OPSA

L'ANNÉE ARCTIQUE 2022

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

RDSNAA
Réseau sur la défense et la sécurité nord-américaines et arctiques

L’année arctique 2022

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

NAVIGATION

LA NAVIGATION ARCTIQUE EN 2022

FRÉDÉRIC LASSERRE

PROFESSEUR TITULAIRE, DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE

UNIVERSITÉ LAVAL

La pandémie de covid-19 qui a frappé les sociétés à partir de mars 2020 a provoqué un ralentissement économique considérable pendant plusieurs mois. En Arctique, la navigation en a été affectée, mais de manière inégale. Si en 2021 le trafic dans les eaux groenlandaises a ainsi considérablement chuté, dans l'Arctique canadien le ralentissement semble avoir été modéré, tandis que la croissance du trafic se poursuivait dans l'Arctique russe. De forts espoirs reposaient sur une reprise économique en 2022, laquelle se serait traduite par une reprise de la navigation, voire par une expansion comme le gouvernement russe l'espère. Quels sont les moteurs de cette résilience, et quel est le portrait post-pandémie du trafic maritime arctique, dans un contexte marqué de plus par l'éclatement de la guerre en Ukraine en février 2022 ?

Un accroissement réel de la navigation dans l'arctique

Les chiffres soulignent que si les mouvements de navires sont en nette augmentation dans l'Arctique, le portrait par région offre une image plus nuancée. De 2009 à 2019, le trafic a été multiplié par 1,92 dans l'Arctique canadien ; par 1,97 dans les eaux groenlandaises ; par 1,58 entre 2016 et 2019 dans les eaux de la Route maritime du Nord. Il a augmenté partout mais les évolutions par région et par segment de marché sont contrastées.

Dans l'Arctique canadien, la croissance du trafic a été principalement tirée par les navires de pêche (+ 106,2% entre 2009 et 2019) et les navires marchands (+ 122%), dont le vrac sec a connu l'expansion la plus rapide (+ 288,9%), tirée par l'activité minière, et le trafic de marchandises diverses (+ 156,5%), tirée par la desserte des communautés.

Plus récemment, 2020 avait été marquée par une baisse du trafic mesurée en nombre de voyages (-20%), largement imputable à la chute du trafic de plaisanciers et de navires de croisière, interdits d'entrée pour cause de pandémie de covid-19. Le trafic s'est rétabli dès 2021 et a retrouvé les niveaux de 2019.

Le nombre de navires marchands a augmenté en 2021 malgré le contexte de la pandémie. Le tonnage total a augmenté de manière très significative, indice de la venue de plus gros navires pour la desserte des sites miniers principalement.

Le trafic de vrac a ainsi bénéficié de l'exploitation de mines arctiques ou subarctiques comme Voisey's Bay (Labrador), Raglan (Québec) et Mary River (île de Baffin, Nunavut). Ce trafic a largement compensé le tarissement du trafic à destination et en provenance du port de Churchill (baie d'Hudson) depuis la fermeture du port en 2016 avant sa réouverture en 2019. Par exemple, Baffinland Iron Mines a expédié 920 000 tonnes de minerai de sa mine de Mary River via son port de Milne Inlet la première année d'activité en 2015, puis 4,1 millions de tonnes (Mt) en 2017 (Maritime Magazine, 2018), 5,1 Mt en 2018 (Debicki, 2019) et 5,6 Mt en 2021 (Baffinland, 2022). L'entreprise entendait à moyen terme atteindre un volume annuel de 12 Mt, ce qui aurait amélioré la rentabilité du projet tout en justifiant la construction d'une voie ferrée entre la mine et le port, ainsi que la construction d'un 2e quai au port de Milne Inlet. Le 16 novembre 2022, le ministre fédéral des Affaires du Nord, Daniel Vandal, a cependant rejeté la demande de permis d'expansion de la mine (Venn, 2022).

Attestant de ce poids croissant du trafic engendré par l'exploitation minière, les mouvements de navires de vrac, qui desservent les sites miniers (167 en 2021, 146 jusqu'en nov. 2022) représentent respectivement 37,6% et 34% du total des mouvements, mais respectivement 77,3% et 83,9% de la capacité des navires (mesurée en tonnes de port en lourd, tpl). Les navires de marchandises générale (*general cargo*), souvent présents en partie pour la logistique des sites miniers mais surtout pour la desserte en biens de consommation des communautés arctiques, n'ont pas profité de la fonte de la banquise pour accroître la fréquence de leurs voyages, qui augmente peu, mais plutôt pour accroître la taille des navires pour obtenir des économies d'échelle. L'achèvement du quai en eaux profondes d'Iqaluit, prévu pour 2023, devrait faciliter la desserte de la capitale du Nunavut et offrir davantage de flexibilité pour la logistique des autres communautés (Lasserre, 2022a).

On observe également en 2022 une hausse significative du trafic de croisière. 24 voyages en 2019 mais 44 sur 10 mois en 2022, après deux années (2020 et 2021) nulles du fait de l'interdiction du trafic par les autorités canadiennes pour éviter la propagation de la covid-19 en zone arctique.

Tableau 1. Mouvement des navires dans l'Arctique canadien, zone NORDREG.
Unité : nombre de voyages ; tonnage en million de tonnes

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Navires de pêche	136	114	137	119	129	131	138	139	137	132	134	111
Cargo ou barges	126	124	127	108	120	147	188	197	223	183	289	233
dont:												
Marchandises générales	38	32	35	32	34	36	50	48	59	41	55	50
Tanker	30	31	28	25	27	23	24	29	28	31	36	28
Vraquier	23	26	27	33	36	53	72	89	106	91	167	146
Remorqueurs et barges	33	35	36	18	23	35	42	31	30	20	31	9
Bateaux de plaisance	15	27	32	30	23	22	32	17	19	2	1	12
Navires de croisière	11	10	17	11	18	20	19	21	24	0	0	44
Navires gouvernementaux (militaire, garde-côte, brise-glace)	20	16	17	23	16	20	22	18	20	21	11	14
Navires de recherche	11	23	20	10	9	6	13	13	8	4	3	12
Autres					3	3	6	3		3	6	4
Total des mouvements	**319**	**314**	**350**	**301**	**318**	**349**	**418**	**408**	**431**	**345**	**444**	**430**
Tonnage total des navires, tpl	**1,28**	**nd**	**1,39**	**1,43**	**1,8**	**2,79**	**3,54**	**4,38**	**5,16**	**7,6**	**14,6**	**12,2**

Note : pour 2022, données jusqu'au 1er novembre.
Source : chiffres compilés par l'auteur à partir des données fournies par NORDREG jusqu'en 2020 ; par XST Xpert Solutions Technologiques inc. depuis

Dans les eaux groenlandaises, le trafic de croisière (+ 151%), la pêche (+ 176%) et le trafic de vrac (+ 1467%) ont largement contribué à l'expansion du trafic de 2011 à 2019, tandis que les conteneurs et les marchandises générales ont stagné, et que le trafic des navires de recherche a diminué de 83,9% et celui des navires *offshore* de 93,4 %, illustrant la disparition de l'intérêt pour la prospection pétrolière et gazière au large des eaux groenlandaises.

Plus récemment, l'activité commerciale a connu un certain recul pour les trafics de vrac solide et liquide, mais les marchandises générales se sont maintenues, voire ont augmenté en 2021. C'est surtout la chute du trafic de croisières et de plaisance (catégorie « autres ») qui explique la chute de 40,9% du trafic de 2019 à 2020. Le trafic généré par l'exploration pétrolière avait déjà pratiquement disparu dès 2013, reflet des résultats très décevants des campagnes menées dans les eaux arctiques et que la récente décision du gouvernement du Groenland d'abandonner l'exploration pétrolière vient entériner (McGwin, 2021).

Tableau 2. Voyages vers et en provenance des eaux du Groenland
Unité : nombre de voyage

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Croisière, passager	113	106	130	122	105	222	249	372	241	3	2
Conteneur, marchandises générales	184	155	141	155	135	150	151	113	146	151	201
Vraquiers	0	0	2	1	20	88	132	155	188	164	176
Tankers	60	54	24	29	22	20	31	36	40	28	28
Navires de pêche	145	101	124	120	123	144	142	168	149	156	184
Navires de recherche	44	63	20	31	24	32	33	20	10	13	30
Autres, dont plaisance jusqu'en 2020	73	82	48	88	122	131	143	209	228	69	55
Plaisance	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	61
Exploration offshore	61	5	6	0	0	0	0	0	4	2	2
Navires gouvernementaux	17	25	12	13	13	13	19	5	3	10	22
Total	**697**	**591**	**507**	**559**	**564**	**800**	**900**	**1078**	**1009**	**596**	**761**

Note: les navires de plaisance sont répertoriés séparément à partir de 2021.
Source: Joint Arctic Command, Nuuk.

Du côté de l'Arctique russe, l'expansion du trafic semble se poursuivre selon les chiffres de 2021 et les chiffres préliminaires de 2022. Une précision méthodologique

s'impose ici : l'Administration de la Route maritime du Nord (NSRA selon son acronyme anglais) communique très peu sur le trafic réel. Le site donne des statistiques sur les demandes de permis de naviguer, sur les permis octroyés ou refusés, mais ne propose pas de données analytiques publiques sur le trafic réel. C'est le Center for High North Logistics, organisme privé russo-norvégien, qui assumait cette fonction. Le CHNL a fermé en juin 2022 du fait de la guerre en Ukraine. De fait, les chiffres de la navigation arctique russe postérieurs à mai 2022 ne sont pas connus.

Le Canada et la Russie affichent des approches contrastées quant à la manière de s'adapter ou de tirer parti de l'insertion de l'Arctique dans l'économie mondiale et des impacts de la fonte de la banquise. Les autorités canadiennes ont adopté une approche discrète concernant les avantages potentiels du transport maritime de transit le long du PNO : Transports Canada n'a jamais fait de publicité, du moins publiquement, pour le passage auprès des compagnies maritimes, d'autant plus que la glace est restée présente dans le passage du Nord-Ouest ces dernières années (Lasserre, 2022b), notamment en 2018 et 2019. Cette approche discrète contraste avec celle de la Russie, qui souligne activement les avantages du transit par le NSR plutôt que par le canal de Suez, notamment après qu'un porte-conteneurs, *l'Ever Given*, a bloqué le canal en mars 2021. Rosatom, la société d'État russe pour l'énergie nucléaire responsable depuis 2018 de la gestion des opérations le long du NSR, "s'est beaucoup moquée des problèmes causés à la navigation mondiale par le cargo bloqué dans le canal de Suez", afin de présenter le transit par le NSR comme une alternative rentable (Nilsen, 2021). Cette campagne de relations publiques a été accueillie avec scepticisme par le secteur du transport maritime (Leganger Bronder, 2021) d'autant plus que plus de 20 navires marchands sont restés bloqués dans les glaces du début de l'hiver pendant des semaines en novembre 2021 dans la partie orientale du NSR, Rosatomflot étant incapable de les libérer rapidement (Staalesen, 2021b ; 2021c). Cette situation a gravement porté atteinte à la crédibilité de la société et à la fiabilité de sa capacité à naviguer sur le NSR en fin de saison (Humpert, 2021). Cet épisode devrait rappeler aux compagnies maritimes que, malgré la tendance à long terme à la fonte de la couverture de glace de mer, une importante variabilité interannuelle subsiste en ce qui concerne l'étendue et le rythme de la fonte et du regel. Précisément, à l'automne 2022, la glace semblait se reformer rapidement, tout comme en 2021 et donc plus rapidement que lors des années précédentes, preuve que la tendance au déclin de la banquise peut connaître des écarts significatifs certaines années (Staalesen, 2022).

Peu dépendant de l'activité touristique, le trafic arctique russe a continué sa croissance en 2021, tirée par l'exploitation des ressources, gazières avec la montée en puissance de l'extraction pour les projets Yamal et Arctic LNG 2 ; pétrolières avec les gisements en mer de Prirazlomnoye et dans le delta de l'Ob, avec le gisement de Novyport desservi par le terminal Arctic Gate ; de minerais à partir des ports de Mourmansk et de Dudinka.

On avait déjà pu mesurer l'impact significatif de la montée en puissance des projets extractifs. Le trafic des pétroliers avait augmenté de 56,6% entre 2016 et 2020, les méthaniers sont passés de zéro à 510 voyages, et les voyages de brise-glace ont été multipliés par 4. Le trafic des pétroliers et des méthaniers connaît une croissance soutenue avec les développements pétroliers et gaziers en mer de Kara (terminaux pétroliers de Prirazlomoye et Varandey) (Agarcov et al 2020) et sur la péninsule de Yamal et dans le golfe de l'Ob, avec les principaux terminaux de Sabetta et Novy Port

et l'ouverture du terminal Arctic LNG 2 prévue pour 2023 (Staalesen, 2018 ; Katysheva, 2020). L'ouverture programmée de nouveaux gisements de pétrole (projet Vostok Oil notamment) dans la péninsule de Taymyr, à l'est du delta de l'Ienisseï, devrait contribuer à l'expansion du trafic : le gisement de Vankor dans le complexe Vostok devrait produire 30 millions de tonnes dès 2024. D'autres projets devraient alimenter ce trafic : de nombreux projets de mines de charbon (péninsule de Taymyr également), de plomb et de zinc sont en cours de développement et, à la différence des projets miniers dans l'Arctique européen ou nord-américain, l'État russe cherche activement à appuyer les entreprises qui y participent (Lasserre et Pic, 2021). De nouveaux terminaux portuaires, près du port de Dickson au nord-ouest de la péninsule de Taymyr, sont en construction pour l'expédition du gaz et du pétrole du projet Vankor, et du projet charbonnier (Lasserre et Pic, 2022). En 2022, sur les 5 premiers mois, le trafic a atteint 968 voyages (252 de brise-glace et 716 de navires marchands) contre 858 sur les 5 premiers mois de 2021[1].

A court terme, la tendance était bien à la poursuite de l'expansion du trafic de destination. Le trafic de vrac devrait ainsi poursuivre une croissance rapide dans l'Arctique russe à court terme, dépendamment du calendrier de mise en exploitation de ces gisements. Les autorités russes maintiennent leur objectif de 80 millions de tonnes pour 2024, et envisagent 150 millions de tonnes pour 2030 (Staalesen, 2021). La pêche, substantielle mais concentrée dans les mers de Barents et de Béring, n'apparaît pas dans ces statistiques. Le 1er août 2022, le gouvernement russe a publié un décret portant sur la planification du développement du transport maritime de l'Arctique russe (Fédération de Russie, 2022). Loin d'envisager une baisse du trafic, le nouveau plan fait passer les prévisions du trafic de 80 Mt à 90 Mt pour 2024 ; et de 150 Mt à 216,45 Mt pour 2030 (Fédération de Russie, 2022). Ces objectifs paraissaient déjà ambitieux avant la guerre, et l'éclatement du conflit pose clairement la question de la faisabilité de tels projets.

Cependant, la guerre en Ukraine, déclenchée en février 2022 s'est traduite par de nombreuses sanctions occidentales contre l'économie russe. Ces sanctions affectent, à des degrés divers, les projets extractifs russes, puisqu'il faut réorienter les flux de gaz et de pétrole tout en trouvant de nouveaux marchés pour ces productions ; il faut trouver des substituts pour les équipements productifs, en particulier les méthaniers à coque renforcés contractés auprès du constructeur sud-coréen DSME et les modules de liquéfaction de gaz pour le projet Arctic LNG 2 (Lasserre et Pic, 2022). De fait, il est possible que tant le trafic engendré par les livraisons de ressources extraites (gaz, pétrole, minerais) que le trafic induit par la logistique des projets en cours de montage, pourraient diminuer à moyen terme.

[1] CHNL, statistiques de janvier à mai 2022, https://arctic-lio.com/

Tableau 3. Mouvements de navires dans les eaux de la Route maritime du Nord (RMN)
Unité : nombre de voyages, volume transporté en million de tonnes

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Tanker	477	653	686	799	750	705	716
Méthanier	0	13	225	507	510	528	
Vrac	109	49	10	18	49	94	
Marchandises générales	519	515	422	546	710	800	
Porte-conteneurs	169	156	150	171	171	177	
Brise-glace	58	101	232	231	220	354	252
Navires gros porteurs	62	46	6	0	5	26	
Ravitaillement, service	0	57	104	169	154	156	
Recherche	91	87	85	93	114	138	
Remorqueur	63	105	49	62	108	141	
Pêche	37	38	7	15	27	25	
Passagers	15	17	10	11	1	1	
Plaisance	0	7	0	3	3	0	
Forage, exploration	55	12	8	22	41	60	
Autres	50	52	28	47	42	22	
Voyages dans les eaux de la RMN	**1 705**	**1 908**	**2 022**	**2 694**	**2 905**	**3 227**	**968**
Volume transporté (Mt)	**7,3**	**10,7**	**20,2**	**31,5**	**33,0**	**34,9**	

Note * : chiffres sur les 5 premiers mois.
Source: Center for High North Logistics, CHNL.

Ces tendances contrastées se voient illustrées à travers cette carte de la densité du trafic maritime, qui souligne les zones de fort trafic - mer de Barents, mer de Kara jusqu'au golfe de l'Ob, côte ouest du Groenland, mais aussi les zones dénuées de trafic - océan Arctique central bien sûr, mais aussi mer de Beaufort, archipel arctique canadien, mers de Laptev, de Sibérie orientale, des Tchouktches (Fig. 1). Le trafic maritime arctique présente donc de forts contrastes régionaux, qui soulignent le poids des activités d'exploitation des ressources dans ce trafic : pêche dans les eaux du Groenland, de l'Islande, en mer de Barents ; trafic généré par les mines de Mary River et de la baie Déception dans le nord du Québec ; trafic généré en Russie autour du port de Mourmansk, en mer de Kara et dans le delta de l'Ob. Il est probable que les difficultés du transport maritime russe depuis l'éclatement de la guerre en Ukraine en février 2022 n'entame pas cette image de manière significative, du moins à court terme : le trafic de transit y était encore marginal, et l'essentiel du trafic de destination était assuré par des entreprises russes (72% des voyages en 2020).[2]

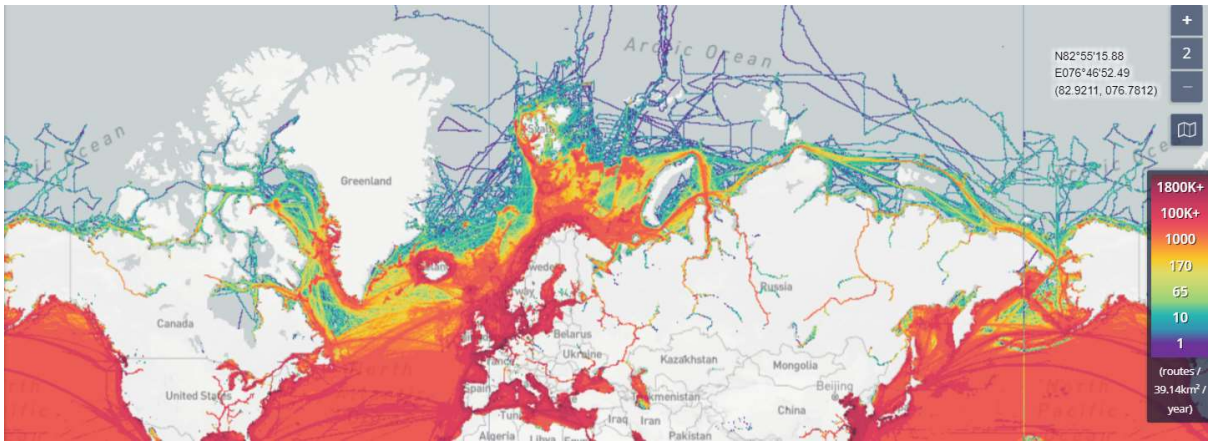

Fig. 1. Densité du trafic maritime dans l'Arctique, 2021.
Source : Marine Traffic.

Il apparaît ainsi que le principal moteur de l'expansion de la navigation dans les trois régions est l'exploitation des ressources naturelles, l'exploitation minière, des hydrocarbures et la pêche. L'approvisionnement des collectivités dans les eaux canadiennes et le trafic de croisière au Groenland ont également connu une croissance soutenue. Cependant, contrairement à la croyance populaire et aux annonces des médias, le trafic de transit demeure très limité le long des passages arctiques canadiens et russes.

[2] Données calculées par l'auteur à partir de compilations détaillées soumises par le CHNL.

Le trafic de transit demeure très limité

Malgré la poursuite du déclin de la banquise, le trafic de transit reste plutôt limité le long du passage du Nord-Ouest et de la Route maritime du Nord, même si on observe des situations contrastées.

Note méthodologique : le trafic de transit

Le terme transit est interprété différemment par les différentes administrations qui colligent et publient des chiffres décrivant le transit le long des passages arctiques.

Au Canada, les chiffres sont recueillis par le service de la Garde côtière canadienne responsable de l'application du Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG). La définition utilisée par NORDREG pour le transit est un mouvement entre la baie de Baffin et la mer de Beaufort. Robert Headland et son équipe du Scott Polar Research Institute (SPRI) utilisent une définition selon laquelle les transits sont comptés entre la mer du Labrador et le détroit de Béring. Cette différence a un impact sur les chiffres puisqu'un navire desservant la communauté d'Inuvik à partir de Montréal sera compté comme un transit par NORDREG, mais pas par le Scott Polar Research Institute. C'est pourquoi par exemple le SPRI compte 32 transits en 2017 (33 pour NORDREG), et 3 en 2018 (5 pour NORDREG).

En Russie, les chiffres sont collectés par l'Administration de la Route Maritime du Nord (Northern Sea Route Administration, NSRA), puis formatés et publiés par le Center for High North Logistics (CHNL), une association privée et donc pas une administration officielle russe. CHNL fonde ses chiffres sur la définition du transit de la NSRA, à savoir un voyage entre le détroit de Béring et le détroit de Kara. Ainsi, un navire allant du Kamtchatka à Mourmansk sera compté comme un transit par CHNL malgré le fait que le navire se trouve toujours dans les eaux arctiques russes. D'autres voyages, comme ceux effectués en 2009 par les navires de transport lourd Beluga Foresight et Beluga Fraternity en 2009, sont comptés comme des transits par CHNL malgré le fait que, en provenance de Corée du Sud, ils ont déchargé leur cargaison à Yamburg, avant de se rendre en Allemagne, faisant ainsi de leur déplacement, un voyage de destination. Sur ces questions méthodologiques, voir Lasserre et Alexeeva (2015), Lasserre et al (2019). Pour cet article, j'ai travaillé avec des chiffres officiels de NORDREG obtenus directement jusqu'en 2020 puis colligés par XST inc (Canada) depuis 2021 ; les chiffres officiels danois du Joint Arctic Command (Groenland), et semi-officiels du CHNL (Russie).

Tableau 4. Trafic de transit à travers le passage du Nord-Ouest, 2011-2021.
Unité : nombre de voyage

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Brise-glace	3	2	2	4	4	3	2	2	0	1	1	1
Croisière	2	2	4	2	2	3	3	0	5	0	0	8
Bateau de plaisance	14	22	14	10	19	15	22	2	14	1	0	4
Remorqueur	0	2	0	0	0	0	0	1	1	0	0	
Navire marchand	1	1	1	1	0	1	2	0	5	5	4	7
Recherche	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	
Autre	0	0	0	0	2	1	3	0	0	0	0	
Total	**21**	**30**	**22**	**17**	**27**	**23**	**33**	**5**	**25**	**7**	**5**	**20**

Note * : chiffres au 1er nov. 2022.
Source: chiffres compilés par l'auteur à partir des données fournies par NORDREG (Iqaluit) et Xpert Solutions Technologiques inc.

Tableau 5. Trafic de transit le long de la Route maritime du Nord, 2011-2021
Unité : nombre de voyage, volume transporté en million de tonnes

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Brise-glace	2	3	2	2	1	2	0	1	0	1	0
Navire gouvernemental	1	0	1	1	3	1	0	0	0	0	0
Croisière	1	0	1	3	1	1	0	0	0	1	1
Remorqueur, navire logistique,	4	5	1	1	2	4	1	2	0	6	0
Navire marchand	31	38	64	24	11	11	24	23	32	51	84
Recherche	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0
Pêche	0	0	0	0	0	0	2	1	3	5	0
Total, transit officiel	**41**	**46**	**71**	**31**	**18**	**19**	**27**	**27**	**37**	**64**	**85**
Volume en transit	**0,8**	**1,3**	**1,2**	**0,3**	**0,1**	**0,2**	**0,2**	**0,5**	**0,7**	**1,2**	**2,0**
Volume transporté	**3,3**	**3,8**	**3,9**	**4,0**	**5,4**	**7,3**	**10,7**	**20,2**	**31,5**	**33,0**	**34,9**

Note : Le volume transporté correspond à l'ensemble des marchandises en circulation, dont le trafic de destination vers Mourmansk.
Pour 2022 : les données disponibles semblent peu fiables et font état, selon des sources contradictoires, de 5 transits dont 4 assurés par des entreprises étrangères sur les 5 premiers mois de l'année.
Source: CHNL, données compilées par l'auteur.

Dans les deux cas, on observe des tendances très différenciées. Le transit à travers le passage du Nord-Ouest s'est élevé à des chiffres plus élevés au début de la période, avec une croissance jusqu'en 2012, puis une baisse modérée, a augmenté à nouveau

jusqu'en 2017 puis s'est effondré en 2018 pour se redresser en 2019. C'est la conjoncture de la covid-19 qui explique la baisse significative observable en 2020 et 2021, avec l'interdiction des croisières et des visites de navires de plaisance. Cependant, on observe une reprise des transits de plaisance (4) et de croisière en 2022 (8 transits) et la poursuite de l'expansion des transits de navires commerciaux (marchandises générales) de la compagnie néerlandais Wagenborg, avec 2 transits en 2019, 5 transits en 2020, 4 transits en 2021 puis 7 en 2022. Si cette tendance se maintient, Wagenborg serait en train de développer un marché, certes de niche, qui pourrait connaître une certaine expansion dans les prochaines années et asseoir sa crédibilité comme opérateur de transits via le passage du Nord-ouest. C'est la seule entreprise maritime à assurer des transits de marchandises à travers le passage du Nord-ouest au cours des trois dernières années.

A travers la Route maritime du Nord (RMN), le trafic de transit a été initialement très modéré, puis a augmenté jusqu'à 71 transits en 2012, s'est effondré à 18 en 2014 pour remonter progressivement à 37 en 2019, 64 en 2020 puis 85 en 2021. Cette baisse du trafic de transit le long de la route maritime du Nord, puis la stagnation à bas niveau et la remontée récente, sont clairement en décalage avec les prévisions médiatiques annonçant l'avènement d'un trafic intense le long des routes arctiques, qui serait principalement alimenté par les marchandises conteneurisées.

Les données montrent ainsi que tant en termes de voyages que de tonnage, le transit représente une très faible part du trafic total le long de la RMN, malgré l'augmentation récente du tonnage depuis 2018 (trafic multiplié par 6,7 de 2017 à 2020). Pour 2020 et 2021, les chiffres semblent indiquer un accroissement modéré du tonnage total, 32,97 Mt (+4,6% par rapport à 2019) et 34,85 Mt en 2021 (+5,7%), mais significatif pour le transit avec 1,28 Mt (+83,8%) en 2020 puis 2,027 Mt en 2021 (+58,4%). Cependant, le volume du transit ne représente encore que 3,9% du tonnage total transporté le long de la RMN en 2020 et 5,8% en 2021. En 2022, il semble que le trafic de transit se soit effondré le long de la NSR mais sous réserve, car les données sont très peu accessibles après mai 2022. On parle de quelques transits, les données disponibles n'étant pas claires : CHNL parle de deux transits en janvier 2022 mais la carte des voyages des navires en présente 4 ; la presse fait état d'un transit d'un navire de la compagnie chinoise en janvier (*Xin Guang Hua*, navire de transport spécial/heavy lift) (Bajic, 2022) puis en août (Stevenson & Jones, 2022) pour la livraison de modules des usines de liquéfaction de GNL à Mourmansk pour assemblage final avant transport vers le golfe de l'Ob, mais la NSRA n'affiche aucune demande de permis de navigation pour ce navire, ni pour le transit de l'*Audax* (transport spécial encore) de la compagnie néerlandaise Red Box Energy Services en janvier 2022[3]. Le trafic de transit semble s'être effondré à la suite des sanctions occidentales et japonaises, puisque même la compagnie chinoise Cosco, qui avait assuré 7 transits en 2019, 14 en 2020 et 14 en 2021, ne semble, selon les données disponibles, n'en avoir assuré que 2 en 2022. Contrairement aux annonces de certains médias spécialisés, il y a eu quelques transits assurés par des compagnies étrangères en 2022 (au moins 4 sur 5 transits identifiés), mais nettement moins qu'en 2021 (75 sur 85 transits) ou 2020 (42 sur 64 transits). Les compagnies maritimes russes auraient-elles pu prendre le relai et assurer un nombre conséquent de transits au

[3] NSRA, List of applications 2022, http://nsra.ru/en/rassmotrenie_zayavleniy/perechen_zayavlenii.html

cours de l'été 2022 ? Cela reste difficile à dire, et cela implique qu'elles aient été en mesure de redéployer des navires pour prendre rapidement en charge les transits projetés par des entreprises étrangères. A court terme, il semble bien que le trafic de transit le long de la RMN connaisse une contraction significative.

Conclusion

La composition de ce trafic est également très contrastée. Les navires marchands représentent la plus grande part du trafic de transit le long de la RMN ; alors que le transit était largement constitué de bateaux de plaisance le long du PNO avant l'avènement de la crise de la covid-19, avec des navires marchands comprenant entre zéro et deux unités, sauf 5 en 2019 et 2020, et 4 en 2021. Cette hausse récente du trafic de transit commercial à travers le passage du Nord-ouest est largement le fait de la compagnie néerlandaise Wagenborg (12 transits sur 13 de 2019 à 2021), qui affiche clairement son intention d'explorer le potentiel commercial du PNO (Wagenborg, 2019, 2020).

Parmi les éléments qui expliquent ce faible intérêt pour le trafic de transit le long du PNO jusqu'à tout récemment, sachant que l'intérêt de la seule compagnie Wagenborg ne saurait constituer une tendance, mentionnons une concentration de glace plus élevée en été en 2018 et 2019 (NSIDC, 2019), l'absence de promotion du PNO par le gouvernement canadien, par opposition à une position très proactive en Russie, et un niveau d'équipement plus élevé le long de la RMN, avec des ports pouvant accueillir des navires en cas de dommages, et un appui à la navigation grâce aux brise-glaces. Le Canada ne compte que 9 brise-glaces capables de naviguer dans l'Arctique, par opposition aux 5 brise-glaces nucléaires et aux 37 brise-glaces diesels de la Russie.

Cette comparaison entre le trafic total et le trafic de transit souligne le fait que le trafic de destination - les navires qui se rendent dans l'Arctique, s'y arrêtent pour effectuer une tâche économique puis repartent, par opposition au trafic de transit où les navires ne font que passer - demeure le moteur de la navigation dans l'Arctique. Ce trafic de destination est en croissance en Russie, en stagnation dans l'Arctique canadien et en baisse du côté groenlandais du fait de la pandémie de covid-19 qui freine considérablement les activités liées au tourisme. Ce trafic maritime arctique est alimenté par la desserte des communautés locales, mais surtout par l'exploitation minière et des hydrocarbures, et la pêche.

Références

Baffinland, (31 mars 2021). Baffinland Iron Mines 2021 Annual Report to the Nunavut Impact Review Board, https://www.baffinland.com/_resources/document_portal/2021-NIRB-Annual-Report.pdf

Bajic, A., (03 février 2022). Heaviest Arctic LNG 2 module delivered to Murmansk. Project Cargo Journal, https://www.projectcargojournal.com/project-logistics/2022/02/03/heaviest-arctic-lng-2-module-delivered-to-murmansk/?gdpr=accept

Christiansen, F. G., (2021). Greenland petroleum exploration history: Rise and fall, learnings, and future perspectives. Resources Policy, 74, 102425.

Debicki, C., (01 mars 2019). Rapid Expansion of Mary River Mine Could Undermine Inuit Economic Benefits. Oceans North, https://oceansnorth.org/en/blog/2019/03/rapid-expansion-of-mary-river-mine-could-undermine-inuit-economic-benefits/

Fédération de Russie, (2022). План развития Северного морского пути на период до 2035 года [Plan de développement de la route maritime du Nord jusqu'en 2035]. Décret n°2115, Moscou.

Katysheva, E., (2020). The Role of the Russian Arctic Gas Industry in the Northern Sea Route Development, IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 539 012075, https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/539/1/012075/pdf

Lasserre, F., (2019). Modeling the profitability of liner Arctic shipping. In Lasserre, F. and O. Faury (dir.), Arctic Shipping. Climate Change, Commercial Traffic and Port Development. Londres, Routledge, p. 40-56.

Lasserre, F., (2021a). L'essor des activités économiques en Arctique : impact des changements climatiques et de la mondialisation. Belgéo, Revue belge de géographie, 1 | 2021, http://journals.openedition.org/belgeo/44181

Lasserre, F., (2021b). La navigation en Arctique en 2021. L'Année arctique 2021. Revue annuelle n°3, 21-31, Observatoire de la politique et la sécurité de l'Arctique (OPSA), https://cirricq.org/wp-content/uploads/2021/12/Navigation.pdf

Lasserre, F., (2022a). Canadian Arctic Marine Transportation Issues, Opportunities and Challenges. School of Public Policy Research Paper 15(6), février, http://dx.doi.org/10.11575/sppp.v15i1.72626, https://www.policyschool.ca/wp-content/uploads/2022/02/NC28_Marine-Transportation_Lasserre.pdf

Lasserre F., (2022b). "Shipping in the Arctic: Is Climate Change a Game Changer?," in Towards a Sustainable Arctic: International Security, Climate Change and Green Shipping, eds., NASA (n 31); Michael Goodsite and Niklas Swanström (Singapore: World Scientific Publishing, 2022 forthcoming).

Lasserre, F. ; Meng, Q. ; Zhou, C. ; Têtu, P.-L. et Alexeeva, O. (2019). Compared transit traffic analysis along the NSR and the NWP. In Lasserre, F. and O. Faury (dir.) (2019). Arctic Shipping. Climate Change, Commercial Traffic and Port Development. Londres, Routledge, 71-93.

Lasserre, F. et Alexeeva, O. (2015). Analysis of Maritime Transit Trends in the Arctic Passages. In Lalonde, S. and McDorman, T. (dir.), International Law and Politics of the Arctic Ocean: Essays in Honour of Donat Pharand, Leiden, Brill Academic Publishing, 180-193.

Lasserre, F. et Pic, P. (2021). Exploitation des ressources naturelles dans l'Arctique. Une évolution contrastée dans les soubresauts du marché mondial. Études du CQEG n°3, https://cqegeseiulaval.files.wordpress.com/2021/01/etudes-cqeg-rn-arctique-jan-2021.pdf

Lasserre, F. et Pic, P. (2022). Les ressources naturelles en Arctique. L'Année arctique 2022.

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

Lasserre, F. et Têtu, P.-L., (2020). The geopolitics of transportation in the melting Arctic. In O'Lear, Shannon (ed.), A Research Agenda for Environmental Geopolitics, Northampton (MA): Edward Elgar, 105-120.

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