

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

HERVÉ BAUDU – ÉMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY –
CALLIXTE DUJARDIN – CAMILLE ESCUDE-JOFFRES –
TANGUY SANDRE – ALEXANDRE TAITHE (coord.) – JULIA TASSE –
JEAN-PAUL VANDERLINDEN – FLORIAN VIDAL – MAGALI VULLIERME



AIRBUS

Analyse de données satellitaires



SOMMAIRE

AMÉRIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE	3
NORVÈGE – SUÈDE – FINLANDE – RUSSIE	4
ÉTATS OBSERVATEURS ET UNION EUROPÉENNE	7
INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES..	8
QUESTIONS MILITAIRES, INDUSTRIELLES ET TECHNOLOGIQUES	11
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE.....	12
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....	14

Contributeurs :

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

Bloc Amérique du Nord, Groenland/Danemark, Islande :

Jean-Paul Vanderlinden (CEARC), Magali Vullierme (CEARC), Michael Delaunay (CEARC), Tanguy Sandré (CEARC), avec Hervé Baudu (ENSM)

Bloc Nordique et Russe :

Florian Vidal (UiT – The Arctic University of Norway)

Bloc États Observateurs et UE :

Alexandre Taithe (FRS), Callixte Dujardin (FRS), Louis Doucet (FRS), avec Émilie Canova (Université de Cambridge), avec Hervé Baudu (ENSM)

Bloc Gouvernance et Institutions arctiques :

Camille Escudé-Joffres (CERI), Émilie Canova (Université de Cambridge)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel :

Alexandre Taithe (FRS), Callixte Dujardin (FRS), avec Hervé Baudu (ENSM)

Blocs Publication des centres de recherche et Think Tanks

Alexandre Taithe (FRS), Callixte Dujardin (FRS)

Bloc Trafic maritime et Sécurité maritime :

Hervé Baudu (ENSM)

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

États-Unis

Les armées américaines s'entraînent d'octobre à novembre en Europe du Nord avec les armées norvégiennes et britanniques, dans la Mer du Nord, et peut-être plus au Nord dans l'Arctique, mobilisant deux groupes aéronavals (HMS *Prince of Wales* et USS *Harry S. Truman*). Les détails de cet exercice restent confidentiels et aucune autre information n'a été divulguée sur la localisation de cet exercice de l'OTAN. Cet exercice est un message envoyé à la Russie selon les forces armées norvégiennes : « *This is deterrence against potential future attacks on the Nordic region* » ([High North News](#), 22 octobre 2024 ; [Forces armées norvégiennes](#), 18 octobre 2024 ; [The Barents Observer](#), 20 octobre 2024).

Fin septembre, les États-Unis et le Canada ont annoncé la mise en place d'une « *joint task force on the Beaufort Sea Boundary* » afin de tenter de régler ce différend territorial qui oppose les deux pays en mer de Beaufort (cf. bulletin numéro 19). Cette annonce arrive peu après la décision américaine de dévoiler ses prétentions portant notamment sur le plateau continental en Arctique et qui chevauche en mer de Beaufort les revendications canadiennes. Les Inuits des territoires du Nord-Ouest, via le président de l'association régionale inuite Inuvialuit Regional Corporation (IRC), ont récemment fait savoir qu'ils souhaitaient être inclus dans les négociations afin que leurs voix soient entendues sur ce dossier ([CBC](#), 05 octobre 2024).

La Chine étend sa présence en Arctique via ses garde-côtes (cf. billet dans rubrique Russie dans ce bulletin) mais aussi via ses brise-glaces scientifiques, qui ont été au nombre de trois dans l'Arctique cet été. Ceux-ci sont d'ailleurs soupçonnés de mener des activités duales, utiles à la fois au monde civil et militaire. C'est le sujet de la lettre de deux élus à la Chambre des représentants, le républicain John Moolenaar et le démocrate Raja Krishnamoorthi qui demandent à l'État fédéral de se pencher sur ces activités de recherches duales chinoises en Arctique, notamment en Islande et au Svalbard, ce qui pourrait toucher les intérêts sécuritaires américains dans la région. Cette lettre demande en particulier de s'attarder sur certains domaines de recherches duales tels que : « *missile defense, submarine detection, and satellite tracking capabilities* » ([News Week](#), 17 octobre 2024 ; [Chambre des représentants](#), 17 octobre 2024). Dans le même temps, le seul brise-glace américain opérationnel a repris la mer au début du mois d'octobre depuis son port d'attache de Seattle, avec toutefois des capacités limitées, après son incendie survenu en août. Le brise-glace devrait retourner à son port d'attache le 15 décembre. La garde côte américaine a d'ailleurs lancé un nouvel appel à projet scientifique pour cette campagne de déploiement écourtée. Le navire a donc été indisponible lorsque plusieurs navires russes et chinois ont été vus près des côtes américaines ([gCaptain](#), 5 septembre 2024 ; [gCaptain](#), 2 octobre 2024).

Canada

Début octobre, lors de sa visite au Canada, le Président du Comité des Haut-fonctionnaires de l'Arctique (SAO) du Conseil de l'Arctique, Martin Høglund, a relevé deux enjeux prioritaires lors de ses discussions avec des officiels au Canada : une meilleure implication des jeunes Autochtones dans les prises de décisions concernant l'Arctique et de nouvelles initiatives pour gérer l'augmentation conséquente des feux de forêts ([Eye On the Arctic](#), 4 octobre 2024). Le gouvernement fédéral et le gouvernement des Territoires-du-Nord-Ouest ont signé, le 30 septembre, un accord historique pour financer la mise en place de services à l'enfance et à la famille dirigés par les Inuits. Selon cet accord, le gouvernement canadien versera 533,5 millions de dollars au cours de la prochaine décennie et celui des Territoires du Nord-Ouest versera 209 391 \$ par année à cette fin ([Eye on the Arctic](#), 1^{er} octobre 2024).

Dans le secteur minier, Baffinland a décidé de licencier 10% de ses travailleurs du Nunavut en réaction au prix bas du marché du fer. La société a donc décidé de réorienter ses ressources vers la construction du chemin de fer (un projet de 5,7 milliards de dollars) qui doit relier sa mine de Mary River au sud de Steensby Inlet ([CBC News](#), 21 octobre 2024).

Côté environnement, une recherche sur le pergélisol a alerté récemment sur de possibles décharges substantielles de mercure dans la Rivière du Yukon liée à l'accélération du dégel de celui-ci ([CBC News](#), 7 octobre 2024). Par ailleurs, selon une recherche, les changements climatiques sont responsables de blessures nouvellement remarquées sur des ours polaires au Groenland et au Canada : une « accumulation de glace, la perte de poils et des plaies cutanées », généralement présentes sur les pattes des ours adultes, mais aussi à d'autres endroits ([Ecology](#), 22 octobre 2024). Parallèlement, les débats liés au système de santé continuent dans plusieurs provinces canadiennes ([CBC News](#), 22 octobre 2024 ; [RCI](#), 24 octobre 2024, [Eye on The Arctic](#), 8 octobre 2024). L'Inuktitut est devenu la première langue autochtone parlée au Canada à être intégrée à Google Translate ([Eye on the Arctic](#), 18 octobre 2024) alors que le Nunavut va renommer une quinzaine de lieux dont le nom contient, pour le moment, des insultes autochtones ([RCI](#), 1^{er} octobre 2024).

Dans le but d'approcher une action plus coordonnée et proactive du bruit rayonné en mer, le gouvernement fédéral canadien a élaboré **une ébauche de stratégie canadienne des bruits rayonnés**. La stratégie définit la vision du gouvernement pour les efforts à fournir pour lutter contre les nuisances générées par l'homme. Cela rejoint les travaux des WG du Conseil de l'Arctique ([Gouv.ca](#), 1^{er} octobre 2024).

Par ailleurs, le gouvernement fédéral aurait accordé 74 millions de dollars à un groupe du Labrador s'identifiant comme Inuit alors que ces revendications d'identité inuite ont été rejetées par des organisations autochtones ([RCI](#), 7 octobre 2024). Un épisode du podcast *Le Collimateur*, intitulé « Le Canada, free-rider du Grand Nord », offre un beau tour d'horizon des enjeux de défense du Nord canadien avec Justin Massié et Philippe Lagassé ([Le Collimateur](#), 22 octobre 2024).

Groenland et Islande

Le Tribunal du **Groenland** a décidé, le 23 octobre, de prolonger la détention du militant Paul Watson jusqu'au 13 novembre en attendant la décision du gouvernement danois sur la demande d'extradition du Japon ([AFP](#), 24 octobre 2024). Les vols directs entre Iqaluit et Nuuk, lancés pour la deuxième année par Air Greenland, après plus de dix ans d'arrêt, sont une réussite. En effet, selon les chiffres, 70% des sièges ont été occupés, pour ce vol hebdomadaire de 37 places entre le 26 juin et le 23 octobre ([Eye on the Arctic](#), 24 octobre 2024). Par ailleurs, un accord a été signé entre Air Greenland et Icelandair à Arctic Circle pour améliorer les connexions entre le Groenland, le Canada et les îles Féroé. Cet accord entrera en vigueur l'été prochain et permettra aux passagers de réserver des vols auprès des deux compagnies aériennes sur un seul billet. L'aéroport de Keflavik, en Islande, sera le point de départ de ces vols pour relier le Groenland au réseau de lignes nord-américaines d'Icelandair ([Eye on the Arctic](#), 23 octobre 2024).

En Islande, les responsables des chefs d'État-Major de la Défense des A7 (Islande, États-Unis, Canada, Danemark, Finlande, Norvège et Suède) se sont rencontrés en marge d'*Arctic Circle* pour leur réunion annuelle, la semaine du 7 octobre. Ils ont abordé « *la présence militaire croissante de la Russie dans le Nord et la coopération avec la Chine dans la région* » et « *les effets continus du changement climatique sur la fonte des glaces, qui ouvre de nouvelles voies maritimes et un accès potentiel à des ressources précieuses* », en soulignant qu'une meilleure coopération est nécessaire pour y répondre ([Eye on the Arctic](#), 11 octobre 2024).

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Norvège : renforcement du contrôle des zones portuaires

Le gouvernement norvégien a décidé d'allouer une enveloppe budgétaire supplémentaire de 60 millions de couronnes norvégiennes (soit 5,15 millions d'euros) pour renforcer les contrôles dans les ports du pays. Cette décision a été prise en raison d'une crainte d'activités d'espionnage et d'exportations illégales de biens placés sous sanctions internationales. Sous la responsabilité de l'Agence de sécurité de la police (PST), l'extension et l'intensification de la menace terroriste requièrent, pour le ministère de la Justice et de la Sécurité publique, un renforcement de l'agence publique pour

l'année 2025. Selon le député Ola Evestuen, les autorités norvégiennes savent que « *des navires de pêche russes collectent des renseignements* » et qu'il n'y a pas de coïncidence à les voir « *naviguer dans les ports norvégiens lorsque des navires de l'OTAN se trouvent dans la région* ». Ce dernier appelle à fermer l'accès aux navires russes aux ports de Båtsfjord, Kirkenes et Tromsø, qui pourraient être le théâtre de trafics illégaux de produits sous sanctions. Alors que la Norvège a adopté le 14^{ème} train de sanctions mis en place par l'Union européenne, le service des douanes a vu ses effectifs renforcés dans les comtés du Troms et du Finnmark afin d'accroître les contrôles ([Communiqué du ministère des Affaires étrangères du Royaume de Norvège](#), 2 octobre 2024 ; [thebarentsobserver](#), [3 octobre](#) ; [7 octobre 2024](#)).

OTAN : proposition norvégienne pour la création d'un centre de surveillance des infrastructures critiques sous-marines

Lors d'un sommet des ministres de la Défense de l'OTAN qui s'est déroulé le 17 octobre, la Norvège a proposé, avec le soutien de l'Allemagne, de renforcer la protection de l'espace maritime dans le Grand Nord. À cet effet, les ministres norvégien et allemand de la Défense ont signé un communiqué appelant à « *renforcer le rôle de l'OTAN dans la protection des infrastructures sous-marines essentielles dans le cadre de la politique de dissuasion et de défense* » des deux pays. Pour cela, ils proposent la création de hubs régionaux recoupant les espaces maritimes stratégiques, à savoir : l'océan Atlantique, la mer Noire, la mer Méditerranée, la mer Baltique et la mer du Nord. Si l'Allemagne s'est positionnée pour prendre la responsabilité du hub des infrastructures sous-marines critiques en mer Baltique, la Norvège souhaite prendre le leadership dans le Grand Nord. Selon le ministère norvégien de la Défense, ce hub régional « *surveillerait les infrastructures sous-marines et ferait appel à l'expertise régionale pour améliorer la connaissance de la situation dans le domaine sous-marin* ». Cette proposition intervient alors que l'OTAN a inauguré, à Northwood (Royaume-Uni), en mai 2024, le Centre maritime pour la sécurité des infrastructures sous-marines critiques ([Communiqué de l'Otan](#), 28 mai 2024 ; [Communiqué du ministère de la Défense du Royaume de Norvège](#), 17 octobre 2024 ; [High North News](#), 23 octobre 2024).

Première patrouille conjointe des garde-côtes russes et chinois en Arctique

À l'occasion du 75^{ème} anniversaire de la République populaire de Chine, la Russie et son partenaire asiatique ont conduit pour la première fois une patrouille conjointe dans l'océan Arctique. En provenance du Pacifique nord, un groupe de quatre navires a été déployé, dont le navire de patrouille chinois *Meishan* et le navire de patrouille frontalière russe *Petropavlovsk-Kamchatsky* (projet 22100), dans l'espace maritime polaire, une fois le passage du détroit de Béring effectué. Pour les garde-côtes chinois cette mission de police a permis de « *tester en profondeur la capacité des navires à effectuer des missions dans des eaux inconnues et apporter un soutien solide à la participation active à la gouvernance maritime internationale et régionale* ». Il s'agit de la première activité menée dans le cadre du protocole d'accord adopté en 2023 entre les garde-côtes chinois et le service des gardes-frontières russes du FSB (cf. Bulletin n°40).

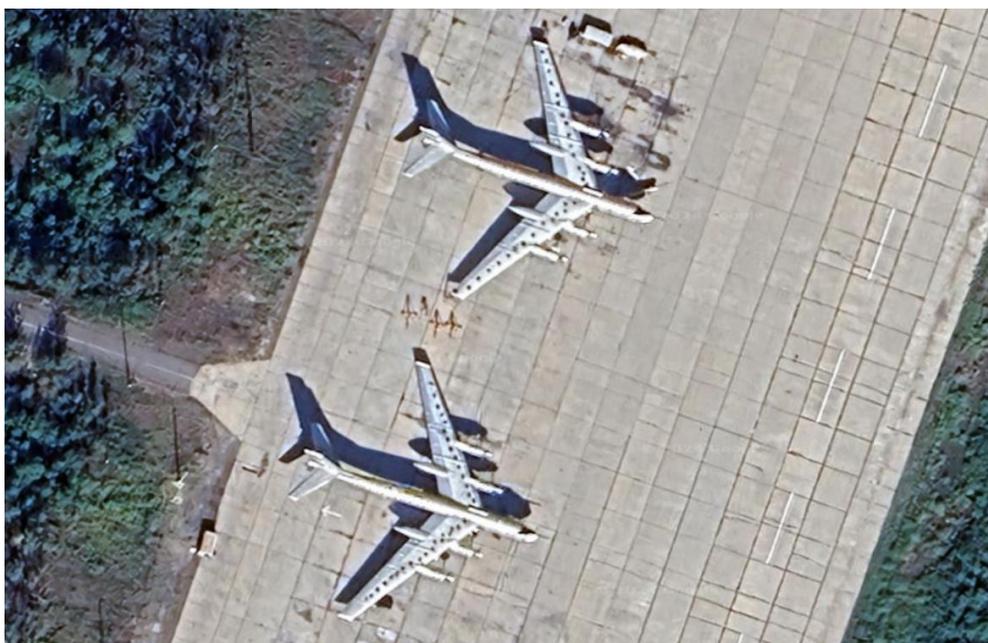
Pour Iana Leksyutina, professeure à l'université d'État de Saint-Pétersbourg, cet exercice bilatéral est la démonstration que la Chine est un partenaire très proche de la Russie dans la région polaire. Quant à Vasilij Kashin, directeur du Centre d'études européennes approfondies (École des hautes études en sciences économiques), il estime que « *la souveraineté russe sur l'Arctique n'est pas menacée par la Chine* ». Isaac Kardon, expert de la Chine à la Carnegie Endowment for International Peace, confirme de son côté que le déploiement de la garde-côtière chinoise dans l'océan Arctique restera ponctuel et n'a pas vocation à devenir la norme à court terme. Cependant, l'amiral Rob Bauer, chef du comité militaire de l'OTAN, estime que le développement de la coopération russo-chinoise en Arctique a une nature militaire, alors que les intentions de Pékin « *ne sont pas claires* », soulignant son manque de transparence ([South China Morning Post](#), [2 octobre](#) ; [6 octobre](#) ; [Vedomosti](#), 3 octobre ; [High North News](#), [4 octobre](#) ; [20 octobre](#) ; [Vzglyad](#), 18 octobre 2024).

Oblast de Mourmansk : mesures de protection des infrastructures critiques

La région de Mourmansk fait face à un climat d'insécurité croissant ces derniers mois, suite à la multiplication des infiltrations de drones ukrainiens sur son territoire (cf. Bulletin n°54). En réponse, les autorités publiques ainsi que les acteurs industriels mettent en œuvre des mesures de protection pour les infrastructures critiques. Ainsi, la société Murmanenergobyt a annoncé que l'ensemble des chaudières allaient être protégées. Cela comprend l'installation de filets métalliques anti-drones sur les sites de production et les espaces de stockage de mazout, avec l'appui de la société de sécurité Avangard. Cette situation traduit ainsi l'incapacité de l'armée russe à intercepter les attaques ukrainiennes qui

parviennent à parcourir près de 2 000 km. En effet, les missiles S-300 et S-400 sont inadaptés au vol de drones en basse altitude, qui peuvent facilement déjouer le système de défense aérien russe ([thebarentsobserver](#), 17 octobre 2024).

D'autre part, des mesures de protection de la base aérienne d'Olenya, d'où partent en mission les bombardiers stratégiques Tu-95MS vers le territoire ukrainien, ont été mises en œuvre. Pour les protéger contre les attaques de drones, de nombreux pneus sont disposés sur les ailes des avions afin de tromper la « vision » des drones lors d'un éventuel survol sur le site militaire (voir photo satellitaire). Ces derniers mois, la base aérienne a été frappée à trois reprises par une attaque de drones. Par ailleurs, des filets métalliques ont été placés sur les réservoirs de carburant ([thebarentsobserver](#), 21 octobre 2024).



Source : Google Earth (15 août 2024)

Finlande : le développement des infrastructures de transport comme priorité stratégique

Au cours d'une visite du président finlandais Alexander Stubb en Norvège, ce dernier, a rappelé, lors d'une conférence de presse aux côtés du Premier ministre Jonas Gahr Støre, que « *la Finlande est une île* » qui a « *besoin d'accéder vers le nord via la Norvège* ». Dans un contexte de tensions sécuritaires persistantes avec la Russie, les deux pays reconnaissent la nécessité d'améliorer les infrastructures de communication en lien avec la planification de la défense le long des 700 km de leur frontière commune. Cette posture a été une nouvelle fois confirmée par le président Stubb lors de sa visite dans le nord de la Finlande. Depuis Oulu (ville située dans la région de l'Ostrobotnie du Nord), il a précisé qu'il était « urgent et essentiel » d'améliorer les connexions routières, ferroviaires et aériennes en raison de la situation sécuritaire dégradée dans la région ([Yle](#), 17 octobre 2024 ; [thebarentsobserver](#), 23 octobre 2024).

États observateurs et Union européenne

La redéfinition de la politique arctique allemande

L'Allemagne a présenté sa nouvelle politique arctique, le gouvernement fédéral y établit ses priorités et les principes directeurs de la stratégie de sa sécurité nationale (cf. bulletin précédent). L'Allemagne a réitéré son engagement en faveur des accords sur le climat et pour le renforcement de la résilience mais souligne aussi que le contexte de la coopération politique et de la recherche pour lutter contre le changement climatique a changé ([High North News](#), octobre 2024).

Un autre volet de sa nouvelle politique polaire est que celle-ci offre des orientations claires pour les futures activités de recherche impliquant l'Allemagne, de même que pour les activités économiques et des entreprises allemandes en Arctique. Elle affiche ainsi sa volonté « à maintenir et à étendre la recherche libre et responsable dans l'Arctique comme base de l'action politique ». En tant qu'État observateur, l'Allemagne continue à produire de la recherche au sein des groupes de travail au Conseil de l'Arctique en y apportant son expertise. Elle réaffirme ici sa tentative de faire que la recherche soit menée en collaboration entre plusieurs États malgré l'arrêt des relations de recherche avec la Russie. Dans l'Arctique, la recherche scientifique permet aux États de légitimer leur rôle dans la politique arctique ainsi que leur présence dans ces régions tout en collaborant pour améliorer les connaissances, notamment au sujet de l'adaptation au changement climatique.

La position britannique dans l'Arctique renforcée à l'Assemblée de l'Arctic Circle

Stephen Doughty, ministre d'État britannique pour l'Europe et l'Amérique du Nord, a évoqué l'importance croissante de l'Arctique pour le Royaume-Uni ([Arctic Today](#), octobre 2024). Le Royaume-Uni est Observateur auprès du Conseil de l'Arctique mais par ses régions les plus nordiques, il se considère comme le voisin le plus proche de l'Arctique. Le ministre a insisté sur plusieurs domaines d'intérêt : le changement climatique, la présence de minéraux critiques mais aussi ce qui se rapporte à la sécurité. En tant que membre fondateur et à la contribution clé dans l'OTAN, le Royaume-Uni s'est engagé en faveur de la sécurité de l'Arctique et dans sa volonté de maintenir des liens étroits avec les États arctiques tout en promettant de renforcer sa présence militaire. Enfin, Stephen Doughty a exposé ses inquiétudes concernant la présence croissante de la Chine en Arctique mais a insisté sur la nécessaire coopération pour lutter contre le changement climatique et pour la recherche scientifique tout en renouvelant son exigence de respect de la souveraineté et des points de vue des habitants de l'Arctique.

Une implication italienne en Arctique qui augmente lentement

La Cheffe du Cabinet du ministère italien de l'Université et de la Recherche Marcella Panucci a représenté l'Italie à l'Assemblée de l'Arctic Circle. Elle a rappelé l'engagement de l'Italie dans l'Arctique selon les principes de respect du droit international, de la souveraineté des États limitrophes de la région, de la collaboration scientifique, de la préservation des cultures et des traditions des peuples autochtones et le développement économique durable. L'Italie est impliquée en Arctique via la base arctique du Conseil national de la recherche italien « Diigibile Italia » au Svalbard ainsi que le programme « High North » de la Marine qui surveille, cartographie et développe la recherche dans le secteur marin arctique. Elle possède aussi le navire brise-glace « *Laura Bassi* ». **Marcella Panucci a par ailleurs annoncé l'intention de l'Italie d'organiser en 2025 la réunion du Forum du Cercle polaire et du Dialogue Polaire pour permettre le dialogue international, ce qui souligne sa volonté de renforcer son rôle d'acteur polaire.** Puis l'ambassadeur d'Italie en Norvège et en Islande Stefano Nicoletti a animé un panel sur l'engagement scientifique de l'Italie dans l'Arctique avec des représentants de la recherche italiens (Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération internationale italien).

L'Italie en a profité pour organiser des réunions bilatérales avec les ministres homologues islandais portant sur des sujets d'intérêts communs. L'ambassadeur Nicoletti a participé à la signature d'un protocole d'accord de coopération bilatérale dans le secteur de la géothermie entre l'Italie et l'Islande, négocié par le ministre italien de l'Environnement et de la Transition Énergétique. Cet accord vise à élargir la collaboration entre les institutions publiques, les organismes de recherche et le secteur privé dans l'exploration et l'exploitation des ressources géothermiques. Les domaines de coopération sont la production d'électricité, le chauffage urbain et l'exploitation de centrales géothermiques, ce qui pourrait à terme permettre une collaboration plus approfondie avec les États arctiques et d'intensifier la contribution italienne à la transition énergétique européenne ([The Arctic century](#), octobre 2024, [ministère des Affaires étrangères et de la coopération internationale de l'Italie](#), 18 octobre 2024).

France : La station polaire Tara a été mise à l'eau au chantier CMN, à Cherbourg.

Cette station polaire doit mener de longues expéditions scientifiques en Arctique dès 2026. Après cette première mise à l'eau, le chantier poursuivra les aménagements intérieurs et l'isolation, parallèlement aux essais de navigation programmés fin novembre. Le baptême de la base polaire de 24 mètres, conçue pour supporter des températures de -52°C et qui pourra embarquer jusqu'à 20 personnes, est prévue en janvier 2025 à Lorient, son port d'attache. Cette station est prévue pour réaliser une dérive arctique de 2 ans à partir de l'été 2026 ([MeretMarine.fr](#), 2 octobre 2024 ; [FondationTaraocéan.org](#), 4 octobre 2024 ; [Francetvinfo.fr](#), 4 octobre 2024).



Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Compte rendu de l'Arctic Circle Assembly, 17-19 octobre 2024, Reykjavik, Islande

La conférence annuelle *Arctic Circle Assembly*, rassemblant environ 2 000 participants, s'est tenue du 17 au 19 octobre, à Reykjavik, Islande. Cette année, deux nouveautés, le « *Business forum* » et le « *Polar dialogue* », ont été ajoutées au programme de l'*Arctic Circle Assembly* (voir ci-dessous).

Depuis l'invasion russe de l'Ukraine en février 2022, aucune représentation russe n'est invitée à la conférence, mais la Russie a encore été le point central des discussions géopolitiques durant 3 jours ([Cryopolitics, 17 octobre 2024](#)). Tout comme les deux années précédentes, une délégation chinoise ainsi que l'amiral Rob Bauer ont de nouveau été au centre de l'attention (voir bulletin Novembre 2023). L'amiral Rob Bauer, président du Comité militaire de l'OTAN, a réaffirmé l'engagement de l'OTAN à défendre les intérêts de ses alliés dans l'Arctique face à la militarisation croissante de la Russie et sa coopération avec la Chine. Il a souligné l'importance de la région pour la sécurité des alliés nordiques et l'ordre international, et salué des initiatives comme NORTHLINK, visant à renforcer les capacités de communication satellitaire en Arctique. L'amiral a également abordé l'impact stratégique des changements climatiques sur cette région ([NATO, 19 Octobre 2024](#)).

La chercheuse Mia Bennett qui relate sa participation à la conférence sur son blog *Cryopolitics*, met en avant trois nouvelles problématiques et aires géographiques qui ont fait l'objet de nombreuses discussions durant la conférence : l'Océan Arctique Central (ce qui était déjà le cas l'an dernier, voir bulletin n° 45, Novembre 2023), l'exploitation minière

des fonds marins, et l'espace avec notamment la construction de spatioports en Arctique (voir aussi bulletin de l'été dernier à ce sujet).

Tim Reilly (Université de Cambridge) a souligné l'importance croissante de l'espace pour contrôler l'hémisphère Nord, notamment grâce à l'intelligence artificielle. Des technologies à double usage, comme les satellites et les drones, permettent aux grandes puissances d'influencer les affaires arctiques. La Chine, par ses stations de recherche et ses satellites, domine la collecte de données dans l'Arctique, affectant ainsi la gouvernance. Ce changement reflète la montée en puissance des technologies spatiales dans le paysage géopolitique arctique ([High North News, 22 octobre 2024](#)).

Lancement de l'*Arctic Circle Business Forum*

Lors de cette édition de l'*Arctic Circle Assembly* (ACA), une nouvelle initiative a été lancée : *The Arctic Circle Business Forum*. Le nouveau business forum s'est tenu en parallèle de la conférence au Reykjavík EDITION Hotel situé juste en face le Harpa et accessible par les sous-sols depuis le Harpa sans sortir. Tous les participants du Forum pouvaient assister à l'ensemble du programme de l'ACA. Pour participer au *Business Forum*, en revanche, il fallait payer des droits d'entrée supplémentaires.

Pendant les trois jours de l'Assemblée, le Forum a proposé un large éventail de sessions où des industriels s'exprimaient sur l'avenir et les opportunités émergentes dans l'Arctique, et de possibilités de networking. Les thèmes principaux étaient (sans grande surprise) : l'économie bleue, la transition vers l'énergie propre, les ressources financières et opportunités d'investissement, l'innovation technologique, le développement des ressources naturelles, le tourisme et les transports ([Arctic Circle, 2024](#)).

Adnan Z. Amin, de la COP28, y est par exemple intervenu et a déclaré la fin imminente de l'ère du pétrole au profit des énergies renouvelables, alors que les investisseurs se tournent vers les terres rares pour l'électronique. C'était aussi l'occasion de mettre en valeur des innovations "arctiques", comme celle de Fertram Sigurjónsson en biotechnologie ([High North News, 23 octobre 2024](#)).

La création de la conférence en 2013 par l'ancien président islandais Olafur Ragnar Grimsson avait créé des tensions avec les autres pays arctiques craignant que la conférence ne fasse trop concurrence au Conseil de l'Arctique en ouvrant la gouvernance aux acteurs non arctiques. On peut donc se demander comment le *Business Forum* sera perçu, notamment par le Conseil économique de l'Arctique, dont le but est précisément de « *faciliter le développement durable des entreprises en Arctique* » ([AEC, 2024](#)).

Lancement du "*Polar dialogue*" lors de l'*Arctic Circle Assembly*

Autre nouveauté de l'*Arctic Circle Assembly* cette année, le lancement d'un « Dialogue polaire ». Le *Polar dialogue* fait suite au « *One Planet Polar Summit* » de Paris qui s'est tenu à l'initiative du Président Macron, en novembre 2023, et à une série de réunions consultatives avec des acteurs clés à Paris, Reykjavík, Monaco et Berlin.

Le fonctionnement était le suivant : certaines sessions du programme traditionnel de l'ACA étaient libellées « *Polar dialogue* ». Cette série de sessions, de réunions consultatives, d'ateliers et de séances plénières de haut niveau ont été rassemblés pour plus de clarté dans un programme spécifique mais ouverts à tous les participants de l'ACA ([Arctic Circle, octobre 2024](#)).

L'accent était mis sur la coopération en matière de science et de recherche dans les régions de l'Arctique, de l'Antarctique, de l'Himalaya – du troisième pôle –, ainsi que dans d'autres régions du monde couvertes de glace. Le but du dialogue est que des dirigeants politiques de haut niveau fassent de la « *science diplomacy* » et renforcent leur « *dialogue constructif avec la communauté scientifique* » ([Arctic Circle, 2024](#)).

L'ACA est un forum traditionnellement ouvert aux acteurs non Arctiques. Avec le « *Polar dialogue* », c'est également une ouverture des thèmes du forum au-delà de l'Arctique à l'Antarctique et à la cryosphère qui se manifeste. Cela reste dans la lignée d'une évolution déjà perçue ces dernières années, avec notamment des sessions sur le « 3^{ème} pôle » – à savoir l'Himalaya – organisées par des acteurs Chinois. Il sera intéressant de voir comment les autres États arctiques,

frileux de mettre les deux (voire trois) pôles dans le même pot, se positionnent. En effet, les États arctiques n'ont par exemple pas signé l'Appel des glaciers lors du *One Polar Planet Summit*.

Malgré la présence de figures françaises dans le comité directeur et l'origine française de l'initiative, **la présence française restait limitée et peu visible lors de l'ACA alors que l'Italie, le Japon ou la Corée ont envoyé des Ministres dans ce cadre et que même les Brésiliens avaient une session intitulée « Le Brésil, un pays polaire ».**

Point sur le Conseil de l'Arctique, à six mois de la transition de présidence

En mai 2025, la présidence tournante du Conseil de l'Arctique passera de la Norvège au Royaume du Danemark. D'ici là, et sous la prochaine présidence Danoise/Groenlandaise/Féroïenne, de nombreux défis attendent la gouvernance arctique.

Lors de l'*Arctic Circle Assembly*, la Secrétaire d'État norvégienne aux affaires étrangères, Maria Varteressian, a déclaré : « *Le Conseil de l'Arctique est bien vivant, et il continuera à l'être parce qu'il le doit. Si nous le perdons, nous ne le retrouverons pas. Le Conseil de l'Arctique est au cœur de la coopération arctique et il est irremplaçable* » ([High North News, 24 octobre 2024](#)).

Depuis le début de leur présidence, les Norvégiens ont déployé des efforts diplomatiques intenses pour maintenir le Conseil de l'Arctique en vie et assurer la reprise des travaux, mis en pause après l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Néanmoins si les travaux ont repris au niveau des groupes de travail et des projets avec la présence des Russes (voir par exemple bulletin du mois d'août), aucune activité au niveau politique n'a eu lieu et n'est envisagée avec la Russie dans un futur proche.

Le maintien du forum circumpolaire est vu comme une nécessité par tous les États arctiques en ce moment. Cependant, l'affirmation de la Secrétaire d'État norvégienne repose sur le constat que les conditions géopolitiques nécessaires à la création du Conseil de l'Arctique telles qu'elles étaient dans les années 1990 ne sont pas et ne seront pas réunies de sitôt.

En effet, outre le problème posé par la Russie, les résultats des élections américaines sont aussi un enjeu étant donné les difficultés causées par Mike Pompeo sous l'administration Trump en 2019.

La Russie nomme l'ancien SAO Nikolai Korchunov comme ambassadeur en Norvège

Nikolai Korchunov (60 ans) travaille sur les questions arctiques depuis 2015. Il occupait le poste d'ambassadeur itinérant de la Russie pour les affaires arctiques. Il a également assuré la présidence russe du Conseil de l'Arctique de 2021 à 2023.

Il s'est rendu en Norvège à plusieurs reprises et est un visage familier de l'establishment de la politique étrangère norvégienne. Entre 2009 et 2015, il a été chef adjoint de la délégation russe auprès de l'OTAN à Bruxelles. Entre 1991 et 2005, il a occupé divers postes à Helsinki et à Stockholm.

La nomination de M. Korchunov comme ambassadeur de la Fédération de Russie en Norvège a été signée par Vladimir Poutine le 1^{er} octobre 2024 ([Russian Government, 2024](#)).

Korchunov remplace Teymuraz Ramishvili, diplomate intransigeant qui dirigeait l'ambassade de Russie à Oslo depuis 2016. Le 23 février 2023, la veille de l'invasion totale de l'Ukraine par la Russie, Teymuraz Ramishvili était à Kirkenes, la ville frontalière norvégienne, où il a déposé des fleurs sur un monument aux morts russe ([The Barents Observer, 24 février 2022](#)).

Pendant que M. Ramishvili était en poste en Norvège, les services de sécurité russes auraient considérablement renforcé leurs activités dans le pays nordique. Selon les rapports des services de renseignement norvégiens, les saboteurs russes représentent une menace de plus en plus grande pour les infrastructures norvégiennes ([The Barents Observer, 1^{er} octobre 2024](#)).

Questions militaires, industrielles et technologiques

La coopération des pays nordiques pour une nouvelle plateforme de combat terrestre adaptée au grand froid

La Norvège, la Finlande, la Suède et le Danemark souhaitent établir des liens plus étroits en Arctique en termes de capacités militaires et ont mené des discussions pour développer ensemble une nouvelle génération de véhicules de combat d'infanterie (VCI) conçus pour les opérations en climat froid ([Eye on the Arctic](#), octobre 2024). Dans cette nouvelle génération de VCI, les appareils électroniques et les armes anti-drones seront modernisés. Ces nouveaux véhicules devraient être mis en place entre 2030 et 2040 ([Breaking Defense](#), octobre 2024). Ces discussions font suite à une volonté de rationaliser leurs forces militaires pour approfondir la coopération de défense nordique comme par exemple lors d'exercices conjoints. Dans une interview parue dans l'article de [Breaking Defense](#), le major-général Jonny Lindfors, commandant de l'armée suédoise, a déclaré : « *Nous visons un développement, des achats et des utilisations croisés, essentiellement parce que nous devons aligner et simplifier les chaînes d'approvisionnement et être en mesure de maintenir les véhicules. Nous allons nous battre dans la même région pour voir les avantages [d'une approche commune]* ». Ce dernier a ajouté que l'idée est de garantir que les obus d'artillerie des pays nordiques soient « *interchangeables* » pour permettre « *autant d'interopérabilité que possible* ». De la même manière, à Oslo, le président finlandais a exprimé lors d'un discours la nécessité de renforcer les corridors de transport entre les quatre pays pour mettre en œuvre une dissuasion et une défense communes. La Finlande prendra en effet l'an prochain la présidence du Conseil des ministres nordiques et veut orienter son action sur la préparation aux crises et à la résilience.

L'OTAN développe un réseau de communications satellitaires militaires adapté à l'Arctique

L'OTAN a lancé un projet visant à créer un **réseau de communications par satellites de niveau militaire dans l'Arctique** pour mieux se défendre contre la Russie, [rapporte Politico](#). L'initiative, baptisée Northlink, a été approuvée par 13 pays membres lors d'une réunion des ministres de la Défense à Bruxelles. Le plan prévoit « *d'exploiter les services des constellations de satellites de communication* » pour offrir un « *réseau de communication multinational fiable pour l'Arctique* », a déclaré l'OTAN. ([Otan.int](#), 14 octobre 2024 ; [ArcticToday.com](#), 14 octobre 2024 ; [Politico.eu](#), 14 octobre 2024 ; [High-NorthNews.com](#), 20 octobre 2024).

Retard pour créer le premier port en eau profonde américain en Arctique (Nome)

Les efforts visant à étendre les capacités américaines dans l'Arctique font face à un nouvel échec. L'agrandissement du port de Nome en Alaska est suspendu. On parle depuis longtemps de créer le premier port en eau profonde du pays dans l'Arctique. Ce projet est confronté à des retards indéterminés suite à l'annulation de l'appel d'offres par le Corps des ingénieurs de l'armée américaine en raison de dépassements de coûts. La construction devait initialement débuter en 2025. L'agrandissement du port de Nome pour en faire le seul port en eau profonde des États-Unis dans l'Arctique est évoqué depuis plus d'une décennie. Le projet de 662 millions de dollars a obtenu un financement fédéral et étatique plus tôt cette année et a conduit à la signature d'un accord de partenariat de projet entre la ville de Nome et le Corps des ingénieurs de l'armée ([gCaptain.com](#), 21 octobre 2024).

Publications des Instituts de recherche

Retour sur plus de dix ans d'existence de l'*Arctic Circle*

L'*Arctic Circle* est créé en 2013 et tient ses assemblées annuelles à Reykjavík. Il a aussi tenu treize forums mondiaux et, en 2023, compte plus de 2 000 participants de plus de 70 pays. Le rôle de l'*Arctic Circle* dans la gouvernance arctique fait l'objet de désaccords car si ses conférences jouent pour certains un rôle central dans l'architecture de la gouvernance arctique, d'autres hésitent à en faire un acteur à part entière de la gouvernance arctique. Mais cette vision de la gouvernance arctique a été amenée à évoluer sous la contrainte depuis le début de la guerre en Ukraine qui a impliqué une pause dans le fonctionnement du Conseil de l'Arctique ainsi que dans les réalisations des groupes de travail du Conseil.

Dans un article paru dans [Global Society](#), la chercheuse Page Wilson soutient l'idée que l'*Arctic Circle* a pu émerger car il assure un rôle multidimensionnel sur différentes perspectives. Selon elle, l'*Arctic Circle* naît en tant qu'instrument de la « diplomatie multi-pistes » islandaise car il permet son repositionnement. Dans les forums qui lui préexistent, l'Islande n'est pas systématiquement intégrée (notamment dans l'*Arctic Five*) alors qu'elle dispose pourtant d'une ZEE étendue. Dans ses politiques arctiques successives (2011 puis 2021), l'Islande veut sécuriser sa position d'État arctique et cette position officielle est soutenue par l'établissement de l'*Arctic Circle* qui éclipse rapidement les autres forums qui lui préexistaient.

Par ailleurs, l'*Arctic Circle* constitue une plateforme pour d'autres acteurs que les États (corporations, ONG, associations, instituts de recherche, think tanks) qui définissent leur identité arctique selon la manière dont eux-mêmes définissent l'Arctique (ou « *Arctic-ness* »). Dès lors, l'*Arctic Circle* est rejoint par des candidats après 2013 comme la Suisse qui se proclame « nation arctique verticale », l'Estonie, l'Irlande mais aussi l'Organisation météorologique mondiale. La plupart des pays observateurs non arctiques se concentrent sur les sujets de coopération dans la science et la recherche comme la Pologne, l'Allemagne (via l'institut Alfred Wagner), l'Italie, les Pays-Bas, l'Inde. La participation est plus variable pour les ONG, soulignant souvent une priorité historiquement donnée aux sciences naturelles (participation fréquente de WWF, IASC, UArctic) au détriment des sciences sociales (l'IASSA n'a participé que quelques fois). Des huit organisations intergouvernementales et interparlementaires membres, le Conseil nordique des ministres est le plus actif car les autres (IUCN, NAMMCO, SCPAR et UNEP) ont des agendas plus internationaux qu'arctiques. Le Conseil de l'Arctique utilise l'*Arctic Circle* pour attirer l'attention sur certaines de ses activités et le groupe de travail CAFF est celui qui y participe le plus. À l'Assemblée de 2023 cependant, quatre autres groupes de travail du Conseil participent, exprimant la volonté de maintenir un fonctionnement du Conseil malgré la situation géopolitique. Enfin des acteurs sous-étatiques participent tels que le Groenland, l'Alaska, le Québec ou l'Écosse, renforçant ainsi aux yeux de leurs gouvernements respectifs leur internationalisme.

L'*Arctic Circle* constitue une plateforme de promotion des narratifs, visions et idées arctiques. À ce titre, la Chine en parle dans le cadre de la BRI (*Belt and Road Initiative*), tandis que le Conseil circumpolaire inuit organise des panels. Le forum permet des remises en question ou contestation entre les différentes visions arctiques. On peut penser aux altercations entre les représentants de l'OTAN et les représentants chinois lors des Assemblées qui sont en désaccord sur le risque que constitue la présence accrue de la Chine. Les forums régionaux qui sont organisés en parallèle des Assemblées donnent aux États hôtes l'opportunité de définir des thèmes en accord avec leurs priorités nationales. Le Forum au Japon en 2023 avait pour thème « *Asia in the Future of the Arctic* » alors que le Forum de Berlin en 2024 s'intitulait « *The Arctic at Crossroads: Science – Climate – Policy – Europe* ».

L'autrice en conclut que l'*Arctic Circle* est un modèle de dialogue démocratique ouvert à la discussion sur des enjeux mondiaux actuels, en en faisant un espace inclusif, public et régulier. On revient à présent sur les conclusions principales de l'Assemblée de 2024 pour quelques pays.

Un sujet méconnu mais aux conséquences potentiellement dévastatrices : le pergélisol sous-marin

L'Institut arctique ([Ekaterine Uryupova, 22 octobre 2024](#)) s'est penché sur un sujet peu documenté et dont la méconnaissance pourrait mettre en danger les efforts de lutte contre le changement climatique. Il s'agit du pergélisol sous-marin (ou offshore) qui est un sol gelé sous les mers côtières de régions polaires ou subpolaires. Pour l'étudier, les coûts sont en effet élevés et les technologies nécessaires sont pointues, et aujourd'hui ces recherches sont quasi-exclusivement pratiquées à l'échelle nationale, ce qui ne permet pas une étude poussée. Ce pergélisol s'est sûrement formé sur terre lors d'âges glaciaires puis a été submergé lors de la montée du niveau de la mer. On a récemment compris que par l'infiltration d'eaux souterraines sous-marines, la glace souterraine peut rester gelée grâce aux courants froids subarctiques.

On estime la surface du pergélisol marin à 2,5 millions de kilomètres carrés qui joue un rôle très certainement essentiel, bien que peu étudié, dans le cycle mondial du carbone. Cependant, on estime que le pergélisol sous-marin se dégrade en raison du changement climatique, sous l'effet combiné de l'érosion côtière et du réchauffement des rivières qui augmente les températures des mers arctiques. Par ailleurs, le pergélisol marin contiendrait davantage de matière organique que le pergélisol terrestre, ce qui pourrait en faire une bombe climatique, estimé à 20 gigatonnes de carbone. Une autre source d'inquiétude est que le pergélisol sous-marin contient du mercure et de l'arsenic issus des cours d'eau de l'Arctique qui pourraient être libérés, conduisant à des risques pour la santé humaine. L'augmentation de l'extraction des ressources minérales des fonds marins arctiques met en danger ce pergélisol, dont le dégel pourrait être accéléré par les forages.

La couche d'ozone en Arctique se reconstitue plus rapidement grâce au changement climatique

En mars 2024, la couche d'ozone dans l'Arctique a atteint un niveau record car les trous de celle-ci au-dessus des régions polaires se sont réduits, alors qu'ils représentaient une préoccupation majeure ces dernières années concernant le changement climatique. Ces trous dans la couche d'ozone sont dus aux chlorofluorocarbures (CFC) qui sont libérés par des produits électroménagers (climatiseurs, aérosols, liquides de refroidissement). Vu leur durée de vie de plusieurs décennies, la couche d'ozone arctique ne devrait revenir aux niveaux de 1980 qu'en 2045 environ. Le protocole de Montréal en 1987 a permis de restreindre leur utilisation, ce qui fait que la concentration de CFC a cessé d'augmenter dans les années 2000 et qu'elle est maintenant en baisse. Toutefois, ces substances sont restées particulièrement élevées dans l'Arctique car des conditions de vortex polaires hivernaux stables et persistants en 1997, 2011 et 2020 conduisent à des températures froides dans la basse stratosphère polaire, elle-même favorable à une haute concentration des CFC. Mais l'étude parue dans [Geophysical Research Letters](#) constate que l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, combinée à la réduction de l'émission des CFC, permet de contrer ces phénomènes météorologiques et donc accélère la reconstitution de la couche d'ozone. Par ailleurs, on identifie que le « *flux de chaleur tourbillonnaire hivernal 2023-2024* » est un facteur météorologique majeur du record d'ozone arctique. L'ozone arctique en 2024 est concentré dans la stratosphère arctique la plus basse car les températures de la stratosphère se sont réchauffées. Ainsi les niveaux d'ozone ont-ils augmenté pendant l'hiver 2023-2024 et les concentrations d'ozone élevées ont été déplacées depuis des latitudes moyennes et de la haute stratosphère vers la région arctique. Bien que les études de tendance de l'état de la couche d'ozone soient complexes en raison de la grande variabilité d'une année à l'autre des concentrations en ozone et de l'influence forte des événements météorologiques sur celles-ci, les chercheurs soulignent que ce record est un point positif et encourageant pour l'état du climat mondial.

Trafic maritime – Sécurité maritime

L'*Ocean 28* est le dernier exemple en date d'un nombre croissant de navires violant les règles de sécurité de la navigation sur la RMN, avec au moins l'approbation tacite de la Russie. Un certain nombre de [méthaniers](#) et de pétroliers ont traversé des eaux glacées auxquelles ils n'étaient pas autorisés à accéder cette année. Un signe clair que le maintien du flux de produits pétroliers et gaziers vers la Chine l'emporte désormais sur les considérations de sécurité dans le transport maritime dans l'Arctique. Les deux premiers navires



de transport de colis lourds chinois, les *HTV Ocean 28* et le *Nan Feng, Zhi Xing* ont délivré leur module au port d'Utrenny du projet Arctic LNG2 dans la péninsule de Gydan après avoir traversé des conditions de glace difficiles avec l'aide d'un brise-glace nucléaire *Sibir*. Un troisième navire de transport de colis lourds, le *Hunter Star*, transportant également des modules de la centrale électrique, est prévu arriver le 06 novembre. L'administration russe de la route maritime du Nord (NSRA) a annoncé que les navires sans classification de glace devront quitter la voie navigable d'ici le 15 octobre, soit environ 2 à 3 semaines avant la date prévue. Pour les navires classés glace légère et moyenne, la saison de navigation prendra fin respectivement le 20 et le 31 octobre. Cela n'a pas empêché les 3 transports de colis lourds, dont 2 ayant une faible classe glace Ice1, d'être cependant autorisés à circuler sur la RMN. Chargés de modules de production électrique pour Arctic LNG2, leur transit dans la glace qui se forme est risqué (voir analyse en fin de bulletin) ([gCaptain.com](#), 1^{er} octobre 2024 ; [gCaptain.com](#), 4 octobre 2024 ; [HighNorthNews.com](#), 4 octobre 2024 [gCaptain.com](#), 5 octobre 2024 ; [Neftegaz.ru](#), 6 octobre 2024 ; [gCaptain.com](#), 14 octobre 2024 ; [HighNorthNews.com](#), 14 octobre 2024 ; [gCaptain.com](#), 18 octobre 2024 ; [HighNorthNews.com](#), 28 octobre 2024 ; [gCaptain.com](#), 28 octobre 2024 ; [gCaptain.com](#), 30 octobre 2024 ; [TheBarentsObserver.com](#), 30 octobre 2024 ; [Neftegaz.ru](#), 31 octobre 2024).

Alors que la tentative de la Russie d'établir une [flotte fantôme de GNL](#) entre dans son troisième mois, les [cargaisons non livrées](#) continuent de s'accumuler à bord des tankers de GNL et des unités de stockage flottantes FSU. Certains navires, dont l'*Asya Energy* et le *Pioneer* se rapprochent de futurs acquéreurs potentiels en Asie. Un troisième, le *Nova Energy* (anciennement *New Energy*), semble également déterminé à atteindre la mer de Chine méridionale. Des [chargements supplémentaires](#) ont été déchargés dans les FSU Saam et Koryak. Les flux de marchandises exacts deviennent de plus en plus difficiles à suivre, comme dans le cas du transfert de navire à navire fictif entre le *Pioneer* et le *Nova Energy* à la fin du mois d'août près du canal de Suez. Près d'une douzaine de navires GNL sont en position d'attente à l'extérieur de la baie d'Ob et plus à l'ouest dans l'est de la mer de Barents. Parmi eux figurent trois des nouveaux transporteurs de la série North, ainsi que l'*Everest Energy*, le SCF *La Perouse*, le *Mulan*, le *Clean Planet*, le *Clean Horizon*, le *Clean Vision*, le *Lena River* et le *Yenisei River*. Les analystes du secteur spéculent que les transporteurs, certains avec des classes de glace moyennes, seront utilisés comme stockage flottant temporaire supplémentaire dans les semaines et les mois à venir ([Oxfordenergy.org](#), 1^{er} octobre 2024 ; [gCaptain.com](#), 16 octobre 2024).

Les sanctions occidentales semblent avoir forcé l'arrêt du 1^e train du projet Arctic LNG2 pour les mois d'hiver. La production de l'installation de la péninsule de Gydan a été interrompue le 11 octobre, moins de 3 mois après son redémarrage (le train avait été lancé en décembre 2023). Il s'agit du second arrêt après un précédent en avril 2024. Seulement 8 cargaisons ont été chargées à bord de méthaniers de la flotte fantôme depuis le début du mois d'août 2024. Arctic LNG2 n'a pas réussi à trouver d'acheteurs pour son GNL, toutes les cargaisons restant à bord d'un certain nombre de méthaniers et des deux unités de stockage flottantes (FSU) Saam et Koryak près de Mourmansk et au Kamchatka. Plus d'un million de mètres cubes de GNL restent non livrés. La raison de cet arrêt est probablement double. D'une part, les acheteurs ne sont pas disposés à acheter du GNL russe sanctionné, au risque de sanctions secondaires, et d'autre part, le manque de tankers capables de naviguer dans les glaces ([gCaptain.com](#), 25 octobre 2024 ; [EnergyIntel.com](#), 25 octobre 2024 ; [theBarentsObserver.com](#), 28 octobre 2024 ; [Finam.ru](#), 28 octobre 2024).

Le Royaume-Uni a lancé le plus grand ensemble de sanctions à ce jour contre la flotte fantôme de pétroliers russes. Dix-huit pétroliers russes et quatre tankers GNL de la flotte fantôme seront interdits d'accès aux ports britanniques et ne pourront pas accéder aux services maritimes britanniques, portant le nombre total de [pétroliers sanctionnés](#) à 43. Aujourd'hui, les États-Unis et le Canada se sont joints à l'UE pour travailler ensemble à la lutte contre les risques posés par la flotte fantôme. La Norvège a adopté une nouvelle série de sanctions visant le secteur énergétique russe, notamment l'importation et le transbordement de gaz naturel liquéfié (NSDL : le transbordement STS au Cap Nord dans le port d'Honningsvåg est suspendu depuis 2022 au profit du mouillage russe de l'île de Kildin, mais les arrêts à Honningsvåg pour des ravitaillements de vivres ou de personnels ont toujours lieu). Mais ces dernières mesures ne concernent pas l'utilisation continue des installations portuaires norvégiennes par les méthaniers au service de la Russie. Le chantier naval danois Fayard A/S continue également de fournir des services de cale sèche, avec un autre méthanier Arc7 actuellement stationné dans l'usine d'Odense ([HighNorthNews.com](#), 8 octobre 2024 ; [Gov.uk](#), 18 octobre 2024 ; [Kommer-sant.ru](#), 15 octobre 2024).

La Chine redouble ses efforts en matière de transport de conteneurs dans l'Arctique en envoyant un deuxième Panamax. Une semaine après qu'un [porte-conteneurs Panamax est devenu le premier navire de sa taille](#) à traverser avec succès l'Arctique, un autre opérateur maritime chinois a dépêché un second porte-conteneurs Panamax. Le *NewNew Panda*, d'une capacité de 4 363 EVP. Contrairement au *Flying Fish 1* de la semaine précédente, qui avait une faible classification de glace, le *NewNew Panda* n'en possède aucune et devient **le plus grand porte-conteneurs conventionnel à traverser l'Arctique**. Le navire est arrivé en mer Baltique le 22 octobre après un voyage total d'environ 4 semaines et demi ([gCaptain.com](#), 30 septembre 2024 ; [PortNews.ru](#), 21 octobre 2024).



La Chine et la Russie annoncent leur projet de construire 5 porte-conteneurs capables de naviguer dans les glaces et de servir toute l'année dans l'Arctique. Après [7 voyages de conteneurs dans l'Arctique en 2023](#) et [plus d'une douzaine en 2024](#), la compagnie maritime chinoise NewNew Shipping Line semble prête à franchir une nouvelle étape pour étendre ses services le long de la route maritime du Nord. Dans le cadre d'une coentreprise russo-chinoise, la société prévoit de construire 5 porte-conteneurs de classe glace Arc7. Les navires seront déployés sur la ligne Arctic Express reliant les ports chinois de Shanghai et Ningbo à Saint-Pétersbourg et Arkhangelsk. Les autorités avaient toutefois déjà indiqué qu'elles avaient besoin de 15 navires de classe glace d'une capacité allant jusqu'à 5 000 EVP. La question clé est de savoir où seront construits les nouveaux porte-conteneurs de classe glace. Les chantiers navals russes Zvezda et Baltic sont à pleine capacité et ont des carnets de commandes bien remplis. Certainement que des chantiers chinois se présenteront, le pétrolier à condensats de classe glace Arc7, le *Boris Sokolov*, a été construit par Guangzhou Shipyard International Co. (GSI) en Chine en 2018 et plusieurs autres ont suivi depuis ([ProArctic.ru](#), 11 octobre 2024 ; [PortNews.ru](#), 11 octobre 2024 ; [HighNorthNews.com](#), 15 octobre 2024).

Selon les derniers chiffres publiés par le *Center for High North Logistics* au 30 septembre, 79 voyages de transit ont été enregistrés pour une estimation de 2,38 MT de marchandises en transit. **Les chiffres de transit sur la route maritime du Nord de la Russie ont établi un nouveau record**, tant en termes de volume de marchandises que de nombre de voyages. Les flux de marchandises entre la Russie et la Chine représentent environ 95 % de tous les voyages, ce qui souligne le partenariat stratégique croissant entre les 2 pays dans la région. La majeure partie du trafic de marchandises provient du transport de pétrole brut, de minerai de fer et de charbon mais également de conteneurs. L'activité de la Chine est l'un des principaux moteurs de la croissance du transport maritime dans l'Arctique ([gCaptain.com](#), 11 octobre 2024 ; [Chnl.no](#), 1^{er} octobre 2024).

Le projet de budget fédéral russe prévoit un financement substantiel de près d'un milliard de dollars sur 3 ans pour achever la construction du brise-glace *Rossiya*. Il sera le premier et sans doute le seul navire du projet LK-120Ya 10510 de la classe Leader. Le *Rossiya* permettra d'assurer l'ouverture de la RMN tout au long de l'année. Avec une largeur de 48 mètres, le navire est conçu pour ouvrir un chenal suffisamment large dans la glace pour convoier des méthaniers et des pétroliers sur les sections les plus difficiles en mer de Sibérie orientale et des Tchouktches. La quille a été posée le 6 juillet 2020 au chantier naval Zvezda. La construction a été à plusieurs reprises suspendue faute de crédits. D'une longueur de 210 m, d'une largeur de 47 m et d'un tirant d'eau de 13 m, il fonctionnera sur 2 réacteurs



RITM-400, 1,8 fois plus puissant que les réacteurs RITM-200 créés pour les brise-glaces à propulsion nucléaire du projet. 22220 (série Arktika). Il sera 2 fois plus puissant que tous les brise-glaces nucléaires précédents, avec une puissance de 120 MW. Il pourra progresser dans de la banquise jusqu'à 4 m d'épaisseur et il sera capable de créer un chenal de 50 m de large. Initialement, il était prévu de construire au moins 3 brise-glaces de ce type, mais les budgets ont été redirigés vers la construction de 2 autres projets 22220 Arktika, le *Stalingrad* et le *Leningrad*. Au total, Atomflot prévoit d'envoyer 17 brise-glaces sur la RMN d'ici 2030, 13 nucléaires et 4 nouveaux conventionnels, pour maintenir la voie de navigation de la RMN ouverte toute l'année ([PortNews.ru](https://portnews.ru), 30 septembre 2024 ; gCaptain.com, 14 octobre 2024).

Le chantier naval de Zvezda reporte la date de livraison des deux premiers tankers Arc7 pour le projet Arctic LNG2 de Novatek. Au lieu de cela, la livraison du premier est attendue début 2025, et le second au cours du premier trimestre 2025. Le nombre d'employés de Novatek envoyés au chantier naval pour accélérer les travaux est passé de 200 à 500 personnes. Selon les analystes, Novatek pourrait avoir besoin des tankers Arc7 cet hiver, mais cela dépendra de la capacité de l'entreprise à trouver des acheteurs pour la cargaison de l'Arctic LNG2, soumis aux sanctions américaines. Initialement, le 1^{er} tanker devait être livré fin 2023 ([Kommersant.ru](https://kommersant.ru), 30 octobre 2024 ; [Korabel.ru](https://korabel.ru), 30 octobre 2024).

La Russie et l'Inde poursuivent leurs discussions sur des projets conjoints de construction de brise-glaces à propulsion classique. Rosatom a annoncé des progrès après la réunion inaugurale d'un groupe de travail axé sur la collaboration sur la route maritime du Nord. La réunion, qui s'est tenue à New Delhi, a rassemblé des responsables russes et indiens, dont le représentant spécial de Rosatom pour le développement de l'Arctique, Vladimir Panov. Au cours des discussions, les délégations ont abordé plusieurs domaines clés de coopération potentielle. Il s'agit notamment d'améliorer le transit de marchandises russo-indiennes via la RMN et d'établir des programmes de formation pour les marins indiens à la navigation dans les eaux polaires. Rosatom veut construire 4 brise-glaces non nucléaires en Inde et la commande est en cours de finalisation. Un responsable a déclaré que les deux pays prévoient également un protocole d'accord pour la construction et la réparation de navires russes dans des chantiers navals indiens. À cette fin, le Fonds d'investissement direct russe (RDIF) et le groupe indien Enso se sont associés pour des investissements conjoints d'environ 225 millions de dollars destinés au développement des infrastructures de construction navale. Par ailleurs, la Russie souffre d'une grave pénurie de navires cargos résistants aux glaces. Selon les propos tenus par le vice-Premier ministre Youri Troutnev lors d'une session dite stratégique avec le Premier ministre Mikhaïl Michoustine, les chantiers navals russes ne pourront construire que 16 des 70 navires arctiques nécessaires d'ici 2030 ([MarinInsight.com](https://marinsight.com), 12 octobre 2024 ; [IntelliNews.com](https://intellinews.com), 14 octobre 2024 ; [Paluba.media.ru](https://paluba.media.ru), 20 octobre 2024 ; [TheBarentsObserver.com](https://thebarentsobserver.com), 23 octobre 2024).

Lors d'une conférence industrielle à Saint-Petersbourg début octobre. Mikhaïl Kovalchuk, proche collaborateur du président Vladimir Poutine et directeur de l'Institut Kourchatov, principal centre de recherche nucléaire russe, a présenté le **projet de sous-marin à propulsion nucléaire pour transporter le GNL de l'Arctique**. La création de navires sous-marins à propulsion nucléaire transportant du GNL est évoquée depuis le début des années 2000. L'Institut Kurchatov et Gazprom ont commencé à travailler sur le projet. Les sous-marins prévus mesureraient 360 m de long et pas plus de 70 m de large, et seraient propulsés par des réacteurs nucléaires RITM-200, les mêmes utilisés pour propulser les plus récents brise-glaces du projet Arktika. Certains experts sont toutefois très sceptiques quant à la faisabilité du projet de sous-marin, voire jugent le concept complètement fantasque ([TheBarentsObserver.com](https://thebarentsobserver.com), 13 octobre 2024 ; [LeMarin.fr](https://lemarin.fr), 14 octobre 2024 ; gCaptain.com, 16 octobre 2024).



De nouvelles zones spéciales de contrôle des émissions (SECA) ont été instituées lors de la 82^e session du comité de protection de l'environnement de l'OMI (MEPC). La mer de Norvège et la zone arctique du Canada rejoignent désormais les zones dans lesquelles les émissions d'oxydes de soufre (SOx) et d'oxydes d'azote (NOx) dans les échappements des navires sont plus limitées que la norme internationale. Cela se traduit par l'obligation, pour les navires croisant dans ces zones, d'utiliser du fuel contenant moins de 0,1% de soufre (depuis le 1^{er} janvier 2020, la norme mondiale, hors-zone SECA, impose un taux de soufre inférieur à 0.5%). Cela a entraîné soit l'intégration de dispositifs de lavage des fumées (*scrubbers*), soit une navigation au diesel et non plus au fuel lourd et, dans le même temps, le développement de propulsions plus vertueuses, à commencer par les moteurs fonctionnant au GNL. Ces nouvelles obligations entreront en vigueur au 1^{er} mars 2026, ce qui correspondra à une mise en œuvre effective au 1^{er} mars 2027. Pour mémoire, il n'existe actuellement que 4 zones SECA (*Sulfur Emission Control Area*) dans le monde : la mer des Caraïbes dans sa zone américaine, une partie des côtes américaines et canadiennes, la mer Baltique et la Manche/mer du Nord ([MarinInsight.com](https://marinsight.com), 7 octobre 2024 ; [MeretMarines.fr](https://meretmarines.fr), 10 octobre 2024).

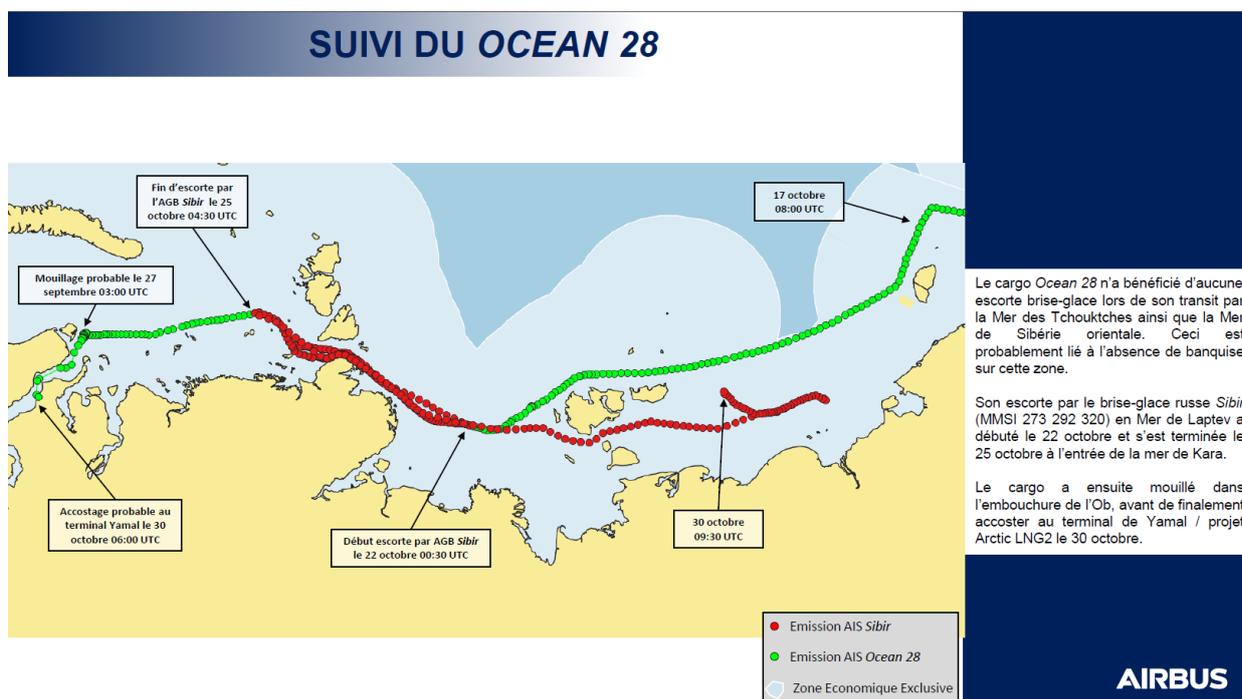
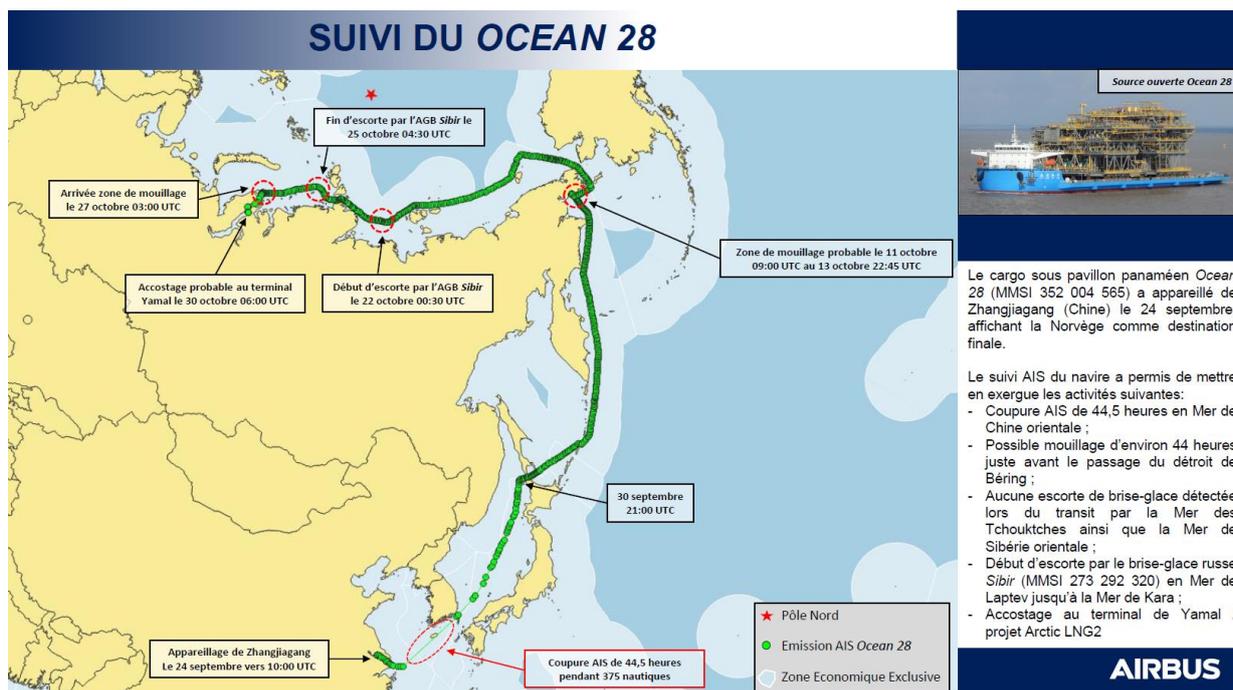


Figure 1 : transit du transport de colis lourd Ocean 28 vers Arctic LNG2 (@Airbus Defense / space)