

## Observatoire de l'Arctique *Bulletin mensuel*

HERVÉ BAUDU – ÉMILIE CANOVA – MICHAEL DELAUNAY –  
LOUIS DOUCET – 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>7</b>
<b>QUESTIONS MILITAIRES, INDUSTRIELLES ET TECHNOLOGIQUES .....</b>	<b>8</b>
<b>PUBLICATIONS DES INSTITUTS DE RECHERCHE.....</b>	<b>10</b>
<b>TRAFIC MARITIME – SÉCURITÉ MARITIME.....</b>	<b>10</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)

Bloc Nordique et Russe : Florian Vidal (UiT – The Arctic University of Norway), avec Michael Delaunay (CEAC)

Bloc États Observateurs et UE : Alexandre Taithe (FRS), Louis Doucet (FRS), avec Emilie Canova (Université de Cambridge), Camille Escudé-Joffres (CERI) et Tanguy Sandré (CEARC)

Bloc Gouvernance et Institutions arctiques : Camille Escudé-Joffres (CERI), Émilie Canova (Université de Cambridge), avec Alexandre Taithe (FRS) et Louis Doucet (FRS)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel : Alexandre Taithe (FRS), Louis Doucet (FRS)

Bloc Trafic maritime et Sécurité maritime : Hervé Baudu (ENSM), avec Michael Delaunay (CEARC)

---

## Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

---

Aux **États-Unis**, la confirmation par le Sénat de la nomination par le Président Biden de l'ambassadeur pour l'Arctique Michael Sfraga est bloquée (ainsi que 4 autres nominations) par des élus républicains, notamment par le sénateur James Risch de l'Idaho, depuis maintenant un an. La raison serait ses nombreux déplacements en Russie et en Chine, notamment pour y nouer des accords avec des institutions de ces pays, ceci pourtant bien avant l'invasion en Ukraine. Sa candidature est toutefois poussée par une élue républicaine de l'Alaska, la sénatrice Lisa Murkowski ([Alaska Public Media](#), 14 mars 2024). **Le général Gregory Guillot, nouveau commandant du NORAD et du Northern Command**, a lui été confirmé par le Sénat. Il a annoncé qu'il souhaitait une plus grande présence des forces armées américaines dans l'Arctique et notamment en Alaska et au large de cet État, au travers de plus nombreux exercices afin de répondre aux activités militaires de la Russie et de la Chine dans la région ([Breaking Defense](#), 14 mars 2024).

Des exercices, les armées américaines continuent d'en mener en Arctique, d'abord en Alaska, avec **l'exercice Ice Camp 2024** (successeur des exercices ICEX) qui s'est déroulé durant tout le mois de mars 2024. Un camp a été mis en place sur un morceau de banquise dérivante, et plusieurs alliés, notamment la France, les Canadiens, les Britanniques et les Australiens, ont été invités à y envoyer des membres de leurs forces armées. L'objectif de cet exercice ancien, dont c'est la 99<sup>ème</sup> édition, était et est toujours de mener des recherches et des tests sur les capacités opérationnelles en environnement arctique ([Navy](#), 80 mars 2024).

Un vol de patrouille a été mené par deux bombardiers stratégiques B1B de l'US Air Force en Europe du Nord, alors que ceux-ci se sont approchés de l'espace aérien de la Russie, dans la mer de Barents, près de la région de Mourmansk d'où des MIG-31 ont décollé pour intercepter les bombardiers américains. Ces vols de B1B ont traversé l'espace aérien norvégien, et ont été avalisés par les autorités militaires norvégiennes ([The Barents Observer](#), 24 mars 2024).

Au **Canada**, le mois de mars a été marqué par quatre grands sujets. Tout d'abord, **les Forces armées canadiennes font face à d'importantes problématiques de vétustés de leurs équipements**. Selon le dernier aperçu complet de l'état de l'Armée, au 31 décembre 2023, seuls 58% des FAC seraient en capacité d'intervenir au sein de l'OTAN en cas de crise. Par ailleurs, près de la moitié de l'équipement militaire est considéré comme « *indisponible et inutilisable* » ([CBC News](#), 7 mars 2024). Les Forces aériennes seraient dans la pire situation « *avec 55 pour cent des 'chasseurs, de l'aviation maritime, de la recherche et du sauvetage, de l'aviation tactique, des entraîneurs et des transports' considérés comme 'inutilisables'* ». Puis vient la Marine royale canadienne, avec « *54 pour cent de ses 'frégates, sous-marins, navires de patrouille extracôtiers de l'Arctique (NPEA) et navires de défense' qui ne sont pas en état de se déployer* ». En effet, les NPEA font face à des problématiques d'intrusion à bord, entraînant une corrosion excessive et des pannes mécaniques impliquant des ancrs. Si le porte-parole de la Défense nationale, Alex Tétreault, a confirmé les détails de ces incidents, la Marine soutient que ces problèmes seraient normaux et que des réparations et des recherches de solutions sont en cours ([Ottawa citizen](#), 6 mars 2024). L'armée de Terre s'en sort légèrement mieux, avec « *seulement 46 pour cent de son équipement considéré comme 'inutilisable'* ». Le plus grand défi reste « *le manque de personnel – techniciens et support* » ainsi que « *le manque de financement – pièces de rechange et munitions* ». Ces chiffres proviennent d'une étude interne du ministère des Affaires étrangères, présentée par la Défense nationale (MDN), et touchant à « *tout, de la préparation et de l'équipement au recrutement et à l'approvisionnement en munitions* » ([CBC News](#), 7 mars 2024).

Les Forces armées canadiennes (FAC) ont mené **l'opération Nanook-Nunalivut** du 1<sup>er</sup> au 17 mars 2024 à Resolute (Nunavut) et à Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest). Cet exercice a réuni 300 membres des FAC, aux côtés de 50 membres des forces armées allemandes, belges, américaines et françaises qui ont conduit des activités de patrouilles interarmées à long rayon d'action, de la logistique et des plongées sous la glace. Lors de cet exercice, l'adjudant-chef Terence a déclaré que « *les menaces se situent sous la glace, sur la glace, au-dessus de la glace et dans l'espace (...). Quand on regarde le monde, ce n'est qu'une question de temps avant que quelque chose n'éclate à l'échelle mondiale. Pas seulement en Europe, pas dans l'Indo-Pacifique, mais aussi dans le Nord* » ([Défense nationale](#), 1<sup>er</sup> mars 2024 ; [CBC News](#), 13 mars 2024).

Ensuite, **les impacts du changement climatique et la protection de l'environnement ont également été au centre de plusieurs publications** ([Regard sur l'Arctique](#), 7 mars 2024 ; [Regard sur l'Arctique](#), 18 mars 2024 ; [Radio Canada](#), 19 mars 2024 ; [Regard sur l'Arctique](#), 20 mars 2024). Le Yukon se prépare aux effets printaniers du réchauffement climatique, notamment de potentiels feux de forêts et des éboulements de terrains ([Regard sur l'Arctique](#), 8 mars 2024 ; [Regard sur l'Arctique](#), 22

mars 2024). En parallèle, la province réfléchit à l'assainissement de la mine Faro, l'une des plus grandes mines de plomb et de zinc à ciel ouvert du monde fermée en 1998 en laissant 70 millions de tonnes de résidus et 320 millions de tonnes d'amas de stériles. En effet, ce projet d'assainissement du site est susceptible d'augmenter les émissions totales du territoire de 30 à 46% par année. Il s'agit de l'un des cinq sites miniers les plus contaminés du Canada ([Radio Canada](#), 29 février 2024).

Par ailleurs, **la sécurité sanitaire de l'Arctique canadien reste toujours menacée par de multiples problèmes systémiques**. Au Nunavik, la communauté d'Akulivik tire la sonnette d'alarme face à une « situation d'urgence sanitaire hors du commun » liée au manque alarmant d'eau, à l'absence du ramassage des déchets et à de nombreux véhicules pris sous la neige (ambulance, déneigeuse, motoneige de secours) suite à un important blizzard fin février. Ces éléments ont causé une augmentation des « *problèmes dermatologiques, infections urinaires, hépatites et écloisions virales (comme la gastroentérite)* » ([Radio Canada International](#), 8 mars 2024). Au Yukon, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser une somme de 85,8 millions pour financer « *notamment la création d'un office territorial de la santé et le recrutement de personnel* » ([Radio Canada](#), 13 mars 2024).

Enfin, **les Jeux d'hiver de l'Arctique** se sont tenus du 10 au 16 mars dans la vallée de Mat-Su, en Alaska. Avec plus de 10 millions de dollars d'investissements en sus de ceux des délégations, ces jeux réunissent environ 18 000 athlètes et délégués ([Radio Canada](#), 14 mars 2024), dont une délégation de 60 personnes pour le Nunavik ([Regard sur l'Arctique](#), 8 mars 2024) et une équipe de ski de fond pour le Nunavut ([Regard sur l'Arctique](#), 13 mars 2024). **Ces Jeux sont très importants pour le Nord car ils représentent un outil d'échange dans l'Arctique nord-américain, de rayonnement de la culture et de l'identité autochtone** ([Radio Canada](#), 12 mars 2024 ; [Regard sur l'Arctique](#), 15 mars 2024).

**Au Groenland, le gouvernement groenlandais a annoncé être en accord avec les Nations unies sur la question du deep-sea mining pour mettre en place, par mesure de précaution, une pause pour l'exploitation minière dans les profondeurs des fonds marins** ([DR](#), 13 mars 2024).

En matière de défense, le Danemark, qui avait déjà annoncé l'an dernier tripler ses dépenses militaires sur 10 ans, va augmenter ses dépenses en défense de 5,4 milliards d'euros sur cinq ans. **En 2024 et 2025, les dépenses militaires devraient représenter 2,4% du PIB danois** (au-dessus du seuil de 2% fixé par l'OTAN) ([Rcinet](#), 13 mars 2024).

Au Groenland par ailleurs, 143 femmes inuites poursuivent le Danemark pour contraception forcée ; le Danemark avait mis en place une campagne de pose forcée de dispositifs contraceptifs intra-utérins dans les années 1960 et 1970 ([Rcinet](#), 5 mars 2024). L'*Inuit Circumpolar Council* a apporté son plein soutien ([Sermitsiaq](#), 8 mars 2024).

Enfin, les deux navires d'inspection de la marine, qui ont pour mission de patrouiller dans les eaux du Groenland, ont vu leur interdiction de naviguer levée. Les deux navires d'inspection de la classe Knud Rasmussen étaient immobilisés dans le port de Nuuk depuis le 1<sup>er</sup> février, car les moteurs auxiliaires des deux navires étaient soudainement tombés en panne ([DR](#), 25 mars 2024).

En **Islande**, une nouvelle éruption a eu lieu le 17 mars dans la péninsule de Reykjanes. C'est la quatrième éruption dans cette péninsule, les dernières, longues de trois jours, ayant eu lieu en décembre 2023, janvier 2024 et février 2024. Cette nouvelle éruption, « différentes des autres », s'est stabilisée après avoir diminué et perdue dans le temps. Au 22 mars, elle était toujours active et la lave commençait à atteindre les barrières de protection de Grindavik, qui étaient en cours de renforcement et d'élévation ([Ruv](#), 19 mars 2024 ; [Iceland Review](#), 19 mars 2024 ; [Iceland Review](#), 22 mars 2024).

---

## Norvège – Suède – Finlande – Russie

---

### ***Nordic Response et Arctic Shock* : des exercices militaires de grandes ampleurs en Norvège**

#### **Nordic Response**

L'exercice militaire *Nordic Response* qui s'est déroulé du 3 au 14 mars dans le nord de la Norvège incluait la participation de 13 pays. Sous l'ombrelle de l'OTAN, cet exercice visait à faire état de la capacité à défendre le flanc nord de l'Alliance militaire qui comprenait au total la participation de 20 000 soldats, 110 avions de combat et une cinquantaine de bâtiments de guerre (cf. Bulletin de mars, rubrique Capacitaire). Outre ce déploiement massif, un test d'un commandement aérien allié pour la région nordique a été mis en œuvre pour la première fois. Par ailleurs, la Finlande et la Suède, désormais membres de l'organisation transatlantique, ont envoyé 4 000 soldats. À cet égard, le Centre d'opérations aériennes nordique, qui rassemble les forces aériennes des pays nordiques, a été temporairement établi sur le camp Bodin, situé à Bodø (Nordland), pour la durée de cet entraînement interallié. Au cours d'une visite dans la zone de déploiement, le Premier ministre norvégien Jonas Gahr Støre, en présence de ses partenaires finlandais et suédois, a rappelé qu'il s'agissait avant tout « *d'améliorer la coopération entre les forces armées* » et de souligner que les pays nordiques réunissent à présent « *des soldats sans frontières* » pour optimiser l'organisation de la défense de l'espace septentrional du continent européen (*High North News*, [7 mars 2024](#) ; [8 mars 2024](#) ; [ministère de la Défense du Royaume de Norvège](#), 15 mars 2024).

#### **Arctic Shock**

Du 18 au 22 mars, les forces armées américaines et norvégiennes se sont exercées à renforcer l'interopérabilité et à faire la démonstration de leurs capacités militaires dans la région arctique. La nature de cet entraînement comprenait un mouvement de troupes partant de l'Alaska pour rejoindre le nord de la Norvège en passant par le pôle Nord. Ainsi, 100 parachutistes, appartenant à la 11<sup>e</sup> division aéroportée basée en Alaska, ont sauté au-dessus du comté de Troms, après sept heures de vol en C-17, empruntant la route la plus directe au-dessus du pôle Nord. Comme le souligne l'officier Terje Bruøygaard, commandant de la brigade Nord, cette implication active des États-Unis dans « *une opération aussi exigeante en temps de paix* » est également un signe de leur détermination « *à défendre l'alliance* » (*High North News*, 20 mars 2024 ; [Présentation de l'exercice Arctic Shock, US Army Europe and Africa](#), 2024).

### **Suède : officialisation de son intégration au sein de l'OTAN**

Le 7 mars, le Département d'État des États-Unis et l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord ont officialisé l'entrée de la Suède au sein de la structure de sécurité collective. Désormais 32<sup>e</sup> membre de l'OTAN, l'intégration de la Suède intervient après un long processus d'adhésion ralenti par les différends qui opposaient Stockholm et Ankara. Le Secrétaire général de l'organisation Jens Stoltenberg s'est félicité de cette incorporation soulignant que le pays mettait fin à plus de 200 ans d'une politique de non-alignement. Après la finalisation de ce processus, l'évolution de l'architecture de sécurité en Europe du Nord a franchi une nouvelle étape où les pays nordiques sont appelés à développer encore plus largement leur synergie, notamment dans la région de Barents. De son côté, la Russie avait anticipé cette officialisation et réagi, par l'intermédiaire de la porte-parole du ministère des Affaires étrangères, Maria Zakharova, pour signaler que le pays allait observer le comportement de la Suède au sein de « *cette alliance militaire agressive* » ([Conférence de presse du ministère des Affaires étrangères de la Fédération de Russie](#), 28 février 2024 ; [Communiqué de l'OTAN](#) ; [communiqué du Département d'État des États-Unis](#), 7 mars 2024).

### **Russie : le FSB en appui pour contourner le régime de sanctions ?**

Suite à sa réélection pour un cinquième mandat, le 17 mars, le président V. Poutine a demandé au service de sécurité fédéral (FSB) d'aider activement les entreprises russes afin de contourner le régime de sanctions économiques et financières imposées par les pays occidentaux. Si les services de sécurité russes (FSB, GRU, SVR) sont déjà impliqués dans l'im-

portation de biens sous embargo – usage par exemple de sociétés écrans en Lituanie ; le président russe a appelé « à soutenir les entreprises qui se développent (...) mais se heurtent ouvertement à des actions hostiles ». Alors que la Russie a mis en place des circuits parallèles d'exportations et d'importations via des pays tiers comme la Turquie, le Kazakhstan ou les Émirats Arabes Unis, le renforcement continu des sanctions par les États-Unis, en particulier contre le secteur énergétique, menace sérieusement l'avancement des projets pétro-gaziers russes en Arctique. Dans le même temps, le groupe pétrolier russe Rosneft a annoncé le début de la construction d'un quai pour le terminal Sever Bay alors que les premières livraisons du pétrole du projet Vostok ne sont pas attendues avant fin 2024, au plus tôt ([Delfi](#), 7 mars 2024 ; [Vijesti](#), 19 mars 2024 ; [High North News](#), 21 mars 2024).

## Norvège : extension des missions d'exploration pétrolière en mer de Barents

Malgré les engagements de la Norvège pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre et sa dépendance aux ressources fossiles, le gouvernement entrouvre de nouvelles perspectives pour exploiter de nouveaux gisements pétroliers en mer de Barents. Ainsi, dans le cadre de sa licence d'exploration 1080, le groupe Equinor a acheminé la plateforme de forage *Transocean Enabler*, dans une zone située à près de 200 km des côtes continentales, pour mener ses opérations de forage dans les fonds marins arctiques. Celles-ci ont débuté suite à l'attribution en février du permis de forage (n°7220/2-2) par la Direction norvégienne de pétrole. Cette mission intervient dans une phase d'expansion des activités prospectives dans les eaux arctiques alors que l'hypothèse de mener des activités extractives dans cette zone comporte des risques environnementaux significatifs. En effet, si la tendance est à une diminution de la glace de mer, il existe toujours d'importantes divergences saisonnières dans la partie septentrionale de la mer de Barents ([Communiqué de la Direction norvégienne de pétrole](#), 21 février 2024 ; [thebarentsobserver](#), 7 mars 2024).

---

## États observateurs et Union européenne

---

### Ouverture de la représentation de la Commission européenne à Nuuk lors de la visite d'Ursula von der Leyen

L'ouverture de cette représentation était une promesse de la dernière politique arctique de l'UE publiée en 2021 ([Communication conjointe](#)). La Cheffe de bureau avait déjà été nommée en la personne de Rikke Søvst Nielsen (danoise), mais le bureau n'avait pas encore de lieu physique pour des questions juridiques et logistiques (voir Bulletin mars 2023). La présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, s'est ainsi rendue au Groenland pour inaugurer le bureau de l'UE à Nuuk, et signer deux accords de coopération totalisant près de 94 millions d'euros, dans le cadre de la stratégie d'investissement de l'UE pour le monde, Global Gateway ([High North News](#), 20 mars 2024). Ces accords visent à investir dans l'éducation, les compétences, les énergies propres et les matières premières critiques au Groenland ([EU Commission](#), 15 mars 2024). Le Groenland, en tant que pays et territoire d'outre-mer de l'UE, bénéficie de 225 millions d'euros de soutien de l'UE pour la période 2021-2027. La conférence de presse s'est tenue en présence de la Première ministre du Danemark et du Premier ministre du Groenland ([Twitter](#), 15 mars 2024). Pour Ursula von der Leyen, « le fait que l'UE aide à développer l'énorme potentiel du Groenland en matière d'énergies renouvelables et de matières premières critiques est une situation gagnant-gagnant » ([Altinget](#), 15 mars 2024).

Pour autant l'UE est peu mentionnée dans la dernière stratégie de défense et de sécurité publiée par le Groenland dont le sous-titre est « une stratégie Arctique » ([The Arctic Institute](#), 27 février 2024), dans un contexte où l'importance du Groenland ne cesse de croître : « Importance stratégique du Groenland » et « nouvelle scène diplomatique » ([DIIS](#), 2022).

### Regain d'intérêt de la Belgique pour l'Arctique

La position de la Belgique vis-à-vis du Grand Nord au cours des dernières années s'inscrit dans un double processus d'intérêt croissant des États non arctiques pour cette région et d'un regain de la concurrence entre grandes puissances. L'importance redonnée à l'Arctique oblige la Belgique à accroître ses investissements et son engagement dans la région. C'est ce que soutient Karen van Loon dans « [Looking toward the North : Belgium rôle in the Arctic](#) », une publication de janvier 2024 du *Royal Institute for International Relations*.

C'est dans cet état d'esprit que l'Arctique a figuré parmi les priorités récentes du gouvernement belge. Bruxelles cherche à se soucier aussi bien des questions environnementales que sécuritaires qui entourent l'Arctique. Une préoccupation concrétisée par l'adoption de la résolution sur l'élaboration d'une stratégie belge dédiée à l'Arctique par la Chambre des représentants en décembre 2021. L'Arctique deviendra de plus en plus important, tant en termes de changements climatiques que de défis géostratégiques et économiques. C'est ce qu'a affirmé la Ministre des Affaires étrangères de Belgique Hadja Lahbib dans sa [Note de politique générale](#) sur les relations étrangères de 2022-2023.

Faute de moyens militaires conséquents, la Belgique préfère jouer la carte de la recherche scientifique pour faire valoir sa diplomatie Arctique. Toutefois, en tant que membre de l'OTAN, la Belgique participe à l'exercice *Steadfast Defender* à hauteur de ses moyens (plus de 450 soldats belges y participent). La Belgique met en avant la qualité de sa recherche ainsi que son Histoire. En effet, depuis l'expédition *Belgica* de 1897, la Belgique a été un pays pionnier dans les expéditions scientifiques polaires.

La Belgique cherche également de manière active à devenir pays observateur du Conseil de l'Arctique et mise pour cela sur un multilatéralisme tous azimuts et sur le dialogue bilatéral avec les pays arctiques, ainsi que sur une valorisation de son expertise en matière polaire et scientifique. Toutefois, cette volonté d'intégrer le Conseil de l'Arctique comme Observateur ne risque pas de déboucher et apparaît illusoire à court terme : le contexte international et les tensions grandissantes entre le bloc otanien et la Russie ne favorisent guère le dialogue au sein du Conseil de l'Arctique et l'examen de nouvelle candidature d'Observateur.

---

## Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

---

### La Russie menace de se retirer de la CNUDM en Arctique

La CNUDM qui est un pilier essentiel pour réguler la coopération internationale en mer, est considérée par les autorités russes comme "préjudiciable" : « *La question de la possible dénonciation de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer dans l'Arctique est en cours d'étude* », a déclaré le président du Comité du Parlement russe pour le développement de l'Extrême-Orient et de l'Arctique, Nikolai Kharitonov, au site d'information russe contrôlé par le Kremlin [Izvestia](#) (18 mars 2024).

Récemment, la Russie a été active dans la détermination des limites extérieures de son plateau continental dans l'Arctique. L'article du site Web d'information Izvestia, contrôlé par le Kremlin, précise également que les déclarations sur le retrait sont liées aux préoccupations de la Russie concernant les navires et l'aviation de l'OTAN « *menant des activités de renseignement* » dans ce que l'Izvestia appelle le « secteur russe de l'Arctique », mais qui formellement ne franchissent pas la zone des 12 milles marins ([The Barents Observer 19 mars 2024](#)). Difficile effectivement de ne pas voir un lien avec la déclaration unilatérale des États-Unis d'étendre leur plateau continental, y compris en Arctique, sans pour autant être partie à la CNUDM (voir Bulletin de janvier 2024).

### La Russie renforce sa présence universitaire au Svalbard

L'Institut d'État de Moscou des Relations Internationales (MGIMO), l'une des principales universités russes, entre en coopération avec Trust Arktikugol, la société d'État russe opérant dans l'archipel arctique norvégien. L'accord prend la forme d'un mémorandum signé le janvier 2024 ([MGIMO, 11 janvier 2024](#)). MGIMO est dirigé par le ministère des Affaires étrangères et forme la majeure partie des diplomates russes. Le mémorandum d'entente et de coopération signé avec l'Arktikugol vise à préparer le terrain pour l'accentuation de l'attention du MGIMO sur l'archipel norvégien. L'accord prévoit une coopération dans la formation du personnel dans des domaines tels que le commerce international, la logistique, la sécurité environnementale et climatique ([The Barents Observer, 16 janvier 2024](#)).

## Retourner aux fondamentaux du Conseil de l'Arctique : la diplomatie et la coopération scientifique pour lutter contre le changement climatique dans cette région polaire

Le conseil de l'Arctique, par un statut informel (mais qui était en cours d'institutionnalisation), a pu établir un climat favorable à la poursuite de relations pacifiques dans cette région polaire, alors même que les relations internationales subissaient les tensions nées de l'annexion de la Crimée depuis 2014. Toutefois, l'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022 menace de faire disparaître l'esprit de coopération du Conseil depuis sa création en 1996. Peu à peu, la menace d'un Arctique durablement divisé entre l'Est et l'Ouest s'est renforcée. La perte du conseil de l'Arctique comme canal de gouvernance serait lourde de conséquences alors même que le changement climatique touche particulièrement les espaces arctiques.

L'article « [On thin ice : The Arctic Council's uncertain future](#) » de Carol Dick (*Marine Policy*, mai 2024) suggère un retour à la nature profonde et à l'éthos du conseil. En effet, bien que le conseil se concentre de prime abord sur les questions environnementales et durables, il a permis l'instauration d'un dialogue informel entre les États favorisant une pacification des relations dans les années d'après la Guerre froide. Selon l'auteur, les États arctiques doivent revenir aux principes fondateurs du conseil, à savoir la coopération et la restauration d'une confiance mutuelle. Un vecteur de rapprochement pourrait résider dans la diplomatie et la collaboration scientifique. Seule une participation coordonnée de tous les États du conseil peut apporter des réponses aux problématiques environnementales qui frappent de plein fouet l'océan Arctique.

La mise à distance *de facto* de la Russie dans les activités (certes réduites) du Conseil de l'Arctique menace directement la survie de ce dernier ainsi que le maintien du dialogue entre deux camps qui se (re)transforment peu à peu en deux blocs. En outre, un fonctionnement du Conseil avec une participation réduite de la Russie permettrait à des pays non Arctique, comme la Chine, de s'implanter encore plus massivement dans la région, ce qui accentuerait les risques de dommages écologiques et d'escalade militaire.

---

## Questions militaires, industrielles et technologiques

---

### Une re-centralisation de l'Arctique sur la scène sécuritaire internationale

La sécurité arctique connaît actuellement une refonte spectaculaire. Depuis la guerre en Ukraine, la Russie a perdu son statut de « partenaire ». Jusqu'en 2022 et malgré l'annexion de la Crimée en 2014, Moscou et les démocraties occidentales avaient réussi à garder des liens de coopération en Arctique, garantissant la survie du système hérité de 1996. L'invasion russe de l'Ukraine en 2022 a cristallisé un changement de relations entre la Russie et l'Occident. À l'été 2022, l'OTAN déclare que « *la Fédération de Russie est la menace la plus importante et la plus directe pour la sécurité des Alliés, la paix et la stabilité dans la zone euro-atlantique* ».

À l'heure où l'OTAN connaît une période de renforcement, l'ouvrage [Defending NATO's Northern Flank](#), publié en janvier 2024, aborde l'Arctique sous plusieurs angles. David Auerswald traite la question de la stratégie arctique des États-Unis, pour qui cette région du monde est de plus en plus importante. C'est ce qu'illustre notamment la création du *Ted Stevens Center for Arctic Studies* en juin 2021. Les États-Unis sont actuellement dans une vision militaire de l'Arctique qui serait un espace de combat possible et de dissuasion.

Le renforcement des dynamiques sécuritaires et militaires en Atlantique Nord a entraîné un retour de l'OTAN dans la région arctique. Face à la montée en puissance de la Russie, l'OTAN se trouve plus soudée qu'elle ne l'a été depuis la fin de la Guerre froide. **L'Alliance se trouve portée en Arctique par le partenariat noué entre les États-Unis, le Royaume-Uni et la Norvège** (Walter Berbrick et Lars Saunes), partenariat renforcé avec l'entrée dans l'OTAN de la Suède et de la Finlande.

C'est un réel « **pivot polaire américain** » qui semble avoir vu le jour (Ryan Burke et Jahara Matisek). Les États-Unis ont opté pour une puissance dure au détriment de la coopération qui avait pourtant été la caractéristique de l'exceptionnalisme

arctique : avions de cinquième génération, ballons et armes supersoniques témoignent de cette montée en capacités militaires vers le Grand Nord.

De son côté, la Russie entérine clairement le durcissement des tensions : le 31 juillet 2022, le Kremlin présente sa nouvelle doctrine maritime, l'un des documents phares de la stratégie sécuritaire russe en Arctique. Les forces de l'OTAN et étasuniennes en particulier sont présentées comme la principale menace pour la Russie. En outre, ce document souligne l'importance cruciale que revêt l'océan Arctique pour la Fédération de Russie qui s'y présente comme la puissance maritime du Nord.

### Routes maritimes polaires : des limites multiples jusqu'à minima 2065 ?

*Avec la fonte accélérée de la banquise arctique, les routes maritimes polaires pourraient constituer un itinéraire plus court que la traditionnelle route de Suez. En effet, les avantages de la route maritime du Nord seraient nombreux : économie de distance, de temps et de carburant. Néanmoins, la réalité est plus complexe. La circulation commerciale à grande échelle ne pourrait pas se faire avant 2065 et les politiques russes sur la région ne la faciliteraient pas. Les conclusions présentées découlent de deux publications scientifiques : [The geopolitical environment impact of Arctic Passage on Eurasia](#) et [Assessing the economic viability of the Arctic Northeast Passage from 2021 to 2065](#).*

Avec l'augmentation du transport de gaz liquéfié ces dernières années, l'Arctique apparaît de plus en plus stratégique. L'océan Arctique pourrait modifier en profondeur les réseaux maritimes mondiaux et passerait ainsi du statut de marge du monde à celui de zone d'intérêt stratégique. En outre, avec le réchauffement climatique, la banquise d'été devrait disparaître de l'océan Arctique d'ici 2050 selon le GIEC, voire 2035 (cf. rubrique Publications), libérant ainsi plusieurs voies maritimes entre le Pacifique et l'Atlantique.

[The geopolitical environment impact of Arctic Passage on Eurasia](#) rappelle ces trois principales routes : la route du Nord (au nord de la Russie), le passage du Nord-Ouest (au nord du Canada) et la route transpolaire traversant l'océan et passant par le pôle Nord. La route maritime du Nord (RMN) – ou passage du nord-est (NEP) – serait davantage prometteuse, praticable et sûre pour le transport des ressources (pétrole et gaz naturel), abondamment présents dans les régions arctiques de la Russie. Dans les faits, la RMN réduit de 40% la distance à parcourir entre les ports asiatiques et européens pour certains trajets, si à la fois le port de départ et le port de destination sont au nord de l'hémisphère Nord.

Selon [Assessing the economic viability of the Arctic Northeast Passage from 2021 to 2065](#), depuis 2011, de nombreux chercheurs se sont penchés sur la faisabilité économique des routes arctiques mais auraient occulté plusieurs facteurs (profit et situation politique notamment, cf. [The geopolitical environment impact of Arctic Passage on Eurasia](#)) rendant ainsi des conclusions variées. [Assessing the economic viability of the Arctic Northeast Passage from 2021 to 2065](#) propose donc une enquête plus approfondie afin d'évaluer la viabilité du transport par conteneurs dans la région arctique en fonction des scénarios actuel (2021-2023) et futur (2023-2065).

Malgré les avantages certains énoncés précédemment d'une navigation commerciale dans l'Arctique, il existe encore une série d'incertitudes et de facteurs complexes de changement qui peuvent influencer sur les opérations maritimes : des facteurs économiques (coûts du carburant, coûts de transit et temps de navigation, surcoûts assurantiels, d'exploitation et de navire...), des facteurs de sécurité (glace de mer, mauvaise visibilité et basses températures, etc.), facteurs technologiques (services de déglacage, construction de navires, navigation et communication) et facteurs politiques (politiques et événements géopolitiques, y compris la guerre actuelle et imprévue en Ukraine). [Assessing the economic viability of the Arctic Northeast Passage from 2021 to 2065](#) propose un nouvel algorithme d'orientation pour proposer des itinéraires de navigation optimaux ainsi qu'une évaluation systématique de la faisabilité de la navigation de la RMN en fonction de multiples facteurs. Selon les auteurs, une combinaison complexe de facteurs détermine la viabilité de la navigation des navires en Arctique, et la RMN ne peut pas remplacer la route traditionnelle de Suez à court terme (avant 2065) ; ainsi, certaines technologies de navigation des navires en Arctique, les politiques et les facteurs d'influence doivent être davantage étudiés.

En outre, d'après les conclusions de [The geopolitical environment impact of Arctic Passage on Eurasia](#), cette route est largement dominée *de facto* par la Russie que ce soit par des activités économiques, industrielles et militaires. La Russie prétend gérer de larges pans de la route du Nord comme ses eaux intérieures. Depuis 2014, la Russie a noué de nombreux contrats énergétiques avec la Chine garantissant ainsi à Pékin une présence grandissante dans cette région. Face à ce camp sino-russe, les États-Unis (et le bloc otanien) soutiennent de plus en plus fermement que la route du Nord doit être considérée comme un canal international et insistent pour que tous les États y aient un libre droit de passage.

---

## Publications des Instituts de recherche

---

### Un océan arctique libre de glace durant l'été dès septembre 2035 ?

L'article « [Projections of an ice-free Arctic Ocean](#) » publié dans *Nature reviews earth & environnement* établit que la glace de mer disparaîtra (superficie de moins d'1 million de km<sup>2</sup>) de l'océan Arctique bien avant 2050, date généralement admise jusque-là. Plus précisément, dans le cadre d'un scénario de fortes émissions de gaz à effet de serre, la banquise de l'océan Arctique devrait disparaître de mai à janvier d'ici 2100. Avant cette échéance, **c'est en 2035 que le premier mois de septembre sans glace de mer devrait survenir**, soit quinze ans plus tôt que ce que les études antérieures avaient pu prédire. L'Arctique est une région qui se réchauffe bien plus vite que le reste de la planète. Chaque été est plus chaud que le précédent. Cette étude vient renforcer ces constatations. Dès la fin du siècle, ce sont des étés et des automnes sans glace qui seront possibles. Des possibilités pour le trafic maritime mais une catastrophe pour l'écosystème arctique et les populations autochtones. Toutefois, les auteurs de l'étude affirment également que la banquise arctique peut se reformer en quelques années seulement (une décennie) si les émissions de gaz à effet de serre venaient à baisser significativement.

Le 22 février 2024, la banquise arctique a atteint son expansion annuelle maximale. Elle a alors atteint une superficie inférieure de 4% par rapport à l'aire moyenne de la période 1993-2010. La glace hivernale n'est pas épargnée, loin s'en faut : au total, c'est plus de 45% du volume de glace hivernale qui a été perdu par rapport à la période 1993-2010. L'hiver 2024 est – pour l'instant – l'un des plus catastrophiques que la banquise arctique ait connu (source : [Mercator-ocean.eu](#), mars 2024).

---

## Trafic maritime – Sécurité maritime

---

La Garde côtière américaine cherche à acquérir le **brise-glace Aiviq**. Dans son plan de mise en œuvre des perspectives stratégiques dans l'Arctique pour 2023, l'US Coast Guard a discuté d'un plan visant à acquérir potentiellement un brise-glace d'occasion afin d'étendre ses capacités polaires à court terme. Le prochain brise-glace *Polar Security Cutter*, construit par Bollinger Mississippi Shipbuilding, est confronté à des retards constants, l'entrée en service étant désormais probablement repoussée à 2028 au plus tôt. Bien que ce navire réponde aux exigences spécifiées du service, par exemple classe PC3 ou supérieure, avec au moins 15 ans de durée de vie restante et capable de briser 1 mètre de glace en continu à 3 nœuds, il nécessiterait d'importantes modifications. La Garde côtière n'a pas publié de calendrier quant à la date à laquelle elle s'attend à ce qu'*Aiviq* entre en service, mais une expérience récente de réaménagement de brise-glaces norvégiens pour un service auprès de la Garde côtière canadienne suggère que le navire ne serait pas prêt avant 2026 ou 2027 ([gCaptain.com](#), 5 mars 2024. Photo : Kirk Yatras via Australian Antarctic Division).



Le chantier québécois Davie a signé un premier contrat dans le cadre du projet de **futurs brise-glaces de la Garde-côtière canadienne**. Pour l'instant, il s'agit simplement d'un marché pour lancer les études des futurs navires estimé à 12,9 millions d'euros, en attendant leur commande ferme. En dehors des 6 brise-glaces moyens, Davie est aussi sur les rangs pour construire l'un des deux nouveaux brise-glaces lourds prévus pour la Garde-côtière (le premier, nommé *John F. Diefenbaker*, sera réalisé par Seaspan) pour remplacer les *Louis St Laurent* (1969) et *Terry Fox* (1983). L'ensemble représente un investissement estimé à plus de 10 milliards de dollars. Le calendrier des livraisons n'est pas encore fixé mais elles devraient s'étaler entre 2030 et

2040. ABB s'associe aux chantiers navals Seaspan pour le nouveau brise-glace polaire de la Garde côtière canadienne. Le navire devrait devenir l'un des brise-glaces diesel-électriques les plus puissants au monde lorsqu'il entrera en service en 2030, ABB fournissant les systèmes de propulsion de classe polaire PC2 nécessaires pour opérer toute l'année. Le navire disposera de 34 MW de puissance propulsive fournie par une seule ligne d'arbre et 2 unités Azipod. (NDLR : la même puissance que le navire de haute expédition polaire Le *Cdt Charcot* de la compagnie Ponant) ([gCaptain.com](https://gCaptain.com), 5 mars 2024 ; [Meretarine.com](https://Meretarine.com), 27 mars 2024)

**Le terminal du cap Nagleynyn est en cours de construction pour l'expédition du minerai des gisements de la région de Baimskaya.** Le port fait partie de l'infrastructure de la route maritime du Nord. **Pour alimenter l'usine d'extraction et de traitement de Baimsky, Rosatom construit 4 unités flottantes équipées de réacteurs RITM-200 d'une capacité de 106 MW chacune.** La première devrait être livrée en 2028. Le gisement de cuivre de Baimskaya, dans l'Okrug autonome de Tchoukotka, est l'un des plus grands gisements non exploités au monde. Les ressources du gisement sont estimées à 9,9 MT par an de cuivre et 16,6 millions d'onces d'or. La capacité du GOK Baimsky sera de 70 MT/an ([Netfgaz.ru](https://Netfgaz.ru), 7 mars 2024).



Rosneft a commencé la construction du quai du **terminal pétrolier Vostok à Sever Bay**. Les travaux comprennent le dragage le long de 335 mètres de littoral pour établir l'un des deux postes d'amarrage des pétroliers du projet. Au total, le terminal de Sever Bay comprend 1,3 kilomètre d'installations portuaires capables d'accueillir 2 pétroliers, 2 cargos et des navires de service portuaire. Les responsables russes affirment que le volume total des exportations atteindra 30 MT en 2024, augmentant progressivement jusqu'à 100 MT d'ici 2033. Cependant, les installations portuaires et les infrastructures associées

sont encore en construction. Il est peu probable que les premières expéditions de pétrole brut du projet Vostok commencent avant les derniers mois de 2024, au plus tôt. De plus, Rosneft n'a pas encore pris livraison des pétroliers Arc6 construits au chantier naval de Zvezda pour le projet ([Pro-arctic.ru](https://Pro-arctic.ru), 20 mars 2024 ; [HighNorthNews.com](https://HighNorthNews.com), 24 mars 2024. Photo : *RN-Vankor*).

Le **brise-glace nucléaire 50 Let Pobedy** effectuera 6 croisières au cours de la saison estivale 2024. Le brise-glace visitera le territoire du parc national arctique russe et débarquera sur la Terre François-Joseph, a indiqué le service de presse du ministère russe des Ressources naturelles. Plus de 54 000 croisiéristes ont visité les zones naturelles spécialement protégées (SPNA) d'importance fédérale en 2023. En raison de la popularité croissante des croisières-expéditions, le nombre et la variété des itinéraires vont s'élargir au cours de la saison à venir. L'année dernière, 10 voyages de croisière ont eu lieu à bord du *RV Professor Khromov* dans les régions d'Extrême-Orient, notamment au Kamtchatka, en Chukotka et dans la région de Sakhaline. 13 voyages de ce type sont prévus pour la saison à venir, y compris une visite à la réserve marine d'Extrême-Orient dans le Primorsky ([Portnews.ru](https://Portnews.ru), 29 février 2024).



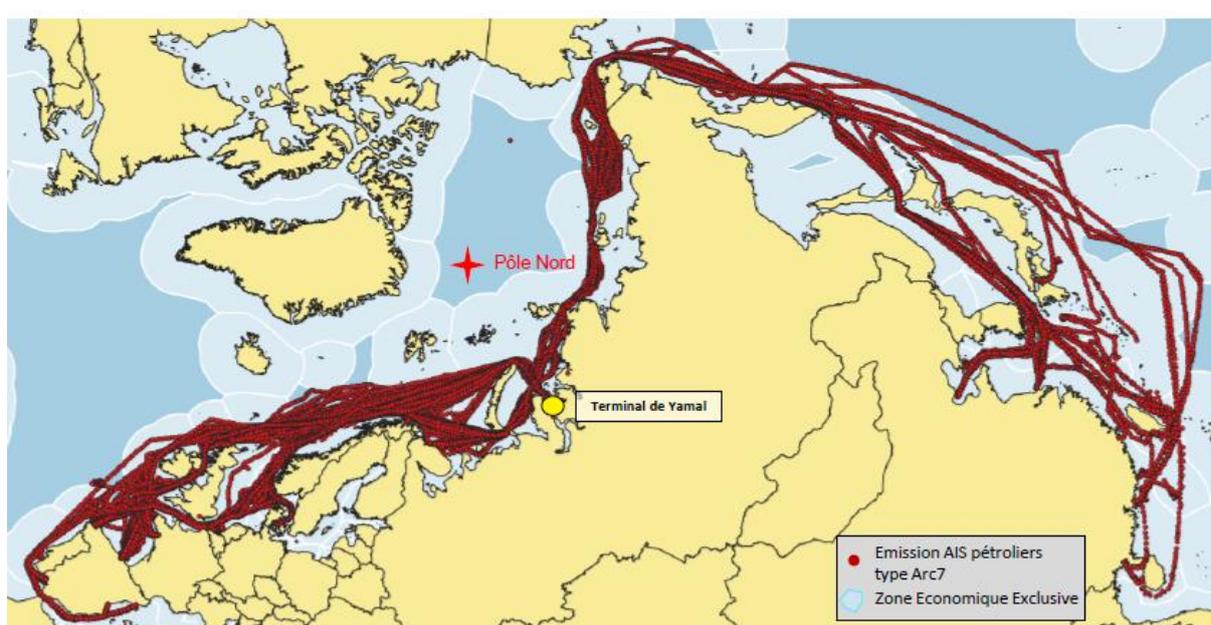
Deux ans après le début de la guerre en Ukraine, les **sanctions occidentales remettent en question l'avenir des ambitions énergétiques de la Russie dans l'Arctique**. La Russie vise à augmenter sa production annuelle de GNL à 100 MT, accaparant ainsi 20% du marché mondial d'ici 2030. Les sanctions occidentales mais surtout américaines ciblent désormais la construction de projets, la construction navale et la commercialisation du gaz liquéfié. L'application stricte des sanctions américaines selon certains experts pourrait remettre en question la mise en route du projet Arctic LNG2, notamment à cause de la difficulté à se faire livrer les tankers Arc7 indispensables à exporter le GNL. La part des exportations de GNL de la Russie vers des pays hostiles est tombée à 78,7% en 2023, contre 84,6% en 2022. Ainsi, en 2022, 84,6% du GNL était exporté vers des pays hostiles, 15,4% vers des pays amis. En 2023, ces chiffres étaient respectivement de 78,7% et 21,3% ([Kommersant.ru](https://Kommersant.ru), 15 mars 2024 ; [HighNorthNews.com](https://HighNorthNews.com), 18 mars 2024 ; [gCaptain.com](https://gCaptain.com), 19 mars 2024 ; [Korabel.ru](https://Korabel.ru), 20 mars 2024).

**Le plus grand raffineur de pétrole indien refuse désormais d'accepter des pétroliers russes en raison des sanctions américaines.** L'entreprise a pris cette décision dans le contexte de nouvelles sanctions américaines, qui concernaient Sovcomflot et 14 pétroliers transportant des produits pétroliers russes. Reliance Industries a expliqué cette décision en observant ses propres intérêts politiques et commerciaux, ainsi que l'introduction de nouvelles sanctions américaines. Les raffineries de pétrole indiennes, essayant d'éviter une réaction négative de Washington, agissent de plus en plus prudemment. Par ailleurs, au cours des 7 dernières années, les achats indiens de charbon à coke en provenance de Russie ont presque triplé.

L'Inde en a importé plus de 6 MT au cours des 11 mois de l'exercice 2024 (d'avril 2023 à février 2024). La Russie est devenue le 3<sup>ème</sup> fournisseur au second semestre 2024. Il a évincé l'Australie, le Canada et le Mozambique sur le marché indien. En raison des sanctions occidentales, le charbon russe est vendu à l'Inde avec une réduction d'environ 20 à 30% par rapport au prix du charbon à coke australien. Actuellement, le prix du charbon australien se situe entre 270 et 280 dollars la tonne ([Korabel.ru](https://www.korabel.ru), 21 mars 2024 ; [Korabel.ru](https://www.korabel.ru), 21 mars 2024 ; [gCaptain.com](https://www.gcaptain.com) ; 20 mars 2024).

En un an, 237 voyages ont été réalisés entre mars 2023 et mars 2024 par les 15 tankers Arc7 LNG, 209 vers l'Europe et 28 vers l'Asie. Soit une moyenne de presque 16 voyages par navire sur une année avec un temps moyen de transit de 22,5 jours. **Selon ce suivi AIS, c'est 88% de la production de Yamal LNG qui a été exporté vers l'Europe, et seulement 12% vers l'Asie au cours des 12 derniers mois**, ce qui vient en contradiction avec d'autres sources limitant à 50% les exportations de GNL vers l'Europe depuis Sabetta (cf. Bulletin de janvier 2024). À raison de 176 000 m<sup>3</sup> de LNG par voyage d'une valeur moyenne de 30 millions de dollars, **le coût des volumes importé de Yamal LNG vers l'Europe représente environ 6,2 milliards de dollars par an.**

### Synthèse de tous les flux de tankers LNG type ARC7 entre Sabetta et l'Europe ou l'Asie, entre mars 2023 et mars 2024



(Source et infographie : [Airbus Defence and Space](https://www.airbus.com))

**Tableau de suivi des aller-retours depuis Sabetta vers l'Europe ou l'Asie entre mars 2023 et mars 2024**

NOM	MARS 2023	AVRIL 2023	MAI 2023	JUIN 2023	JUIL 2023	AOÛT 2023	SEPT 2023	OCT 2023	NOV 2023	DEC 2023	JAN 2024	FEV 2024	MARS 2024	Total A/R (E) Europe	Total A/R (A) Asie
Boris Davydov	E	EE	E	E	E	E	E		A	EEE	E	E	EE	15	1
Boris Vilkitsky	E	EE	E	EE		AE		A	EE	EE	E	EE	E	15	2
Christophe de Margerie			E	E	E	A	A	A	E	E	EE	E	EE	10	3
Eduard Toll	EE	E	EE	E		AE	A	E	AE	E	E	E	EE	14	3
Fedor Litke	EE	EE	E	E	A	A		AE	E	EE	E	EE	E	14	3
Georgiy Brusilov	EE	E	E	EE	E		A	A	A	E	E	E	EE	12	3
Georgiy Ushakov	E		EE	E	E	A	E	A	A	E	E	EE	EE	12	3
Nikolay Urvantsev	E	EE	E	E	A	A		A	EE	E	EE	E		11	3
Nikolay Yevgenov	E	E	E	E	EE	A	E		E	EE	E	EE	E	14	1
Nikolay Zubov	E	E	EE	E	E	A	E	E	E	EE	E	EE	EE	16	1
Rudolf Samoylovich	EE	EE	E	E		A	E	E	E	EEE	E	EE	EE	17	1
Vladimir Rusanov	E	E	EE	E	E	A	A		A	EE	E	E	E	11	2
Vladimir Vize	E	EE	E	EE	E	E	E	E	E	E	EE	EE	E	17	0
Vladimir Voronin	E	E	EE		E	EE	E	A	EE	E	EE	EE	E	16	1
Yakov Gakkel	EE		E		EE		A	EE	E	EE	EE	EE	E	15	1
<b>TOTAL (EUROPE / ASIE)</b>	<b>19/0</b>	<b>18/0</b>	<b>20/0</b>	<b>16/0</b>	<b>12/2</b>	<b>6/10</b>	<b>7/5</b>	<b>7/7</b>	<b>14/5</b>	<b>25/0</b>	<b>20/0</b>	<b>24/0</b>	<b>21/0</b>	<b>209</b>	<b>28</b>

(Source et infographie : [Airbus Defence and Space](#))