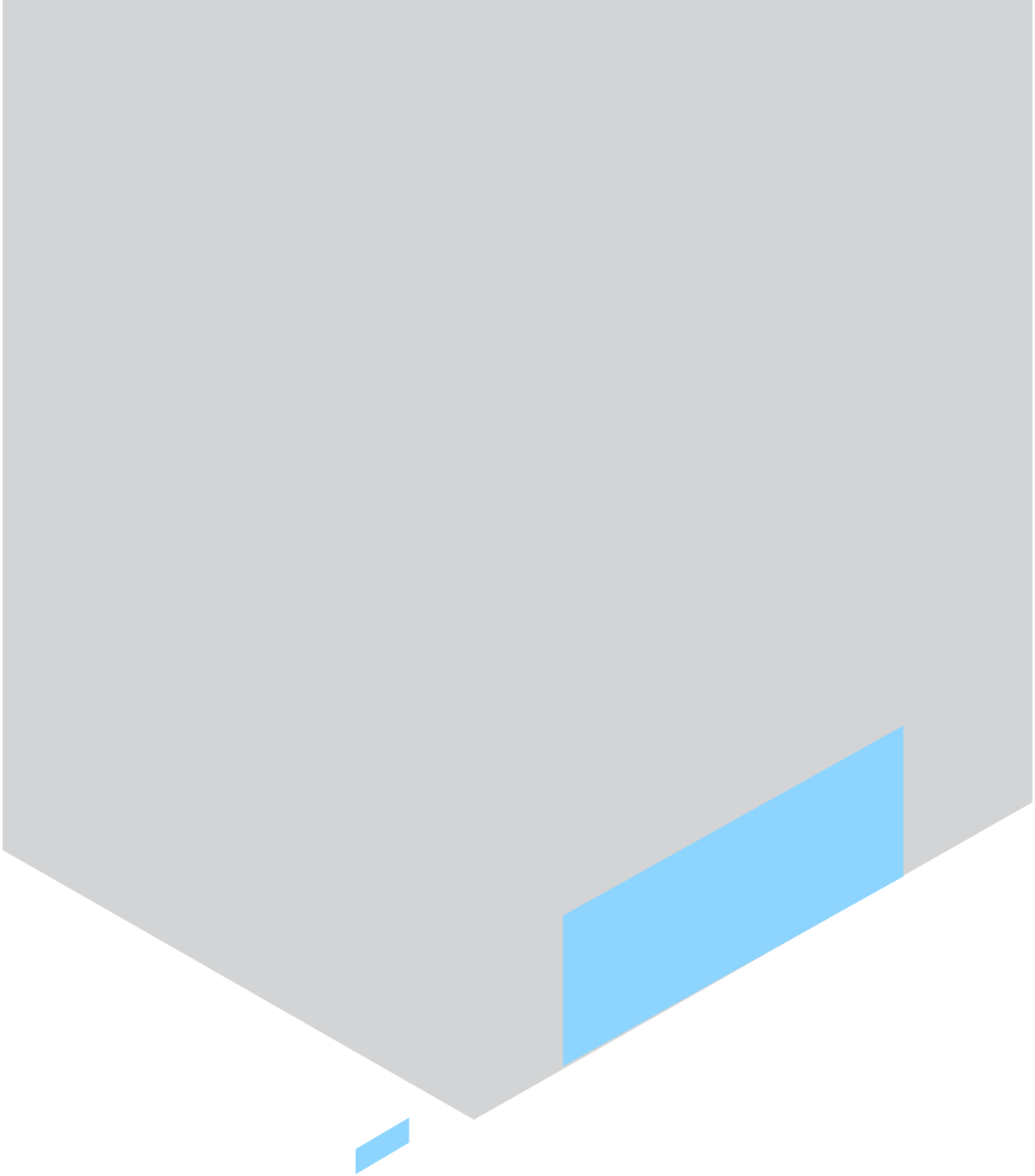
Moulier, P. (2019). Pannes de télécommunications dans le Nord canadien : NorthwTel forcée de s'expliquer. *Regard sur l'Arctique*, 26 septembre, <https://www.rcinet.ca/regard-sur-arctique/2019/09/26/northwestel-pannes-internet-telephone-crtc/>

Panza-Beltrandi, G. (2019). Northern Canada: Telecom outages cost Yellowknife economy \$10M, chamber says. *CBC*, 4 septembre, <https://www.cbc.ca/news/canada/north/yellowknife-lost-millions-telecom-outages-1.5269385>

Scott, M. (2019). UK-based company hopes to offer 'fibre-like' internet through satellites to Arctic. *CBC*, 10 septembre, https://www.cbc.ca/amp/1.5277423?cmp=newletter-news-digests-north&twitter_impression=true

Scherer, S. (2019). Despite Canada-China tensions, Huawei announces plan to bring internet to remote Arctic communities. *Arctic Today*, 24 juillet, <https://www.arctictoday.com/despite-canada-china-tensions-huawei-announces-plan-to-bring-internet-to-remote-arctic-communities/>

Telegeography (2019). Telenor to launch 5G pilot in Svalbard. *Telegeography*, 14 octobre, https://www.telegeography.com/products/comms-update/articles/2019/10/14/telenor-to-launch-5g-pilot-in-svalbard/?utm_source=CommsUpdate&utm_c%20%80%A6



NAVIGATION

LA NAVIGATION DANS L'ARCTIQUE 2019 : L'ÉPREUVE DE LA RÉALITÉ



FRÉDÉRIC LASSERRE
PROFESSEUR TITULAIRE,
DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE,
UNIVERSITÉ LAVAL

La fonte accélérée de la banquise accrédite les scénarios climatiques qui laissent entrevoir la forte probabilité d'étés sans glace d'ici 2050 environ, permettant d'envisager des mers arctiques libres de glace. Un tel scénario se traduit par l'explosion du trafic maritime arctique, annoncée, mais fantasmée, scénario dans lequel l'ouverture des routes maritimes arctiques, effectivement plus courtes de plusieurs milliers de km entre l'Asie et l'Europe que par les itinéraires classiques via Suez ou Panama, se traduirait mécaniquement par l'accroissement rapide des trafics de transit dans l'Arctique, c'est-à-dire des navires empruntant les routes arctiques, plus courtes en distance certes, entre Atlantique et Pacifique.

Un très faible trafic de transit

Si un tel scénario paraît séduisant en théorie, il traduit surtout une piètre connaissance des contraintes du marché du transport maritime. Il suppose en effet que les armateurs raisonnent fondamentalement en termes de distance à parcourir. La technologie des navires à coque renforcée étant au point depuis des années, si tel était le cas, le déclin de la banquise aurait entraîné depuis déjà longtemps une

augmentation très importante du trafic de transit par les routes des passages arctiques, du Nord-ouest (PNO) dans l'archipel arctique canadien, et du Nord-est (PNE) au nord des côtes sibériennes, avec la Route maritime du Nord (RMN), nom donné par les autorités russes au segment du PNE entre le détroit de Kara et le détroit de Béring.

Or, il n'en est rien : le trafic commercial de transit – donc des navires qui empruntent ces routes sans s'arrêter dans l'Arctique – demeure très faible : de zéro à deux navires marchands par an dans le PNO – 5 en 2019. Dans la RMN, le trafic a crû jusqu'à un maximum de 71 navires en 2013 avant de chuter à 18 en 2015 pour se stabiliser à 27 en 2017 et 2018 et à 31 à la mi-octobre 2019 (tableau 1). On est très loin des 11 500 transits via Panama et des 18 100 via Suez. Des enquêtes ont déjà démontré le faible intérêt de nombreuses compagnies maritimes pour les routes arctiques, malgré les distances plus courtes (Lasserre et Pelletier 2011 ; Beveridge et al 2016; Lasserre et al 2016). Une différence importante entre les deux routes arctiques apparaît également : le long du PNO, la plupart des transits sont le fait de navires de

plaisance, et très peu de navires commerciaux (tableau 2), au contraire du portrait du trafic de

transit le long de la RMN qui souligne le poids des navires de commerce (tableau 3).

Tableau 1. Nombre de transits par les routes arctiques

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
RMN	2	3	5	13	41	46	71	31	18	19	27	27	31
PNO	9	13	17	20	21	31	22	17	27	23	33	5	25

Sources : NORDREG, Iqaluit; CHNL, Kirkenes, <https://arctic-lio.com/>.

Données partielles pour 2019, au 15 octobre pour la RMN; au 5 décembre pour le PNO

Tableau 2. Types de navires en transit, Passage du Nord-ouest

Type de bâtiment	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2016	2018	2019*
Brise-glace	2	2	1	2	2	2	2	2	4	3	2	1
Navire de croisière	2	3	2	3	4	2	2	4	2	3		5
Navire de plaisance		2	7	10	12	13	22	14	10	15	2	13
Remorqueur	1			2	1		2				1	1
Navire commercial			1			1	1	1	1	1		5
Navire de recherche	1		1			1	1	1				
Total transit	6	7	12	17	19	18	30	22	17	23	5	25

Source: NORDREG, Iqaluit.

* Données au 5 décembre 2019

Tableau 3. Types de navires en transit, Route maritime du Nord.

Type de navire	2007	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Brise-glace				2	3	2	2	1	2		1	
Navire gouvernemental				1	0	1	1	3	1			
Navire de croisière			1	1		1	3	1	1			
Remorqueur, navire de service	1		4	4	5	1	1	4	4	1	2	
Cargo	1	5	6	31	38	64	24	15	11	24	23	
Navire de recherche			2	2		2						
Pêche										2	1	
Total des transits	2	5	13	41	46	71	31	18	19	27	27	31

D'après les statistiques de l'Administration de la Route maritime du Nord. Transits entre le détroit de Béring et le détroit de Kara.

*Au 15 octobre 2019.

Source : CHNL, *Transit Statistics*, <https://arctic-lio.com/category/statistics/>

Des facteurs économiques encore très contraignants

Dans le domaine du conteneur, la raison tient fondamentalement à l'incertitude entourant la fiabilité du temps de transit : les compagnies travaillent en juste à temps, vendant donc non seulement la livraison des produits transportés, mais aussi la garantie de leur livraison un jour convenu, d'après des horaires publiés six mois à l'avance. Chaque jour de retard implique des pénalités financières et une fiabilité écornée. Or, impossible de prévoir six mois avant si la fonte estivale aura permis de libérer les détroits arctiques, ceux-ci présentant une grande variabilité interannuelle dans le calendrier de la

débâcle ; impossible de prévoir également si les courants et les vents ne transporteront pas de la glace dérivante ou des *growlers*, blocs de glace très dure issus de la désagrégation des icebergs de plus en plus nombreux, qui viendront obstruer les détroits par où passeront les navires. Cette incertitude, structurelle pour les routes arctiques, s'ajoute aux coûts qu'impliquent les primes d'assurances plus élevées, l'obligation de naviguer avec une coque renforcée, et sans doute à moyen terme de consommer, pour des raisons environnementales, du fioul plus léger (MDO), mais plus cher que le fioul lourd (HFO) (Humpert, 2019a). En novembre 2019, les navires de croisière se sont imposées

l'interdiction d'utiliser le HFO dans les croisières arctiques. Dans ces conditions, l'annonce par plusieurs compagnies maritimes majeures (CMA CGM, Evergreen, Hapag Lloyd, MSC) à l'automne 2019, de leur renoncement à l'usage des routes arctiques, ne représente pas en réalité un sacrifice commercial majeur (Humpert, 2019b).

De plus, ces routes seraient nécessairement saisonnières : malgré la perspective de la disparition de la banquise pour une période indéterminée en été, celle-ci se reformera toujours, car malgré les CC, ce seront toujours des conditions polaires qui règneront en hiver, l'obscurité totale, le blizzard et des températures de -50°C . Naviguer dans de telles conditions suppose des navires à coque très renforcée, beaucoup plus forte que la plupart des navires actuels aptes à la navigation estivale, et aux coûts d'exploitation plus élevés : c'est trop cher et trop risqué pour nombre de compagnies maritimes. Les entreprises devraient se contenter de la saison estivale, et donc modifier radicalement leurs horaires deux fois par année, dans des opérations logistiques complexes, augmentant le risque de retard, et coûteuses.

Ceci reflète l'état du potentiel maritime arctique à l'heure actuelle. Ce portrait pourrait changer. Ainsi, la poursuite de la fonte en été aboutira probablement à des étés sans glace, dont la durée est encore incertaine. On observe également l'émergence de projets d'interconnexion avec les hinterlands sibériens dans le cadre de projets russes ou chinois, liés aux nouvelles routes de la soie : projet Belkomur de connexion du port d'Arkhangelsk au réseau ferroviaire russe ; projet de prolongement du réseau ferré jusqu'à Dudinka ; projet de développement de la navigation fluviale sur l'Ob, l'Ienisseï et la Léna pour ainsi valoriser les ports de Dudinka et de Tiksi en plateformes fluvio-maritimes. Dans ces conditions, il est possible que certaines compagnies décident de valoriser un marché, modeste au départ, avec des liaisons saisonnières qui pourraient également desservir les marchés intermédiaires sibériens. Il est possible aussi que

des compagnies maritimes s'efforcent de développer un petit marché de transit, comme en a témoigné le transit en 2018 du porte-conteneur *Venta Maersk*. La compagnie maritime Maersk était en juin 2019 en discussion avec l'entreprise russe Rosatomflot, responsable de la gestion des brise-glaces le long de la RMN, mais à la fin de 2019 l'entreprise danoise n'avait déposé aucune demande de permis de navigation (NSRA 2019). Cela relève encore de la prospective.

Dans le domaine du vrac, la réticence des armateurs est moindre, mais tout aussi réelle. Elle tient là encore à la structure du marché : les navires organisent leurs voyages sur la base d'un marché de *tramp*, c'est-à-dire de voyages *ad hoc* selon les possibilités d'affrètement. Or, investir dans un navire à coque renforcée pour naviguer dans des conditions arctiques, plus cher à l'achat et à l'exploitation, avec un équipage compétent selon les normes du Code polaire, suppose que ce navire sera amorti sur des routes arctiques, autrement il ne sera pas compétitif. Il est très difficile pour un armateur de vrac de s'assurer de contrats de long terme sur le transport de pondéreux. C'est pourquoi les armateurs qui souhaitent réellement obtenir la garantie de contrats de long terme, investissent dans les projets d'exploitation des ressources naturelles ou signent des contrats de long terme, comme COSCO, Teekay, Dynagas, Mitsui OSK, Sovcomflot pour les projets Yamal ou Arctic LNG2 (voir la section sur les ressources naturelles).

Comme dans le domaine du conteneur, il est possible que certaines compagnies décident de développer un marché de niche, en tirant avantage du fait que la route plus courte permettrait d'effectuer quelques rotations estivales de plus que par Suez, par exemple pour le fer norvégien jusqu'en Asie – on est ici encore dans le registre de la prospective. Dans le domaine du vrac comme du conteneur, les facteurs structurels à l'industrie ne soutiennent guère l'avènement d'autoroutes maritimes en Arctique.

Un trafic de destination en forte hausse, surtout en Russie

Pourtant, le trafic maritime général augmente en Arctique : une étude portant sur le trafic de 2014 relevait déjà 2 300 navires dans l'Arctique (Ocean Conservancy 2017), un trafic largement alimenté par les navires de pêche (721), puis par les cargos de marchandises (345), les tankers (166) et les vraquiers de vrac solide (136), et concentré en mer de Norvège et en mer de Barents¹.

Une autre étude (Silber et Adams 2019), portant sur une zone plus étendue², rapportait la présence de 5 606 navires dans la zone arctique ainsi définie, avec une très forte concentration du trafic dans les mers de Béring, de Barents et de Norvège, un développement soutenu en mer de Kara, et une très forte représentation de navires de pêche et de commerce impliqués dans la desserte des communautés et des activités économiques locales. Confirmant cette tendance à l'accroissement du trafic maritime dans l'Arctique, l'activité maritime a quadruplé dans l'Arctique canadien de 1990 à 2018, passant de 89 voyages dans la zone arctique à 408, puis à 423 en 2019 (NORDREG 2019). Dans l'Arctique russe, si le tonnage de transit est en croissance, mais demeure faible (passant de 111 000 t en 2010 à 491 000 t en 2018) (CHNL 2019), il explose pour le tonnage chargé ou déchargé dans les ports arctiques, passant de 2 millions de tonnes en 2010 à 18 Mt en 2018 (tableau 4) et pourrait atteindre 30 Mt en 2019 alors qu'au 15 novembre il avait atteint 26 Mt (Staalesen 2019).

Il s'agit en réalité de trafic de destination, et non pas de transit, soit des navires qui viennent dans l'Arctique pour y effectuer une activité économique, puis repartent : pêche, tourisme, desserte des communautés, desserte des sites d'exploitation des ressources naturelles. Il s'agit là du principal moteur de l'expansion du trafic

maritime dans la région arctique, et le second type d'activité économique dont les perspectives se voient profondément affectées par la fonte de la banquise.

¹ Dans la zone définie par le code polaire (2017). Voir <https://www.pame.is/index.php/projects/arctic-marine-shipping/the-arctic-shipping-best-practices-information-forum/the-polar-code>.

² Incluant toute la mer de Norvège et la mer de Béring.
L'ANNÉE ARCTIQUE 2019

Tableau 4. Trafic de marchandise transporté, Route maritime du Nord.
(Millions de tonnes métriques)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
En transit	0,111	0,821	1,262	1,176	0,274	0,04	0,215	0,194	0,491	0,205
Volume total	2,085	3,225	3,75	3,914	3,982	5,432	6,06	9,737	18	26
Nb de voyages							1 705	1 908	2 022	2 251

* jusqu'au 15 novembre.

Sources : CHNL; Staalesen, 2019.

Tableau 5. Trafic maritime dans l'Arctique canadien selon le type de navire, 2005-2019.

	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Navires dans l'Arctique canadien (nb de voyages)	121	181	185	317	349	301	315	347	418	408	423
dont :											
Navires de pêche	20	39	44	136	137	119	129	131	138	139	130
Navires cargo	65	101	100	126	127	108	120	147	188	197	219
dont :											
Cargo général	16	28	23	38	35	32	34	36	50	48	59
Tanker	17	24	23	30	28	25	27	23	24	29	28
Vrac solide	21	27	27	23	27	33	36	53	72	89	102
Remorqueurs & barges	11	22	27	33	36	18	23	35	42	31	30
Navires de plaisance	10	9	13	15	32	30	23	22	32	17	19
Navires de croisière	12	17	11	11	17	11	18	20	19	21	24
Navires gouvernementaux	9	9	10	20	17	23	16	20	22	18	20
Autres brise-glaces							2	2	2	2	
Navires de recherche	6	9	7	11	20	10	9	6	13	13	8
Autres							1	1	4	1	3

Source : NORDREG, Iqaluit.

*Données au 5 décembre 2019

Pour l'Arctique canadien, il n'existe pas de statistiques reflétant le tonnage transporté. Le trafic est nettement plus limité depuis quelques années dans la RMN, tant pour les transits que pour le trafic de destination. L'augmentation du trafic de destination, toutes catégories confondues, est cependant manifeste dans l'accroissement et la ventilation du nombre de voyages dans la zone couverte par NORDREG (nord du 60^e parallèle) : on observe (tableau 5) un net accroissement de la fréquentation des navires de pêche et de cargo, qui viennent pour la desserte des communautés et des projets miniers, en particulier la mine de Mary River (île de Baffin) desservie par le port de Milne Inlet. Il est significatif à cet égard que le trafic de navires-cargo ait continué d'augmenter malgré la fermeture du port de Churchill en baie d'Hudson en 2016.

Témoins des efforts pour augmenter la desserte des communautés, le projet de construction d'un port en eaux profondes à Iqaluit, évoqué depuis des décennies et relancé en 2005, a enfin abouti : les travaux ont débuté en 2018 et devraient être achevés en 2019 ou 2020. Le nouveau port permettra aux navires de charger et décharger beaucoup plus rapidement, pour écourter leur temps de séjour au port et donc augmenter la fréquence des dessertes. Cependant, le projet de construction d'un terminal roulier pour un traversier porte-véhicules entre Iqaluit et Goose Bay (Labrador) a dû être annulé face aux coûts élevés et aux retombées économiques trop minces (Bell 2019).

Conclusion

Avec les changements climatiques et la fonte accélérée de la banquise estivale, de nombreux observateurs ont estimé que le trafic commercial dans l'Arctique allait connaître une hausse très significative : accès aux ressources, routes plus courtes entre Atlantique et Pacifique, les facteurs qui plaidaient en faveur d'un tel scénario semblaient crédibles.

De fait, la navigation dite de destination, soit les navires qui vont dans l'Arctique pour y effectuer

une activité économique, a fortement augmenté. La pêche, la desserte des communautés, la mise en œuvre de l'exploitation des ressources sont des moteurs importants du développement de la navigation arctique. Des régions semblent concentrer ce trafic : la mer de Béring, au sud du détroit, et les mers de Norvège, de Barents et de Kara. Le trafic en tonnage le long de la Route maritime du Nord semble connaître une forte expansion soutenue par la mise en exploitation des gisements de gaz et de pétrole sibériens, bientôt suivis par l'ouverture de nouvelles mines. A contrario, certaines zones semblent comparativement peu actives : l'archipel arctique canadien, la mer de Beaufort, l'est de la Sibérie, et bien sûr le cœur de l'océan Arctique.

C'est surtout en ce qui concerne le trafic de transit, soit les navires qui empruntent les routes plus courtes entre Atlantique et Pacifique, qu'on observe le plus fort décalage entre les discours et la réalité : quasiment nul à travers le Passage du Nord-ouest et essentiellement porté par les navires de plaisance, ce trafic est plus conséquent le long de la Route maritime du Nord, mais demeure d'un ordre de grandeur dérisoire par rapport aux grandes routes commerciales via Suez ou Panama. Les autoroutes maritimes arctiques ne sont pas pour demain.

Références

Bell, J. (2019). High costs killed Iqaluit-Labrador vehicle ferry dream, Nunavut minister says. *Nunatsiaq News*, 30 mai, <https://nunatsiaq.com/stories/article/high-costs-killed-iqaluit-labrador-vehicle-ferry-dream-nunavut-minister-says/>.

Beveridge, L.; M. Fournier, F. Lasserre, L. Huang, P.-L. Têtu (2016). Interest of Asian shipping companies in navigating the Arctic. *Polar Science* 10(3):404-414.

CHNL (2019). Northern Sea Route Information Office. *Traffic Statistics*. <https://arctic-lho.com/>
Humpert, M. (2019a). IMO Inches Forward With Ban on Heavy Fuel Oil in Arctic. *High*

North News, 26 février, <https://www.highnorthnews.com/en/imo-inches-forward-ban-heavy-fuel-oil-arctic>.

Humpert, M. (2019b). Major shipping companies Hapag-Lloyd and MSC Step Away From Arctic Shipping. *High North News*, 18 oct., <https://www.highnorthnews.com/en/major-shipping-companies-hapag-lloyd-and-msc-step-away-arctic-shipping>.

Lasserre, F. et S. Pelletier (2011). Polar super seaways? Maritime transport in the Arctic: an analysis of shipowners' intentions. *Journal of Transport Geography*, 19(6): 1465–1473.

Lasserre, F.; L. Beveridge; M. Fournier; P.-L. Têtu; L. Huang (2016). Polar Seaways? Maritime Transport in the Arctic: An Analysis of Shipowners' Intentions II. *Journal of Transport Geography*, 57(2016):105-114.

NORDREG (2019). Northern Canada Vessel Traffic Services. *Traffic Statistics*. Iqaluit.

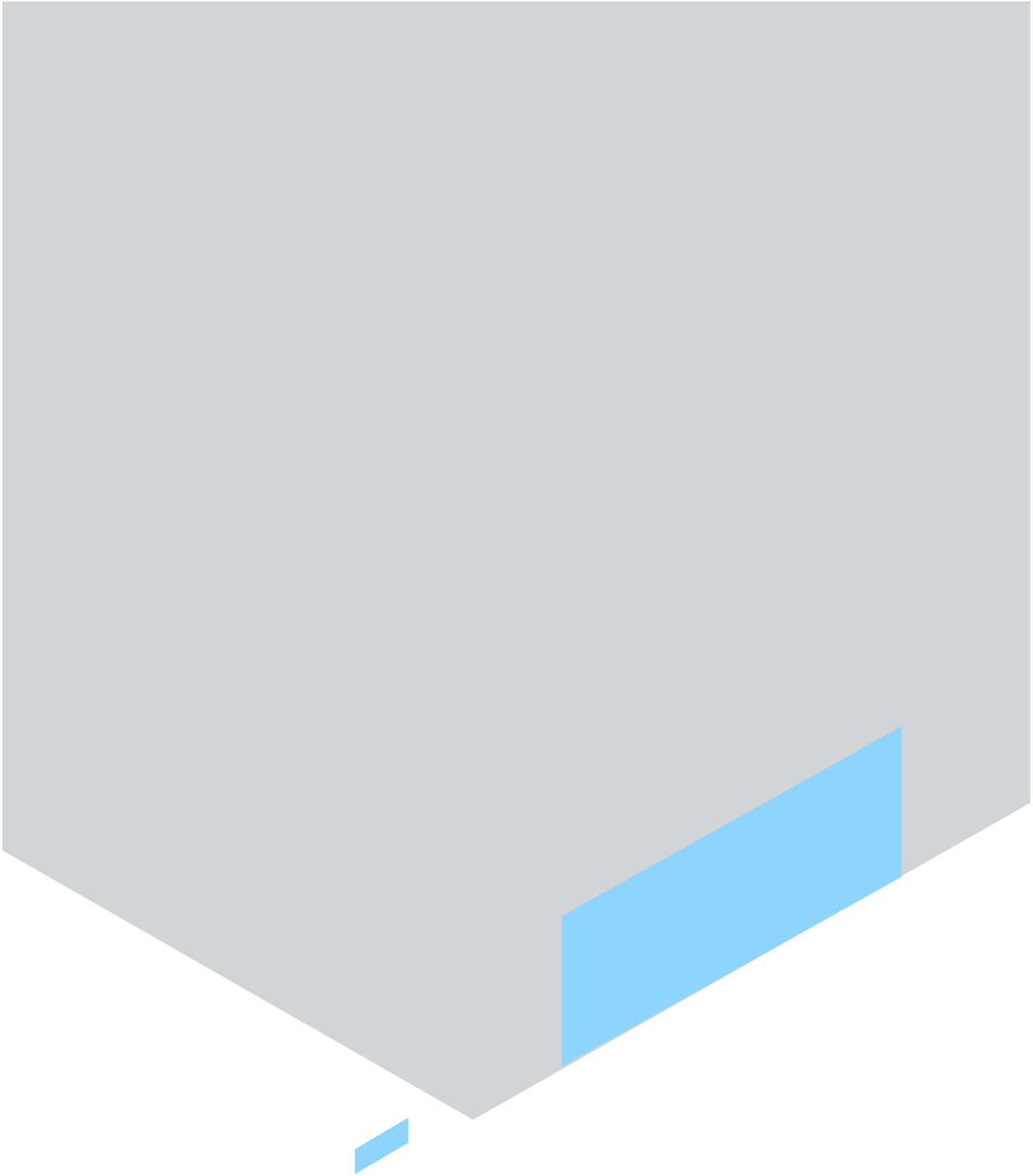
NSRA – Northern Sea Route Administration (2019). List of applications. http://www.nsra.ru/en/rassmotrenie_zayavleniy/perechen_zayavlenii.html.

Ocean Conservancy (2017). *Navigating the North: An Assessment of the Environmental Risks of Arctic Vessel Traffic*. Anchorage. <https://oceanconservancy.org/wp-content/uploads/2017/06/Arctic-Vessel-Traffic-Report-WEB-2.pdf>.

Reuters (2019). Maersk explores Arctic shipping route with Russia. *The Chronicle Herald*, 14 juin, <https://www.thechronicleherald.ca/business/maersk-explores-arctic-shipping-route-with-russia-322269/>.

Silber G. et Adams J. (2019). Vessel Operations in the Arctic, 2015–2017. *Frontiers of Marine Science* 6:573, doi: 10.3389/fmars.2019.00573.

Staalesen, A. (2019). Shipping on Northern Sea Route up 63 percent. Goods volumes on the Russian Arctic route reaches 26 million tons. *Barents Observer*, 15 nov., <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2019/11/shipping-northern-sea-route-63-percent>.



SÉCURITÉ HUMAINE

ÉVOLUTION DES DIMENSIONS DE SÉCURITÉ HUMAINE EN 2019 : QUEL BILAN POUR LES COMMUNAUTÉS ARCTIQUES?



MAGALI VULLIERME

**CHERCHEURE POSTDOCTORALE,
INSTITUT DE RECHERCHE
STRATÉGIQUE DE L'ÉCOLE MILITAIRE
(IRSEM)**

Ecole de sécurité développée dans les années 1990, la sécurité humaine est un concept particulièrement pertinent pour aborder les enjeux contemporains des communautés arctiques (Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées (ENFFADA), 2019a, p. 554-558 ; Vullierme, 2019). La sécurité humaine, prise dans un sens large, met l'accent sur l'importance de réduire les risques menaçant la survie, la poursuite de la vie quotidienne et la dignité de la personne. Sept dimensions sont prises en compte dans cette définition large (Organisation des Nations unies, 1994).

La **sécurité alimentaire** est garantie par un accès facile et économique à une alimentation de base ; la **sécurité communautaire** peut être menacée par la désintégration des liens d'une communauté ou par des tensions entre communautés ; les risques à la **sécurité économique** sont notamment l'insécurité de revenu ou la perte du domicile ; la **sécurité environnementale** est fragilisée, par exemple, par la pollution, la désertification ou encore la salinisation ; la **sécurité personnelle** peut être menacée par les violences physiques infligées

par les autres ou par soi-même (viols, suicide) ; la **sécurité politique** est menacée par exemple par les répressions ou mauvais traitements pour motifs politiques ; enfin, les risques à la **sécurité sanitaire** sont notamment les virus, les maladies ou l'insalubrité.

L'année 2019 a été marquée par de nombreux développements, tant positifs que négatifs, liés à la plupart de ces dimensions. Deux dimensions en particulier ont connu des développements : la sécurité environnementale et la sécurité personnelle. Comme nous le verrons, ces développements ont eu des répercussions sur les autres dimensions.

Sécurité environnementale

Dans ces rapports, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) fait un lien direct entre l'aggravation des risques à la sécurité environnementale et ceux d'autres dimensions de sécurité humaine (GIEC, 2018, 2019a, 2019b & 2019c). Ainsi, un réchauffement planétaire de 1,5 °C augmenterait les risques à la sécurité sanitaire (risques pour la santé et approvisionnement en eau), à la sécurité alimentaire (risques pour les moyens de

subsistance), ou encore à la sécurité économique (risques pour la croissance économique) (GIEC, 2018).

En 2019, plusieurs événements ont aggravé les risques à la sécurité environnementale dans l'Arctique. Cet été, un record de chaleur a été enregistré dans tout l'Arctique circumpolaire (Le Monde, 16 juillet 2019). Ce record a notamment eu trois conséquences majeures.

- (i) Il a contribué à une fonte record de la banquise groenlandaise. Le 13 juin 2019, 2 milliards de tonnes de glace (ou 2km³) ont fondu en une seule journée (Polar Portal, 13 juin 2019). Ce chiffre, impressionnant, illustre les résultats d'une recherche de l'Académie américaine des Sciences rendue publique le 7 mai 2019 : l'inlandsis groenlandais fond six fois plus vite aujourd'hui que dans les années 1980 (Mouginot, Rignot, Bjork, Broeke, Millan, Morlighem, et al., 2019).
- (ii) Il a entraîné des incendies gigantesques en Alaska, au Groenland et en Suède (Dupin, 24 et 25 juillet 2019 & 18 août 2019), mais également dans les zones subarctiques du Canada (Ontario) et de la Sibérie (Levrèse, 9 septembre 2019).
- (iii) Enfin, il contribue à l'accélération du dégel du pergélisol (University of Guelph, 30 avril 2019). Sol gelé en permanence pendant plus de deux ans, le pergélisol est présent dans toutes les sous-régions arctiques, et plus particulièrement en Russie (Welch, septembre 2019). Enjeu circumpolaire, l'accélération de ce dégel est facteur de nombreux risques : destruction d'infrastructures (habitations, ports, routes) (The Moscow Times, 3 octobre 2019 ; Delaunay & Vullierme, 2019), déplacement de villages (Jungsberg

& Heleniak, 2 octobre 2019), destruction ou modification de l'écosystème (Zheng, Overeem, Wang, & Clow, 2019), ou encore, libération d'agents pathogènes (bacille du charbon) et de gaz toxiques (Bourzac, 29 juin 2019 ; Timofeev, Bahtejeva, Mironova, Titareva, Lev, Christiany, et al., 2019 ; Turetsky, Abbott, Jones, Anthony, Olefeldt, Schuur, et al., 2019). Cette accélération du dégel a donc un impact direct sur les dimensions économique, alimentaire et sanitaire. Elle a également un impact possible sur les dimensions personnelle (mal-être lié à l'incertitude du futur) et communautaire (tensions intergénérationnelles face au changement de mode de vie) des communautés arctiques.

Sécurité personnelle

La sécurité personnelle des communautés de l'Arctique circumpolaire est fortement menacée. La plupart des communautés est victime du résultat de « traumatismes multigénérationnels et intergénérationnels et [de] la marginalisation sous forme de pauvreté, de logement précaire ou d'itinérance et d'obstacles à l'éducation, à l'emploi, aux soins de santé et au soutien culturel » (ENFFADA, 2019b).

Le suicide des jeunes est un enjeu majeur dans l'ensemble des communautés arctiques, comme en Alaska (Ellingson, date inconnue) ou au Groenland (Prod'homme, 4 janvier 2019). Ce fort taux de suicide s'explique également par le nombre élevé d'abus sexuels et de viols. Au Groenland, une étude danoise de santé publique publiée fin avril 2019 a montré que près d'une personne sur trois a été victime d'abus sexuel pendant son enfance. Les autorités groenlandaises ont annoncé vouloir briser l'« omerta » et éradiquer le fléau des abus sexuels sur mineurs d'ici 2022 (Ouest France, 25 juin 2019 ; Sorensen, 27 septembre 2019). Au

Nunavik, région arctique du Québec, la Régie régionale de la santé et des services sociaux du Nunavik a dévoilé le 20 juin 2019 sa stratégie en prévention du suicide, en soutien au Comité régional en prévention du suicide (Régie régionale de la santé et des services sociaux du Nunavik, 2019). Les chiffres précis sont difficiles à établir ; rien qu'à Puvirnituk, il y aurait une dizaine de présomptions de suicides depuis le début de l'année (Harvey, 22 janvier 2019 et 19 octobre 2019).

Au Canada, le rapport de la Commission d'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées (ENFFADA) du 3 juin 2019 dénonce les actions et les inactions de l'État canadien face au « génocide planifié, fondé sur la race, l'identité et le genre » de ses peuples autochtones (ENFFADA, 2019a, p. 5). Après deux ans d'enquête et 2 386 témoignages, cette commission appelle à un réveil national pour garantir la sécurité humaine des filles et femmes autochtones canadiennes, incluant les Inuit (Vullierme & Delaunay, 2019).

Sécurité alimentaire et sécurité sanitaire

La sécurité alimentaire des communautés arctiques est menacée depuis plusieurs décennies (Gouvernement du Canada, 2018 ; UArctic, 30 avril 2019 ; Murkowski, 4 septembre 2019). À titre d'exemple, la campagne « Feeding my Family »¹ dénonce le prix exorbitant des aliments, vendus trois à quatre fois plus chers dans l'Arctique que dans les villes du sud. Depuis plusieurs années, cette insécurité alimentaire est exacerbée par le changement climatique et par certains projets industriels qui entraînent une augmentation des décès et un changement de route de migrations de certaines

¹ Réseau pour une alimentation durable (RAD), « Une campagne parodique dénonce les prix prohibitifs de l'alimentation au Nunavut ». Accessible à <https://foodsecurecanada.org/fr/ressources-et-nouvelles/nouvelles-et-medias/end-price-hike-campaign-feed-my-family>. Voir également le groupe Facebook dédié : <https://www.facebook.com/groups/239422122837039/about/>.

espèces endémiques (Kater, 6 août 2019 ; Graham, date inconnue). En 2019, un changement dans la migration et l'alimentation de rennes a été notamment observé en Norvège (Harvey, 3 mai 2019).

Les risques à la sécurité sanitaire sont nombreux dans ces régions : pollution, malnutrition, famine, accès restreint aux soins. Ces risques sont étroitement liés à la sécurité alimentaire, environnementale et personnelle des communautés arctiques (*voir les développements concernant ces dimensions*). En 2019, ces risques se sont notamment accrus avec le record de chaleur de cet été : baisse de la disponibilité en eau douce liée à la fonte de la calotte glaciaire (Stengel, 8 août 2019), risques de libération d'agents pathogènes, ou encore, pollution liée aux incendies (Organisation météorologique mondiale, 28 août 2019).

Sécurité communautaire

La sécurité communautaire occupe une place extrêmement importante dans les communautés arctiques. En effet, il existe des liens très forts entre les familles d'une même communauté mais également entre les familles de communautés voisines. Ces liens sont illustrés notamment par le partage et l'envoi de nourriture issue de la chasse et de la pêche ou la transmission des savoirs et des langues autochtones (Johnson, septembre 2019).

Au Canada, les liens intergénérationnels brisés à l'époque des pensionnats autochtones sont lentement reconstruits (Vullierme, 2019). Néanmoins, les rapports de 2019 sur les viols, violences et harcèlements sexuels (*voir sécurité personnelle*) pourraient avoir un impact – positif, négatif ou neutre – sur cette dimension ; il est toutefois encore trop tôt pour le déterminer. En parallèle, la sécurité communautaire pourrait également être menacée par l'accélération du dégel du pergélisol. En effet, cette accélération fait remonter à la surface des ossements de mammouths en Sibérie (MacFarquhar, 4 août 2019), phénomène qui entraîne des tensions entre générations. Opportunité économique pour

certain, la vente de ces ossements est critiquée par d'autres qui souhaiteraient laisser ces ossements en terre pour des raisons spirituelles.

Sécurité économique

La sécurité économique dans l'Arctique est notamment menacée par les taux de chômage important (Gouvernement des Etats-Unis, 2019 ; Statistics Greenland, 2019). Au Canada, malgré

la progression de la scolarisation des Autochtones (Vullierme & Delaunay, 2019) et la mise en place de programmes dédiés (Partenariat pour les Compétences et l'Emploi des Autochtones, Plan Nord) (Gouvernement du Québec, 2019), le taux d'emploi des Inuit canadiens n'a pas augmenté comme le montre le tableau ci-dessous.

Taux d'emploi des Inuit canadiens	2006	2016
Femmes inuit âgées de 25 à 54 ans		
Dans l'Inuit Nunangat	60,2 %	58 %
A l'extérieur de l'Inuit Nunangat	63,8 %	60,3 %
Hommes inuit âgées de 25 à 54 ans		
Dans l'Inuit Nunangat	59,1 %	53,8 %
A l'extérieur de l'Inuit Nunangat	70,4 %	67,6 %

Source : Vullierme & Delaunay, 2019

D'après des données de Statistique Canada, 2018

La sécurité économique est également menacée par le changement climatique. En effet, la disparition de certaines espèces (*voir sécurité alimentaire*) pourrait entraîner une diminution des bénéfices tirés des produits de la chasse et de la pêche. Par ailleurs, l'accélération du dégel du pergélisol présente un risque de destruction d'infrastructures et donc, de perte de domicile. L'augmentation de l'érosion côtière résultant de cette accélération nécessite en effet le déplacement d'habitations ou de communautés entières, comme c'est le cas pour Shishmareef en Alaska (Hofstaedter, 28 juin 2019).

Sécurité politique

La sécurité politique des populations autochtones a été fortement menacée tout au long de leur histoire : politiques d'assimilation et de sédentarisation forcées, génocide, stérilisation et eugénisme. Comme précédemment évoqué, le mal-être actuel des communautés arctiques résulte en partie de ces traumatismes (*voir sécurité personnelle*).

En 2019, l'important effort politique de

réconciliation amorcé depuis plusieurs années dans certains Etats arctiques se poursuit (Gouvernement du Canada, 2019 ; CBC News, 23 janvier 2019 ; Russel & Björne, 9 août 2019 ; Wilson & Selle, 2019). En revanche, le contrôle des idées et de l'information (Uawire, 13 mai 2019) et les difficultés d'autodétermination (Cepinskyte, 2019) semblent encore présents dans certaines régions arctiques.

Conclusion

L'année 2019 a été marquée par une aggravation des risques à la sécurité environnementale (chaleur, fonte de la calotte glaciaire, incendies et dégel du pergélisol), résultats du changement climatique. Cet accroissement a des répercussions directes sur les sécurités alimentaire, sanitaire, et économique. Une accentuation des risques à ces quatre dimensions est donc observable pour l'année 2019.

En parallèle, l'année 2019 a été marquée par une plus grande prise de conscience politique et globale des nombreux risques menaçant la sécurité personnelle des communautés

autochtones (viols, harcèlement et abus sexuels, suicides, violences envers les femmes). Cette prise de conscience peut être interprétée comme diminuant les risques à la sécurité personnelle. Cette diminution ne doit pas s'entendre d'un point de vue quantitatif, mais plutôt être analysée comme une première étape essentielle à une possible réduction du nombre de suicides, d'abus sexuels et de viols. L'année 2019 marque donc une atténuation des risques à la sécurité personnelle.

Enfin, il est difficile d'évaluer l'évolution des risques à la sécurité communautaire et à la sécurité politique des communautés arctiques en 2019. À ce titre, les risques liés à ces deux dimensions stagnent pour cette année.

Références

Bourzac, K. (2019). Permafrost Thaw Spurs Methane Emissions. *Chemical & Engineering news (c&en)*, 29 juin.

CBC News (2019). Canadian Government Apologizes to Ahirarmiut Inuit for Forced Relations in Nunavut. *Regard sur l'Arctique*, 23 janvier.

Cepinskyte, A. (2019). Security of Indigenous peoples in Russia's Arctic policy: Exposing the oxymoron of state-determined self determination. Dans Heininen, L., H. Exner Pirot et J. Barnes (dirs.) *Arctic Yearbook* : 270-286.

Delaunay, M. et Vullierme, M. (2019). Les défis des infrastructures face aux mutations de l'Arctique. Dans Escudé, C. (dir.), *Les régions de l'Arctique*, Coll. Clés concours, Paris, Édition Atlande.

Dupin, L. (2019). Suède : 12 incendies géants se sont déclarés au-delà du cercle polaire. *Novethic*, 24 juillet.

Dupin, L. (2019). Cet été 2019, l'Arctique est en feu. *Novethic*, 25 juillet.

Dupin, L. (2019). Les incendies géants au Groenland sont-ils dus au réchauffement climatique ?. *Novethic*, 18 août.

Ellingson, K. Looking at Alaska's high suicide rate. *Alaska Public Media*, date inconnue.

Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées (ENFFADA). (2019a). Réclamer notre pouvoir Et notre place : le Rapport final de l'enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, Volume 1a.

Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées (ENFFADA). (2019b). Réclamer notre pouvoir et notre place : le Rapport final de l'enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées.

Gouvernement du Canada. (2018). Le gouvernement du Canada annonce des améliorations à Nutrition Nord Canada y compris du soutien pour les aliments traditionnels. *Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, Affaires du Nord*, 10 décembre.

Gouvernement du Canada. (2019). Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada. *Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, Affaires du Nord*, 10 septembre.

Gouvernement des États-Unis. (2019). Unemployment rate lowest in Vermont, highest in Alaska, July 2019, *The Economics Daily*. Ministère du Travail, Bureau des Statistiques du Travail.

Gouvernement du Québec. (2019). *Société du Plan Nord Québec*.

Graham, C. Russia: A Way of Life Under Threat for Nenets as Oil Drilling and Ice Melt Take Their Toll. *Minority Rights*, date inconnue.

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). (2018). *Special Report on Global Warming of 1.5°C*.

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). (2019a). *Climate Change and Land*.

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). (2019b). *2019 Refinement to the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories*.

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). (2019c). *Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate*.

Harvey, M. (2019). Vague de suicides dans le Nord québécois : le dernier cri du cœur d'une militante inuit. *Regard sur l'Arctique*, 22 janvier.

Harvey, M. (2019). Des rennes de l'Arctique norvégien modifient leur alimentation en raison du réchauffement climatique. *Regard sur l'Arctique*, 3 mai.

Harvey, M. (2019). Un village inuit du Nunavik, dans le Nord québécois, tiendra une Conférence sur le suicide. *Regard sur l'Arctique*, 19 octobre

Hofstaedter, E. (2019). Amid an Erosion Crisis, Shishmaref Takes Small Steps Toward Expansion. *Knom*, 28 juin.

Johnson, A. (2019). As Ice Melt, the Inuit Strive to Keep Their Culture Alive. *National Geographic*, septembre.

Jungsberg, L. et Heleniak, T. (2019). Thawing permafrost threatens the Arctic populations. *Nordregio*, 2 octobre.

Kater, I. (2019). Mass starvation of reindeer linked to climate change and habitat loss. *The*

Conversation, 6 août.

Levresse, E. (2019). Feux géants en Sibérie : un été dévastateur pour l'environnement. *Reporterre*, 9 septembre.

Le Monde (2019). Avec 21°C, un record de Chaleur enregistré près du pôle Nord. *Le Monde*, 16 juillet 2019.

MacFarquhar, N. (2019). Russian Land of Permafrost and Mammoths Is Thawing. *The New York Times*, 4 août.

Mouginot, J., Rignot, E., Bjork, A., Broeke, M., Millan, R., Morlighem, M., Noël, B., Scheuchl, B., et Wood, M. (2019). Forty Six Years of Greenland Ice Sheet Mass Balance from 1972 to 2018. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, 116(19): 9239-9244.

Murkowski, L. (2019). Local Agriculture Helps Alaska's Economy, Food Security. *Anchorage Daily News*, 4 septembre.

Organisation météorologique mondial (2019). Les incendies étendus: un danger pour le climat et l'environnement à l'échelle mondiale. Organisation météorologique mondial, 28 août.

Organisation des Nations unies. (1994). Rapport mondial sur le développement humain de 1994 (RMDH 1994). *Programme des Nations unies sur le développement (PNUD)*. New York: Oxford University Press.

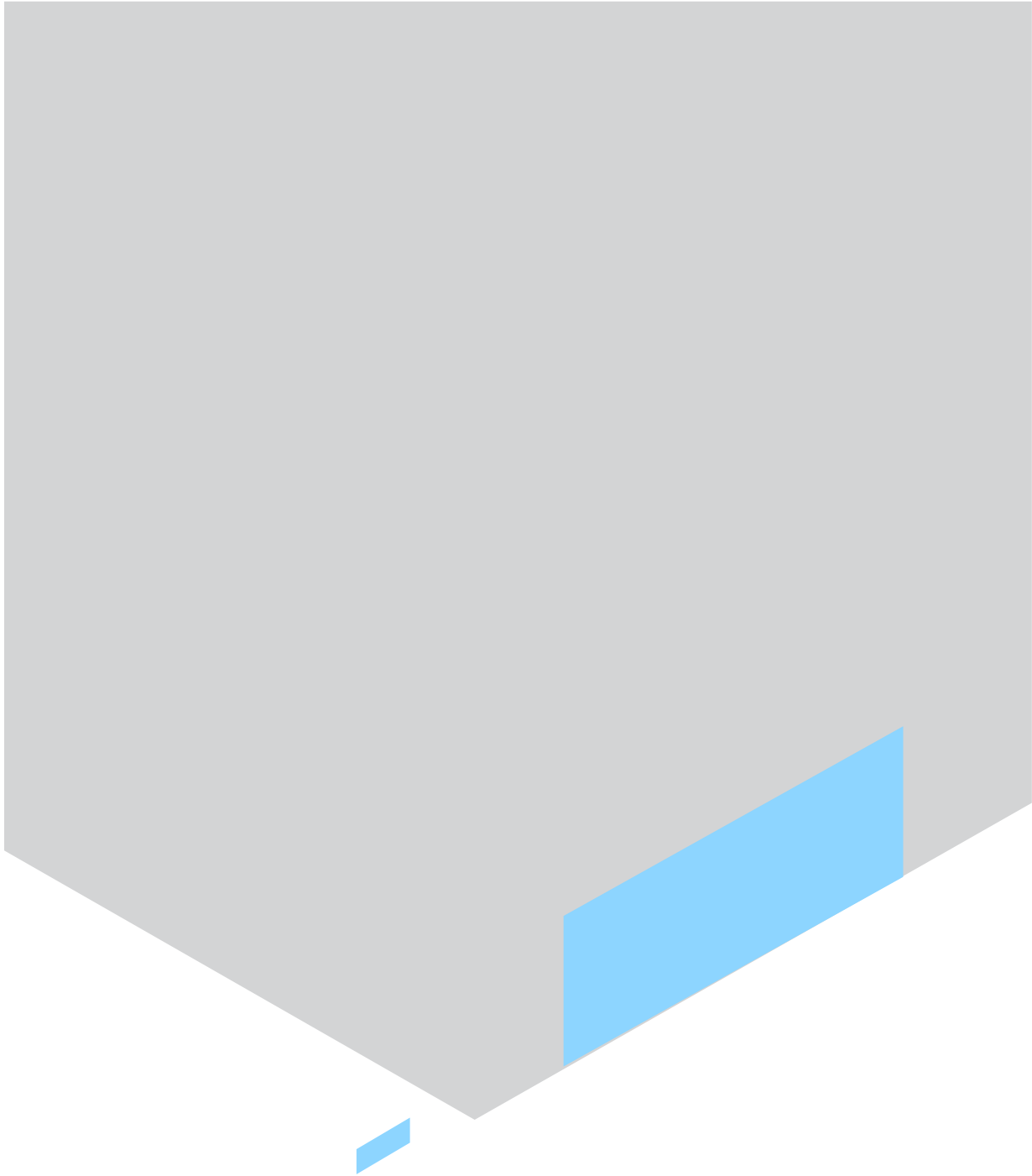
Ouest France (2019). Le Groenland veut en finir avec le fléau des abus sexuels. *Ouest France*, 25 juin.

Polar Portal (2019). Surface conditions. *Polar Portal*, 13 juin.

Prod'homme, Johann (2019). Au Groenland, le désespoir de la jeunesse. *France24*, 4 janvier.

Régie régionale de la santé et des services

- Sociaux du Nunavik. (2019). La stratégie en Prévention du suicide au Nunavik approuvée, Communiqué.
- Russel, D. et Björne, S. (2019). Twenty Five Indigenous Sami Remains Returned by Museum are Reburied in Northern Sweden (Radio Sweden). *Regard sur l'Arctique*. 9 août.
- Sorensen, M. (2019). Greenland Calls On Denmark to Help Fight Child Sexual Abuse. *The New York Times*, 27 septembre.
- Statistique Canada. (2018). Les Premières Nations, les Métis et les Inuits au Canada : des populations diverses et en plein essor.
- Statistics Greenland (2019). Greenland in Figures 2019.
- Stengel, J. (2019). Groenland: 11 milliards de tonnes de glace fondent en une seule journée. *Usbek & Rica*, 8 août.
- The Moscow Times (2019). Russian Cities at Risk as Climate Change Accelerates Permafrost Thaw Report. 3 octobre.
- Timofeev, V., Bahtejeva I., Mironova, R., Titareva, G., Lev I., Christiany D., Borzilov, A., Bogun, A. et Vergnaud, G.. (2019) Insights from *Bacillus anthracis* strains isolated from permafrost in the tundra zone of Russia. *PLoS ONE* 14(5): e0209140.
- Turetsky, M., Abbott, B., Jones, M., Anthony, K., Olefeldt, D., Schuur, E., Koven, C., McGuire, D., Grosse, G., Kuhry, P., Hugelius, G., Lawrence, D., Gibson, C. et Sannel, B. (2019). Permafrost collapse is accelerating carbon release. *Nature*, 569(7754): 32.
- UArctic (2019). Food (in)Security in the Arctic : Contribution of Traditional and Local Food to Promote Food Security with Particular reference to the European High North” – Project Update. *UArctic*, 30 avril.
- Uawire (2019). Ukraine Accuses Russia of Violating Rights of Indigenous Peoples. *Uawire*, 13 mai.
- University of Guelph (2019). Rapid permafrost thaw unrecognized threat to landscape, global Warming researcher warns. *ScienceDaily*, 30 avril.
- Vullierme, M. (2019). Towards Human Security in the Arctic: Lessons Learned From The Canadian Rangers. Dans Heininen, L., H. Exner Pirot et J. Barnes (dirs.) *Arctic Yearbook*: 129-141.
- Vullierme, M. & Delaunay, M. (2019). Enjeux contemporains de l'Arctique américain. Dans Escudé, C. (dir.), *Les régions de l'Arctique*, Coll. Clés concours, Paris, Éditions Atlante.
- Welch, C. (2019). Arctic Permafrost is Thawing Fast. That Affects us All. *National Geographic*, septembre.
- Wilson, G. & Selle, P. (2019). Indigenous Self determination in Northern Canada and Norway. *IRPP Study*. Février, No. 69.
- Zheng, L., Overeem, I., Wang, K. & Clow, G. (2019). Changing Arctic River dynamics cause localized permafrost thaw. *Journal of Geophysical Research: Earth Surface*, 124, 2324–2344.



DIPLOMATIE

LA GOUVERNANCE ARCTIQUE : ENTRE CONTINUITÉ ET CHANGEMENT



STÉPHANE ROUSSEL

**PROFESSEUR TITULAIRE, ÉCOLE
NATIONALE D'ADMINISTRATION
PUBLIQUE**



MATHIEU LANDRIAULT

**DIRECTEUR, OBSERVATOIRE DE LA
POLITIQUE ET LA SÉCURITÉ DE
L'ARCTIQUE (OPSA)**

Les événements diplomatiques qui ont ponctué l'année 2019 dans la région arctique présentent un équilibre entre continuité et nouveauté, sans toutefois changer fondamentalement les dynamiques géopolitiques de fond qui caractérisent la région. Telle que le décrit la section sur les opérations militaires, l'ombre de la compétition émergente entre grandes puissances (États-Unis, Russie, Chine) plane sur la communauté arctique.

Institutions multilatérales

Nous pouvons observer une grande part de continuité dans les institutions arctiques, par exemple au Conseil de l'Arctique. La transition entre la présidence finlandaise (2017-2019) et islandaise (2019-2021) s'est faite sereinement, avec un plan et des objectifs somme toute convergents. Le développement durable a été au cœur des deux mandats, avec des objectifs communs sur la connectivité des communautés et des mesures environnementales spécifiques. Sur un dernier point, la présidence islandaise a décidé de mettre l'accent sur des mesures pragmatiques et concrètes, tel que la réduction

de la pollution par le plastique. Des mesures plus ambitieuses, telles qu'une interdiction de l'utilisation de pétrole lourd (*heavy oil*) pour les navires transitant par l'Arctique, n'ont pas abouti malgré la pression de la société civile et l'appui de bon nombre d'États arctiques. Certains d'entre eux, comme la Russie et le Canada, sont toujours réticents à adopter une telle mesure (Berman, 16 mai 2019).

Le Conseil de l'Arctique a confirmé son rapprochement avec le Conseil économique de l'Arctique en signant un protocole d'entente avec cette dernière. Le Conseil économique de l'Arctique avait été originellement fondé en 2015 sous l'impulsion du Conseil de l'Arctique, mais avait un rôle, une composition (des entreprises plutôt que des États) et des structures indépendantes et distinctes de celle du Conseil de l'Arctique. Les deux entités ont convenu d'une coopération plus étroite, surtout pour faire entendre la voix et l'expertise du secteur privé auprès des décideurs politiques du Conseil de l'Arctique. Cette réalisation reflète une priorité de la présidence islandaise, mais elle est

conforme avec la position de bien des États arctiques.

De nouveaux joueurs se sont offerts pour jouer un rôle dans la gouvernance arctique tandis que d'autres ont renforcé le leur. D'une part, la Chine a organisé un forum à Shanghai dans le cadre de la coopération avec l'organisation islandaise *Arctic Circle*. Le forum a réuni des participants et des dirigeants de la région arctique pour discuter d'enjeux d'intérêts communs; le projet chinois de développement d'infrastructures appelé *Route polaire de la soie* y a occupé une place centrale. Pour d'autres États, il s'agissait de se joindre au dialogue régional. L'Organisation maritime internationale a obtenu le statut d'observateur au Conseil de l'Arctique tandis que l'Estonie a exprimé en 2019 son désir d'obtenir un tel statut.

La recherche du consensus, pratique normalisée au Conseil de l'Arctique, s'est heurtée au discours antagoniste de l'administration américaine. La rencontre ministérielle biennale de mai 2019 s'est soldée par une absence de déclaration conjointe, pour une première fois depuis la création du forum en 1996. L'opposition des États-Unis explique cette première; l'administration américaine ne désirait pas y voir de référence aux changements climatiques, au contraire des autres États arctiques (Chater, 15 mai 2019).

Relations bilatérales

Le discours du secrétaire d'État américain, Mike Pompeo, a aussi détonné avec le ton habituel au Conseil. Dans une envolée au ton alarmiste et agressif, Pompeo a décrit la région arctique comme une arène de puissance et de compétition qui connaît un regain de tension appelant un réengagement stratégique des États-Unis. Le secrétaire d'État a également explicitement pointé du doigt les coupables, soit la Chine et la Russie, qui mènent selon lui des actions agressives dans la région (Sengupta, 6 mai 2019). De plus, Pompeo a qualifié la position canadienne sur le Passage du Nord-Ouest (PNO) de revendication illégitime (Quinn, 6 mai 2019),

semblant aller à l'encontre (du moins sur le plan de la rhétorique) de la coopération pragmatique ayant cours entre les deux pays.

En 2019, les États-Unis ont laissé entendre qu'ils exploraient l'idée de conduire des opérations d'affirmation de la souveraineté dans les détroits arctiques, dont le PNO. Le Secrétaire à la Marine des États-Unis, Richard Spencer, a évoqué la possibilité que la marine américaine puisse mener ce type d'opération dans l'Arctique canadien, en passant par le PNO (Lajeunesse et Huebert, 2019). Pareille mesure aurait à coup sûr comme conséquence de causer une crise de souveraineté arctique et de jeter un froid (supplémentaire) dans la relation canado-américaine. Elle aurait constitué notamment un défi pour les revendications canadiennes sur le PNO et irait à l'encontre de l'Accord de coopération signé entre les deux pays sur cette question en 1988. L'opération ne s'est pas matérialisée en 2019, mais représente une menace potentielle pour le Canada, considérant la stratégie de confrontation de l'Administration Trump.

Du côté de l'Arctique européen, nous avons observé un réchauffement partiel des relations entre les états scandinaves et la Russie. Les dirigeants de la Norvège, de la Suède, de l'Islande et de la Finlande ont rencontré le président russe Vladimir Poutine et ont participé à une conférence sur les enjeux arctiques tenue à St-Petersbourg (*International Arctic Forum conference*). Cet événement fut le premier geste d'ouverture entre ces pays et la Russie depuis des années: une première depuis 1997 pour la Suède, et depuis 2014 pour la Norvège (Staalesen, 10 avril 2019). Les échanges entre Russes et Scandinaves à cette rencontre furent de nature conciliatrice et coopérative, en mettant l'accent sur les intérêts et les projets communs. L'initiative représente une rupture avec le froid diplomatique complet qui planait entre la Russie et les pays scandinaves. Par contre, il ne s'agit que d'une première prise de contact de haut niveau, qui n'a pas permis de faire d'améliorations significatives en raison des

différends fondamentaux qui existent avec la Russie, notamment sur le conflit ukrainien.

Prises de position nationale

Plusieurs États ont publié une stratégie arctique afin de présenter leur vision de leur politique dans cette région. Le gouvernement canadien a publié une nouvelle stratégie arctique le 10 septembre 2019, soit une journée avant le déclenchement de l'élection fédérale. Ce cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada est le résultat de trois ans de codéveloppement avec des partenaires nordiques canadiens, incluant les organisations autochtones représentant les Premières nations du Nord. À travers ce processus, l'objectif n'était pas simplement de consulter les organisations nordiques, mais plutôt de les faire participer au processus de rédaction et de développement des priorités. En retour, le gouvernement pouvait s'attendre à un appui et un engagement de la société civile nordique aux objectifs énumérés; par exemple, le Conseil inuit circumpolaire a décrit le processus de codéveloppement comme reflétant les valeurs inuit et présentant le Canada comme un chef de file mondial (ICC, 2019).

Les mesures énumérées dans ce cadre sont le reflet d'un gouvernement résolument libéral (idéologiquement, sans référence au nom du parti politique): accent sur la nécessité de la diplomatie et du multilatéralisme, sur l'inclusion de la société civile canadienne dans les organisations internationales et sur la signature d'ententes multilatérales pour régler des enjeux communs. Le document met aussi la barre très haute en termes de développement socio-économique, sur des enjeux tels que l'alimentation, le logement et la santé. Par contre, comme l'ont souligné Peter Kikkert et P. Whitney Lackenbauer, il manque à cette stratégie des investissements concrets et un horizon temporel bien établi, pour jauger des progrès et du chemin à parcourir (Kikkert et Lackenbauer, 17 septembre 2019).

D'autres gouvernements nationaux ont aussi fait de même, cette fois-ci des États non arctiques.

L'Allemagne, par exemple, a publié en août 2019 ses orientations de politiques arctiques. L'énoncé priorise des mesures de protection environnementale pour réduire les dommages causés à ce fragile écosystème : réduction de la pollution par le plastique, interdiction de l'utilisation de pétrole lourd, appui au principe de pollueur-payeur et extension des zones marines protégées dans la région arctique n'en sont que quelques exemples (Gouvernement fédéral allemand, 2019; 11-20).

L'Allemagne utilise dans les sections géopolitiques et militaires un langage jadis employé par des puissances moyennes. Berlin appelle les États arctiques à la retenue, soulignant que leurs actions et acquisitions militaires pourraient mener à une course aux armements et mettre à risque la stabilité de la région. Bien qu'aucun pays ne soit clairement identifié, le désir de voir que les États arctiques s'en tenir à des capacités militaires purement défensives et le fait que certains acquièrent des capacités arctiques de combat constitue une critique voilée adressée à la Russie, seule capable de déployer de tels moyens dans la région (voir la section sur les opérations militaires). Le gouvernement allemand en appelle à la détection précoce de crises et à la prévention pour endiguer de possibles menaces et tensions: Berlin s'offre même comme possible médiateur pour désamorcer des crises potentielles (Gouvernement fédéral allemand, 2019; 24-25). L'énoncé allemand est d'autant plus pertinent que l'Union Européenne prévoit rendre public sa deuxième politique arctique; celle-ci pourrait être fortement influencée par l'Allemagne, principale locomotive de l'intégration européenne.

Le gouvernement régional écossais a lui aussi publié un énoncé de politique arctique longtemps attendu. Édimbourg a préféré miser sur les contributions qu'elle pourrait apporter aux communautés arctiques, en focalisant sur son expertise en développement rural, en technologies de l'information, en recherche scientifique et en expertise environnementale

(Gouvernement écossais, 2019). L'administration régionale veut partager son expertise et son modèle avec des partenaires arctiques; l'avenir dira si ces derniers sauront nouer des partenariats avec ce nouveau joueur sur la scène régionale.

Conclusion

L'année 2019 a présenté un mélange de continuité et de changements. Les institutions multilatérales ont continué leur long et patient développement, avec une transition de présidence au Conseil de l'Arctique tout en douceur. La transition entre la présidence islandaise et russe (à partir de 2021) sera probablement marquée par un changement d'approche plus significatif. La signature d'ententes au Conseil de l'Arctique se fait encore attendre, après les accords négociés de 2011 (recherche et sauvetage), 2013 (réponse aux marées noires) et 2017 (coopération scientifique). Le coup de circuit (sur le pétrole lourd) ne s'est pas réalisé en 2019.

Ces mêmes institutions multilatérales ont été frappées par la tempête Trump, (tout comme bien d'autres organisations internationales) : le coup de vent de la rencontre ministérielle de mai 2019 aura été temporaire et l'Arctique ne s'est pas imposé au sommet de l'ordre du jour politique de cette administration américaine. Il faudra voir en 2020 si la possibilité d'une opération d'affirmation de la souveraineté par la marine américaine se concrétise, avec son lot de tensions et de confrontation prévisible.

La publication de la politique arctique canadienne s'est elle aussi inscrite dans la continuité, représentant davantage un reflet de la politique du gouvernement canadien des quatre dernières années qu'un plan détaillé pour les années à venir.

De nouveaux joueurs veulent se tailler une place sur la scène arctique et ont exprimé leurs intentions et objectifs (Estonie, Allemagne, Écosse, Chine). Ceux-ci, Chine et Allemagne en tête, ont les moyens de leurs ambitions. Il reste à

voir en 2020 si ces États pourront se tailler une place et jouer de leur influence dans un paysage diplomatique régional en évolution.

Références

Berman, T. (2019). Will Canada get left out in the cold on a heavy fuel oil ban?. *IPolitics*, 16 mai, repéré à <https://ipolitics.ca/2019/05/16/will-canada-get-left-out-in-the-cold-on-a-heavy-fuel-oil-ban/>

Chater, A. (2019). Takeaways from the 11th Arctic Council Ministerial Meeting in Rovaniemi. *The Polar Connection*, Repéré à <http://polarconnection.org/arctic-council-ministerial-rovaniemi/>

Gouvernement écossais (2019). Arctic Connections – Scotland's Arctic Policy Framework. Repéré à <https://www.gov.scot/publications/arctic-connections-scotlands-arctic-policy-framework/>
Gouvernement fédéral allemand (2019). Germany's Arctic Policy Guidelines. Août, repéré à <https://www.auswaertiges-amt.de/blob/2240002/eb0b681be9415118ca87bc8e215c0cf4/190821-arktisleitlinien-download-data.pdf>

ICC (2019). New Federal Arctic Policy Framework "A Step Forward" on International Front – ICC Canada. Repéré à <https://www.inuitcircumpolar.com/press-releases/new-federal-arctic-policy-framework-a-step-forward-on-international-front-icc-canada/>

Kikkert, P. et P.W. Lackenbauer (2019). A better road map needed for Arctic and Northern policy framework. *Options politiques*, 17 septembre, repéré à <https://policyoptions.irpp.org/magazines/september-2019/a-better-road-map-needed-for-arctic-and-northern-policy-framework/>

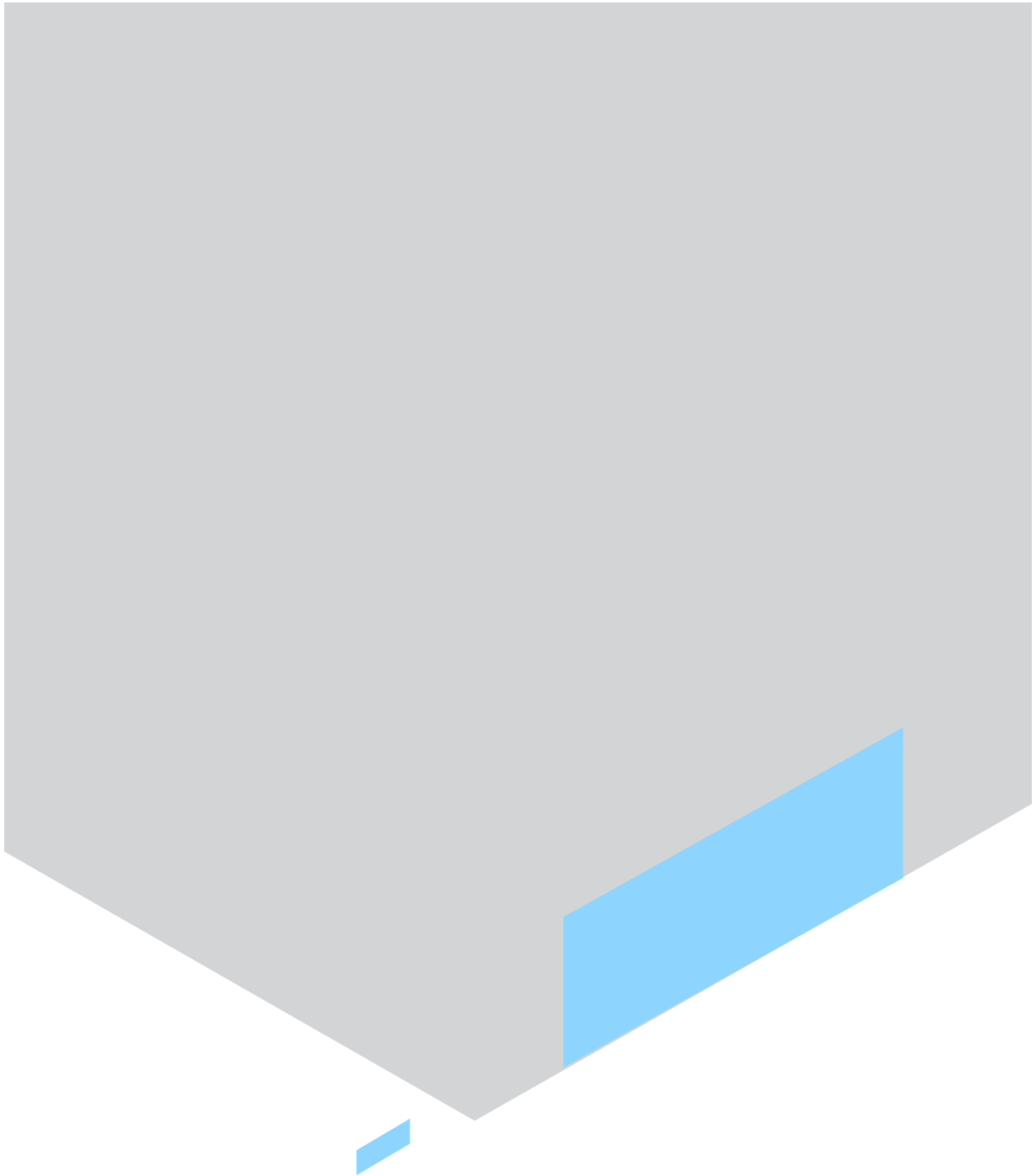
Lajeunesse, A. et R. Huebert (2019). Preparing for the next Arctic sovereignty crisis: The Northwest Passage in the age of Donald Trump.

International Journal: Canada's Journal of Global Policy Analysis, volume 74, numéro 2: 225-239.

Quinn, E. (2019). Pompeo calls out Canada, China, Russia over Arctic policy. *Radio Canada International*, 6 mai.

Sengupta, S. (2019). United States Rattles Arctic Talks With a Sharp Warning to China and Russia. *New York Times*, 6 mai.

Staalesen, A. (2019). Nordic leaders stand united as they sit with Putin in Russia. *Eye on the Arctic*, 10 avril.



OPÉRATIONS ET ACQUISITIONS MILITAIRES

L'ARCTIQUE FACE À L'ACCÉLÉRATION DE LA COMPÉTITION STRATÉGIQUE



ADAM MACDONALD

**DOCTORANT, SCIENCE POLITIQUE,
UNIVERSITÉ DALHOUSIE**



THOMAS HUGHES

**DOCTORANT, SCIENCE POLITIQUE,
UNIVERSITÉ QUEEN'S**

L'Arctique fut fortement militarisée pendant la Guerre froide en raison de son importance pour le maintien de la relation de dissuasion nucléaire entre les États-Unis et l'Union Soviétique. Cette importance était manifeste pour la marine soviétique qui transitait de leurs bases à l'Atlantique Nord en passant par les passages étroits entre le Groenland, l'Islande et la Grande-Bretagne (*GIUK gap*), constamment sous surveillance par les États de l'OTAN qui épiaient leurs moindres mouvements. La militarisation de l'Arctique a rapidement décliné avec la fin de la compétition entre superpuissances qui a suivi la fin de la Guerre froide, sans toutefois voir l'émergence d'un espace démilitarisé. L'Arctique était devenu de moindre importance sur la dimension militaire pour les huit États arctiques. Ce déclin stratégique peut être observé à l'aune de la réduction des effectifs stationnés dans la région et l'atrophie générale des habiletés arctiques des forces armées des États concernés.

Par contre, il y a eu une augmentation constante des déploiements, cantonnements, infrastructures et entraînements militaires dans l'Arctique par tous les États de la région au

cours des quinze dernières années¹. Les effectifs militaires sont perçus comme un élément important pour s'ajuster et s'adapter à une région en mutation définie par 1) un accès facilité (en raison des changements climatiques et de nouvelles technologies) à une variété d'activités humaines 2) une hétérogénéité à la hausse quant au type et au nombre d'acteurs intéressés et actifs dans la région 3) une interconnectivité grandissante avec des dynamiques globales, avec en toile de fond le retour de la compétition stratégique entre la Chine, la Russie et les États-Unis comme élément central des relations internationales.

Qui plus est, les forces militaires sont déployées et stationnées en Arctique pour remplir des tâches diverses, de l'amélioration de la protection environnementale à des tâches de nature constabulaire, sans oublier la dissuasion et la préparation à une guerre potentielle. L'équilibrage entre ces différentes fonctions et la

¹ Une exception partielle est l'Islande, qui n'a pas d'armée mais qui est un membre de l'OTAN et qui est de plus en plus favorable à un repositionnement de forces de l'OTAN sur son territoire pour appuyer des opérations arctiques.

nature, vitesse et étendue auxquels ces capacités sont développées varient selon les États arctiques et l'environnement de défense spécifique à chaque sous-région arctique (par exemple, l'Arctique nord-américain en comparaison à l'Arctique européen). Quoique la région arctique demeure pacifique et stable, des discussions émergent de l'intérieur et de l'extérieur de la région (Tømmerbakke, 2019) pour se questionner à savoir comment discuter d'enjeux de sécurité militaire traditionnelle (ces enjeux ayant été délibérément exclus des mandats d'organisations régionales) de manière à renforcer la stabilité régionale et à ne pas distraire de la coopération régionale sur des enjeux urgents tels que les changements climatiques, la dégradation environnementale et le développement durable.

Il est inexact et prématuré de déclarer que l'Arctique est aux prises avec une course à l'armement, mais les événements survenus dans la dernière année soulignent trois dynamiques militaires qui sont susceptibles de se poursuivre dans un futur rapproché. Premièrement, il existe une reconnaissance grandissante de l'importance géopolitique de la région, ce qui fournit du moins une légitimité partielle pour les développements militaires de plusieurs États arctiques. Deuxièmement, nous pouvons observer une plus grande coordination entre États arctiques occidentaux, tous étant soit membres de l'OTAN ou de proches partenaires de l'organisation (Suède, Finlande). Ces États ont aussi des positions similaires quant à la nécessité pour l'OTAN d'être active dans la région, bien qu'aucun rôle formel n'ait été adopté.

Finalement, le réarmement russe n'est pas seulement d'une magnitude inégalée par les autres États arctiques mais il inclut aussi la capacité la plus importante en termes de forces aptes au combat. Cette particularité soulève des questions à savoir si cela fait partie d'une stratégie régionale plus confiante et agressive ou si, au contraire, il s'agit d'une politique préventive.

Développements militaires russes

La Russie est une superpuissance arctique avec le territoire le plus peuplé, industrialisé et militarisé au nord du cercle arctique. L'Arctique est critique pour l'identité russe ainsi que pour des intérêts économiques et liés à la sécurité nationale. La grande majorité de la marine russe et des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins se trouve dans cette région, ce qui constitue une pièce centrale de la posture de dissuasion nucléaire russe en plus de mener des opérations dans la région arctique et dans le reste du monde (Aliyev, 2019).

Au cours de la dernière décennie, la Russie a réactivé plusieurs anciennes bases militaires soviétiques ainsi que de nombreux postes douaniers et stations de recherche et sauvetage. Ces activités sont survenues sur toute la longueur de la côte russe arctique, quoique la mer de Barents a été la principale région d'intervention. Des systèmes portables de missiles antiaériens et antinavires ont été déployés et la Russie a rendu public son intention de construire un système de radar d'alerte avancée.

Plusieurs de ces projets militaires, particulièrement dans la mer de Barents, donnent l'impression d'avoir été conçus pour poursuivre ce qui est connu sous le vocable de « stratégie du bastion ». Cette stratégie russe a pour but, par l'entremise d'un système de défense à niveaux superposés, de tenter de contrecarrer la projection de puissance par d'autres États – surtout des navires occidentaux capables de déployer des systèmes de défense antimissiles et anti-sous-marins – près des côtes et des bases russes afin de protéger leurs forces nucléaires navales et de s'assurer que leur force de frappe nucléaire ne soit pas neutralisée.

La Russie a déployé dix sous-marins simultanément dans le cadre de cette stratégie dans la mer de Norvège à l'été 2019, soit le plus grand nombre depuis l'époque de la Guerre froide. Il est probable que cette manœuvre avait pour but de poursuivre deux objectifs.

Premièrement, il s'agissait de déterminer si le pays pouvait étendre son bastion au-delà de la mer de Barents. Deuxièmement, la Russie tentait de déterminer si elle était en mesure d'opérer à proximité de la *GIUK Gap* sans être détecté.

Un autre développement sans précédent en 2019 fut la conduite d'exercices navals russes à feu réel dans la mer de Norvège près des côtes norvégiennes (mais situé en eaux internationales), probablement encore pour tester jusqu'à quel point la Russie pouvait étendre son réseau de défense. Ces activités ont soulevé des inquiétudes que la Norvège, un membre de l'OTAN, puisse être empêtrée dans le système de défense russe. Cela a amené la Norvège à demander une présence plus significative et des engagements concrets de l'Alliance dans l'Arctique européen (Nilsen, 6 août 2019).

La puissance russe a continué de moderniser plusieurs aspects de sa Flotte du Nord avec de nouveaux sous-marins, de nouvelles forces terrestres ainsi que des exercices d'entraînement réguliers tout le long de sa côte arctique, incluant un entraînement sur l'archipel Severnaya Zemlya en septembre 2019 mettant en scène 500 soldats. En plus de ces opérations, l'Arctique abrite un nombre important d'installations militaires stratégiques pour l'État russe. Deux accidents majeurs sont survenus à ces installations pendant l'été 2019 : un véhicule submersible de recherche a sombré, tuant tous les membres d'équipage, et une explosion nucléaire est survenue au terrain d'essais de Nyanoksa. Le gouvernement russe a reconnu que ces deux accidents étaient survenus, mais est resté muet quant aux causes (Nechepurenko, 16 octobre 2019).

Les États-Unis

L'Arctique ne fut pas un enjeu important de défense et de politique étrangère pour les États-Unis depuis la fin de la Guerre froide. Le tout semble changer si l'on se fie à des discours et des politiques arctiques rendues publiques en 2019, ceux-ci indiquant que l'administration Trump perçoit une région arctique basée sur une

compétition grandissante. Cette perception demanderait une présence plus imposante et des actions supplémentaires pour contrer ses principaux rivaux géopolitiques : la Russie et la Chine.

Le discours du Secrétaire d'État Mike Pompeo en Finlande au début mai 2019 à la rencontre ministérielle du Conseil de l'Arctique (voir la section sur la diplomatie) ainsi que la stratégie arctique publiée par le Département de la Défense en juin dernier appellent à une présence, des moyens et des opérations militaires américaines plus substantiels. Ces changements pourraient être effectués en coordination avec ses alliés arctiques afin de maintenir l'ordre régional basé sur des règles contre les menaces russes et chinoises. La stratégie du Département de la Défense décrit l'Arctique comme un « corridor potentiel de compétition stratégique » que la Russie et/ou la Chine vont occuper et qui créera des conséquences sur des régions adjacentes comme par exemple l'Amérique du Nord, l'Europe et la région Indo-Pacifique (Département de la Défense, 2019; 5).

En particulier, la Chine a attiré une attention considérable, incluant des allégations avancées par les États-Unis que Beijing pourrait utiliser sa puissance économique grandissante pour altérer les dynamiques politiques régionales et que la puissance chinoise développait des infrastructures ayant pour but de poursuivre des objectifs divers. La recherche scientifique chinoise en Arctique pourrait être utilisée comme paravent pour une présence militaire renforcée, incluant des sous-marins à propulsion nucléaire capables de lancer des missiles balistiques (Département de la défense, 2019; 14).

À la lumière de cette évaluation de la situation, bon nombre d'activités furent conduites par les États-Unis en 2019 afin de se préparer à assumer un rôle plus permanent et à déployer des moyens importants en Arctique. La puissance américaine a réactivé sa 2^{ième} flotte, responsable de l'Atlantique nord, et a dépêché un groupe

opérationnel constitué de quatre navires de guerre pour opérer autour du Groenland et de l'Islande. Bien qu'il fût suggéré par le Secrétaire à la marine que la marine américaine se préparait à mener des opérations d'affirmation de la souveraineté en Arctique dans un futur rapproché (voir la section sur la diplomatie), ces opérations n'ont pas été déployées et il est incertain si ces opérations vont voir le jour. La priorité semble désormais de focaliser sur l'entraînement avec les alliés et partenaires afin de regagner l'habileté d'opérer dans cette région. Les États-Unis ont tout à gagner et à apprendre pour regagner leur viabilité opérationnelle arctique, surtout avec les dures leçons apprises à la suite de l'exercice militaire *Trident Juncture* de l'OTAN tenue en Norvège en 2018. Bien que la flotte de sous-marins, surtout les sous-marins nucléaires d'attaque, conduit des exercices et patrouilles réguliers en Arctique, la flotte de surface ne possède pas la même expérience (Humpert, 1^{er} octobre 2019).

Washington continue toujours de financer des rénovations à la base islandaise de Keflavik (de laquelle les États-Unis se sont retirés en 2006) afin d'appuyer des opérations navales et aériennes dans la région, bien que les termes de l'entente entre Reykjavik et Washington n'aient pas été dévoilés et que des discussions soient probablement toujours en cours.

De plus, trois brise-glace lourds sont en phase de planification pour la garde côtière américaine, qui a vu sa flotte de brise-glace arctiques s'atrophier presque complètement dans les dernières décennies. Malgré la tension diplomatique générée par les propos du président Trump qui a proposé d'acheter le Groenland au Danemark, la relation entre les États-Unis et le Danemark est positive, les deux marines s'entraînant ensemble en Arctique et le département d'État américain ayant annoncé son intention d'ouvrir un bureau consulaire à Nuuk. Cet imbroglio est venu souligner l'importance du Groenland dans la défense continentale américaine, cette dernière opérant une station de surveillance radar antibalistique sur l'île de

Thulé (Rahbek-Clemmensen, 28 août 2019). Le commandant du NORAD a affirmé en 2019 que l'Arctique était la « première ligne de défense » quant à la sécurité continentale et que la région était cruciale pour s'adapter à de menaces émergentes telles que les capacités balistiques nord-coréennes et la technologie de missile de croisière nouvellement développée par la Russie (O'Shaughnessy, 29 janvier 2019).

De plus, il fut révélé que les armées canadiennes et américaines se sont entendues pour moderniser le NORAD et déterminer les exigences opérationnelles de cette entente. Il ne faut pas par contre exagérer l'importance de cette nouvelle. Le processus politique n'a pas été enclenché, ce qui laisse des questions sans réponse sur les délais et les coûts associés au remplacement du Système d'alerte du Nord (un système de radars situé dans le Nord canadien et l'Alaska pour détecter des menaces aériennes se dirigeant vers le continent) et la manière de contourner l'enjeu de la non-participation canadienne au système de défense antimissile.

Les autres États arctiques occidentaux

Le Canada a rendu public son Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord du Canada en septembre 2019. Dans ce document, l'Arctique fut décrit comme une zone de paix, mais qui va susciter des défis sécuritaires causés par la compétition géopolitique émergente dans la région. Le Canada présente le maintien de l'ordre régional basé sur des règles comme une priorité centrale (une similarité avec les mots employés par les États-Unis) sans toutefois nommer explicitement la Russie et la Chine comme des défis. Le document a aussi souligné le besoin de travailler avec des alliés régionaux tels que le Danemark, la Norvège et les États-Unis pour bonifier la surveillance de l'Arctique. Le langage utilisé dans le cadre stratégique tendait à appuyer l'idée que ces activités seraient effectuées dans le cadre de l'OTAN, bien qu'Ottawa n'ait pas donné d'indication claire du rôle qu'il voudrait voir l'OTAN jouer dans la région.

L'année 2019 a été caractérisée par la combinaison et la transition des exercices annuels arctiques du Canada, par exemple l'opération Nanook, en des exercices en continu et sur une base permanente tout au long de l'année. Cette nouvelle structure incluait aussi d'inviter d'autres partenaires internationaux (États-Unis, Danemark, Norvège, Suède, Finlande) à participer (Bell, 27 mars 2019).

Malgré cette réorientation, des délais surviennent toujours pour acquérir de l'équipement militaire et construire des infrastructures en appui aux opérations arctiques. La Marine royale canadienne ne recevra pas le premier de ses six navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique avant 2020, un an en retard sur l'échéancier prévu. De même, bien que la station de ravitaillement de Nanisivik ait atteint sa capacité opérationnelle initiale à l'été 2019, des travaux supplémentaires sont requis pour la faire atteindre son plein potentiel. De plus, les travaux continuent toujours pour compléter un port en eaux profondes à Iqaluit. Une fois complété, le port sera la seule installation du genre dans l'Arctique canadien et va grandement augmenter l'habileté de toutes les agences gouvernementales à opérer dans cette région, incluant la Marine.

Les développements militaires et l'intérêt grandissant des grandes puissances en Arctique ont tourné les projecteurs sur le Groenland, un territoire autonome au sein du Royaume du Danemark, faisant du territoire l'enjeu de sécurité nationale le plus important en 2019 selon Copenhague. La position stratégique et de possibles ressources précieuses ont attiré un intérêt considérable de la part des grandes puissances. Par exemple, les États-Unis ont fait pression sur Copenhague afin que cette dernière finance la construction d'une piste d'atterrissage au Groenland, empêchant ainsi des compagnies chinoises de se voir octroyer les contrats. Le Danemark a aussi déployé pour une première fois ses navires de guerre les plus imposants autour de l'île, une opération qui s'est effectuée dans le cadre du commandement conjoint

arctique du Danemark, établi en 2012 (Peter, 29 novembre 2019).

Finalement, deux États arctiques occidentaux non-membres de l'OTAN, la Suède et la Finlande, ont continué d'approfondir leurs relations militaires non seulement avec l'OTAN, mais entre eux également. Cette coopération a été observée dans le cadre de l'exercice d'interopérabilité *Northern Winds 2019* et leurs exercices aériens quasi hebdomadaires de part et d'autre de la frontière entre les deux pays. Ces deux États sont de plus en plus inquiets des activités militaires russes dans les régions arctique et baltique. La Suède a réactivé ses quartiers-généraux navals sous-terrains à Muskö et a réinstauré la conscription pour mettre en place sa nouvelle stratégie de défense. L'entraînement conjoint a pour but de partager les coûts en plus d'envoyer des signaux à la Russie. Bien que ces pays ne prennent pas l'initiative de se joindre à l'OTAN, ils développent des relations militaires plus étroites afin d'améliorer leurs capacités défensives.

Il n'y a pas de signe que ces pays éprouveraient le désir de former une alliance formelle mais les entraînements conjoints sont de plus en plus orientés vers l'interopérabilité dans des scénarios de simulations de combat à haute intensité. Bien qu'ils ne se battent pas nécessairement côte à côte dans un conflit hypothétique avec la Russie, les deux pays pourraient convenir d'une division du travail entre leurs forces afin de couvrir et protéger des zones d'intérêts mutuels (Szymański, 20 mars 2019).

Conclusion

L'Arctique passe de la périphérie au centre d'enjeux géopolitiques et stratégiques pour bien des États arctiques et non-arctiques. La surveillance des développements et activités militaires sera critique pour bien comprendre les visions et actions des acteurs-clés, identifier les changements aux dynamiques sécuritaires régionales et ultimement évaluer dans quelle direction se dirige la stabilité régionale arctique.

Références

Aliyev, N (2019). Russia's Military Capabilities in the Arctic. *International Centre for Defence and Security*, 25 Juin, <https://icds.ee/russias-military-capabilities-in-the-arctic/>

Bell, J. (2019). Redesignated Operation Nanook gets underway in the Canadian Arctic. *Nunatsiaq News*, 27 mars, <https://nunatsiaq.com/stories/article/redesignated-operation-nanook-gets-underway-in-the-canadian-arctic/>

Département de la défense (2019). Report to Congress Department of Defense Arctic Strategy. *Office of the Under Secretary of Defense for Policy*, Juin.

Humpert, M. (2019). The U.S. Navy Ups Its Arctic Engagement, Sending Ships North and Establishing a Temporary Presence in Iceland. *Arctic Today*, 01 octobre, <https://www.arctictoday.com/the-u-s-navy-steps-up-its-arctic-engagement-sending-ships-to-iceland/>

Nechepurenko, I. (2019). Russia Stops U.S. Diplomats en Route to a Nuclear Accident Site. *The New York Times*, 16 Octobre, <https://www.nytimes.com/2019/10/16/world/eur-ope/russia-diplomats-nuclear-accident.html>

Nilsen, T. (2019). Russian Navy to Hold Live-Fire Exercise Off Northern Norway. *The Barents Observer*, 06 août, <https://thebarentsobserver.com/en/security/2019/08/russian-navy-announces-comprehensive-exercise-northern-norway>

O'Shaughnessy, T. (2019). Looking North to Find the Front Line of North American's Defense. *DefenseNews*, 29 janvier, <https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2019/01/29/look-north-to-find-the-front-line-of-americas-defense/>

Peter, L. (2019). Danes See Greenland Security Risk Arctic Tensions. *BBC News*, 29 novembre,

<https://www.bbc.com/news/world-europe-50598898>

Rahbek-Clemmensen, J. (2019). Let's (Not) Make a Deal: Geopolitics and Greenland. *War on the Rocks*, 28 août, <https://warontherocks.com/2019/08/lets-not-make-a-deal-geopolitics-and-greenland/>

Szymański, P. (2019). The Northern Tandem. The Swedish-Finnish Defence Cooperation. *OSW Commentary*, 20 mars, <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2019-03-20/northern-tandem-swedish-finnish-defence-cooperation>

Tømmerbakke, S. G. (2019). This is Why Finland and Iceland Want Security Politics in the Arctic Council. *High North News*, 22 octobre, <https://www.highnorthnews.com/en/why-finland-and-iceland-want-security-politics-arctic-council>



L'ANNÉE ARCTIQUE 2019

OBSERVATOIRE DE LA POLITIQUE ET LA SÉCURITÉ DE
L'ARCTIQUE (OPSA)

POUR PLUS D'INFORMATIONS : CIRRICQ.ORG/OPSA