

# 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

<b>AMÉRIQUE DU NORD – GROENLAND/DANEMARK – ISLANDE .....</b>	<b>3</b>
<b>NORVÈGE – SUÈDE – FINLANDE – RUSSIE .....</b>	<b>5</b>
<b>ÉTATS OBSERVATEURS ET UNION EUROPÉENNE .....</b>	<b>6</b>
<b>INSTITUTIONS ARCTIQUES – RÉGULATIONS ENVIRONNEMENTALES – ENJEUX JURIDIQUES ..</b>	<b>8</b>
<b>QUESTIONS MILITAIRES, INDUSTRIELLES ET TECHNOLOGIQUES .....</b>	<b>9</b>
<b>PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE.....</b>	<b>11</b>
<b>TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....</b>	<b>13</b>

## **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), avec Hervé Baudu (ENSM)

Bloc États Observateurs et UE : Alexandre Taithe (FRS), Callixte Dujardin (FRS), Louis Doucet (FRS), avec Émilie Canova (Université de Cambridge) et Camille Escudé-Joffres (CERI)

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)

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

---

## Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

---

Aux États-Unis, le rythme des entraînements militaires en milieu froid et grand froid demeure soutenu pour les armées américaines. Lors de l'exercice *Baana 24* qui s'est tenu du 31 août au 6 septembre 2024 en Laponie finlandaise, des F-35A de l'US Air Force ainsi que des Eurofighters allemands se sont posés pour la première fois sur deux autoroutes. Cet exercice d'atterrissage en mode dégradé est régulièrement pratiqué par les militaires finlandais ([High North News](#), 10 septembre 2024). La deuxième flotte de l'US Navy a participé à l'exercice *Nanook Tuugaalik* en août, volet maritime de l'exercice *Nanook*, avec le destroyer de classe Arleigh Burke, l'USS *Delbert D. Black* (DDG 119) ainsi que les garde-côtes américains avec l'USCGC *Northland*. Ensuite, 115 militaires américains ont participé à l'exercice *Nanook-Nunakput* qui s'est tenu dans l'Arctique canadien du 6 août au 26 septembre, et qui est centré sur la surveillance du passage du Nord-Ouest. Cet exercice a permis aux militaires américains de tester de nouveaux équipements dans les conditions arctiques, notamment des véhicules pour des déplacements sur de longues distances ([Média Téois](#), 16 septembre 2024 ; [Regard sur l'Arctique](#), 20 septembre 2024 ; [US Navy](#), 16 août 2024). Un nouveau commandement aérien a été (re)créé à Fort Wainwright en Alaska afin de faciliter les opérations aériennes locales de deux unités rattachées à la 11 division aéroportée "Arctic Angels" stationnée en Alaska. Les deux unités 1<sup>st</sup> Battalion, 52<sup>nd</sup> Aviation Regiment (Hélicoptères Chinook), et le 1<sup>st</sup> Battalion, 25<sup>th</sup> Aviation Regiment (Hélicoptères Apache) seront maintenant commandés depuis l'Alaska directement et non plus depuis l'État de Washington ou Hawaii, facilitant les opérations ([Military Times](#), 14 août 2024 ; [Alaska Public Media](#), 9 août 2024). **Plusieurs aéronefs militaires russes sont entrés dans la zone de défense et d'identification aérienne ADIZ américaine près de l'Alaska**, a annoncé le NORAD. Ces patrouilles ont eu lieu successivement les 11, 13, 14 et 15 septembre, et étaient constituées de deux aéronefs à chaque fois. En 2023, il y a eu 26 vols détectés dans l'ADIZ, en 2024 le NORAD en dénombre déjà 25 ([UPI](#), 16 septembre 2024). En plus de ces patrouilles aériennes, des navires russes ont été aperçus et suivis par les garde-côtes américains au large des îles Aléoutiennes et de l'Alaska. Ceci alors que la Russie et la Chine ont mené un exercice conjoint, *Ocean 24*, sur plusieurs océans et mers de la planète dont l'Arctique et mobilisant pas moins de 400 navires. Le 15 septembre 2024, quatre navires russes (deux sous-marins, une frégate et un remorqueur) participant à cet exercice ont été détectés par l'USCGC *Stratton* au Nord-Ouest de Point Hope, dans la mer des Tchouktches. Le groupe de navire a notamment franchi la frontière maritime entre la Russie et les États-Unis afin d'éviter de la glace de mer dérivante comme l'autorise le droit international dans les zones économiques exclusives (ZEE), sous la surveillance de la garde-côte américaine ([Stars and Stripes](#), 16 septembre 2024 ; [qCaptain](#), 17 septembre 2024 ; [Stars and Stripes](#), 19 septembre 2024 ; [The Maritim Executive](#), 18 septembre 2024). En réponse à une forte activité des unités russes et chinoises dans les derniers mois dans la zone, les militaires américains ont déployé le destroyer USS *Sterett* ainsi que 130 militaires dans les îles Aléoutiennes, équipé de lance-roquettes HIMARS qui sont notamment engagés en Ukraine par les forces armées ukrainiennes, entre le 12 et le 19 septembre. Ce déploiement de la 11<sup>ème</sup> division aéroportée stationnée en Alaska, qui visait à démontrer la capacité des armées américaines à se projeter dans la région sur de longues distances, a eu lieu sur l'île de Shemya Island, qui abrite sur la base Eareckson Air Station le Cobra Dane radar, essentiel au bouclier anti balistique américain. Il s'agit de la base militaire américaine la plus proche du territoire russe ([The Maritim Executive](#), 18 septembre 2024 ; [Alaska Beacon](#), 16 septembre 2024 ; [US Army](#), 14 septembre 2024 ; [Eye On The Arctic](#), 23 septembre 2024).

Le 24 septembre, le **Canada** et les États-Unis ont annoncé la création, à l'automne, d'un groupe de travail visant à négocier leurs frontières maritimes dans une zone de la mer de Beaufort située au nord de l'Alaska, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest. Cette zone, écologiquement sensible, abrite plusieurs gisements de pétrole et de gaz et bénéficie d'une interdiction américaine d'exploration et d'exploitation depuis l'ère Obama. Or, selon Reuters, cette démarche s'inscrit dans un contexte « de coopération croissante entre la Russie et la Chine » en Arctique pour les ressources minérales et les routes de navigation. La volonté de trouver un accord pour ce différend qui remonte au Traité anglo-russe de 1825 pose donc question (Thomson Reuters, [24 septembre 2024](#)). Les 28 et 29 septembre, Mélanie Joly, ministre canadienne des Affaires étrangères, était à Iqaluit pour parler de la sécurité dans l'Arctique, avec le Premier ministre du Nunavut, P.J. Akeegok, et des représentants du Danemark, de la Finlande, de l'Islande, de la Norvège, de la Suède, des îles Féroé et du Groenland. La délégation a rencontré des ministres du Nunavut, des membres d'Inuit Tapiriit Kanatami et des membres des Rangers canadiens et de la Force opérationnelle interarmées (Nord). Cette visite avait pour principal objectif de discuter de géopolitique arctique et d'enjeux de développement économique (Radio Canada, [27 septembre 2024](#)). À l'issue de ce tout premier dialogue stratégique entre le Canada et les pays nordiques pour les sous-régions arctiques, une déclaration officielle de

l'ensemble des représentants a souligné le « *partenariat solide et approfondi, ancré dans des valeurs démocratiques communes, des intérêts partagés dans l'Atlantique Nord et la région arctique et de leurs engagements dans l'ordre international fondé sur des règles, la coopération multilatérale, le droit international, la démocratie, les droits de l'homme et la lutte contre la désinformation* » et rappelé que la relation transatlantique est essentielle à la sécurité collective des nations (*High North News*, [30 septembre 2024](#)). Au Canada, les nouveaux sacs de couchage, qui ont coûté 34,8 millions de dollars, ne seraient pas adaptés « aux conditions hivernales canadiennes typiques ». Pour un exercice en Alaska, l'Armée a donc recommandé que les troupes partent avec des sacs de couchage vintage des années 1960 (CBC News, [13 septembre 2024](#)). Pour la première fois, un analogue du fentanyl, un opioïde synthétique cent fois plus puissant que la morphine, a été détecté dans les Territoires-du-Nord-Ouest. Le fentanyl étant hautement addictif et responsable d'un nombre d'overdose inquiétant aux États-Unis et au Canada, la découverte d'un de ces analogues dans des régions qui souffrent déjà de la dépendance est hautement inquiétante (CBC News, [30 août 2024](#) ; [3 septembre 2024](#) ; [23 septembre 2024](#)). Le 30 septembre avait lieu la 4<sup>ème</sup> journée nationale de la vérité et de la réconciliation ([Dossier Radio Canada](#)).



**Au Groenland, l'Adolf Jensen, navire de recherche océanographique groenlandais de 30 mètres de long, s'est échoué le 19 septembre puis a coulé à l'embouchure du fjord Tasermiut, au nord de la ville de Nanortalik au Sud-Ouest de Groenland, l'équipage a pu être évacué. Mais malgré la barrière de flottaison mise en place pour contenir les 15 000 à 20 000 litres de gasoil que contient le réservoir du navire, une marée noire s'est propagée. Cet incident arrive à un an d'intervalle après celui de l'*Ocean Explorer* échoué dans l'Alpe fjord sur la côte Est du Groenland.** ([LeMarin.fr](#), 21 septembre 2024 ;

[LeMonde.fr](#), 21 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 23 septembre 2024 ; [PolarJournal.ch](#), 27 septembre 2024).

En raison du changement climatique, l'occurrence de tsunamis pourrait augmenter au Groenland, d'après une étude qui s'est penchée sur la survenue d'un tsunami sur la côte est du Groenland l'an dernier ([Sermitsiaq](#), 13 septembre 2024). Sur le plan intérieur, la fusion des municipalités en 2009 a posé des difficultés importantes ; en particulier, de nombreux citoyens et citoyennes vivant en dehors des chefs-lieux des cinq principales municipalités se plaignent du manque de démocratie locale et de lourdeurs administratives. Une refonte des municipalités pourrait être envisagée ([Sermitsiaq](#), 13 septembre 2024). Aki-Matilda Høegh-Dam, députée groenlandaise au Folketing, qui avait déjà prononcé un discours en Kalaallisut il y a un an, devrait à nouveau prononcer son discours dans sa langue maternelle à l'ouverture de la session parlementaire le 3 octobre. Celle-ci s'est néanmoins vu refuser l'utilisation d'un équipement d'interprétation simultanée, même si le Folketing en dispose ([DR](#), 30 septembre 2024). Au sujet de l'Ambassadeur de l'Arctique, dont la désignation avait rencontré un profond désaccord groenlandais l'an dernier, la Première ministre danoise a déclaré qu'elle « voulait répondre » au **souhait du Groenland d'avoir un ambassadeur de l'Arctique basé au Groenland** ([DR](#), 27 août 2024). Sur fond de tensions concernant la place du Groenland au sein du Conseil nordique, Múte B. Egede a affirmé que le Groenland ne participerait pas à la présidence danoise du Conseil nordique des ministres en 2026 ([Altinget](#), 12 septembre 2024). Par ailleurs, plus de deux mois après l'arrestation du militant Paul Watson, la Cour suprême du Danemark doit encore se prononcer sur sa détention ([DR](#), 2 octobre 2024). Enfin, Air Greenland a annoncé la création de nouvelles liaisons aériennes entre le Danemark et le Groenland, avec de nouveaux départs pour Nuuk depuis Aalborg et Billund ([DR](#), 24 septembre 2024).

En **Islande**, l'exercice *Northern Viking 2024* s'est terminé le 3 septembre 2024, il a rassemblé plusieurs pays membres de l'OTAN dont les États-Unis. La recherche d'un niveau de coopération plus important entre les deux pays, notamment dans le domaine de la technologie et des innovations, était le thème de la visite du numéro deux du ministère des Affaires étrangères américain, Kurt M. Campbell. Ce dernier a rencontré le ministre des Affaires étrangères islandais Þórdís Kolbrún R. Gylfadóttir à Reykjavík le 17 septembre ([Gouvernement islandais](#), 17 septembre 2024). Le Centre de recherche sino-islandais sur les aurores boréales, situé à Reykjadal sur la commune de Þingeyjarsveit, et financé par des fonds chinois en 2018, a annoncé connaître de grosses difficultés financières. En effet, l'Icelandic Regional Development Institute a demandé à ce que soit vendu son terrain ainsi que le bâtiment abritant le centre afin de pouvoir rembourser l'emprunt s'élevant à 1,2 million d'euros ([Arctic Today](#), 30 juillet 2024).

---

## Norvège – Suède – Finlande – Russie

---

### Région de Barents : la Suède assume son rôle de leader dans le nord de la Finlande

Au cours d'une réunion des ministres de la Défense finlandais et suédois à Stockholm, la partie suédoise s'est déclarée prête à diriger la présence avancée de l'OTAN qui doit être établie en Finlande. Bien que l'emplacement du quartier général n'ait pas encore été décidé, la région de Laponie est pressentie pour accueillir la nouvelle structure. Selon le ministre finlandais de la Défense, Antti Häkkinen, cette structure représente « *une nouvelle étape importante dans les relations de défense entre les deux pays* ». Dans une déclaration commune, les deux pays rappellent la nécessité de sécuriser les infrastructures de transport dans la région de Barents pour assurer les besoins en matière d'approvisionnement, de commerce et de sécurité. Les deux ministres de la Défense ont ainsi signé un accord sur un concept de défense commun pour la région arctique, visant à synchroniser les plans de défense des pays et à faciliter des exercices militaires conjoints. Il a pour but d'harmoniser les plans de défense individuels des pays et améliorera leur capacité à agir ensemble en toutes circonstances, tout en renforçant leur contribution à l'OTAN et à la coopération en matière de défense au sein de l'UE.

Ce projet qui s'inscrit dans la longue durée, et dont la phase initiale doit débiter en 2026, pourrait rapidement inclure la Norvège. Dans ce contexte, les fonds de l'Union européenne seront utilisés pour renforcer les axes de communication ouest-est de la région septentrionale, dans laquelle le port norvégien de Narvik revêt une importance stratégique ([Communiqué du gouvernement du Royaume de Norvège](#), 20 juin 2024 ; [Déclaration conjointe entre le Royaume de Suède et la République de Finlande](#) ; [Yle](#), 16 septembre 2024 ; [High North News](#) ; [thebarentsobserver](#), 17 septembre 2024).

De plus, les gouvernements de Suède et de Finlande ont publié une déclaration jointe pour une coopération renforcée en Arctique : « *La construction d'un brise-glace va renforcer notre présence géopolitique dans la région* ». Ce navire facilitera les opérations dans l'Arctique et contribuera au projet Polar Connect, qui prévoit la pose d'un câble en fibre optique dans l'océan Arctique. Selon la déclaration, le navire aura la capacité de déployer et de réparer des câbles sous-marins et renforcera géopolitiquement leur présence dans la région. Le [nouveau navire](#) pourrait jouer un rôle clé dans le projet [Polar Connect](#), une initiative visant à installer un câble à fibre optique sur le fond marin de l'océan Arctique. Il mesurera environ 140 mètres de long et aura une puissance de propulsion d'au moins 40 MW. Il serait de classe polaire PC1 ou PC2. La construction du brise-glace polaire débiterait en 2025 pour être achevée en 2030, sous réserve du soutien politique et financier. Il pourrait bénéficier en partie d'un financement européen ([Arctic Today](#), 24 septembre 2024 ; [TheBarentsObserver.com](#), 22 septembre 2024).

### Norvège : crise autour d'un projet de développement du port de Kirkenes

Ces derniers mois, la direction du port du Kirkenes, situé dans le comté du Finnmark, négocie un partenariat avec le puissant groupe maritime China Ocean Shipping Company (Cosco) en vue d'établir une présence du groupe chinois dans la ville portuaire. Cependant, les services de sécurité norvégiens (*Politiets Sikkerhetstjeneste* – PST) ont alerté sur le fait que la présence d'un tel acteur pourrait constituer une menace pour la sécurité nationale. Si les gestionnaires du port suivent les recommandations des autorités norvégiennes, ils n'entendent toutefois pas renoncer au projet de développement de l'infrastructure portuaire, qui pourrait devenir à terme un élément clef de la route maritime du Nord (RMN).

Dans une lettre adressée aux gestionnaires du port Kirkenes havn KF le 6 septembre 2024, le ministère du Commerce, de l'Industrie et de la Pêche, dont la responsabilité des ports relève, rappelle que les infrastructures portuaires sont soumises à la loi sur la sécurité et donc aux exigences générales de celle-ci. Autrement dit, le gouvernement norvégien se réserve le droit de désigner le port de Kirkenes comme un bien digne de protection de l'État. Propriété de la municipalité de Sør-Varanger, le développement du port de Kirkenes est vu comme un moyen d'accroître les revenus de la communauté locale. Pour le chercheur norvégien Arild Moe, l'ingérence dans l'autonomie locale « *n'est pas une affaire facile pour le gouvernement, mais il est clair qu'il est important de s'exprimer clairement* ». Si le gouvernement souhaite agir avec prudence pour éviter un conflit ouvert avec les autorités locales, d'autres acteurs, comme l'ONG Bellona, souhaitent que la Norvège se montre plus offensive et ne participe pas au développement de la RMN, qu'ils perçoivent comme « problématique à la fois pour la sécurité norvégienne et l'environnement arctique » ([NRK](#), [19 août](#), [20 septembre](#) ; [Communiqué du ministère de la](#)

[Justice et de la Sécurité publique](#), 4 septembre 2024 ; [Communiqué du ministère du Commerce, de l'Industrie et de la Pêche](#) ; [Foreign Policy](#), 6 septembre 2024 ; [Communiqué de l'ONG Bellona](#), 9 septembre 2024).

## Chine : une stratégie offensive au Svalbard

La diplomatie scientifique chinoise s'est montrée particulièrement active au Svalbard au cours de l'été 2024. D'une part, une délégation chinoise s'est rendue à Barentsburg pour visiter le centre scientifique russe et discuter de l'élargissement de la coopération avec Moscou en Arctique. À ce titre, les chercheurs chinois ont été invités à participer aux travaux de l'expédition scientifique polaire russe au Spitzberg (RAE-SP), qui gère le centre de recherche. Bien que l'Arctique ne soit pas une priorité pour Pékin, la coopération avec Moscou est un symbole politique important. D'autre part, une importante délégation de l'Institut polaire chinois (PRIC) a visité le village de recherche de Ny-Ålesund du 11 au 13 septembre. Cette visite, dirigée par le vice-ministre de l'Écologie et de l'Environnement Sun Jinlong, a été l'occasion de rappeler la coopération scientifique fructueuse entre les chercheurs chinois et norvégiens dans les sciences polaires au Svalbard.

Dans ce contexte, le PST a affirmé un intérêt accru pour l'archipel arctique. Outre la présence de chercheurs et d'étudiants chinois, il souligne également un nombre croissant de touristes, dont certains comportements sont de nature à susciter la suspicion. En réponse, l'ambassade de Chine à Oslo a vivement réagi en dénonçant fermement les tentatives « *de susciter la peur et la panique en qualifiant toute coopération et tout échange avec la Chine de « menace »* ». Selon Marc Lanteigne, professeur à l'université de Tromsø (UiT), ce nouvel intérêt chinois s'expliquerait par les difficultés rencontrées ailleurs en Arctique, notamment au Groenland et au Canada (*High North News*, [28 août](#), [30 août](#), [19 septembre](#) ; *NRK*, 30 août ; *the-barentsobserver*, 10 septembre 2024 ; [Communiqué du Norsk Polarinstitut](#), 13 septembre 2024 ; *Nordnorsk debatt*, 23 septembre 2024).

## Suède : plan de licenciement dans une usine de batterie à Skellefteå

Le groupe suédois Northvolt a annoncé un plan de licenciement de 1 600 personnes, dont 1 000 pour la seule usine de production de batteries de Skellefteå, une ville située dans le comté de Västerbotten. Cette décision intervient dans un contexte de difficulté financière menant à une restructuration en profondeur du groupe industriel. En effet, au début du mois de septembre, le groupe automobile allemand BMW, plus gros client de l'usine de Skellefteå, a annulé une commande d'une valeur de plus de 20 milliards de couronnes suédoises (soit 1,76 milliard d'euros). Pour certains experts, comme la journaliste financière Kristina Lagerström, la suppression d'un quart des effectifs du groupe est « *une annonce spectaculaire (...) bien plus importante que les 300 emplois dont il était question* » les semaines précédentes.

À présent, le groupe suédois est confronté à un contexte macroéconomique défavorable, notamment caractérisé par une baisse des ventes de voitures électriques. Pour la municipalité, cette annonce menace le marché de l'emploi local. Les autorités locales souhaitent conserver cette main-d'œuvre en demandant au gouvernement un assouplissement du cadre réglementaire concernant les exigences salariales pour les personnes originaires de pays non-membres de l'UE – c'est-à-dire un salaire d'au moins 80 % du salaire médian, soit 28 480 couronnes suédoises (soit 2 519 euros) ([Communiqué de Northvolt](#) ; *SVT*, 23 septembre ; *High North News*, 24 septembre ; *SVT*, 27 septembre 2024).

---

## États observateurs et Union européenne

---

### Une nouvelle politique arctique publiée par l'Allemagne

Le 18 septembre 2024, le cabinet fédéral allemand a adopté de nouvelles lignes directrices pour la politique arctique interministérielle ([Federal Foreign Office, 18 septembre 2024](#)). L'objectif allemand est de préserver la sécurité et la stabilité dans l'Arctique, en renforçant l'engagement dans le cadre de l'OTAN et de l'UE, et en défendant l'ordre régional. La politique allemande vise également à soutenir la protection du climat, la recherche, et le développement.

La nouvelle politique arctique de l'Allemagne adoptée en 2024 marque une évolution significative par rapport à celle de 2013, notamment sur les questions stratégiques. La politique de 2024 met l'accent sur l'importance croissante de la région arctique dans un contexte géopolitique mondial, en particulier à la lumière des tensions accrues en raison de la guerre en Ukraine et de la montée en puissance de la Chine dans la région. Contrairement à l'ancienne politique, qui était davantage axée sur l'exploitation des ressources et les opportunités économiques, la nouvelle stratégie vise à renforcer la sécurité et la stabilité en Arctique.

### **Construction navale et recherche : l'intérêt arctique de la Turquie se matérialise**

La Russie souhaite amener les pays membres des BRICS à collaborer avec elle au sein du centre de recherche de Barentsburg (voir également le billet Chine et Svalbard dans la rubrique Russie/Nordiques) pour mettre au point sa nouvelle station de recherche à Pyramiden. C'est dans ce cadre que s'était faite la visite en juillet de chercheurs polaires turcs membres de l'expédition scientifique turque dans l'Arctique (TASE) à Pyramiden car, à la coopération scientifique avec les BRICS, la Russie veut joindre des « États amis » tels que la Turquie ([High North News](#), août 2024).

En dehors de la coopération scientifique, la Turquie prend une importance croissante dans l'Arctique à travers ses chantiers navals performants qui sont de plus en plus considérés par les États arctiques. Le chantier naval turc Kuzey Star a achevé la construction d'un quai long de 220 mètres destiné à la réparation de brise-glaces nucléaires russes qui sera basé dans le port de Mourmansk. Ce quai est construit pour la compagnie nucléaire russe Rosatom avec laquelle Kuzey Star avait signé en 2022 un contrat de soixante-neuf millions de dollars. Alors qu'aucun chantier russe n'était en mesure de livrer le quai dont Rosatom avait besoin pour l'entretien de ses navires, les chantiers navals turcs se sont imposés comme solution en raison de leurs compétences et d'une bonne réputation dans le champ de la construction navale. Ce même chantier a par ailleurs construit deux brise-glaces à double carburant pour la société d'État russe Rosmoport dans un contrat chiffré à 18,5 milliards de roubles. Une [étude parue dans Polar Science](#) démontre qu'avec le dégagement des routes maritimes arctiques, la demande d'infrastructures de transport pour les routes du nord augmente et les chantiers navals turcs se dotent d'un intérêt croissant, les conduisant à participer, et bien souvent à décrocher, des appels d'offres. L'étude prend l'exemple du chantier de Çelik Tekne qui est le premier en Turquie à remporter un appel d'offres de construction naval conforme aux conditions du Code polaire mais qui est suivi des chantiers navals d'Atlas et de Akdeniz. Le chantier naval Beşiktaş construit des navires à carburant de classe glace et celui de Sanmar a remporté l'appel d'offres pour les remorqueurs brise-glace. Selon Ebru Caymaz, cela démontre la détermination de ces entreprises turques de devenir des actrices incontournables dans le transport maritime arctique. En dehors de leurs compétences polaires, ces chantiers ont des compétences reconnues car la moitié des exportations des chantiers navals turcs sont destinées à l'Europe du nord, notamment à la Norvège qui importe des bateaux de pêche produits en Turquie. Une compétence qui prendra une importance croissante par la suite est la capacité de production navale des chantiers turcs en limitant leur impact sur la planète car la société danoise Esvagt récompense le chantier naval turc Cemre pour la construction d'un navire à carburant vert et ce même chantier remporte le prix du transport maritime durable au Forum maritime mondial en 2022. On en conclut que les chantiers turcs sont des alternatives intéressantes pour les grands projets arctiques en raison de leurs compétences de pointe et de leur offre plus économe, ce qui ne fait que confirmer l'intérêt croissant de la Turquie elle-même pour la région.

### **Confirmation de la possibilité de réduire significativement les émissions de CO2 de l'industrie sidérurgique finlandaise et suédoise**

L'industrie sidérurgique est responsable de 7 % des émissions mondiales de CO2. La technologie du projet Hybrit à Luleå a été élaborée en 2016 entre les entreprises SSAB, LKAB et Vattenfall. Elle permet de produire des éponges de fer (forme de fer préréduit, ou DIR pour *Direct Reduced Iron*) utilisées pour fabriquer l'acier sans énergie fossile ([High North News](#), août 2024, voir également le bulletin n°15, mai 2024). Elle vient de passer une nouvelle étape de développement en faisant passer son projet à l'échelle industrielle avec la publication du rapport final venant conclure six années de recherche à l'Agence suédoise de l'énergie. Cette usine utilise l'hydrogène et l'huile biologique, et non le charbon traditionnellement employé dans cette industrie. Ce projet permet de démontrer qu'il est possible de pousser une chaîne de valeur à l'échelle industrielle sans utilisation d'énergies fossiles. La technologie Hybrit déployée semble permettre de réduire les émissions de la Suède de 10 % et de 7 % pour la Finlande. Ce projet a reçu des financements du Fonds d'innovation de l'UE et du programme de financement suédois Industriklivet. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la loi européenne sur les matières premières critiques. Elle souhaite augmenter la sécurité énergétique de l'UE en matériaux critiques, sollicitant une diversification des chaînes d'approvisionnement. L'UE utilise en effet actuellement 30 % des minerais extraits dans le monde mais n'en produit que 3 % ([Arctic Today](#), août 2024).

---

## Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

---

### Nomination de Mike Sfraga comme premier ambassadeur pour l'Arctique des États-Unis

Mike Sfraga a été nommé en septembre 2024 au poste de premier ambassadeur itinérant des États-Unis pour les affaires arctiques ([Alaska Public Media, 24 septembre 2024](#)). Sa nomination attendait depuis plus d'un an l'approbation du Congrès américain. La nomination d'un ambassadeur pour les affaires arctiques illustre le regain d'intérêt des États-Unis pour la région et sa gouvernance.

Mike Sfraga est un expert arctique connu intervenant dans de nombreuses conférences arctiques. En effet il avait été auparavant nommé président de la Commission américaine de recherche sur l'Arctique par le président Joe Biden. M. Sfraga est également le directeur fondateur de l'Institut polaire du Centre Wilson Originare d'Alaska, il est géographe de formation. Ses travaux portent sur l'évolution de la géographie des paysages de l'Arctique et de l'Antarctique, sur la politique arctique ainsi que sur les incidences et les implications du changement climatique sur les régimes politiques, sociaux, économiques, environnementaux et sécuritaires de l'Arctique ([Wilson Center](#)).

### Le Conseil Circumpolaire Inuit (ICC) publie un “*position paper*” sur le besoin de renforcer le Conseil de l'Arctique

Alors que le Conseil de l'Arctique n'a pas repris les discussions au niveau politique avec la Russie, les hypothèses et souhaits sur l'avenir du Conseil de l'Arctique se multiplient. Le document publié par l'ICC est à placer dans cette perspective : celle d'un Conseil peut être sans la Russie, avec moins d'enjeux politiques et donc plus de place pour les populations autochtones.

L'ICC a publié un document exprimant des recommandations pour renforcer la participation des peuples autochtones dans ce forum ([ICC, 15 juillet 2024](#)). Au-delà des discours d'usages sur l'importance de l'inclusion des populations autochtones, ce document adopte un ton très critique et propose de « **remplacer le symbolisme par une participation complète et efficace et un engagement significatif des peuples autochtones dans tout le Conseil de l'Arctique** ». On peut y lire encore : « *La participation de seulement un ou deux experts autochtones dans des processus scientifiques majoritairement occidentaux ne fonctionne pas. Par exemple, dans un groupe de travail, après quatre ans d'engagement, deux experts autochtones ont cessé leur participation car leurs points de vue et leurs connaissances étaient constamment ignorés au sein du groupe, qui privilégiait une approche scientifique occidentale.* »

### Visite au Canada (Nunavut) du secrétariat du Conseil de l'Arctique et de la présidence norvégienne du Conseil

Morten Høglund, chef de la présidence norvégienne du CA, s'est rendu au Canada avec quelques membres du secrétariat du Conseil de l'Arctique. Dans une interview à ce sujet sur le site du Conseil de l'Arctique, Høglund exprime son enthousiasme pour les rencontres lors de conférences et dans les communautés arctiques au Canada, affirmant que cela lui permet de mieux appréhender la vie dans le Nord et les enjeux qui y sont liés ([Arctic Council, 24 septembre 2024](#)).

Lors de cette visite, 28 ans jour pour jour après la signature de la déclaration d'Ottawa, les SAO du Canada, des États-Unis et de la Norvège ont publié une vidéo pour rappeler les fondements de cette déclaration, notamment l'inclusion des peuples autochtones, et l'importance du Conseil de l'Arctique ([X, Arctic Council, 19 septembre 2024](#)).

Ce renforcement des liens entre la Norvège et le Canada semble dessiner une coopération arctique plus forte, et plus resserrée géographiquement, sans la Russie.

## Confrontation entre bateau de pêcheur norvégien et navire de l'armée russe

Le 12 septembre 2024, un petit bateau de pêche norvégien a été confronté à un navire de guerre russe, l'*Admiral Levchenko*, lors d'exercices militaires en mer de Barents. Les pêcheurs norvégiens ont refusé de quitter la zone, malgré les avertissements de l'équipage russe, souhaitant récupérer leurs lignes. Un coup de semonce a été tiré, provoquant une forte explosion dans l'eau. Finalement, les pêcheurs ont quitté la zone, escortés par le navire russe jusqu'à ce qu'ils soient en sécurité ([The Barents Observer, 27 septembre 2024](#)). Cela intervient dans un contexte où la pêche est le seul domaine de coopération restant entre la Russie et la Norvège en mer de Barents depuis le début de la guerre russe en Ukraine, une position critiquée par certains en Norvège pour des raisons de sécurité et de morale ([Aftenposten, janvier 2024](#)).

---

## Questions militaires, industrielles et technologiques

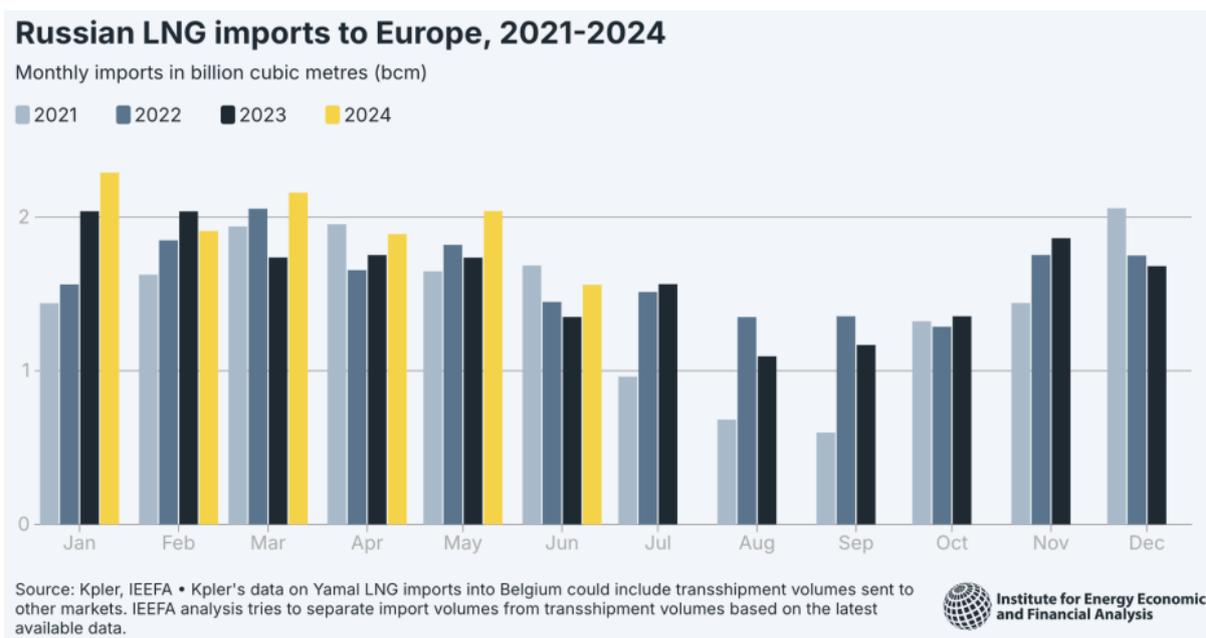
---

### Les importations de GNL russe par l'Union européenne augmentent toujours

*La Russie reste encore le 2<sup>ème</sup> fournisseur de gaz de l'UE, après la Norvège et les États-Unis, avec des importations de GNL en hausse. Deux nouveaux rapports sur les besoins énergétiques de l'UE dressent un tableau mitigé des efforts de l'Union pour réduire davantage ses importations de gaz naturel russe, soit par gazoduc, soit sous forme de gaz liquéfié.*

Le rapport 2024 sur [l'état de l'Union de l'énergie](#) notamment est paru le 11 septembre et montre que malgré les efforts faits par l'UE pour limiter ses importations de GNL russe, celles-ci ont augmenté de 11 % au premier semestre de 2024, la Russie étant le deuxième fournisseur en GNL de l'UE. Cela souligne que l'UE reste dépendante de la Russie pour 20 % de ses approvisionnements en gaz malgré les tentatives de la Commission pour limiter les flux de GNL de l'entreprise Arctic Yamal LNG. Dans ce cadre, la France a elle-même doublé ses importations de GNL russe au premier semestre 2024 par rapport au premier semestre 2023 et la multinationale française TotalEnergies dispose toujours d'une participation de 20 % à Yamal LNG. Malgré l'accord de l'UE d'interdire les transbordements de GNL russe d'ici mars 2025, les transbordements du terminal russe de Yamal dans les ports de l'UE ont augmenté de 15 % en glissement annuel au premier semestre 2024. La Russie a pour ambition de contrôler 20 % du marché mondial de GNL d'ici la fin de la décennie, contre seulement 8 % l'an dernier ([HighNorthNews.com](#), 12 septembre 2024 ; [leefa.org](#), 09 septembre 2024 ; [leefa.org](#), 09 septembre 2024 ; [66North.com](#), 17 septembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 23 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 23 septembre 2024 ; [HighNorthNews.com](#), 27 septembre 2024).

La continuité des approvisionnements russes en GNL s'explique aussi par le fait que deux chantiers navals européens continuent à assurer la maintenance car ces activités ne violent pas les engagements pris dans le cadre des sanctions européennes contre les projets énergétiques russes. On peut noter à ce titre de nombreux détournements par des entreprises européennes pour continuer à s'approvisionner auprès d'entreprises russes. La France, la Belgique et l'Espagne continuent ainsi à acheter du GNL car les navires qui le transportent sont détenus par des sociétés en Grèce ou des Bermudes et non par des navires russes qui auraient été sous le coup des sanctions européennes ([Arctic Today](#), [30 août 2024](#)).



## Guerre hybride en Norvège : Kirkenes, maillon faible de la sécurité norvégienne et point d'entrée des influences russes

Les services de sécurité de sept pays européens (Norvège, Allemagne, Belgique, PB, Finlande, Suède, Islande) ont alerté sur la [multiplication de menaces russes contre des infrastructures énergétiques critiques \(Arctic Today, 29 août 2024\)](#), à travers des opérations d'espionnage et une augmentation des risques de sabotage.

L'intégration récente de la Finlande et de la Suède à l'OTAN favorise une imprévisibilité croissante de la Russie, conduisant les pays nordiques à approfondir la coopération de défense au sein de l'OTAN mais aussi entre eux dans des associations régionales thématiques telles que NODEFCO afin de faire face à la situation sécuritaire instable ([Arctic Today](#), septembre 2024). Celle-ci est principalement due à l'augmentation des menaces hybrides (risques de cyberattaque et sabotages d'infrastructures critiques) russes.

Dans le cas de la Norvège, ces sabotages revêtent une dimension d'autant plus stratégique du fait que le pays dispose sur son sol de nombreuses infrastructures pétrolières, en tant que premier fournisseur de gaz en Europe et exportateur de pétrole ([Eye on the Arctic](#), septembre 2024). Par ailleurs, l'infrastructure sous-marine norvégienne est vaste, répondant notamment au besoin de transport de ces hydrocarbures, avec de nombreux gazoducs qui s'étendent sur de longues distances, les rendant ainsi difficiles à protéger.

Une étude de cas de la [ville de Kirkenes](#) permet de saisir le contexte de multiplication de ces attaques hybrides en Norvège. Située à quelques kilomètres de la frontière russe, Kirkenes est surtout à proximité de la péninsule russe de Kola où se trouvent des installations de stockage de matériels nucléaires et des ports de sous-marins nucléaires sur la mer de Barents qui sert à la Russie de terrain d'expérimentation de nouveaux systèmes de lancement d'armes nucléaires. Elle est ainsi au premier plan face à l'escalade nucléaire qui s'est établie au cours de la guerre en Ukraine. Aux yeux de la Russie, cette région est un « laboratoire d'opérations de guerre hybrides », et ce depuis 2014 et l'annexion de la Crimée, ce qui s'est intensifié à partir de 2021 avec la crainte, pour la population locale, qu'en cas d'actes offensifs de la Russie et malgré l'engagement de l'OTAN, les États-Unis ne viennent pas au secours de cette région peu peuplée.

Ces actes de guerre hybrides prennent des formes diverses depuis des piratages informatiques jusqu'à des agents de renseignement se faisant passer pour des touristes pour collecter des informations. Le PST (service de renseignement norvégien) met en garde contre le sabotage de lignes ferroviaires et d'installations gazières, qui sont des infrastructures critiques pour l'approvisionnement énergétique de l'UE. Un autre exemple est la présence de bateaux russes dans des ports norvégiens, enregistrés en tant que bateaux de pêche mais exécutant des activités d'entraînement militaire.

Près de Kirkenes, Storskog constitue le seul point de passage officiel entre la Norvège et la Russie mais depuis l'annexion de la Crimée par la Russie, celui-ci a été instrumentalisé par la Russie au moment des vagues migratoires. L'accès à ce point

depuis la Russie n'est possible qu'en disposant d'un visa ou d'une autorisation par le FSB qui contrôle la frontière, ce qui conduit le PST à conclure que la Russie envoie délibérément des migrants vers la Norvège dans le but de déstabiliser la population et le gouvernement qui se voulait accueillant dans sa politique migratoire.

Enfin, d'autres acteurs servent d'agents de renseignement à la Russie dans cette région tels qu'au sein de projets culturels ou encore à travers l'influence idéologique de l'Église orthodoxe russe dont certains membres tentent de sensibiliser la population locale au fait que la présence russe dans la région est antérieure à celle de la Norvège.

## Conférence sur la sécurité dans l'Arctique 2024

*Du 12 au 13 septembre s'est tenue à Oslo la Conférence sur la sécurité dans l'Arctique 2024 (ASC24) rassemblant de nombreux experts sur les sujets des tensions croissantes dans l'Arctique liées à la militarisation, dans le but de favoriser le dialogue et de recentrer les activités en Arctique sur la recherche. Les thèmes abordés au cours de cette conférence ont ainsi été la gouvernance, la coopération et la stratégie de défense.*

La première journée a été consacrée aux conséquences sur l'environnement sécuritaire du réchauffement climatique et du défi posé par la présence accrue de la Chine ([Arctic Today](#), septembre 2024), ce qui a renforcé l'idée d'une coopération entre les autres États en prenant acte de la dépendance croissante de la Russie vis-à-vis de la Chine. Cette relation de plus en plus asymétrique inquiète les États-Unis car elle s'établit dans des domaines tels que les opérations navales ou économiques (commerce et énergie) dans lesquels les États-Unis et leurs alliés de l'OTAN ont aussi des intérêts à défendre. Enfin l'augmentation du trafic maritime a conduit à des discussions car la Russie cherche à rediriger ses marchandises vers la Chine, comme les États européens ont limité leurs importations de produits russes en adoptant des sanctions. Or cette augmentation du trafic comporte aussi des risques environnementaux car la Russie ne respecte pas toujours les règlements pour prévenir les accidents de trafic.

Au cours de la deuxième journée de cette conférence, les participants ont discuté des vulnérabilités et menaces évolutives que comportent la situation sécuritaire instable et des potentielles répercussions dans l'Arctique ([Arctic Today](#), septembre 2024). Le point sensible à ce sujet est la péninsule de Kola, emplacement russe stratégique en ce qu'il abrite les capacités nucléaires russes mais situé à proximité des frontières de pays membres de l'OTAN. De plus, on a pris acte que l'évolution du climat modifie l'environnement sécuritaire car avec l'accès facilité à l'Arctique, la région devient un terrain stratégique pour les intérêts commerciaux et les opérations militaires, accroissant la concurrence entre les puissances de la région. Toutefois malgré ce constat d'une situation sécuritaire instable, les experts se sont accordés sur le fait qu'un conflit naissant en Arctique demeure très peu probable mais des débordements causés par l'escalade des tensions dans la région sont possibles, de même que les conséquences d'une mauvaise communication entre la Russie et les pays de l'OTAN. De plus, la Russie et la Chine ayant recours à des méthodes d'influence indirectes (cyberattaques, brouillage GPS, acquisitions de terres stratégiques), elles agissent dans une zone grise juridique, imposant une nécessité de vigilance de leurs agissements. Elias Thorsson en conclut donc que l'Arctique est actuellement le « théâtre de menaces hybrides et une arène potentielle de luttes de pouvoir provenant d'autres parties du monde ».

---

## Publications des Instituts de recherche

---

### Des changements environnementaux majeurs en cours : circulation océanique et climat de l'Arctique

*L'été 2024 bat plusieurs records de chaleur dans l'Arctique, conduisant par exemple à une fonte des calottes glaciaires cinq fois plus rapide que la moyenne. La calotte du Svalbard a connu des fontes extrêmes et des températures quatre degrés au-dessus de la moyenne. Une étude parue dans *Nature Communications* analyse l'interaction entre les eaux des océans Atlantique et Arctique qui constitue la base de la stabilité de la circulation méridionale de retournement de l'Atlantique (AMOC).*

En effet, le mélange de ces eaux est responsable de 33 % de la transformation de l'eau chaude salée en eau plus froide et dense, ce changement rendant possible l'AMOC. Or, le réchauffement des températures océaniques réduit la capacité de

mélange de ces eaux et ralentit ce courant qui est pourtant essentiel à la régulation du climat mondial car il répartit la chaleur par la circulation des eaux. L'eau chaude se refroidit lorsqu'elle se déplace vers le nord et s'enfonce en profondeur car elle devient plus dense. Elle est alors transportée vers le sud où elle remonte à la surface en se réchauffant et donc en perdant en densité. Cependant, avec l'augmentation des températures des océans, une partie de l'eau dense froide n'opère pas son déplacement vers le sud mais est transportée encore plus au nord où elle se mélange aux eaux arctiques qui sont encore plus denses. Cela ralentit l'AMOC et donc renforce le réchauffement de l'Arctique.

Par ailleurs, le [rapport](#) sur l'état du climat en 2023 a été produit par l'Agence américaine d'observation océanique et atmosphérique (NOAA) et publié dans le *Bulletin de l'American Meteorological Society* en août 2024. Son chapitre sur l'Arctique note plusieurs évolutions :

- Un réchauffement rapide des températures de l'air de surface et de la surface de la mer ;
- Une diminution de la couverture neigeuse ;
- Une diminution de la glace de mer ;
- Un dégel du pergélisol ;
- Une perte de la masse de la calotte glaciaire au Groenland et des glaciers de l'Arctique.

Le rapport en conclut plusieurs évolutions de l'état et du climat de l'Arctique. Celui-ci se dirige vers un état plus humide avec une hausse des précipitations, plus vert avec la multiplication d'algues et la modification de la végétation et moins gelé. Les températures moyennes de l'air de surface en 2023 ont en effet été les quatrièmes plus élevées depuis 1900. Par ailleurs, l'été arctique en 2023 a été le plus chaud jamais enregistré conduisant au verdissement de la toundra avec la hausse des températures estivales. De plus, les températures du pergélisol ont atteint des sommets, ce qui perturbe les communautés et infrastructures arctiques tout en décuplant les taux de rejet de CO2 dans l'atmosphère, qui était capturé dans le pergélisol. L'étendue minimale saisonnière de la banquise se trouve réduite, de même que la quantité de glace pluriannuelle car le rapport note une quasi-disparition de la glace datant de plus de quatre ans. Enfin, l'année 2023 avait été marquée par la saison des incendies de forêt, notamment au Canada, ayant des répercussions sur les communautés locales et conduisant à des effets boules de neige dans le réchauffement climatique de la région.

### **Les différentes dimensions de l'extractivisme en Arctique (Arctic Extractivism Serie 2024 de l'Arctic Institute)**

*L'Arctic Institute a consacré une série de publications sur la notion d'extractivisme en Arctique. Selon l'institut, l'extractivisme se définit comme « englobant l'extraction de connaissances, de pouvoir et d'importance culturelle, ainsi que de minéraux, de pétrole et de gaz » (The Arctic Institute, août 2024). Les activités extractives, de toute forme, ont des répercussions sur les paysages, les écosystèmes et les communautés dont toute dégradation perturbe les modes de vies traditionnels locaux et perpétue les déséquilibres, contribuant à maintenir une « dynamique coloniale ».*

Emily Schmidt souligne que les héritages coloniaux sont visibles en Arctique dans la course aux ressources naturelles et ce, malgré la transition vers les énergies renouvelables car les peuples autochtones continuent à être marginalisés (The Arctic Institute, août 2024). Les nouvelles technologies énergétiques n'ont pas fait l'objet de nombreuses études d'impact sur les communautés en dépit des enjeux associés comme l'utilisation des terres ou la pollution liée à leur exploitation. Emily Schmidt soutient ainsi une double thèse à propos du développement énergétique qui est à la fois une « extension du pouvoir colonialiste » mais augmente aussi l'autonomie de ces communautés. La mobilisation autochtone contre les nouvelles technologies d'énergies renouvelables est assez récente et peu documentée, ce qui s'explique par le fait que les décideurs politiques priorisent le secteur énergétique sur les préoccupations des populations. Enfin, Emily Schmidt souligne que dans le cadre de la transition énergétique, l'extraction minière, notamment du cuivre très présent en Arctique, va s'accélérer, posant la question du déversement de déchets et du bouleversement des écosystèmes. En revanche, ces nouvelles technologies renouvelables ont un potentiel d'alternative durable notamment pour les infrastructures en territoire autochtone. Selon elle, deux mesures doivent être prises pour que ces nouvelles énergies n'étendent pas les systèmes coloniaux :

- élargir la recherche sur les technologies d'énergies renouvelables par exemple sur le sujet des droits fonciers ;
- Inclure les peuples autochtones dans les processus décisionnels à la fois pour la résolution des conflits et le respect du droit des peuples.

Simone Weichenreider s'intéresse à l'importance d'intégrer les connaissances autochtones dans les solutions fondées sur la nature pour faire face aux défis climatiques ([The Arctic Institute](#), août 2024). Les solutions fondées sur la nature sont des « actions visant à exploiter le pouvoir des écosystèmes pour protéger les populations, optimiser les infrastructures et garantir un avenir stable et riche en biodiversité ». Ces solutions appliquées à l'Arctique soulèvent des difficultés en raison du climat extrême et en évolution constante et des écosystèmes particulièrement fragiles. On comprend ainsi le besoin de combiner ces solutions avec les connaissances locales.

De son côté, Aiste Klimasauskaite étudie le rôle de la communauté scientifique dans la construction des récits sur l'extractivisme ([The Arctic Institute](#), septembre 2024). L'évaluation des impacts et des ressources peut être questionnée car souvent leurs exploitations sont spéculatives, comportant une incertitude quant à leur valeur monétaire. Cette incertitude n'est pas prise en compte dans les médias, rendant la valeur arbitraire si on lui retire son contexte d'incertitude et allant bien souvent dans le sens de l'activité extractive. Cela rend plus difficile la remise en question de la nécessité d'une nouvelle exploitation par les communautés autochtones car l'importance économique est pré-établie. La viabilité économique repose donc sur une communication claire, d'où la responsabilité accrue des scientifiques envers les sociétés.

Pour finir, Dan Ziebarth se concentre sur la relation entre les Sami, la Commission européenne et les dirigeants politiques en soulignant deux moyens pour renforcer la coopération entre ces acteurs ([The Arctic Institute](#), septembre 2024) :

- Une plus grande allocation de fonds dédiés à l'adaptation aux changements climatiques dans les territoires arctiques de l'UE ;
- Une représentation samie plus visible dans l'UE lors des sommets et une valorisation des savoirs autochtones.

En effet, le budget consacré à l'intégration des connaissances samies dans la gouvernance de l'UE est limité donc la Commission devrait développer une plateforme de connaissances samies sur les mesures d'adaptation aux changements climatiques. Par ailleurs, pour remédier à la faible représentation dans l'UE du peuple sami, plusieurs solutions sont avancées : la nomination d'un envoyé diplomatique pour défendre les intérêts des Sami, leur donnant accès à une plateforme institutionnalisée. De plus, la Commission peut créer un groupe de travail dédié à la coopération samie en matière d'adaptation climatique pour proposer par la suite des politiques et dialoguer avec les décideurs politiques. Enfin une plus grande diffusion notamment médiatique des connaissances samies pallierait leur faible représentation.

---

## Trafic maritime – Sécurité maritime

---



Depuis le début de l'été, une flotte fantôme d'une dizaine de tankers LNG s'est mise en place pour transborder le GNL du terminal d'Arctic LNG2 placé sous sanctions américaines, à l'image de ce qui se passe pour le pétrole (voir bulletin précédent). Afin de contourner ces interdictions faites aux tankers, la Russie a loué les services de tankers LNG qui n'ont pas forcément de classe Glace et qui en raison de la rareté de ce type de navires ont déjà un certain âge. Très réactif, le Département d'État américain, comme les [Anglais](#), ont immédiatement sanctionné les tankers associés à cette *Dark Fleet*, faisant même pression sur les États du [pavillon](#) qui immatriculent ces navires. (En 2024, la quasi-totalité du tonnage des navires immatriculés au [Gabon](#) est désormais consacrée au transport de pétrole russe sous sanctions). Le registre international de Palaos a ainsi suspendu l'immatriculation du *Pioneer*, de l'*Asya Energy* et de l'*Everest Energy*, tous trois essayant de se soustraire à la surveillance du trafic maritime en falsifiant les routes émises par leur transpondeur AIS. Quatre autres tankers, *North Sky*, *North Wind*, *North Mountain* et *North Air*, ont vu leur permis de transit supprimé du site de l'administration russe de la route maritime du Nord, l'NSRA, probablement dans le but de masquer leur structure de propriété. D'autres méthaniers ont été également ciblés par les Américains, accusés de transborder à couple les cargaisons en provenance d'Arctic LNG2 dans le but de dissimuler la destination finale de la marchandise. Le *New Energy* a ainsi été repéré au Nord du Canal de Suez à couple du *Pioneer*. Le *New Energy* est retourné vers [Ura Guba](#) où il a déchargé sa cargaison avant de repartir vers Arctic LNG2, le *Pioneer* transitant vers une destination inconnue. À plusieurs reprises, les cargaisons



récupérées d'Arctic LNG2 de [l'Asya Energy et l'Everest Energy](#) ont été déchargées pour la première fois sur la barge de stockage [FSU Saam](#) ancrée dans la baie d'Ura Guba au Nord de Mourmansk et sur sa jumelle [Koryak](#) mouillée en baie de Bechevinskaya au sud de la péninsule du Kamtchatka, tous deux ayant emprunter la RMN. Rappelons que ces deux FSU sont sous sanction également depuis leur ancrage à l'été 2023. Sur les six chargements réalisés jusqu'alors, totalisant environ 770 000m<sup>3</sup> de GNL, [aucun n'a été livré aux clients](#), ce qui indique qu'Arctic LNG2 pourrait avoir du mal à trouver des acheteurs qui échappent aux sanctions américaines.

Le plus grand producteur russe de GNL, **Novatek, nie avec véhémence (!) toute implication dans la mise en place d'une flotte fantôme de tankers GNL** en Arctique, déclaration faite dans le but de protéger ses opérations non sanctionnées liées à Yamal LNG. Cependant, un rapport de relations avec les investisseurs de Novatek et des documents sur les sanctions américaines contredisent ces affirmations et suggèrent que la société conserve la pleine propriété sur les opérations de la flotte fantôme. Les États-Unis ont sanctionné près d'une douzaine de navires et leurs propriétaires. Sachant que le stockage



de chaque FSU, Saam et Koryak, est limité à 3 cargaisons, l'utilisation de la flotte russe naissante de GNL reste dans un état incertain, sans aucune livraison achevée. Mais contre toute attente, force est de constater que la chaîne logistique entre le 1<sup>er</sup> train d'Arctic LNG2, les barges de stockage intermédiaires et une flotte de tankers LNG en nombre conséquent est fonctionnelle malgré tous les efforts américains pour contraindre l'exportation de GNL de cette nouvelle usine ([gCaptain.com](#), 02 septembre 2024 ; [HighNorthNews.com](#), 03 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 05 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 08/09/24 ; [TheBarentsObserver.com](#), 09/09/24 ; [HighNorthNews.com](#), 16 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 16 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 19 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 19 septembre 2024 ; [Bloomberg.com](#), 19 septembre 2024 ; [Neftgaz.ru](#), 19 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 23 septembre 2024)

**La Russie a déjà expédié une quantité record de pétrole via la RMN cette année**, accélérant les livraisons de marchandises vers la Chine dans ce qui est une zone écologiquement sensible. Au moins 15 pétroliers, transportant environ 10,7 millions de barils de brut, ont emprunté cette année la RMN. En comparaison, 14 navires ont transporté environ 10,5 millions de barils l'année dernière. Il reste encore un mois avant que les eaux ne deviennent trop glacées et dangereuses pour le transit. ([gCaptain.com](#), 26 septembre 2024).

Avec le soutien de la société d'État Rosatom, une conférence consacrée au **développement de la Grande Route maritime du Nord** aura lieu au II<sup>ème</sup> Congrès maritime panrusse en 2025. À l'été 2024, le Premier ministre russe Mikhaïl Mishustin a annoncé son intention de développer la Grande Route maritime du Nord en tant qu'artère de transport nationale importante. Le programme de développement d'un nouveau corridor de transport est inclus dans le projet national « Système de transport efficace ». La Grande Route maritime du Nord s'étend de Kaliningrad à Sakhaline et couvre environ 8 000 milles, soit près de trois fois la longueur de la RMN actuelle. L'itinéraire élargi pourrait impliquer des ports aussi grands qu'Arkhangelsk, Saint-Pétersbourg et Kaliningrad, qui sont en réalité situés en dehors des eaux de la RMN ([Korabel.ru](#), 07 septembre 2024 ; [Tass.ru](#), 07 septembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 13 septembre 2024 ; [Neftgaz.ru](#), 17 septembre 2024).

Les **projets Murmansk LNG et Ob LNG** sont dorénavant suspendus *sine die* car Novatek se concentre actuellement principalement sur l'achèvement d'Arctic LNG2 bien que la presse russe annonce que Gasprom, Novatek et la région de Mourmansk travaillent toujours sur le projet d'alimentation en gaz de la région ([Kommersant.ru](#), 23 septembre 2024 ; [Neftgaz.ru](#), 25 septembre 2024).

Le porte-conteneurs *NewNew Star*, battant pavillon de Hong Kong et son homologue *Panamax, Flying Fish 1* sont devenus les plus grands navire-conteneurs de classe non-glace à traverser l'Arctique. Le premier, d'une capacité de 3 530 EVP, a quitté Nansha, dans le sud de la Chine, le 22 août, à destination de Saint-Pétersbourg. Le second d'une capacité supérieure de 4 890 EVP dépasse de près de 50 % la capacité de tous les porte-conteneurs arctiques précédents. Il est arrivé à Shanghai le 26 septembre, soit environ 10 jours plus tôt qu'en empruntant la route traditionnelle via le canal de Suez. La compagnie maritime NewNew Shipping Line, basée à Hong Kong, a effectué sept voyages en conteneurs via l'Arctique l'été dernier et a déjà dépassé ces chiffres cette année, alors qu'il reste encore un mois avant la fin de la saison sans glace portant le nombre total de voyages de porte-conteneurs pour l'année à près de 20 ([gCaptain.com](#), 04 septembre 2024 ; [HighnorthNews.com](#), 09 septembre 2024 ; [HighNorthNews.com](#), 17 septembre 2024 ; [PortNews.ru](#), 19 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 25 septembre 2024).



Le 15 septembre, l'**expédition polaire dérivante « Pôle Nord-42 » à bord de la plateforme dérivante automotrice Severny Polyus (Pôle Nord) a débuté à Mourmansk**. Une équipe de scientifiques et d'explorateurs polaires de l'Institut de recherche sur l'Arctique et l'Antarctique AARI a embarqué pour poursuivre ses travaux sur le changement climatique, collecter des données pour le développement de la navigation le long de la RMN et clarifier les limites du plateau continental de la Fédération de Russie. La dérive de la station Pôle Nord-42 pourrait durer jusqu'en 2026 ([Korabel.ru](#), 16 septembre 2024, [TheBarentsNews.com](#), 17 septembre 2024).



Le **remorquage du dock flottant** construit au chantier naval Kuzey Star a commencé à Istanbul. Commandé par Atomflot, il est conçu pour entretenir les brise-glaces nucléaires du projet 22220, classe Arktika. En octobre 2018, le plus grand dock flottant de la péninsule de Kola a coulé à la suite d'un accident. Son déplacement est de 11 350 tonnes, sa longueur est de 220 mètres et sa largeur de 48 m ([The BarentsObserver.com](#), 20 septembre 2024).

Le 5 septembre 2024, à 27 milles au nord-est de l'île de Bely dans la mer de Kara, la propulsion du **navire de recherche Akademik Nikolai Strakhov est tombé en panne** et sa réparation en mer était impossible. Le navire a dérivé sur 22 milles jusqu'à mouiller à l'ouest de l'entrée du golfe d'Ob, en attendant d'être remorqué. Le 19 septembre 2024 à 20h00, le remorqueur de sauvetage *Murman* venu de Mourmansk a pris en remorque le R/V *Academik Nikolai Strakhov* et s'est dirigé vers le port de Mourmansk. L'Institut d'océanologie de l'Académie des sciences de Russie a cité comme principale cause de l'accident le sous-financement chronique de plusieurs années pour la réparation et l'entretien des navires de la flotte scientifique de l'Académie des sciences de Russie ([Neftgaz.ru](#), 19 septembre 2024).



Le 12 septembre, le **« Commandant Charcot », de la compagnie française Ponant, a atteint le pôle Nord d'inaccessibilité**, soit le point de l'Arctique le plus éloigné de toute terre. Un exploit qui n'avait encore jamais été réalisé par aucun navire au monde. Le *Commandant Charcot* est de classe Glace PC2, la classe Glace supérieure étant celle des brise-glaces à propulsion nucléaire. Cette route a été possible car la banquise a de nouveau atteint un record **d'extension minimale** à la fin de la période estivale. Il s'agit de la 7<sup>ème</sup> étendue minimale consécutive la plus basse depuis près de 46 ans d'observations par satellite ([Le Marin.fr](#), 18 septembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 23 septembre 2024, [Nasa.gov](#), 24 septembre 2024 [DiscoverMagazine.com](#), 26 septembre 2024).



Trois semaines après le retour du **brise-glace Healy de la Garde côtière américaine** à son port d'attache de Seattle à la suite d'un incendie à bord, le navire retournera en mission dans l'océan Arctique dès le mois prochain. Le redéploiement du *Healy* dans la région est crucial à un moment où la Chine et la Russie intensifient leurs activités dans le nord ([gCaptain.com](#), 05 septembre 2024 ; [SixtyDegreesNorth.com](#), 19 septembre 2024).



Opéré par le norvégien Equinor, le FPSO de 300 m de long **Johan Castberg est en route vers le nouveau champ arctique norvégien** au Sud-Ouest de la mer de Barents. Il sera mis en exploitation avant la fin de l'année pour stimuler la production pétrolière du pays ([The BarentsObserver.com](#), 03 septembre 2024 ; [Equinor.com](#), 17 septembre 2024).

Le transport de colis lourd *Ya Qing Hai Yang* chargé d'un module de station de production électrique terrestre pour le projet Arctic LNG2 serait en route via la RMN pour l'usine en péninsule de Gydan (Le *Ya Qing Hai Yang* aurait chargé à Wison Zhoushan, puis transporté le module vers un autre chantier, Zhangjiagang Gangxin Heavy Equipment port Co). C'est ce même navire qui avait opéré un demi-tour au début de l'été par crainte des sanctions. Mais voilà que ce navire vient de changer son nom en *Ocean 28* pour transporter à nouveau ce même module afin d'échapper aux sanctions.



**Figure 1 : Transit du transport de colis lourd Ocean 28**  
(@[Airbus Defense / space](#))