

Observatoire de l'Arctique

Bulletin mensuel

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



CEARC
Cultures • Environnements
Arctique • Représentations • Climat



FONDATION
pour la **RECHERCHE**
STRATÉGIQUE



AIRBUS

Analyse de données satellitaires

ENSM
ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE MARITIME

SOMMAIRE

AMÉRIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE	3
NORVÈGE – SUÈDE – FINLANDE – RUSSIE	4
ÉTATS OBSERVATEURS ET UNION EUROPÉENNE.....	6
INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES ..	7
QUESTIONS MILITAIRES, INDUSTRIELLES ET TECHNOLOGIQUES	8
PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE	9
TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME	10

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)

Bloc Nordique et Russe : Florian Vidal (UiT – The Arctic University of Norway)

Bloc États Observateurs et UE : Alexandre Taithe (FRS), Théo Urvoy (FRS),

Bloc Gouvernance et Institutions arctiques : Camille Escudé-Joffres (CERI), Émilie Canova (Université de Cambridge), Julia Tasse (IRIS)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : Alexandre Taithe (FRS), Théo Urvoy (FRS)

Bloc Publications : Alexandre Taithe (FRS), Théo Urvoy (FRS)

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

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

Pour commémorer les attaques du 11 septembre 2001, le président des États-Unis Joe Biden s'est rendu en Alaska sur la base militaire d'Elmendorf-Richardson près d'Anchorage ([Alaska Dispatch News](#), 11/09/2023), peu après que le département de l'Intérieur eut annoncé que les licences octroyées dans l'*Arctic National Wildlife Refuge* avaient été annulées sur la base de violations des lois fédérales sur l'environnement. Dans le même temps, les activités d'extractions dans la *National Petroleum Reserve-Alaska* vont être limitées à environ 5 millions d'hectares. Enfin, la mer de Beaufort est également en partie concernée par ces interdictions d'exploration et de forage. Ces annonces ont été fortement critiquées par les élus républicains de l'État ainsi que par une organisation inupiate, Kaktovik Iñupiat Corp., ceux-ci bénéficiant d'une rente pétrolière. Les groupes de défense de l'environnement ainsi que les représentants autochtones Gwich'in se sont réjouis de ces annonces tout en rappelant que le projet Willow a lui été accepté par l'Administration Biden ([Alaska Dispatch News](#), 06/09/2023 ; [Polar Journal](#), 11/09/2023). La guerre en Ukraine et les sanctions occidentales semblent avoir fait augmenter le trafic de navires transportant du pétrole par la route maritime du Nord à destination de la Chine mettant potentiellement en danger en cas de catastrophe des communautés en Alaska situées sur le bord du détroit de Béring. Ce trafic plus important appelle à une meilleure préparation des autorités et à une surveillance accrue des activités dans la zone ([Alaska Public Media](#), 05/09/2023).

Au large de l'Alaska, la Marine russe a mené un **exercice d'ampleur** regroupant 10 000 soldats, des navires et des aéronefs afin de protéger la route maritime du Nord selon les autorités russes et de démontrer leur capacité à déployer des forces dans la zone, alors que l'armée russe est engagée en Ukraine. Lors de cet exercice, des tirs de missiles de croisières Vulcan, Granit et Onyx ont été effectués dans la mer de Béring, dans la zone économique exclusive de l'Alaska. Un navire des garde-côtes américains, le *Kimball*, a été envoyé pour surveiller cet exercice ([Alaska Public Media](#), 21/09/2023 ; [Eye On the Arctic](#), 18/09/2023). L'armée de l'Air américaine a annoncé qu'elle a attribué un contrat à l'entreprise Oklo Incorporated pour équiper sa base d'Eielson, près de Fairbanks, d'un SMR ou réacteur nucléaire de petite taille de 5 Mégawatt de puissance en 2028 ([Alaska Public Media](#), 06/09/2023). Pour la première fois, un bombardier stratégique B-2 de l'armée de l'Air américaine s'est posé en Norvège sur la base aérienne d'Orland pour y effectuer un exercice de ravitaillement moteurs tournants (*hot pit refueling*), en provenance de la base aérienne de Keflavik en Islande ([Stars and Stripes](#), 31/08/2023) (cf. entrée Islande). Enfin, le ministère de la Défense américain a annoncé avoir attribué un financement de 37,5 millions de dollars « dans l'intérêt national » pour aider au développement du projet de mine de graphite, par l'entreprise Graphite One à Graphite Creek qui se trouve au Nord de Nome, et qui devrait être doté d'un port en eau profonde dans les années à venir. Le graphite est une ressource stratégique pour les batteries, mais également pour les composants électroniques. Ce financement vise à assurer un approvisionnement en ressource stratégique à l'industrie américaine qui dépend en ce domaine en partie des importations notamment chinoises ([The Polar Journal](#), 26/07/2023).

Au **Canada**, le Premier ministre canadien Justin Trudeau et le Premier ministre norvégien Jonas Gahr Store se sont rencontrés lors du Sommet mondial d'Action pour le progrès (2023 *Global Progress Action Summit*), tenu à Montréal. Selon un communiqué officiel, le Nord était au cœur de ces échanges, notamment la sécurité et la stabilité de la Norvège dans la région. Les autres sujets abordés étaient « *combattre le changement climatique, développer nos économies, rendre la vie plus abordable, renforcer la démocratie et promouvoir les idées progressistes* » ([Eye On the Arctic](#), 18 septembre). En parallèle, à Terre-Neuve-et-Labrador, entre 200 et 250 jeunes de St John's ont participé à la grève mondiale de la lutte climatique pour mettre fin aux combustibles fossiles. Le projet d'exploration pétrolière de la Baie du Nord, porté par la société norvégienne Equinor, était plus particulièrement visé ([High North News](#), 18 septembre). Au Nunavut, le projet d'extension de la mine d'or Meliadine d'Agnico Eagle's, située à 25 km de Kangiqliq (Rankin Inlet en anglais), dans la région de Kivalliq, était en discussion, cet agrandissement empiétant sur la route de migration du troupeau de caribous de Qamanirjuaq, essentiel pour les Inuits de la région ([CBC News](#), 18 septembre). À Sanikiluaq, au Nunavut, l'installation d'un moulin à vent, en discussion depuis 2016, est proche d'aboutir. À lui seul, ce moulin devrait produire suffisamment d'électricité pour réduire de moitié la dépendance de la communauté au carburant diesel. L'aboutissement de ce projet est un tournant important pour le Nunavut car c'est la première fois que la Qulliq Energy Corporation (QEC) accepte d'acheter de l'électricité auprès d'un fournisseur indépendant – l'entente devrait être signée le 29 septembre – et que cela ouvre la voie aux autres projets d'énergie renouvelable ([CBC News](#), 20 septembre).

Le rapporteur spécial sur les droits des peuples autochtones, José Francisco Calí Tzay, a rendu son rapport à la suite de sa visite au **Groenland** en février dernier. Le rapport pointe notamment les discriminations subies par les Groenlandaises et

les Groenlandais dans l'accès à leurs droits, ainsi que les politiques danoises particulièrement violentes (notamment la campagne de stérilisation des filles et des femmes dans les années 1960-70) qui ont suivi la période coloniale, qui s'est formellement achevée en 1953. Le rapporteur préconise d'engager « *un processus de réconciliation afin d'aborder l'héritage du colonialisme et du racisme et, avec la participation des Inuits, d'élaborer des solutions et des politiques efficaces* » ([UN](#), 11 septembre). Une autre préconisation rejoint la demande exprimée au Folketing, le Parlement danois, par Aki-Matilda Høegh-Dam de pouvoir s'exprimer en groenlandais et féroïens. À ce sujet, le président du Folketing, Søren Gade, qui s'était montré favorable à la mise à disposition d'interprètes, a finalement tranché, il s'agira pour les membres élus du Groenland et des îles Féroé de traduire eux-mêmes leurs discours au Folketing s'ils s'expriment dans leur langue maternelle. Certaines déclarations et rapports seront également traduits ([DR](#), 21 septembre). Alors que le développement du tourisme de croisière s'est développé considérablement au Groenland ces dernières années et que le gouvernement groenlandais étudie la mise en place d'une taxe pour les passagers ([KNR](#), 31 août), le navire de croisière *Ocean Explorer* s'est échoué au début du mois de septembre avec 206 personnes à bord dans l'Alpefjord au nord-est du Groenland. Les passagers ont pu être secourus avec le concours du navire de recherche *Tarajoaq* de l'Institut de la nature ([DR](#), 14 septembre, voir également la rubrique sécurité maritime). « *Les navires de croisière qui naviguent dans les eaux groenlandaises et dans les fjords ont tous obtenu l'autorisation de naviguer dans nos eaux* » précise Vivian Motzfeldt, nouvelle ministre des Affaires étrangères et de l'Indépendance, « *mais la situation qui s'est créée montre clairement que nous devons travailler pour garantir des exigences légales strictes, claires et sans ambiguïté à partir de la saison prochaine* » ([Sermitsiaq](#), 13 septembre).

En **Islande**, l'activité militaire alliée a fortement augmenté à la base aérienne de Keflavík. En septembre, trois bombardiers stratégiques américains B-2 Spirit et environ 200 soldats y étaient déployés. Le 5 septembre, le général James B. Hecker, commandant des Forces aériennes américaines en Europe et du commandement aérien de l'OTAN, s'y est également rendu pour rencontrer le ministre islandais des Affaires étrangères Thórdís Kolbrún Reykjörd Gylfadóttir. Ils ont échangé sur la guerre en Ukraine, le renforcement de la dissuasion et de la défense de l'OTAN, et sur la contribution de l'Islande à la « connaissance de la situation » (*Situational Awareness*) grâce à ses sites de radars et de communication. Pour rappel, en août, c'était une escadrille aérienne allemande qui avait opéré en Islande dans le cadre de l'exercice *Rapid Viking*. Exploité en collaboration avec les garde-côtes islandais, le centre de contrôle et de reporting de l'OTAN à Keflavík et d'autres alliés régionaux, cette escadrille a mené environ huit séances d'entraînement par jour ([High North News](#), 6 septembre). Selon une étude, cette augmentation d'activité militaire reste bien accueillie par les Islandais puisque le soutien à l'adhésion de l'Islande à l'OTAN s'élève à 62,6 %. Or, s'il était de 70 % en 2022, cela reste légèrement supérieur aux 50 % enregistrés en 2021. Par ailleurs, près de 90 % des Islandais disent vouloir que l'Islande collabore activement avec les autres pays nordiques, et citent comme partenaires de coopération privilégiés : la Norvège (16,8 %), le Danemark (avec le Groenland et les îles Féroé ; 15,8 %), la Suède (13,3 %) et la Finlande (8,4 %), suivis par les États-Unis (7%) ([High North News](#), 21 septembre).

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Norvège-Finlande : l'enjeu des infrastructures de communication dans la région de Barents

Finlande : le gouvernement finlandais a annoncé sa candidature pour l'obtention d'un financement européen à hauteur de 43,16 millions d'euros dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (*Connecting Europe Facility* ou CAF). Cet instrument de financement vise à promouvoir la compétitivité par le biais d'investissements dans les infrastructures pour les États membres. Dans cette optique, la Finlande précise que ces fonds pourraient contribuer à l'amélioration de la mobilité militaire au sein de l'UE en adaptant certaines parties de son réseau de transport transfrontalier à un double usage. Plus de la moitié de la somme (23 millions d'euros) serait spécifiquement allouée à des projets infrastructurels situés dans la partie septentrionale de la Finlande, limitrophe de la Suède et de la Norvège. Parmi les plans considérés comme prioritaires, le gouvernement finlandais prévoit la restauration de la ligne ferroviaire entre Oulou et Laurila, située à une vingtaine de kilomètres de la frontière suédoise ([Communiqué du gouvernement finlandais](#) ; [Yle](#), 7 septembre 2023 ; [thebarentsobserver](#), 13 septembre 2023).

Norvège : codirigé par les quatre agences publiques norvégiennes du transport – ferroviaire (*Jernbanedirektoratet*), routier (*Statens Vegvesen*), aérien (*Avinor*) et maritime (*Kystverket*) –, un rapport d'étude sur les infrastructures de communication dans le nord du pays est le fruit d'une large consultation auprès des différentes parties prenantes, dont les forces armées. Dans ses conclusions, ce rapport fait notamment le constat que le coût financier et extra-financier de la construction d'une voie ferrée entre Fauske (situé près de Bodø) et Tromsø, longtemps envisagée, est trop élevé pour une telle réalisation. D'une part, le coût d'un tracé reliant les deux communes est évalué à 234 milliards de couronnes norvégiennes (20,8 milliards d'euros). Cet investissement ne pourrait pas être amorti compte-tenu de l'évolution socio-économique qui anticipe une stagnation démographique dans la région. D'autre part, les coûts environnementaux et sociaux d'une telle entreprise sont également des freins significatifs. Ainsi, les quatre agences préconisent le renforcement des infrastructures ferroviaires existantes, en particulier la ligne Ofotbanen qui relie Narvik à Luleå. Au total, le rapport recommande un investissement à hauteur de 184 milliards de couronnes norvégiennes (16,3 milliards d'euros) pour renforcer le réseau d'infrastructures de communication et l'intermodalité dans le nord du pays ([Communiqué du Jernbanedirektoratet](#) ; [NRK](#), 27 septembre 2023).

Russie-Chine : poursuite du rapprochement bilatéral en Arctique

Début septembre, des consultations bilatérales ont été organisées sous la direction de l'ambassadeur russe pour l'Arctique Nikolai Korchunov et le représentant spécial chinois pour les affaires arctiques Gao Feng. Dans un environnement géopolitique instable, les deux parties ont souligné leur volonté de réaliser plusieurs projets conjoints dans les domaines énergétique, scientifique et infrastructurel. Outre ces visées bilatérales, les deux pays ont rappelé l'importance de coopérer au sein du Conseil de l'Arctique et convenu de se réunir à nouveau l'année prochaine en Chine, cette fois, pour poursuivre ce rapprochement stratégique dans la région ([High North News](#), 15 septembre 2023).

Dans le même temps, le gouverneur de Mourmansk Andreï Chibis a rencontré les responsables de la société chinoise Shandong Port Group. La coopération entre le groupe chinois et la région russe s'inscrit dans le développement de la Route maritime du Nord. Le gouverneur russe se montre optimiste quant à l'arrivée d'investisseurs chinois dans divers secteurs économiques de la région comme la construction navale ou l'industrie forestière. La perspective d'une telle arrivée pourrait signaler un renforcement substantiel du rôle de Pékin dans l'économie de l'Arctique russe ([Communiqué du gouverneur de l'oblast de Mourmansk sur Telegram](#), 16 septembre 2023 ; [thebarentsobserver](#), 20 septembre 2023).

Norvège : un point sur les projets extractifs

Dans un communiqué publié le 19 septembre, le groupe norvégien Equinor a annoncé une mise à jour concernant le financement du projet d'exploitation pétrolière Johan Castberg, en mer de Barents. Alors que les opérations sont programmées pour débuter au cours du dernier trimestre 2024, le groupe a révélé une augmentation de 15,5 milliards de couronnes norvégiennes (1,37 milliard d'euros) de ce projet ainsi qu'un surcoût de charge de 7 milliards de couronnes norvégiennes (622,8 millions d'euros). Désormais, son financement se totalise à 80 milliards de couronnes norvégiennes (7,1 milliards d'euros). Pour rappel, l'évaluation totale du projet en 2017 était de 57 milliards de couronnes norvégiennes (5 milliards d'euros). Pour le groupe pétrolier, les effets de la pandémie du Covid-19 sont en grande partie responsables de ce surcoût ([Communiqué du groupe Equinor AS](#), 19 septembre 2023).

Dans le Finnmark, la mine de Sydvaranger, située à Kirkenes, pourrait de nouveau être exploitée après sa brève réouverture entre 2009 et 2015. Le groupe suédois Grangex a informé la finalisation de l'achat de Sydvaranger Mining AS auprès de la société Orion Resource Partners d'ici la fin de l'année. L'entreprise planifie un investissement de 60 millions de dollars durant la période de production, programmée pour une durée de 20 ans. Durant cette période, Grangex anticipe une production moyenne de 3,5 millions de tonnes par an de fer concentré ([High North News](#), 21 septembre 2023).

États observateurs et Union européenne

L'intérêt renouvelé du Japon pour l'Arctique

Le Japon renforce son engagement en Arctique, notamment pour suivre le développement de la route maritime du Nord et sécuriser des ressources essentielles. Cet objectif conduit le pays à établir des partenariats énergétiques avec la Russie, notamment avec Novatek, et à projeter la construction d'un brise-glace de recherche scientifique polaire.

Observateur au sein du Conseil de l'Arctique, et pays asiatique le plus proche de cet océan, le Japon s'intéresse au développement de la route maritime du Nord, non seulement en réponse à la présence chinoise dans cette partie de l'Arctique, mais surtout pour les ressources dont le pays manque, entraînant une dépendance élevée aux importations. Le Japon conclut ainsi des partenariats avec des entreprises russes, récemment avec Novatek qui prévoit de fournir à Tokyo plus de 2 millions de tonnes de GNL chaque année à partir de son usine Arctic LNG 2, correspondant à la part d'investissement du Japon dans le projet ([Reuters, 21 juillet 2023](#)). Cet attrait pour l'Arctique est également symbolisé par un projet de brise-glace de classe Arctique, premier navire de recherche scientifique de ce type du pays ([Marine Insight, 10 août 2023](#)). Prévu pour 2026, ce brise-glace vise à asseoir la légitimité japonaise en Arctique et à amplifier son rôle dans la zone. Des missions scientifiques et économiques se réalisent déjà en collaboration avec la Russie, même si l'invasion ukrainienne marque un ralentissement de ces coopérations. La RMN constitue cependant un objectif commun sur le long terme, d'où un maintien nécessaire des relations entre les deux pays.

Le Brésil affirme sa légitimité en Arctique

Le Brésil, fort de sa présence en Antarctique, envisage dorénavant d'élargir son influence vers le Grand Nord en cherchant à devenir observateur au Conseil de l'Arctique, s'ouvrant ainsi à de nouvelles opportunités scientifiques et environnementales, tout en explorant des partenariats potentiels pour renforcer sa présence dans la région arctique, notamment en s'appuyant sur une demande croissante en ressources et en énergie russes.

État polaire par sa participation au Système du Traité sur l'Antarctique (STA), le Brésil s'estime légitime à regarder plus au Nord et songerait à devenir observateur auprès du Conseil de l'Arctique. Après une première expédition brésilienne au Svalbard cet été, le Brésil publie en septembre un nouveau plan décennal pour l'Antarctique, cette fois-ci incluant pour la première fois une mention de l'Arctique et à l'intérêt que le pays y porte sur les plans scientifique et environnemental ([Polar Journal, 4 septembre 2023](#)). Autre candidat au statut d'observateur, le Portugal pourrait devenir un partenaire idéal pour le Brésil afin de participer à la gouvernance arctique et s'implanter scientifiquement au Svalbard. La Turquie renforce également sa candidature au statut d'Observateur, et pourrait être un partenaire intéressant pour le Brésil. Une expédition multinationale dirigée par le Marmara Research Center Polar Research Institute turc a ainsi embarqué en 2023 des scientifiques brésiliens ([Azernews, 8 septembre 2023](#)). Économiquement, le Brésil pourrait voir en l'Arctique un débouché viable alors que la Russie cherche de nouveaux acheteurs. C'est dans ce cadre qu'un pétrolier russe transportant du pétrole en provenance de Mourmansk est arrivé au Brésil en août, suivi d'un deuxième chargement en septembre. Si le Brésil offre un nouveau marché pour Moscou, le pays a déjà augmenté ses importations de carburant russe depuis février, signe possible d'une amplification des partenariats entre les deux pays ([Bloomberg, 8 septembre 2023](#) / [Reuters, 12 septembre 2023](#)).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

La Russie se retire du Conseil Euro-Arctique de Barents

Le Conseil euro-arctique de la mer de Barents a été créé en 1993 pour faciliter les contacts transfrontaliers entre les régions les plus septentrionales de la Finlande, de la Suède, de la Norvège et du nord-ouest de la Russie ([Barents Observer, 18 septembre 2023](#)). La présidence du CEAB (BEAC en anglais) alterne tous les deux ans entre la Norvège, la Suède, la Finlande et la Russie. En temps normal, la Finlande aurait dû transférer la présidence à la Russie lors de la réunion ministérielle prévue le 24 octobre 2023 ([Barents Council](#)) mais se trouvait dans l'impossibilité diplomatique de le faire compte-tenu de la cessation des activités du CEAB avec la Russie en condamnation de sa guerre contre l'Ukraine. Dans ces conditions, Moscou a donc annoncé par un communiqué du ministère des Affaires étrangères son retrait du Conseil. La déclaration rejette la responsabilité du retrait russe sur tous les autres membres de la coopération de la mer de Barents et attribue entièrement la responsabilité de l'effondrement de l'architecture de la coopération de la mer de Barents à ses "partenaires" nordiques et arctiques : « *Par la faute des membres occidentaux du conseil (Danemark, Islande, Norvège, Finlande, Suède, UE), [les activités du BEAC] sont quasiment paralysées depuis mars 2022. [...] Dans les conditions actuelles, nous sommes contraints d'annoncer le retrait de la Fédération de Russie du Conseil euro-arctique de la mer de Barents. Nous sommes convaincus que la conjoncture politique actuelle qui guide nos voisins du nord de l'Europe ne correspond pas aux intérêts à long terme des habitants de l'Arctique* » ([Ministère des Affaires étrangères de la Russie, 18 septembre 2023](#)).

Cela remet en question la pérennité des efforts du Conseil de l'Arctique pour reprendre la coopération avec la Russie. Sous la présidence de la Norvège, des consultations étroites avec tous les États membres et les participants permanents ont eu lieu tout au long de l'été, ce qui a abouti à l'accord sur les nouvelles directives (voir bulletin précédent). Ces directives permettent aux groupes de travail d'initier des processus de prise de décision, de reprendre des projets existants et de proposer de nouveaux projets. Morten Høglund s'est félicité de l'adoption de ces lignes directrices mais précise que la reprise complète des travaux nécessitera du temps ([High North News, 12 septembre 2023](#)).

Première réunion des Observateurs du Conseil de l'Arctique en "format Varsovie" depuis 2019

La Pologne, qui a le statut d'observateur au CA depuis 1998, est à l'initiative du « format de Varsovie » initiative pour améliorer le dialogue entre la présidence du CA, les États observateurs et l'Union européenne, et les groupes de travail du CA ([Arctic Council, 30 mars 2020](#)). Ce format offre une plateforme de discussion et d'interaction plus importante pour les observateurs. Il se réunissait à Varsovie ou en marge de la réunion des SAO précédant les réunions ministérielles. Après 4 ans d'arrêt, la Pologne a de nouveau réuni ce format le 28 septembre en hybride ([Twitter, 29 sept. 2023](#), [communiqué du ministère des Affaires étrangères de la Pologne, 28 sept. 2023](#)).

Le secrétariat du CA et la présidence norvégienne se sont tous les deux félicités du succès de cette réunion. Les photos postées sur Twitter montrent la participation de nombreux représentants, notamment de l'UE, d'Italie, d'Allemagne, des Pays-Bas, de Corée, de Singapour, du Royaume-Uni, et de Chine ([Twitter, 29 sept. 2023](#)). L'ambassadeur polonais pour l'Arctique, Piotr Rakowski, a exprimé sa volonté d'organiser une prochaine réunion en 2025 en amont de la ministérielle de fin de présidence norvégienne, signifiant ainsi ses espoirs pour la reprise effective des travaux et réunions politiques du CA ([Twitter, 29 sept. 2023](#)).

La Russie en quête d'alliés diplomatiques et économiques non occidentaux en Arctique

Suite à l'invasion de l'Ukraine par la Russie, les pays occidentaux ont suspendu la coopération avec la Russie au sein du Conseil de l'Arctique. Selon l'ambassadeur de la Russie au Conseil de l'Arctique, le fait de ne pas inviter les représentants russes aux événements organisés au sein du Conseil constitue une violation de ces droits ([TASS, 14 mai 2023](#)) et « *compte*

tenu de l'affaiblissement du rôle et de l'efficacité du Conseil, provoqué par nos partenaires occidentaux, [la Russie s'est] déjà engagée dans un dialogue actif avec d'autres pays et organisations dans le cadre d'un programme pour l'Arctique, sous diverses formes ». De même, en quittant le Conseil euro-arctique de Barents, la Russie a annoncé : « Nous restons ouverts à l'interaction avec tous ceux qui ont une attitude constructive et sont prêts à un dialogue égal et à un travail d'équipe mutuellement bénéfique » ([Ministère des Affaires étrangères de la Russie, 18 septembre 2023](#)).

Dans ce contexte, si la Russie n'envisage pas de développer des forums alternatifs au Conseil de l'Arctique, elle ouvre néanmoins de nouvelles portes de coopération avec des pays non occidentaux dans la région arctique. En particulier, Moscou cherche à coopérer avec les pays membres des BRICS ainsi qu'avec les pays membres de l'Organisation de coopération de Shanghai (Chine, Inde, Iran et les pays -stan). Alors que la Russie présidera les BRICS en 2024, l'ambassadeur russe au Conseil de l'Arctique a indiqué que la Russie et le Brésil ont de nombreux domaines de coopération possibles : préservation des écosystèmes de l'Arctique et coopération énergétique, y compris l'utilisation de sources d'énergie renouvelables ([TASS, 14 juin 2023](#)). Cette coopération se traduit notamment dans la construction de la station internationale de recherche arctique "Snezhinka" en Sibérie : la Russie avait invité les pays d'Amérique latine et du golfe Persique à coopérer dans cette station lors d'une importante réunion d'ambassadeurs ([TASS, 15 février 2023](#)). En outre, la Turquie et la Thaïlande sont de nouveaux partenaires possibles. Cette coopération non occidentale passe également par la création d'une station scientifique internationale sur l'île norvégienne de Svalbard, et la formation du Consortium de recherche russo-asiatique pour la recherche en Arctique (RACAR) ([High North News, 1^{er} septembre 2023](#)).

Le Traité sur la Haute Mer ouvert à signatures : point sur les enjeux en Arctique

Le texte de l'accord, élaboré après près de deux décennies de négociations, établit des mécanismes visant à préserver et à utiliser de manière durable la biodiversité marine dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale. Adoptée en avril 2023 (voir bulletin de mai), la « *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale* », plus couramment appelée BBNJ ou Traité sur la Haute Mer, a été ouverte à signatures en septembre 2023. Les États devront ensuite la ratifier pour qu'elle puisse entrer en vigueur (120 jours après la date de dépôt du soixantième instrument de ratification). Au 28 septembre 2023, 81 États ont signé la convention ([ONU, 21 sept. 2023](#)), dont 6 États arctiques sur 8. Seuls la Russie et le Canada n'ont pas encore signé le texte. Cependant, il est peu probable que les États-Unis qui n'ont pas ratifié la Convention de Montego Bay sur le Droit de la Mer, ratifient également le Traité sur la Haute Mer. Compte tenu de la déclaration ministérielle en faveur du texte, le Canada va sans doute signer la convention ([Gouvernement du Canada, 6 mars 2023](#)). Dans le contexte géopolitique actuel, il reste à voir si la Russie, qui se désengage des instances multilatérales, signera et ratifiera l'Accord.

Questions militaires, industrielles et technologiques

Un renforcement de la sécurité norvégienne par les vecteurs sous-marins

Le sous-marin nucléaire lanceur de missiles de croisière USS Florida a effectué une visite historique dans le nord de la Norvège. Dans le même temps, la Norvège a annoncé la construction de ses nouveaux sous-marins 212CD, renforçant sa capacité militaire et symbolisant l'étroite collaboration en matière de défense avec l'Allemagne.

L'*USS Florida*, un sous-marin nucléaire lanceur de missiles de croisière de classe Ohio capable de transporter 154 missiles Tomahawk, a fait une escale historique dans le nord de la Norvège, marquant la première visite de ce type, en naviguant jusqu'au port de Grøtsund, au nord de Tromsø ([The Barents Observer, 14 septembre 2023](#)). Cette visite vise à promouvoir la sécurité et la stabilité dans la région, comme l'a déclaré le contre-amiral Stephen Mack, directeur des opérations maritimes des forces navales américaines en Europe et en Afrique. L'*USS Florida* fait partie d'un groupe de quatre sous-marins de classe Ohio ayant perdu leur capacité de frappe nucléaire pour accueillir des missiles de croisière. Sa présence dans le nord de la Norvège revêt une importance stratégique, tant pour la sécurité régionale que pour la dimension symbolique de sa mission à la frontière de la Russie, à proximité de la péninsule de Kola. Cet événement intervient après déjà plusieurs escales qui étaient inédites en Norvège, notamment celle du porte-avions *Gerald R. Ford* en mai dernier. Dans le même

temps, la Norvège a annoncé le début de la construction de ses nouveaux sous-marins à propulsion anaérobie par l'allemand ThyssenKrupp, dont la livraison est prévue à la base navale de Ramsund pour 2029 ([HighNorthNews, 15 septembre 2023](#)). Construits sur la base des types 212A allemands et italiens, les futurs 212CD norvégiens viendront renforcer la capacité militaire et l'effet dissuasif de la Norvège. Cet achat symbolise la coopération étroite en matière de défense et d'armement entre les deux pays, et s'insère directement dans une dynamique de renouvellement des forces armées nordiques.

Proposition d'une nouvelle frégate de classe Arctique pour moderniser la flotte danoise

Dans un contexte de concurrence croissante en Arctique, la Marine danoise projette de moderniser sa flotte en optant pour une nouvelle classe de frégates « arctiques » conçues par OSK Design afin de patrouiller dans la région en offrant une réponse à la diversité des besoins et missions de la marine par un système de modules interchangeables.

Alors que le contexte sécuritaire du Grand Nord est affecté par la crise ukrainienne de 2022, la Marine danoise cherche à moderniser sa flotte dans un souci d'affirmation de sa souveraineté ([PolarJournal, 12 juillet](#)). Dotée d'une flotte vieillissante sur bien des aspects, le Danemark pourrait voir en cette modernisation une occasion d'équiper sa flotte de nouveaux navires à capacité arctique, et ce bien que l'actuelle classe Thétis soit équipée d'une coque renforcée permettant des patrouilles au nord du cercle polaire. C'est cet objectif que vise l'un des participants au DSEI 2023, OSK Design, avec son design de frégate « arctique » conçue pour la Marine danoise afin d'opérer au Groenland et aux Féroé principalement ([Naval News, 13 septembre 2023](#)). D'une classe de type « polar class 5 », le bâtiment devrait être équipé des dernières capacités de surveillance nécessaires pour des patrouilles dans cette région, et d'une combinaison de systèmes d'autodéfense et d'équipement offensifs – missiles balistiques. Les flancs devraient être modulables selon les besoins déterminés par la Marine danoise : militairement, la frégate peut être équipée d'un lanceur de mines sous-marines ou d'une plateforme de lancement de drones, mais peut tout aussi bien être équipée d'un barrage de confinement de pétrole en cas d'épisode de marée noire. Cette nouvelle frégate pourrait alors assurer un large spectre de missions de défense et de sécurité que la Marine danoise doit prendre en compte à ses frontières arctiques, notamment les missions environnementales. OSK Design espère pouvoir obtenir un contrat avec le ministère de la Défense danois, tout en ayant l'ambition de délivrer ces nouveaux modèles à l'horizon 2030.

Publications des instituts de recherche

La posture protectrice du Royaume-Uni vis-à-vis des États Baltes

Le Royaume-Uni cherche à renforcer son rôle dans la Baltique en collaborant étroitement avec les États riverains pour y garantir la sécurité, et étendre ses prérogatives actuelles en devenant un acteur clef de la défense sur le flanc nord européen en complément de l'OTAN.

Extension stratégique mutuelle de l'océan Arctique, la mer Baltique parachève une forme d'otanisation avec l'entrée prochaine de la Suède dans l'Alliance. Permettant de maintenir une pression sur la Russie en contrôlant les débouchés maritimes vers Kaliningrad, la Baltique sert également de porte d'entrée aux acteurs non arctiques de l'OTAN, à l'instar du Royaume-Uni de plus en plus présent dans la région par l'intermédiaire de bases militaires (Camp Viking en Norvège) et d'exercices multilatéraux. Le Royaume-Uni cherche à accroître sa contribution à la sécurité et à la stabilité de cette région. Il est depuis longtemps un partenaire attrayant pour les pays de la région, partageant une vision similaire de l'environnement sécuritaire, des relations transatlantiques, de l'utilité de la force militaire et de la menace russe. Dans ce cadre, le pays dirige notamment la force expéditionnaire conjointe rassemblant dix pays pour soutenir la stabilité et la sécurité dans l'Atlantique Nord, la région de la mer Baltique et le Grand Nord ([UK Government, 25 avril 2023](#)). C'est particulièrement au sein des États Baltes que Londres entend devenir un acteur clef de la sécurité ([Chatham House, juillet 2023](#)). Le Royaume-Uni et ces États devraient collaborer étroitement pour garantir que les indicateurs d'alerte précoce de l'intention de la Russie soient bien compris et pris en compte par les Alliés en dehors de la région nordique-balte. En outre, ils devraient plaider conjointement en faveur d'un plus grand effort financier vers l'OTAN, tout en explorant des consultations trilatérales avec la France, en élargissant le rôle de la Force expéditionnaire conjointe (JEF) pour faire face aux menaces hybrides et en

renforçant la coopération en matière de défense-industrielle. Les États baltes devraient continuer de soutenir l'hébergement des forces alliées et tirer parti de la compétence et du soutien du Royaume-Uni pour renforcer leur capacité d'innovation en matière de défense. Sur le long terme, le Royaume-Uni devrait continuer de jouer un rôle crucial dans le renforcement de la défense et de la dissuasion dans la région nordique-balte, sous réserve de maintenir et, éventuellement, d'augmenter ses engagements. Le porte-avions britannique *HMS Queen Elizabeth* se dirigeait d'ailleurs fin septembre vers la Norvège pour s'entraîner aux côtés de navires norvégiens, allemands, belges et français dans le cadre de la *NATO's Joint Expeditionary Force*, avec la participation d'avions provenant de Norvège, des États-Unis, de Finlande et de Suède ([The Barents Observer, 21 septembre 2023](#)).

La Suisse, exemple de la géopolitique Grand Nord d'un État non arctique

Mettant en avant son économie mondialisée et sa responsabilité envers le changement climatique, la Suisse a rejoint le Conseil de l'Arctique en 2017 en tant qu'observatrice, utilisant son expertise en recherche polaire pour promouvoir la diplomatie fondée sur la science et contribuer à des solutions durables pour la région. Elle démontre ainsi comment un « petit État » peut jouer un rôle significatif dans les problèmes mondiaux, selon deux chercheurs étudiant la politique arctique de la Suisse.

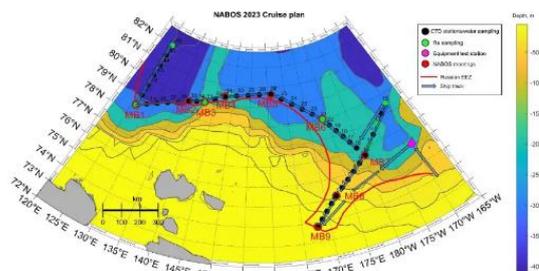
L'économie suisse, fondée sur la mondialisation, dépend étroitement des voies commerciales internationales et des tensions géopolitiques. Dorénavant de plus en plus influencé par ces enjeux, l'Arctique devient d'un intérêt légitime pour Berne. La Suisse, sensible aux effets disproportionnés du changement climatique, s'est engagée dans l'accord de Paris et les objectifs de développement durable des Nations unies. En 2017, elle rejoint le Conseil de l'Arctique en tant qu'observatrice, correspondant alors à l'identité de la Suisse en tant que conseiller mondial en politique scientifique, utilisant la science comme un outil diplomatique ([Ferga Aristama et Fredy Buhama Lumban Tobing, JISoP, juin 2023](#)). Malgré son absence de proximité géographique directe avec l'Arctique, la Suisse tire parti de son expertise en recherche polaire et en haute altitude pour contribuer aux discussions et aux décisions du Conseil. Cette approche renforce non seulement le rôle diplomatique de la Suisse, mais elle est également conforme à son engagement en faveur du développement durable et de la protection de l'environnement, tant au niveau national qu'international. Elle démontre comment un « petit État » peut apporter une contribution significative aux problèmes mondiaux grâce à la diplomatie fondée sur la science. Cette implication repose sur une étroite collaboration entre la recherche et la politique, notamment favorisée par le Comité suisse de recherche polaire et à haute altitude. La vision suisse pour l'Arctique repose sur un développement régional et commercial bénéfique aux populations locales et conforme aux objectifs de développement durable. Elle aspire à faire de l'Arctique une région stable et gouvernée de manière collaborative, minimisant les activités militaires et favorisant la résolution pacifique des désaccords.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Au chantier naval Almaz à Saint-Pétersbourg, la quille du 3^{ème} brise-glace Projet 21180M *Svyatogor* de la Marine russe a été posée. Il devrait rejoindre la flotte du Nord d'ici la fin 2027. Le précédent sistership, le brise-glace *Evpatiy Kolovrat*, construit au même chantier, a été affecté à la flotte du Pacifique basée à Petropavlovsk-Kamchatsky en juillet 2023. Le premier de la série, *Ilya Muromets* est à Saint-Pétersbourg. ([Korabel.ru](#), 4 septembre 2023 ; [PetrogradNews.ru](#), 3 septembre 2023).

Le brise-glace à propulsion nucléaire *Ural* est entré en cale sèche au chantier naval de Kronstadt de la mer Baltique à Saint-Pétersbourg. Il est le 4^{ème} navire du projet 22220 construit dans ce même chantier naval. La quille a été posée le 25 juillet 2016 et le bâtiment mis en service le 22 novembre 2022. Cette information est intéressante puisqu'elle atteste que son port base à Mourmansk n'est pas en mesure d'assurer les entretiens de ce type de navire, faute de cales sèches ou de docks flottants suffisants. Rosatom a fait savoir qu'il lui manquait des linéaires de quai pour accueillir tous les nouveaux brise-glaces. Pour mémoire, le plus grand dock flottant a été mis hors service à la suite de l'incendie survenu en décembre 2019 sur le porte-aéronefs *Kouznetsov* toujours en travaux pour refonte ([Korabel.ru](#), 04 septembre 2023).

Le 2 septembre, le navire de recherche russe *Akademik Nemchinov* a appareillé de Pevek pour intercepter le brise-glace de l'US Coast Guard *Healy*. Les deux navires se sont rapprochés à quelques kilomètres l'un de l'autre dans la mer de Sibérie orientale. La mission scientifique américaine est de poser des bouées acoustiques dans le cadre d'une campagne océanographique qui le conduira jusqu'à Tromsø le 3 octobre. Cet événement de pose de bouées est à rapprocher de la mission du brise-glace chinois *XueLong 2* qui opère également en Arctique et auquel on prête la même polémique d'utilisation duale de ces bouées. ([HighNorthNews.com](https://www.highnorthnews.com), 7 septembre 2023 ; [HighNorthNews.com](https://www.highnorthnews.com), 6 septembre 2023 ; [Maritime-executive.com](https://www.maritime-executive.com), 6 septembre 2023 ; [TheBarentsObserver.com](https://www.thebarentsobserver.com), 18 septembre 2023). Image : NABOS / University of Alaska Fairbanks



En présence de Vladimir Poutine au chantier naval Zvezda, le pétrolier Arc 6 *Valentin Pikul* et le méthanier Arc7 *Alexey Kosygin* ont été inaugurés. Le premier sera utilisé pour exporter du pétrole à partir du terminal Varandey en mer de Petchora, le second sera affecté au projet Arctic LNG2, sans pour autant annoncer sa date de mise en service. Il est l'un des 3 méthaniers (*Alexey Kosygin*, *Petr Stolypine* et *Sergueï Witte*) en cours de construction pour Novatek. Il est difficile de connaître l'état d'avancement des quatre autres annoncés en construction dans ce même chantier. Pour le projet Arctic LNG2, il est prévu de construire 21 méthaniers de classe glace Arc7, dont 15 navires devraient être construits par le chantier Zvezda. À l'heure actuelle, 3 méthaniers pour le projet Arctic LNG2 ont été lancés au chantier naval de Zvezda ([Pronedra.ru](https://www.pronedra.ru), 28 août 2023 ; [Neftegaz.ru](https://www.neftegaz.ru), 11 septembre 2023).

Le navire de croisière d'expédition de classe polaire PC6, l'*Ocean Explorer*, de l'opérateur australien Aurora s'est échoué le lundi 11 septembre au fond du fjord d'Alpefjord dans le parc national de la côte est du Groenland avec 206 passagers à bord. C'est un chalutier scientifique groenlandais, le *Tarajoq*, qui lui a porté secours et l'a déséchoué le jeudi 14 septembre. Cet événement n'a pas créé de pollution. Mais il a ému la communauté arctique et souligne à nouveau les risques environnementaux que présentent les activités de croisière dans des zones sensibles. Les autorités danoises ont dirigé le navire vers Reykjavik où il est arrivé le 17 septembre pour une inspection de coque. Cet incident pourrait accélérer les décisions de restriction de navigation dans les zones sensibles de l'Arctique ([MarineExecutive.com](https://www.marine-executive.com), 12 septembre 2023 ; [PolarJournal.com](https://www.polarjournal.com), 12 septembre 2023 ; [MarineExecutive.com](https://www.marine-executive.com), 14 septembre 2023).

La Garde côtière canadienne a officiellement accueilli le brise-glace moyen NGCC *Vincent Massey* au sein de sa flotte lors d'une cérémonie d'inauguration à Québec. Le navire est le 3^{ème} des 3 brise-glaces moyens que le Canada a acheté d'occasion à la compagnie suédoise offshore Viking en 2018. Les sisterships sont le NGCC *Jean Goodwill* et le NGCC *Captain Molly Kool*. Acquis pour soutenir les opérations d'intervention de recherche et de sauvetage ainsi que le service de déglacage dans les voies navigables de l'est du Canada, notamment le fleuve et le golfe Saint-Laurent et la région Nord de la baie de Baffin ([gCaptain.com](https://www.gcaptain.com), 15 septembre 2023). Photo : Chantier Davie



Les modifications apportées aux règles de navigation sur la route maritime du Nord sont entrées en vigueur le 1^{er} septembre 2023. Un modèle de registre est mis en place pour la délivrance des permis aux navires de naviguer dans les eaux de la route maritime du Nord. Les critères sont plus encadrés avec notamment la route de navigation (zone de travail) imposée dans les eaux de la RMN et les informations sur la nécessité d'un soutien brise-glace ou pas. Même si le permis est accordé, l'Administration de la NSR se réserve le droit de suspendre le permis de transiter si les conditions de glace ne sont pas satisfaisantes ([Korabel.ru](https://www.korabel.ru), 4 septembre 2023 ; [NSRA.ru](https://www.nsr.ru), 4 septembre 2023).

Courant septembre, les brise-glaces à propulsion nucléaire *Taimyr* et *Sibir* ont achevé l'escorte du vraquier *Gingo* de type Capesize avec une cargaison de 164 500 tonnes de concentré de minerai de fer. Le transit de ce vraquier est devenu le plus gros chargement transporté le long de la RMN. Plusieurs autres tankers de la compagnie russe Sovcomflot sans classe Glace, le *Leonid Loza* et le *NS Bravo*, à destination de Ningbo en Chine ont été autorisés à transiter le long de RMN. Le tanker Arc 7 YamalMax *Christophe de Margerie* a profité de son transit retour pour escorter 2 méthaniers conventionnels de l'Asie vers le port de chargement de LNG Sabetta fin septembre ([Portnews.ru](https://www.portnews.ru), 11 septembre 2023 ; [Rosatom.ru](https://www.rosatom.ru), 11 septembre 2023 ; [HighNorthNews.com](https://www.highnorthnews.com), 12 septembre 2023 ; [HighNorthNews.com](https://www.highnorthnews.com), 26 septembre 2023).

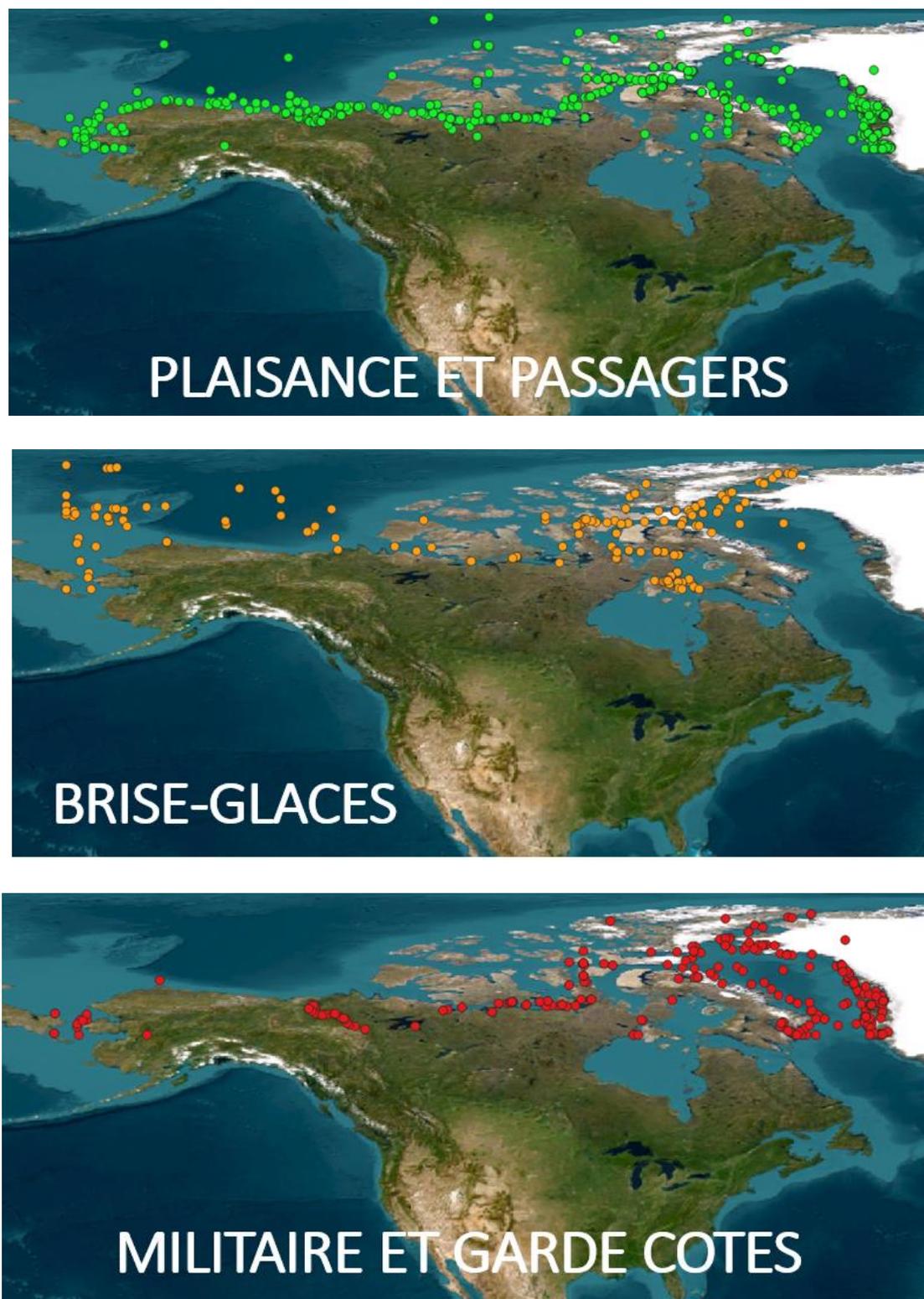


Figure 1 : répartition du volume global du trafic maritime sur le passage du Nord-Ouest pour 3 types de navires – été 2023
(@Airbus Defense/space)