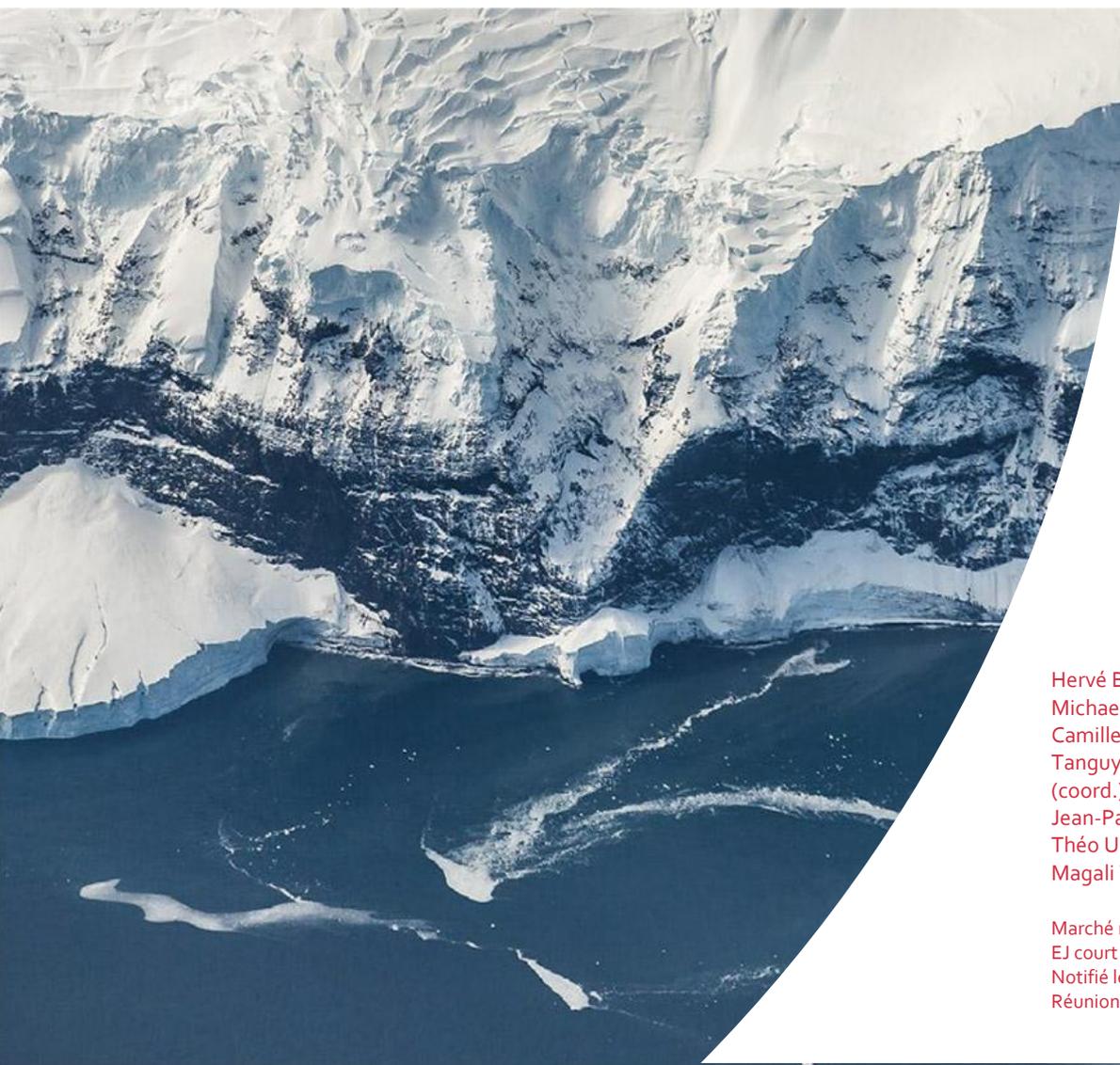


Observatoire de l'Arctique

— Bulletin mensuel

Janvier 2025

Bulletin N° 58



Hervé BAUDU – Émilie CANOVA –
Michael DELAUNAY –
Camille ESCUDE-JOFFRES –
Tanguy SANDRE – Alexandre TAITHE
(coord.) – Julia TASSE –
Jean-Paul VANDERLINDEN –
Théo URVOY – Florian VIDAL –
Magali VULLIERME

Marché n° 2022 1050 132 841
EJ court 180 007 16 30
Notifié le 3 janvier 2023
Réunion de lancement : 1^{er} février 2023

Fondation pour la Recherche Stratégique (FRS)

55 rue Raspail 92300 Levallois-Perret

Fondation reconnue d'utilité publique par décret du 26 février 1993

WWW.FRSTRATEGIE.ORG | MAIL : CONTACT@FRSTRATEGIE.ORG

SIRET 394 095 533 00060 | TVA FR74 394 095 533 | CODE APE 7220Z

Sommaire

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande	3
Norvège – Suède – Finlande – Russie	6
États observateurs et Union européenne	7
Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques	8
Questions militaires, industrielles et technologiques	11
Publications des Instituts de recherche	12
Trafic maritime – Sécurité maritime	14

Contributeurs :

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

Bloc Amérique du Nord, Groenland/Danemark, Islande :

Magali Vullierme (CEARC), Michael Delaunay (CEARC), Tanguy Sandré (CEARC), avec Hervé Baudu (ENSM)

Bloc Nordique et Russe :

Florian Vidal (UiT – The Arctic University of Norway)

Bloc États Observateurs et UE :

Alexandre Taithe (FRS), Théo Urvoy (FRS), avec Hervé Baudu (ENSM)

Bloc Gouvernance et Institutions arctiques :

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

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel :

Alexandre Taithe (FRS), Théo Urvoy (FRS), avec Camille Escudé-Joffres (CERI) et Émilie Canova (Université de Cambridge)

Blocs Publication des centres de recherche et Think Tanks :

Alexandre Taithe (FRS), Théo Urvoy (FRS)

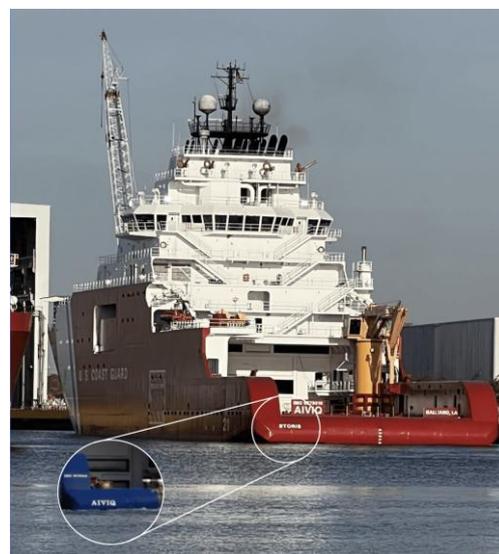
Bloc Trafic maritime et Sécurité maritime :

Hervé Baudu (ENSM)

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

Aux **États-Unis**, le rapport *Alaska's Changing Environment 2.0* publié par le Centre pour l'évaluation du climat et des politiques de l'Alaska pointe la hausse des événements climatiques extrêmes dans les 5 dernières années dus aux effets du réchauffement climatique tels que les inondations ou les glissements de terrains ([Regard sur l'Arctique](#), 9 décembre 2024).

Le brise-glace commercial *Aiviq*, renommé *CGC Storis*, est désormais officiellement admis dans la garde côtière américaine et sera basé de manière permanente à Juneau en Alaska. Le *Storis* d'origine était un brise-glace léger. Décommissionné en 2007, le *Storis* avait plus de 64 ans de service. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le navire patrouillait dans les eaux arctiques autour du Groenland pour empêcher l'établissement de stations météorologiques allemandes. Le *Storis* escortait également des convois de ravitaillement dans les eaux autour de Terre-Neuve. Après la guerre, le navire était basé à Kodiak, en Alaska, d'où il effectua des patrouilles dans le détroit de Béring et recueillit les premières données hydrographiques de l'océan Arctique. Le nouveau *Storis* rejoindra la flotte de l'USCG en tant que brise-glace moyen après un refit de 18 mois. Le *Storis* portera le numéro de coque 21, poursuivant la séquence établie par le brise-glace moyen existant, le *Healy* ayant la désignation WAGB-20. La classification de coque WAGB (*Coast Guard Arctic Glacier Breaker*) est utilisée pour les brise-glaces de l'Arctique et des Grands Lacs de la Garde côtière. Les garde-côtes américains ont reçu l'autorisation de commencer la construction de leur premier brise-glace polaire lourd depuis plus de 50 ans. Le premier *Polar Security Cutter* (PSC) *Sentinel*, en construction au chantier naval Bollinger Mississippi Shipbuilding à Pascagoula. Le PSC, initialement prévu pour entrer en service en 2024, a désormais été officiellement retardé jusqu'en 2030 au moins ([gCaptain.com](#), 6 décembre 2024 ; [MarinLog.com](#), 5 décembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 20 décembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 24 décembre 2024 ; [Mygc.usgc.mil.us](#), 23 décembre 2024, [USCG](#), 23 décembre 2024).



Dans le même temps, le brise-glace *Healy* est revenu le 12 décembre de son déploiement en Arctique ([USCG](#), 13 décembre 2024). Par ailleurs, la garde côtière américaine a autorisé le 19 décembre le chantier naval Bollinger Mississippi Shipbuilding à commencer la construction du futur premier brise-glace lourd ou *polar security cutter* (PSC) américain ([USCG](#), 23 décembre 2024). Photo : crédit [GCaptain](#), 6 décembre 2024.

Une visite à Washington DC d'un haut responsable de l'entreprise russe Novatek a été rapportée par plusieurs sources. Cette visite faite dans la capitale aurait pour but de tenter de desserrer les sanctions américaines sur les projets d'extraction de ressources russes dans l'Arctique auprès de la future administration américaine ([High North News](#), 12 décembre 2024). Quatre aéronefs russes (deux bombardiers Tu-95 Bear-H et deux avions de chasse) ont été interceptés par le NORAD au large de l'Alaska dans l'*Air Defense Identification Zone* (ADIZ), réalisant ainsi la deuxième interception d'aéronefs russes menée par le NORAD en 2024 ([Air and Space Forces](#), 20 décembre 2024). Enfin les forces aériennes américaines, britanniques et norvégiennes se sont entraînées dans le cadre de l'exercice *Apex Buccaneer* sur le champ de tir de Setermoen situé au Nord du pays dans le comté de Troms. Cet exercice d'interopérabilité, qui a notamment mobilisé des F-35, un B-52, et un U-2, est un message de dissuasion envoyé à la Russie ([High North News](#), 5 décembre 2024 ; [Regard sur l'Arctique](#), 6 décembre 2024).

Le **Canada** a publié, vendredi 6 décembre 2024, sa **nouvelle politique étrangère pour l'Arctique**. Structurée autour de quatre piliers (« Affirmer notre souveraineté », « promouvoir les intérêts du Canada par une diplomatie pragmatique », « Leadership en matière de gouvernance de l'Arctique et d'enjeux multilatéraux », « Adopter une approche plus inclusive de la diplomatie dans l'Arctique »), cette nouvelle politique prévoit des investissements de 7 millions de dollars par an, pour les cinq prochaines années ([Gouvernement du Canada](#), 6 décembre 2024). Critiquée pour ne pas proposer d'objectifs concrets, elle annonce néanmoins l'ouverture de consulats en Alaska, au Groenland (à Nuuk) et la nomination d'un Ambassadeur pour l'Arctique ([Regard sur l'Arctique](#), 6 décembre 2024 ; [High North News](#), 13 décembre 2024 ; [Altinget](#), 9 décembre 2024). Peu de temps après, les ministres du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut ont appelé le gouvernement fédéral à investir dans les infrastructures pour atteindre les cibles de dépenses de l'OTAN. Si la politique de défense du Canada, publiée en avril dernier, mentionnent des « carrefours de soutien opérationnel » (CSO), qui bénéficieront d'infrastructures de communication et d'approvisionnement en eau et en électricité, les ministres de ces trois régions parlent également de port en eaux profondes pour mieux réagir en cas d'urgence, de routes pour accéder aux mines de minéraux critiques ([Regard sur l'Arctique](#), 16 décembre 2024). En parallèle, le gouvernement fédéral a annoncé un investissement de 103 millions de dollars pour la route de l'Alaska ([Regard sur l'Arctique](#), 5 décembre 2024) et il est demandé au gouvernement du Yukon un nouveau financement de 55 millions de dollars pour l'assainissement de la mine Eagle ([Radio Canada](#), 3 décembre 2024) alors qu'un bris d'équipement, détecté en octobre sur l'une des trois turbines du barrage hydroélectrique Aishihik, pourrait entraîner des coupures de courant dans la province en cas de températures trop froides ([Regard sur l'Arctique](#), 17 décembre 2024). Après plus d'un an de vacance, le poste de député fédéral du Nunavut a enfin été comblé. Nancy Uquujuq Karetak-Lindell, qui avait été la première députée libérale fédérale du Nunavut de 1997 à 2008, a été nommée à la Chambre haute le 20 décembre par la gouverneure générale, Mary Simon ([Regard sur l'Arctique](#), 20 décembre 2024).

Davie entreprend une transformation majeure de son chantier naval pour construire les brise-glaces les plus perfectionnés du Canada. La modernisation des installations, appuyée par un financement de 519 millions \$ CA du gouvernement du Québec dans le cadre d'un budget d'expansion de 840 millions \$ CA, sera cruciale pour la livraison de sept brise-glaces lourds dans le cadre de [la Stratégie nationale de construction navale](#) du Canada. Le plan de réaménagement ambitieux comprend six nouveaux bâtiments ultramodernes, la modernisation de cinq structures existantes, des améliorations du front de mer, ainsi qu'un nouveau hall d'assemblage et une rampe de lancement. **Le projet de modernisation, qui s'inscrit dans le cadre du pacte ICE récemment annoncé entre les États-Unis, le Canada et la Finlande,** devrait créer des centaines d'emplois pendant la construction et porter l'effectif de Davie à 1 800 employés directs une fois les travaux terminés. En avril 2023, Davie a été [nommé troisième partenaire officiel](#) de la Stratégie nationale de construction navale du Canada, rejoignant ainsi Irving Shipbuilding Inc. en Nouvelle-Écosse et Seaspan Shipyards à Vancouver, en Colombie-Britannique. Le lot initial de travaux de Davie, d'une valeur de 8,5 milliards de dollars canadiens, comprend sept brise-glaces lourds ([gCaptain.com](#), 10 décembre 2024 ; [Dhs.gov](#), 13 décembre 2024).

Au **Groenland**, dans un contexte de contestation des pratiques d'enlèvement forcé d'enfants groenlandais au Danemark (cf. bulletin n°21), le Premier ministre groenlandais Múte B. Egede a considéré la campagne de stérilisation des femmes et filles groenlandaises dans les années 1960-70 de « *génocide pour lequel le Danemark devrait s'excuser* » ([DR](#), 12 décembre 2024). Pour la présidente de l'Inuit Circumpolar Council, Sara Olsvig, « *les droits humains individuels des filles et des femmes ont sans aucun doute été violés* », et le Danemark doit enfin assumer la responsabilité de son comportement colonial ([Altinget](#), 17 décembre 2024). Dans un communiqué de presse, le président de Naleraq, Pele Broberg, a

exigé que le gouvernement donne suite à ses accusations par des mesures juridiques concrètes ([Sermitsiaq](#), 22 décembre 2024).

Alors que **Donald Trump a évoqué à nouveau l'idée d'une « propriété et contrôle » américain du Groenland** ([DR](#), 23 décembre 2024), le ministre danois de la Défense Troels Lund Poulsen a annoncé de nouveaux investissements pour la défense dans l'Arctique : deux nouveaux navires d'inspection de la classe Thetis, deux nouveaux drones à longue portée, deux nouvelles équipes de traîneaux pour la patrouille Sirius et davantage de personnel au Commandement de l'Arctique ([DR](#), 24 décembre 2024). Au Groenland, l'annonce de Donald Trump à l'occasion de la nomination d'un nouvel ambassadeur américain au Danemark ([Altinget](#), 23 décembre 2024) a suscité de vives réactions ; pour la députée Aki-Matilda Høegh-Dam, qui représente le parti groenlandais Siumut au Parlement danois, « *le Groenland n'est pas une marchandise ni un trophée géostratégique* » ; « *Le Groenland est à nous. Nous ne sommes pas à vendre et ne le serons jamais* », réaffirme également le Premier ministre groenlandais Múte B. Egede ([Sermitsiaq](#), 23 décembre 2024). Ceci dit, **dans le contexte de relation hautement dégradée entre le Danemark et le Groenland, le Premier ministre groenlandais entend aussi tracer la voie à d'autres coopérations au-delà du Danemark, en particulier avec les États-Unis : « Notre stratégie de politique étrangère signifie également que nous coopérons davantage avec nos voisins car le Groenland doit devenir un pays indépendant », a-t-il indiqué** ([DR](#), 13 décembre 2024). Voir également la rubrique Gouvernance pour les dimensions régionales de cette déclaration du futur Président américain Donald Trump.

À la suite de l'intensification de la contestation groenlandaise depuis plusieurs mois, le ministère des Affaires étrangères a annoncé que **le gouvernement groenlandais serait désormais chargé de la nomination de l'ambassadeur de l'Arctique** ([DR](#), 20 décembre 2024). Ainsi, la ministre groenlandaise de l'Autonomie gouvernementale et des Affaires étrangères, Vivian Motzfeldt, assumera la présidence du Conseil de l'Arctique au nom du Royaume du Danemark au niveau politique ([Sermitsiaq](#), 20 décembre 2024). Par ailleurs, **les passeports groenlandais peuvent désormais indiquer la nationalité groenlandaise, et non seulement danoise**, ce qui est avant tout « *un symbole puissant de notre langue, de notre culture et de notre histoire* » pour Kuno Fencker, député du parti Siumut ([Altinget](#), 16 décembre 2024). Enfin, après plusieurs mois de détention provisoire à Nuuk, le ministère de la Justice a décidé de ne pas accéder à la demande d'extradition de Paul Watson présentée par le Japon, et de le remettre en liberté ([Sermitsiaq](#), 20 décembre 2024).

En **Islande**, les élections du 30 novembre ont mis fin à une coalition qui perdurait depuis sept ans. Composée de membres des Verts de gauche (Vinstri græn) et du Parti de l'indépendance (Sjálfstæðisflokkurinn) et des Progressistes (Framsóknarflokkurinn), de centre-droit, cette coalition commençait à s'essouffler face à un « *épuisement politique, des luttes intestines et l'antipathie des électeurs* ». À ces considérations politiques, s'ajoutaient des enjeux de santé, économiques (taux d'inflation, répercussions financières, coûts de déplacements liés aux éruptions volcaniques) et sociaux (logements, éducation, immigration, transports). Onze partis étaient représentés pendant ces élections. Le Parti social-démocrate (Samfylkingin), dirigé par Kristrún Frostadóttir, est arrivé en tête. Cette dernière doit former un gouvernement de coalition d'au moins 32 sièges afin de s'assurer une majorité. Les autres grands partis d'opposition – le Parti libéral réformiste (Viðreisn), centriste, favorable aux entreprises et à la coopération européenne, le Parti populaire (Flokkur Fólksins), populiste, et le Parti du centre (Miðflokkurinn), conservateur – ont également progressé et devrait donc être représentés au gouvernement ([Lanteigne](#), 9 décembre 2024).

Norvège : renforcement des infrastructures militaires dans le nord du territoire

Dans le cadre du renforcement de la présence militaire dans le nord du pays, les autorités norvégiennes envisagent de faire du futur aéroport de Bodø une infrastructure à double usage. Autrement dit, outre une utilisation civile, le ministère de la Défense pourrait y développer des infrastructures spécifiques, comme l'accès à des hangars dédiés et l'aménagement d'aires de stationnement pour les avions de transport lourd et les avions ravitailleurs. Pour ce faire, le ministère est en discussion avec le groupe public Avinor, dépendant du ministère du Transport et des Communications, afin de négocier l'acquisition de parts dans la construction du nouvel aéroport. Par ailleurs, le ministère de la Défense norvégien a annoncé la création d'un centre d'entraînement amphibie commun aux forces alliées sur la base de Sørreisa, dans le comté de Troms. L'objectif de ce centre est de permettre aux troupes norvégiennes, ainsi qu'à leurs proches partenaires comme le Royaume-Uni, les États-Unis ou les Pays-Bas, d'entraîner leurs forces amphibies dans le contexte du climat polaire ([Communiqué du ministère de la Défense du Royaume de Norvège](#), 29 novembre 2024 ; [High North News](#), [3 décembre 2024](#) ; [11 décembre 2024](#)).

Norvège : nouveaux investisseurs dans le secteur minier dans le nord du pays

Alors que le projet d'exploitation du gisement de cuivre de Kvalsund sous contrôle de l'entreprise Nussir ASA était à l'arrêt depuis le retrait du groupe allemand Aurubis AG en 2021, le groupe minier canadien Blue Moon Metals entend relancer ce projet minier. Ainsi, la société canadienne a racheté 100 % des participations de la société Nussir ASA. Elle a également pris le contrôle de la société minière norvégienne Nye Sulitjelma Gruver (NSG), propriétaire d'un gisement de cuivre depuis 2011, situé sur la municipalité de Fauske, dans le comté du Nordland. Le but est l'intégration de ces deux sociétés au sein de l'entité canadienne.

Les premiers effets de cette acquisition sur le site de Kvalsund débuteront dès le premier trimestre 2025 avec le creusement des premières galeries minières. Situé dans le comté du Finnmark, ce gisement de Repparfjord a fait face à une forte opposition locale contre ces futures activités minières, autour d'une coalition regroupant les mouvements de protection de l'environnement et la population sámi de la région. Par ailleurs, les effets néfastes de ces activités menacent l'écosystème aquifère et les activités de pêche dont dépendent les communautés locales. Cependant, les pratiques de la société NSG, qui a exploité pendant un siècle les gisements de cuivre dans la région du Nordland, ne laissent pas présager la mise en place de procédures et de standards qui limiteraient les effets néfastes sur les systèmes aquifères de la région. Malgré le cahier des charges acté concernant la reprise des activités préparatoires pour l'exploitation du gisement de Kvalsund, les ONG environnementales, comme Natur og Ungdom, se disent prêtes à relancer le mouvement d'opposition ([Finansavisen \(a\)](#), [\(b\)](#) ; [High North News](#), 29 novembre 2024 ; [iFinnmark](#), 2 décembre 2024).

Enfin, la société Norge Mineraler, filiale du groupe britannique Norge Mining, a pris le contrôle à 100 % de la structure A/S Skaland Grafitverk, jusque-là détenue par le groupe minier australien Mineral Commodities Ltd. A/S Skaland Grafitverk est le premier producteur européen de graphite, un minerai stratégique, indispensable pour l'industrie des batteries des véhicules électriques, qui est considéré comme essentiel par l'Union européenne. Déjà présente dans le sud-ouest de la Norvège, cette société possède un important gisement de graphite situé sur l'île de Senja, dans le comté de Troms. Selon les responsables du groupe Norge Mining, la société a un fort potentiel de développement dans la filière du graphite,

alors que la Chine, un des principaux producteurs, a introduit des mesures de restriction à l'exportation ([High North News](#), 18 décembre 2024).

Norvège : suspension de la procédure d'attribution pour l'exploration des fonds marins pour 2025

Au cours des négociations budgétaires pour l'année 2025, le parti *Sosialistisk Venstreparti* (SV), membre de la coalition de gauche du gouvernement norvégien, a menacé de faire échouer ces discussions en raison de divergences avec ses partenaires. La question de l'exploration et de l'exploitation minières des fonds marins se distingue parmi les points de désaccord entre le SV et les autres partenaires. Le SV y est en effet opposé. Au terme de trois jours de négociations acharnées, aucune licence ne sera annoncée pour les années 2024 et 2025, ce qui a finalement permis d'aboutir à un accord budgétaire. Pour le SV, tout comme pour leur allié le parti *Venstre*, la possibilité d'une exploitation des minerais dans les fonds marins initiée par le gouvernement nuit à la réputation du pays au niveau international. Kirsti Bergstø, à la tête du SV, a toutefois averti que cette suspension pourrait ne pas être définitive. En effet, les élections législatives se tiendront dans le pays en septembre 2025 et les sondages défavorables menacent l'actuelle coalition ([Bergens Tidende](#) ; [TV2](#), 1^{er} décembre 2024 ; [Communiqué de Greenpeace](#) ; [Teknisk Ukeblad](#), 2 décembre 2024).

Russie : fin du programme international environnemental dans le domaine nucléaire

Pierre angulaire de la coopération entre la Russie et les pays européens, Moscou a décidé de se retirer formellement d'un accord international fondamental relatif à la coopération dans le domaine nucléaire en novembre 2024 (voir également le bulletin 21, décembre 2024). La dénonciation du Programme multilatéral environnemental nucléaire en Fédération de Russie (MNREP), adopté en 2003 à Stockholm, signe l'arrêt de la coopération entre l'Occident et la Russie dans ce domaine. Ce programme était fondamental pour accompagner la sécurisation de l'héritage nucléaire soviétique, en particulier la gestion des sous-marins nucléaires soviétiques déclassés. Il était soutenu par les pays occidentaux par un apport financier et technique important. Pour Aleksandr Nikitin, conseiller nucléaire pour l'ONG norvégienne Bellona, initialement impliquée dans les négociations de ce programme, le retrait de la Russie referme « *probablement pour toujours la possibilité d'une coopération nucléaire et environnementale internationale dans l'Arctique* ». Le texte de retrait de ce programme de coopération est en cours d'élaboration et son adoption définitive nécessite un vote parlementaire. La fin de l'accord met un terme à la livraison d'équipements occidentaux pour les infrastructures nucléaires russes, comme l'avait auparavant effectuée la Norvège en fournissant des systèmes de sécurité incendie et des dispositifs d'urgence pour le circuit de refroidissement et l'électricité externe ([Interfax](#), 11 novembre 2024 ; [thebarentsobserver](#), 12 novembre 2024 ; [Communiqué de Bellona](#), 21 novembre 2024).

États observateurs et Union européenne

Le Royaume-Uni renforce sa présence dans l'Arctique et ses alliances stratégiques

Le Royaume-Uni a accentué son engagement en Arctique en renforçant sa coopération militaire avec la Norvège. Le Premier ministre britannique, Keir Starmer, et son homologue norvégien, Jonas Gahr Støre, ont signé un accord stratégique le 16 décembre 2024, incluant le renouvellement en 2025 de l'accord de défense et la participation de la Norvège au groupe de porte-avions dirigé par Londres ([gouvernement norvégien, 16 décembre 2024](#)). Ce partenariat vise également un tournant vers l'économie verte avec la création d'un partenariat industriel vert, tout en consolidant la sécurité dans la zone arctique. En

parallèle, le sommet de Tallinn les 16 et 17 décembre 2024, marquant les 10 ans de la *Joint Expeditionary Force* (JEF), coalition dirigée par le Royaume-Uni, a réuni des leaders européens pour discuter de la sécurité régionale et des infrastructures maritimes critiques dans la Baltique et l'Arctique ([AA, 16 décembre 2024](#)). Enfin, le ministre britannique des Affaires étrangères, David Lammy, a échangé avec son homologue turc Hakan Fidan en marge d'une réunion de l'OTAN à Bruxelles début décembre. Ces discussions, centrées sur les tensions en Syrie et la sécurité en Arctique, se sont effectuées aux côtés des représentants des cinq pays nordiques ([Caliber, 4 décembre 2024](#)).

L'Allemagne poursuit son implication dans l'Arctique par l'intermédiaire de la Norvège

Après l'annonce en mai 2024 d'un accord trilatéral pour la défense de l'Arctique, l'Allemagne poursuit dans la coopération sécuritaire avec la Norvège, désormais sur les satellites et les capacités spatiales, éléments centraux dans la région arctique. En décembre 2024, la Norvège a signé une intensification de la collaboration avec l'Allemagne en matière de technologies spatiales. L'accord, conclu lors de la visite du ministre de la Défense norvégien à Haakonsværn, vise à renforcer les capacités de défense et de surveillance, en particulier dans les zones sensibles du nord ([gouvernement norvégien, 16 décembre 2024](#)). Ce partenariat met l'accent sur l'utilisation des capacités satellitaires pour améliorer la situation géostratégique, en facilitant des opérations militaires plus efficaces, notamment grâce à l'utilisation de satellites pour la communication et l'observation. Cette coopération concerne les opérations spatiales, le développement de l'industrie de défense, ainsi que les lancements de satellites depuis des sites comme Andøya Spaceport, contribuant ainsi à une présence accrue de la Norvège et de l'Allemagne dans l'espace, qui plus est dans les latitudes polaires.

Par ailleurs, 890 millions d'euros ont été alloués pour la conception et la **construction du navire de recherche polaire allemand *Polarstern II***. Il sera construit au chantier naval fédéral Wismar ([Wismar.fm, 18 décembre 2024](#)).



Une plate-forme pétrolière chinoise découvre du pétrole dans la mer de Barents

Le *Cosl Prospector* a découvert jusqu'à 52 millions de barils de pétrole dans un puits d'évaluation dans les eaux arctiques norvégiennes. Le puits devrait contenir entre 1,6 et 8,3 millions de mètres cubes d'équivalent pétrole, soit 10 à 52 millions de barils, [informe](#) la Direction norvégienne de l'offshore. Il est situé près de Goliat, le champ pétrolier exploité par la société Vår Energi. La découverte a été faite par le *Cosl Prospector*, un semi-submersible détenu et exploité par COSL Drilling Europe. La société est la branche européenne de l'entreprise publique chinoise China Oilfield Services (COSL). Le *Cosl Prospector* a été construit par un chantier chinois en 2014 et opère sous le pavillon de Singapour ([Thebarentsobserver, 16 décembre 2024](#)).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Signature d'un accord de pêche entre la Russie et les Îles Féroé : quelques espoirs de coopération fonctionnelle en Arctique

Les Îles Féroé et la Russie ont signé un accord de pêche pour 2025, réduisant les quotas pour plusieurs espèces (cabillaud, maquereau, hareng) tout en renforçant les restrictions dans certaines zones ([High North News, 2 décembre 2024](#)). Cet accord permet aux navires féroïens de pêcher dans la zone russe de la mer de Barents, tandis que les navires russes pourront pêcher dans les eaux des Îles Féroé. Deux navires féroïens pourront désormais

pêcher par exemple simultanément les crevettes, contre un seul auparavant. Cependant, la Russie ne pourra pas pêcher dans la zone spéciale entre les Îles Féroé et le Royaume-Uni, une restriction maintenue depuis 2024.

Cet accord est un espoir pour la coopération fonctionnelle en Arctique : très fortement diminuée depuis 2022, la coopération fonctionnelle continue timidement de fonctionner, même si réduite à un petit nombre d'acteurs et à des enjeux restreints et techniques.

Un autre exemple est la centrale hydroélectrique de Skogfoss, un projet de coopération énergétique unique entre la Norvège, la Finlande et la Russie, qui existe depuis 1964 dans le Finnmark norvégien, à la frontière de la Russie. Alors que la guerre en Ukraine et les tensions géopolitiques imposent des sanctions et réduisent les contacts entre ces pays, cet exemple montre que des collaborations non militaires comme celle-ci peuvent persister, même en période de crise ([High North News, 29 novembre 2024](#)).

Toujours un vide politique multilatéral en Arctique : la Russie se tourne vers la Chine

Nikolay Korchunov, nommé ambassadeur de Russie en Norvège le 1^{er} octobre après avoir été longtemps Ambassadeur pour la coopération arctique et SAO au Conseil de l'Arctique, a exprimé dans un média russe ses préoccupations concernant le manque de dialogue politique entre la Russie et les États arctiques occidentaux ([RIA Novosti, 30 novembre 2024](#)). Il estime que cette absence crée un vide dans la région arctique, susceptible d'être comblé par des acteurs non régionaux, ce qui pourrait limiter la capacité des États arctiques à gérer efficacement la région – alors même que la Russie multiplie les mains tendues à la Chine.

Korchunov s'inquiète de la menace que constitue pour la Russie la multiplication des documents stratégiques concernant l'Arctique, notamment en provenance du Royaume-Uni, de l'Allemagne et du Canada qui a publié une stratégie arctique mettant l'accent sur les aspects sécuritaires, ce qui pourrait, à son avis, affecter la coopération régionale ([High North News, 27 décembre 2024](#)).

Malgré ces défis, l'ambassadeur observe des progrès récents, notamment la reprise graduelle des activités des groupes de travail du Conseil de l'Arctique. Il salue les efforts de la présidence norvégienne pour rétablir le fonctionnement complet du Conseil et pose en filigrane la question de la prochaine présidence danoise du Conseil de l'Arctique au printemps 2025.

Korchunov indique que la Russie développe une « collaboration multifacette » avec Pékin dans l'Arctique, axée sur le développement durable et la préservation de l'écosystème régional. Cette coopération est renforcée par des déclarations conjointes récentes des dirigeants des deux pays, affirmant leur engagement à maintenir l'Arctique comme une zone de paix et de stabilité, et suscitant les inquiétudes des pays occidentaux ([High North News, 27 décembre 2024](#)).

Des leaders européens invités au Sommet Nord-Sud sur la sécurité européenne en Laponie finlandaise

Le Premier ministre finlandais Petteri Orpo a invité la Haute représentante de l'Union européenne pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, Kaja Kallas, ainsi que les Premiers ministres italien, grec et suédois à Saariselkä, en Laponie. Comme le parti de la coalition nationale d'Orpo, ils se situent tous au centre-droit de l'échiquier politique. Le sommet s'est tenu les 21 et 22 décembre 2024 ([The Barents Observer, 18 décembre 2024](#)).

Les sessions de travail du sommet se sont concentrées sur l'environnement sécuritaire européen et les migrations. Les dirigeants ont également assisté à un exposé sur la dimension nordique de la sécurité, présenté par le commandant des forces de défense finlandaises, Janne Jaakkola. Les dirigeants ont souligné l'importance de renforcer la défense européenne

afin de contrer la menace russe. La discussion s'est poursuivie à partir de celle entamée lors du Conseil européen de décembre à Bruxelles. À Saariselkä, les dirigeants ont également discuté du financement de la défense européenne ([Gouvernement finlandais](#), 22 décembre 2024).

« J'ai voulu inviter ce groupe de dirigeants en Laponie pour leur montrer le type d'endroit qu'est la Finlande. Au cours de leur visite, les invités ont pu découvrir notre climat nordique, la nuit polaire et la magnifique nature de la Laponie. Pour notre part, nous avons acquis une meilleure compréhension de la situation en Europe du Sud et en Méditerranée », a déclaré le Premier ministre Petteri Orpo à Saariselkä ([Gouvernement finlandais](#), 22 décembre 2024).

Le sommet s'est déroulé dans un contexte sécuritaire troublé en mer Baltique à la suite des dommages causés à divers câbles sous-marins en novembre. Juste avant le sommet, le navire chinois *Yi Peng 3*, qui a été repéré dans la zone au moment des incidents, a été inspecté par les autorités finlandaises, suédoises, danoises et allemandes ([Euronews](#), 21 décembre 2024). Le ministère finlandais de l'Intérieur a également lancé un projet de révision des pouvoirs des gardes-frontières. Selon M. Orpo, « *L'Europe doit assumer une plus grande responsabilité pour sa propre sécurité. Cela signifie que les pays européens doivent être des leaders forts, tant au sein de l'UE que de l'OTAN. Notre plus grande menace est la Russie, qui tente de consolider son pouvoir et de semer la discorde en Europe.* » ([High North News](#), 17 décembre 2024).

Trump veut à nouveau acheter le Groenland

Dans des déclarations sur le réseau social Truth Social en décembre 2024, le futur président américain Donald Trump a réitéré sa volonté (déjà exprimée en 2019) de vouloir acheter le Groenland. Il a fait ses déclarations dans un contexte géostratégique plus large de réaffirmation des intérêts États-Unis. Il a ainsi déclaré vouloir reprendre le contrôle du canal du Panama face à la menace chinoise et incorporer le Canada aux États-Unis comme 52^{ème} État ([The Guardian](#), 29 décembre 2024).

Alors que ces déclarations intempestives sont à prendre avec des pincettes, cela met cependant le focus sur la situation géopolitique arctique et la menace que fait peser la présidence Trump sur la gouvernance arctique alors que le Royaume du Danemark va prendre la présidence du Conseil de l'Arctique en mai 2025.

Selon le professeur danois Marc Jacobsen, la déclaration de Trump fait écho au double intérêt historique des États-Unis pour la position géostratégique et les richesses minérales du Groenland. L'aggravation des relations avec la Chine et la Russie renforce actuellement l'importance géostratégique du Groenland, tandis que ses vastes gisements de terres rares sont particulièrement intéressants en raison de leur utilisation potentielle dans les technologies modernes. Alors que les politiciens groenlandais y voient (à nouveau) une provocation néocoloniale, ils semblent bien préparés à tirer parti de la situation en renforçant les liens bilatéraux avec les États-Unis, notamment par le biais d'initiatives susceptibles d'améliorer l'économie groenlandaise et de diversifier la dépendance à l'égard du Danemark ([New York Times](#), décembre 2024).

Questions militaires, industrielles et technologiques

Coopération de défense nordique

Les ministres de la Défense nordiques annoncent renforcer la coopération militaire avec notamment l'amélioration de la mobilité des troupes et la collaboration sur le développement de drones. Ils ont signé un accord visant à faciliter le transport militaire dans la région, essentiel pour soutenir les capacités de défense de l'OTAN. Ces efforts visent à préparer les pays nordiques à des opérations militaires conjointes en cas d'échec de la dissuasion, et à renforcer la coopération au sein de l'OTAN, notamment en vue de la Vision 2030 de la coopération nordique ([High North News, 29 novembre 2024](#)).

Un futur centre de guerre amphibie dans le nord de la Norvège

La ville de Sørreisa accueillera le futur centre de guerre amphibie des forces armées norvégiennes. Il sera dédié à l'entraînement militaire en conditions arctiques ([HighNorthNews, 3 décembre 2024](#) ; [The Barents Observer, 29 novembre 2024](#)). Il pourra accueillir des soldats alliés, notamment des forces amphibies des États-Unis, du Royaume-Uni et des Pays-Bas, pour des exercices de guerre amphibie en coopération avec les forces terrestres, navales et aériennes. Bien que la Norvège ne dispose pas de forces amphibies propres, la région abrite plusieurs unités clefs de l'armée norvégienne et des forces spéciales. Ce centre pourra loger plusieurs centaines de soldats et comprendra des infrastructures comme des dortoirs, des cuisines et des zones opérationnelles. Il renforcera la position de Sørreisa comme un important centre de coordination pour l'OTAN, en raison de son rôle stratégique dans les opérations aériennes grâce à son aéroport qui abrite le *Joint Air Operations Center* (JAOC) et le *Control and Reporting Centre* (CRC). Ce développement s'inscrit dans une stratégie plus large pour renforcer les capacités militaires dans le nord de la Norvège, à la suite de la guerre en Ukraine et de l'intensification des tensions avec la Russie. Le gouvernement norvégien prévoit des investissements significatifs dans les infrastructures militaires de la région, pour un total de 16 milliards de couronnes (environ 1,37 milliard d'euros).

L'importance du cyber et du quantique dans l'Arctique

L'Arctique, en tant que région stratégique, se trouve au centre d'une compétition technologique exacerbée par des menaces hybrides de plus en plus sophistiquées. La sécurisation des câbles sous-marins, qui transportent environ 99 % des communications numériques mondiales, constitue une priorité face à des tentatives répétées de sabotage, comme les incidents survenus entre la Norvège et le Svalbard en 2021 ou entre la Finlande et l'Estonie en 2024. Ces infrastructures critiques, essentielles aux échanges commerciaux, militaires et civils, sont particulièrement vulnérables aux attaques physiques et cybernétiques menées par des acteurs tels que la Russie et la Chine.

Les capteurs quantiques, en exploitant les principes d'entrelacement et de superposition, apparaissent comme une solution technologique de pointe ([The Arctic Institute, 19 décembre 2024](#)). Ils permettent une surveillance accrue des infrastructures sous-marines grâce à une réduction significative des interférences et une meilleure détection des perturbations environnementales. Ces dispositifs renforcent non seulement la résilience des infrastructures mais agissent aussi comme un levier de dissuasion en rendant les intrusions beaucoup plus risquées et détectables. L'adoption de ces technologies par les États de l'Arctique est un outil pour préserver la stabilité régionale et pour affirmer la suprématie technologique face à des adversaires capables d'exploiter les vulnérabilités.

Parallèlement, l'amélioration de la cybersécurité dans l'Arctique s'accompagne d'initiatives industrielles, telles que l'acquisition de Cylance par Arctic Wolf pour 160 millions de

dollars. Cette opération illustre une tendance à l'intégration des technologies d'intelligence artificielle dans les plateformes de cybersécurité avancée, ici via Aurora XDR, afin de mieux répondre aux enjeux d'interopérabilité et d'automatisation. De telles innovations, combinées à une coopération renforcée entre acteurs publics et privés, positionnent les États arctiques comme des leaders dans la sécurisation des environnements critiques, tout en établissant de nouveaux standards pour la gestion des menaces contemporaines ([LaPresse, 16 décembre 2024](#)).

Des navires de la Flotte du Nord russe en difficulté face à la mer de glace

La flotte du Nord russe a rencontré des difficultés importantes lors d'une expédition à travers la route de la mer du Nord, particulièrement en raison de la glace de mer, malgré la construction de nouveaux brise-glaces navals ([The Barents Observer, 22 novembre 2024](#)). En août 2024, trois navires de la flotte ont entrepris un trajet de plus de 11 000 miles marins, incluant un destroyer, un navire de débarquement et un pétrolier. Bien que la Russie dispose de deux brise-glaces puissants, l'*Ilya Muromets* et le *Yevpaty Kolovrat*, ces navires n'ont pas fait partie de l'expédition, laissant la flotte sans support brise-glace dédié. En conséquence, les navires ont dû faire appel à Rosatom pour obtenir de l'aide. La situation de la glace a rendu la navigation complexe, notamment lors du passage dans le détroit de Béring, où des manœuvres prudentes ont été appliquées (mise à la dérive la nuit entre autres). Les équipages ont également utilisé des hélicoptères pour effectuer des reconnaissances sur la glace et identifier des itinéraires sûrs. Cependant, la formation de la glace et les variations de profondeur affectent encore les cartes de navigation. La marine russe forme activement des navigateurs spécialisés, mais les rotations fréquentes d'équipages et le manque de personnel expérimenté posent un défi pour assurer une navigation sûre dans l'Arctique. La capacité glace des flottes maritimes, notamment celle de l'OTAN, représente un enjeu stratégique majeur dans le contexte de l'Arctique, où les conditions extrêmes rendent la navigation particulièrement complexe. Cet exemple récent de la flotte du Nord russe illustre les défis liés à l'absence de brise-glaces dédiés, malgré les investissements dans des navires modernes. Pour l'OTAN, cela met en lumière la nécessité d'investir dans des capacités adaptées, incluant des brise-glaces performants et une formation spécialisée pour les équipages, afin d'assurer une navigation sûre et efficace. Développer une flotte capable d'opérer dans ces conditions permettrait non seulement à l'OTAN de sécuriser ses intérêts stratégiques, mais aussi de contrer l'influence grandissante de ses adversaires dans cette région clef. La France a par ailleurs démontré une fois de plus ses capacités en la matière lors de l'escale de la *FREMM Auvergne* à Oslo mi-décembre 2024 ([Altinget, 18 décembre 2024](#)).

Publications des Instituts de recherche

L'Arctique sans glace avant les années 2030 ?

D'après une étude menée par Céline Heuzé (Université de Göteborg) et Alexandra Jahn (Université du Colorado à Boulder), le premier jour sans glace de l'océan Arctique pourrait survenir dès 2027, bien plus tôt qu'anticipé ([Nature Communications, 3 décembre 2024](#)). Ce phénomène correspondrait à une superficie glacée inférieure à un million de kilomètres carrés, marquant une transformation majeure de l'écosystème polaire. Les chercheurs ont analysé 366 simulations climatiques, révélant que des événements climatiques naturels, à l'instar des hivers chauds ou des tempêtes estivales, pourraient accélérer cette transition. Maintenir le réchauffement en deçà de 1,5°C, objectif clef de l'Accord de Paris et *a priori* illusoire aujourd'hui, pourrait retarder ce phénomène. Toutefois, le simple dépassement de ce seuil critique accroît le risque d'un Arctique partiellement dégivré, transformant

l'écosystème polaire et perturbant les systèmes climatiques mondiaux ([High North News](#), 5 décembre 2024).

Le rôle des alliés asiatiques dans la montée en puissance américaine en Arctique

L'*Arctic Strategy 2024* du DoD américain a mis en lumière l'importance croissante de l'Arctique pour la sécurité des États-Unis et a abordé les préoccupations liées à la coopération sino-russe dans la région ([US DoD](#), 31 juillet 2024). Bien que la stratégie insiste sur la nécessité de coopérer avec les alliés, elle ne mentionne pas explicitement le rôle des partenaires issus de l'Indopacifique, malgré leur implication croissante dans la gouvernance arctique en tant qu'observateurs ([EurasiaReview](#), 24 décembre 2024). Ces partenaires présentent des intérêts et des défis distincts concernant l'Arctique. **Le Japon** se concentre sur la recherche scientifique, le développement durable et la gouvernance maritime, avec un intérêt particulier pour la Route maritime du Nord comme alternative de transport vers l'Europe. Tokyo cherche à équilibrer ses investissements énergétiques en Russie, notamment dans le projet Sakhalin-2 LNG, tout en respectant les sanctions internationales après l'invasion de l'Ukraine. **Séoul** adopte de son côté une approche stratégique intégrée, avec des priorités en matière de recherche climatique, de navigation maritime et de développement d'infrastructures. La collaboration de la Corée du Sud avec la Russie sur des projets arctiques a été suspendue après 2022 en raison des sanctions, mais le pays reste engagé dans le développement durable et la coopération internationale. **Singapour**, malgré sa position équatoriale, s'investit activement dans l'Arctique grâce à son expertise en matière de gouvernance maritime, de transport et d'infrastructure portuaire. Elle se concentre également sur la science climatique, les solutions énergétiques durables et les enjeux des peuples autochtones, tout en contribuant aux initiatives du Conseil de l'Arctique. Dernier allié d'importance, **l'Inde** combine recherche scientifique et intérêts économiques dans les ressources arctiques russes. Ses investissements stratégiques incluent les importations de pétrole brut russe et des collaborations potentielles sur les routes maritimes comme la NSR. Les préoccupations climatiques sont également centrales, l'Inde étant particulièrement vulnérable aux changements climatiques, notamment en raison de sa dépendance aux moussons et de sa susceptibilité à l'élévation du niveau de la mer.

Les tensions géopolitiques compliquent l'engagement direct des partenaires indopacifiques avec les États-Unis sur les questions de sécurité arctique. Chaque pays possède des relations distinctes avec la Russie qui influencent leur stratégie arctique. Le Japon fait face à des disputes territoriales, la Corée du Sud priorise la sécurité de la péninsule coréenne, et l'Inde équilibre ses liens avec la Russie et la Chine. La coopération non militaire semble la plus prometteuse. Celle-ci inclut la recherche scientifique commune sur le changement climatique, la biodiversité et les émissions de méthane. La coopération technologique, comme les systèmes de navigation par satellite pour les régions polaires et les projets de câbles sous-marins comme le *Far North Fiber*, semble également représenter une opportunité clef. Des exercices de formation, tels que des opérations de recherche et de sauvetage ou des formations en réponse aux déversements de pétrole, impliquant les États-Unis, le Canada et les partenaires indopacifiques, sont également des domaines de collaboration fructueux. De plus, le développement d'infrastructures, notamment en matière de production de brise-glaces ou de modernisation de ports, constitue un autre champ de coopération stratégique. Ces efforts peuvent offrir des alternatives face à la domination sino-russe dans la région. Néanmoins, l'implication militaire se veut croissante, notamment lors des exercices *Yudh Abhyas 2024* en Alaska avec les partenaires indiens.

Trafic maritime - Sécurité maritime

Le transport maritime dans l'Arctique établit de nouveaux records avec 97 voyages de transit transportant 3 Mt de marchandises en 2024. Malgré l'élargissement des sanctions occidentales, la Russie a réussi à augmenter le trafic de marchandises en transit dans l'Arctique de près de 50 % par rapport à 2023. Les échanges commerciaux entre la Russie et la Chine [continuent de dominer les flux de marchandises](#), représentant 2,9 Mt. La Chine a reçu 1,9 Mt de brut via la RMN en 2024, soit une augmentation de 30 % par rapport à l'année dernière. Les cargaisons de pétrole brut sont parties de Mourmansk, de Primorsk dans la mer Baltique et directement de la plate-forme pétrolière de Pirazlomnaya. Les livraisons ont commencé fin juillet et ont cessé mi-octobre. Le volume de destination est quant à lui arrêté à 37,3 Mt pour 2024, également un nouveau record ([Kommersant.ru](#), 02 décembre 2024 ; [ProArctic.ru](#), 2 décembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 9 décembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 14 décembre 2024 ; [1prime.ru](#), 18 décembre 2024 ; [Opsa.com](#), 1^{er} décembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 17 décembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 18 décembre 2024 ; [Interfax.ru](#), 22 décembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 28 décembre 2024).

Le chantier naval Zvezda a achevé la construction de son premier tanker GNL Arc7 *Aleksey Kosygin* dédié au projet Arctic LNG2. Il a quitté le chantier près de Vladivostok pour des essais en mer le 25 décembre. Il s'agit du premier tanker GNL construit par un chantier naval russe, certes avec l'aide du chantier sud-coréen SHI. Après ses essais en mer, l'*Aleksey Kosygin* devrait entrer en service début 2025. Il devrait être suivi par le *Pyotr Stolypin*, dont le niveau d'achèvement est identique au *Kosygin*. L'avenir des 3 autres coques achevées est beaucoup moins certain. GTT aurait terminé d'installer les cuves de GNL que sur les deux premiers navires seulement, GTT ayant cessé ses activités à Zvezda en janvier 2023. Avec le lancement de deux FSU de transbordement, Saam à Mourmansk et Koryak au Kamtchatka à l'été 2023, et avec l'achèvement des cinq premiers méthaniers Arc7 à Zvezda, il sera possible d'assurer pleinement toute l'année l'exportation de GNL du premier train de liquéfaction du projet Arctic LNG2. Avec seulement les deux premiers tankers LNG, Novatek a bien l'intention de reprendre la production d'Arctic LNG2 dès le printemps prochain. Reste à trouver des clients.

Les importations de gaz naturel liquéfié russe vers l'UE ont atteint un niveau record cette année, malgré la tentative de l'UE de réduire sa dépendance au gaz russe. L'Europe a importé un record de 16,5 Mt de GNL russe à la mi-décembre, contre 15,18 Mt l'année dernière ([gCaptain.com](#), 25 décembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 27 décembre 2024 ; [Kommersant.ru](#), 27 décembre 2024).

L'Union européenne a donné son soutien préliminaire à un quinzième paquet de sanctions contre la Russie. L'UE soutient un ensemble de sanctions, qui comprend 45 pétroliers russes supplémentaires. Le bloc tente d'éliminer progressivement les importations d'énergie russe. Dans le cadre de ce paquet, l'UE a proposé d'ajouter à la liste des sanctions plusieurs entités chinoises et un ressortissant chinois, qui contrôle une entreprise qui a enfreint les restrictions commerciales de l'UE. En particulier, dans le cadre de la lutte contre la flotte fantôme, 52 autres navires seront soumis à des sanctions. **Le nombre total de navires sous sanctions européennes a atteint 79, dont 7 transporteurs LNG qui ont opéré pour Arctic LNG2 : *Pioneer*, *La Pérouse*, *North Way*, *North Sky*, *North Air* et *North Mountain*, en plus de l'emblématique *Christophe de Margerie* opéré par une filiale russe de Sovcomflot.** Ces tankers sont désormais interdits d'accès dans les ports européens, et l'achat ou l'affrètement de ces navires, ainsi que la fourniture de financement, y compris les services d'assurance et de courtage, sont interdits. Plusieurs grands importateurs de GNL des terminaux français et belges ont mis en place des politiques pour commencer à se conformer aux mesures du quatorzième paquet de sanctions de l'UE. **L'interdiction de transbordement à l'échelle de l'UE interdisant la réexportation de GNL russe**

via des terminaux européens [entrera en vigueur en mars 2025](#). Cette politique vise à compliquer la capacité de la Russie à exporter du GNL vers des pays tiers, en particulier en Asie. Actuellement, environ 20 % du GNL de Yamal LNG de Novatek transite par l'UE avant d'être réexporté. L'opérateur belge Fluxys, qui gère le terminal de Zeebrugge, a annoncé qu'il se conformerait pleinement aux nouvelles règles à partir du 26 mars. L'entreprise a signé un contrat de transbordement de 20 ans pour un maximum de 8 Mt de GNL pour le projet Yamal LNG de Novatek. Les importations qui restent dans l'UE ne seront pas affectées par l'interdiction à venir ([gCaptain.com](#), 11 décembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 12 décembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 16 décembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 16 décembre 2024 ; [MerEtMarine.com](#), 17 décembre 2024 ; [Lloydlist.com](#), 17 décembre 2024 ; [Neftegaz.ru](#), 17 décembre 2024 ; [Upstreamonline.com](#), 18 décembre 2024 ; [HighNorthNews.com](#), 23 décembre 2024 ; [Neftegaz.ru](#), 26 décembre 2024).

Le tanker LNG Arc7 *Christophe de Margerie* dont l'armateur est associé à Sovcomflot serait immobilisé en mer de Kara faute de pièces de rechange. Cet automne, le *Christophe de Margerie* a passé beaucoup de temps dans un chantier naval chinois, mais certains systèmes clés resteraient toujours inopérants. En conséquence, le navire n'a pu transporter aucune cargaison pour Yamal LNG. À chaque nouvelle vague de sanctions, les entreprises européennes se montrent de plus en plus réticentes à fournir des pièces détachées. Mais pour l'instant, les chantiers et fournisseurs européens continuent de jouer un rôle essentiel dans l'entretien de la flotte de méthaniers russes car la flotte attachée aux contrats d'exportation de Yamal LNG, qu'ils soient sous pavillon européen ou non, n'est pas sanctionnée ([HighNorthNews.com](#), 10 décembre 2024).



Le méthanier classique *Mulan* a effectué son voyage inaugural au printemps dernier, depuis le chantier naval chinois de Jiangnan. Le 20 décembre, le tanker GNL, qui opère dans le cadre de la flotte fantôme russe, a effectué **le premier transbordement à partir de l'unité de stockage FSU Saam** amarrée dans le fjord Ura Guba près de Mourmansk ([TheBarentsObserver.com](#), 20 décembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 23 décembre 2024).

Rosatom propose d'introduire une nouvelle taxe d'investissement dans l'Arctique pour les utilisateurs de la route maritime du Nord à partir de 2028. Cela permettra de financer la construction de brise-glaces, puisque la société d'État ne dispose actuellement pas de suffisamment de fonds pour achever la construction des deux derniers brise-glaces à propulsion nucléaire. Les grands opérateurs qui empruntent la RMN se plaignent déjà de l'augmentation des tarifs de l'assistance aux brise-glaces. Il est prévu un supplément de redevance pour l'assistance aux brise-glaces dans le secteur oriental de la RMN, calculé par tonne de produits transportés ([Kommersant.ru](#), 18 décembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 18 décembre 2024 ; [Bellona.org](#), 12 décembre 2024).

Un nouveau terminal d'expédition de GPL et de condensats de gaz pourrait être construit dans le port de Sabetta d'une capacité de 9,7 Mt par an à Yamal dans le cadre du développement des gisements Crétacés du champ de Tambeyskoye de Gazprom. Le gouvernement russe a également approuvé les paramètres du terminal **Murmansk LNG** d'une capacité de 20,4 Mt qui sera situé à Mezhdurechye, dans le district de Kola, dans la région de Mourmansk. Novatek avait annoncé le projet Murmansk LNG au printemps 2023. Initialement, le projet prévoyait 3 trains de liquéfaction (capacité de 6,8 Mt chacun), mais le nombre de trains a été réduit à 2. Les trains seraient construits sur des structures gravitaires GBS, comme Arctic LNG2. Ils seraient fabriqués dans le complexe de Belokamenka de Novatek. Le gaz serait fourni via le gazoduc Volkhov-Mourmansk-Belokamenka, qui n'est pas encore construit. En raison des sanctions sur les projets LNG de Novatek, le développement du projet Murmansk LNG a été suspendu, tout comme les travaux sur le gazoduc Volkhov-Mourmansk-Belokamenka. ([Neftegaz.ru](#), 28 novembre 2024).

Le gel des projets Novatek dans la région de Mourmansk pourrait durer au moins jusqu'en 2027. Jusqu'à 15 000 ouvriers travaillaient sur le site de construction du GNL de Belokamenka pour le projet Arctic LNG2. Mais l'offensive russe contre l'Ukraine et les sanctions internationales massives qui ont suivi ont réduit à néant les grands projets de Moscou dans l'Arctique. Après le [départ de la deuxième plate-forme de production du projet Arctic LNG2](#), il est rapidement devenu évident que le principal centre de construction de GNL en dehors de Mourmansk serait fermé. Selon une [page de médias sociaux](#) consacrée au projet, l'éclairage de la centrale n'est désormais que de 25 % de ce qu'il était au cours de la période 2021-2023. Il ne resterait plus qu'environ 500 ouvriers à Belokamenka. Beaucoup d'entre eux participent aux patrouilles et à la surveillance du chantier. Le centre de construction de GNL a été développé pour construire les structures gravitaires pour Arctic LNG2 et les suivants. Deux structures ont été remorquées vers le golfe d'Ob à la fin de l'été 2023 et 2024. Cependant, [aucune d'entre elles n'est en production comme prévu](#) ([TheBarentsObserver.com](#), 11 décembre 2024 ; [Murmansk.ru](#), 10 décembre 2024).

Le géant pétrolier russe Rosneft a retardé la mise en service du projet Vostok Oil jusqu'en 2026, en partie à cause d'une pénurie de pétroliers capables de naviguer dans les glaces, conséquence des sanctions occidentales. La phase 1 prévoyait 30 Mt par an de brut à partir du terminal Port Bay North (Bukhta Sever) et via la RMN. Plus tôt cette année, les États-Unis ont annoncé des [sanctions](#) visant à ralentir ou à interrompre les opérations de construction et de logistique du projet. Le projet pétrolier Vostok Oil est en cours de construction sur les côtes de l'océan Arctique, en Sibérie occidentale. Avec un investissement total de plus de 100 milliards de dollars, il constitue le plus grand projet de développement pétrolier au monde au cours des 2 dernières décennies et le plus important en Russie depuis les années 1980. Vostok Oil aurait besoin de 50 navires de classe glace Arc7 pour assurer un accès tout au long de l'année au terminal de chargement de la baie de Sever, seulement 2 construits par le chantier Zvezda sont en service actuellement. À la suite du lancement de la phase 1, une augmentation progressive de la production et des expéditions de pétrole est prévue, selon les plans annoncés précédemment : 2027, 50 Mt ; 2030, 100 Mt et 2033, 115 Mt. Afin d'optimiser la logistique d'exportation de pétrole, Rosneft prévoit de construire un terminal de transbordement maritime dans l'Extrême-Orient russe, similaire aux deux plateformes flottantes de stockage et de déchargement (FSO) de LNG, déjà en service dans la région de Mourmansk. Le marché européen étant inaccessible au pétrole russe, la production sera destinée en priorité à l'Asie, notamment [l'Inde qui est devenue le 2^{ème} plus gros acheteur de pétrole russe](#), représentant désormais 40 % des achats de ce pays ([Neftegaz.ru](#), 5 décembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 12 décembre 2024).

La flotte de brise-glaces nucléaires russes est désormais la plus importante de son histoire, le huitième navire entamant ses essais en mer, dépassant la flotte atteinte dans les années 1990 et 2000. Le dernier brise-glace de classe Arktika, le *Yakutiya*, d'une puissance de 60 MW a commencé ses essais en mer début décembre au départ du chantier naval de la Baltique à Saint-Pétersbourg. Le navire rejoint trois autres brise-glaces du même type, dont trois autres sont en construction ou prévus. Ils complètent les quatre brise-glaces nucléaires plus anciens des années 1980 et 2000. **La flotte nucléaire du pays atteindra probablement un pic d'environ 10 navires au début des années 2030, lorsque les derniers navires de classe Arktika entreront en service.** Cependant, les navires plus anciens comme le *Taymyr*, le *Vaygach* et le *Yamal* seront probablement déclassés au début des années 2030, après avoir déjà bénéficié de plusieurs prolongations de durée de vie de leurs réacteurs nucléaires. **À moins que la Russie ne lance et ne finance un programme de suivi dans les années à venir, sa flotte de brise-glaces nucléaires ne s'agrandira pas davantage au cours des années 2030** ([gCaptain.com](#), 5 décembre 2024).

Les chantiers navals de l'Amirauté à Saint-Pétersbourg ont lancé le deuxième brise-glace armé de l'Arctique pour la marine russe.

Une fois mis en service, le *Nikolay Zubov* fera partie de la division Kola de la flotte du Nord. La classe de glace Arc7 permettra au navire de progresser jusqu'à 1,7 mètre de banquise, garantissant ainsi un accès toute l'année aux eaux arctiques russes. Le lancement intervient quelques mois seulement après que le premier navire de ce type, l'*Ivan Papanin*, ait entrepris des [essais en mer](#). Les navires devraient patrouiller dans les eaux des principales voies de navigation arctiques de la Russie et dans le détroit de Béring. « Ces navires formeront la base de notre groupe de forces de surface dans la zone arctique et assureront la protection de la route maritime du Nord », a déclaré le commandant en chef de la marine russe, l'amiral Alexandre Moiseev, lors de la cérémonie de lancement. Ces brise-glaces du projet 23350 ont commencé en 2017. Avec un déplacement de 8 500 tonnes, ces navires de patrouille, également appelés « brise-glaces de combat » par le ministère russe de la Défense, seront dotés d'un armement conçu pour transporter jusqu'à 8 missiles de croisière de type Kalibr ou des missiles antinavires Kh-35 en plus d'un canon de 76,2 mm ([Blog.neon](#), 30 décembre 2024 ; [gCaptain.com](#), 30 décembre 2024).



Le cargo russe *Ursa Major* a fini par couler le 26 décembre en Méditerranée après qu'une explosion a ravagé sa salle des machines. Le navire, construit en 2009, était contrôlé par Oboronlogistika, une société qui fait partie du ministère russe de la Défense. **L'*Ursa Major* transportait deux écoutilles de 45 tonnes pour couvrir le dessus des deux réacteurs du nouveau brise-glace *Rossiya* en construction au chantier Zvezda.** De telles trappes sont utilisées lorsque des travaux de maintenance sur les réacteurs sont nécessaires, quand le rechargement du combustible nucléaire est usé. Cet incident pourrait impacter la construction du *Rossiya* qui est déjà très en retard ([gCaptain.com](#) ; 24 décembre 2024 ; [TheBarentsObserver.com](#), 24 décembre 2024 ; [Kommersant.ru](#), 26 décembre 2024).



Le Zorkiy-2M est un nouveau modèle de satellite au format CubeSat, conçu pour l'observation de la Terre. JSC State Transport Leasing Company (STLC) et Sputniks LLC ont signé un accord pour la fourniture de 3 satellites Zorkiy-2M. Le satellite est notamment équipé d'un récepteur permettant de recevoir les signaux AIS des navires le long de la RMN. Le satellite CubeSat 12U en cours de construction a une masse d'environ 20 kg ([Korabel.ru](#), 20 décembre 2024 ; [Gtlk.ru](#), 20 décembre 2024).

Le chantier naval de Guangzhou de la China State Shipbuilding Corporation a lancé le navire le *Tan Suo San Hao* (Exploration n° 3) de recherche pour les régions polaires. Avec des capacités innovantes de brise-glace à propulsion bidirectionnel, le *Tan Suo* a la capacité d'effectuer des plongées de recherche dans les zones de glace. Le navire a une longueur de 104 mètres et un déplacement de 10 000 tonnes. L'autonomie de croisière est de 15 000 milles marins. Le navire est conçu pour un équipage de scientifiques pouvant accueillir jusqu'à 80 personnes. Le projet *Tan Suo San Hao*, financé conjointement par le gouvernement provincial de Hainan et des institutions scientifiques, démontre les prouesses technologiques croissantes de la Chine en matière d'exploration maritime. Ce développement intervient alors que la Chine prévoit une [expédition habitée ambitieuse](#) au fond de l'océan Arctique, ce qui en ferait peut-être la deuxième nation après la Russie à réaliser cet exploit. **La construction rapide du navire, achevée en moins de 10 mois, depuis la découpe de l'acier jusqu'au lancement, démontre les capacités croissantes de la Chine en matière de construction navale de brise-glace** ([gCaptain.com](#) ; 27 décembre 2024).



Northrop Grumman a finalisé l'activation des capacités de la mission satellite à large bande arctique. Les deux satellites ASBM hébergent des charges utiles pour le [ministère norvégien de la Défense](#) et [Viasat](#), qui étendront la connectivité en bande X et en bande Ka

dans toute la région Arctique, et le *Norwegian Radiation Monitor*, fourni par la société norvégienne IDEAS pour la Commission européenne, transmettra des données sur [les opérations en orbite hautement elliptique à triple apogée](#). Les [charges utiles EPS-R](#) de l'ASBM fournissent des communications militaires par satellite protégées aux forces américaines et alliées opérant dans la région polaire nord ([Satnews.com](#), 4 décembre 2024).

Le gouvernement finlandais a franchi une étape décisive vers la modernisation de ses infrastructures maritimes essentielles en soutenant le financement d'un **nouveau brise-glace de classe B pour la mer Baltique**, marquant ainsi un développement significatif des capacités maritimes régionales. L'annonce, faite par le Comité de politique économique du gouvernement, s'inscrit dans le cadre d'une réforme globale des services de brise-glaces finlandais. Le nouveau navire, baptisé *Aino*, représente la première phase d'un programme majeur de renouvellement de la flotte visant à maintenir les opérations maritimes vitales de la Finlande. L'importance de cet investissement est soulignée par la forte dépendance de la Finlande au commerce maritime, avec environ 96 % du commerce extérieur de marchandises effectué par voie maritime en 2023. Le nouveau brise-glace, spécialement conçu pour les conditions de la mer de Botnie et du golfe de Finlande, devrait voir sa construction commencer début 2026 et son achèvement est prévu pour 2028 ([gCaptain.com](#), 16 décembre 2024 ; [Korabel.ru](#), 16 décembre 2024).