

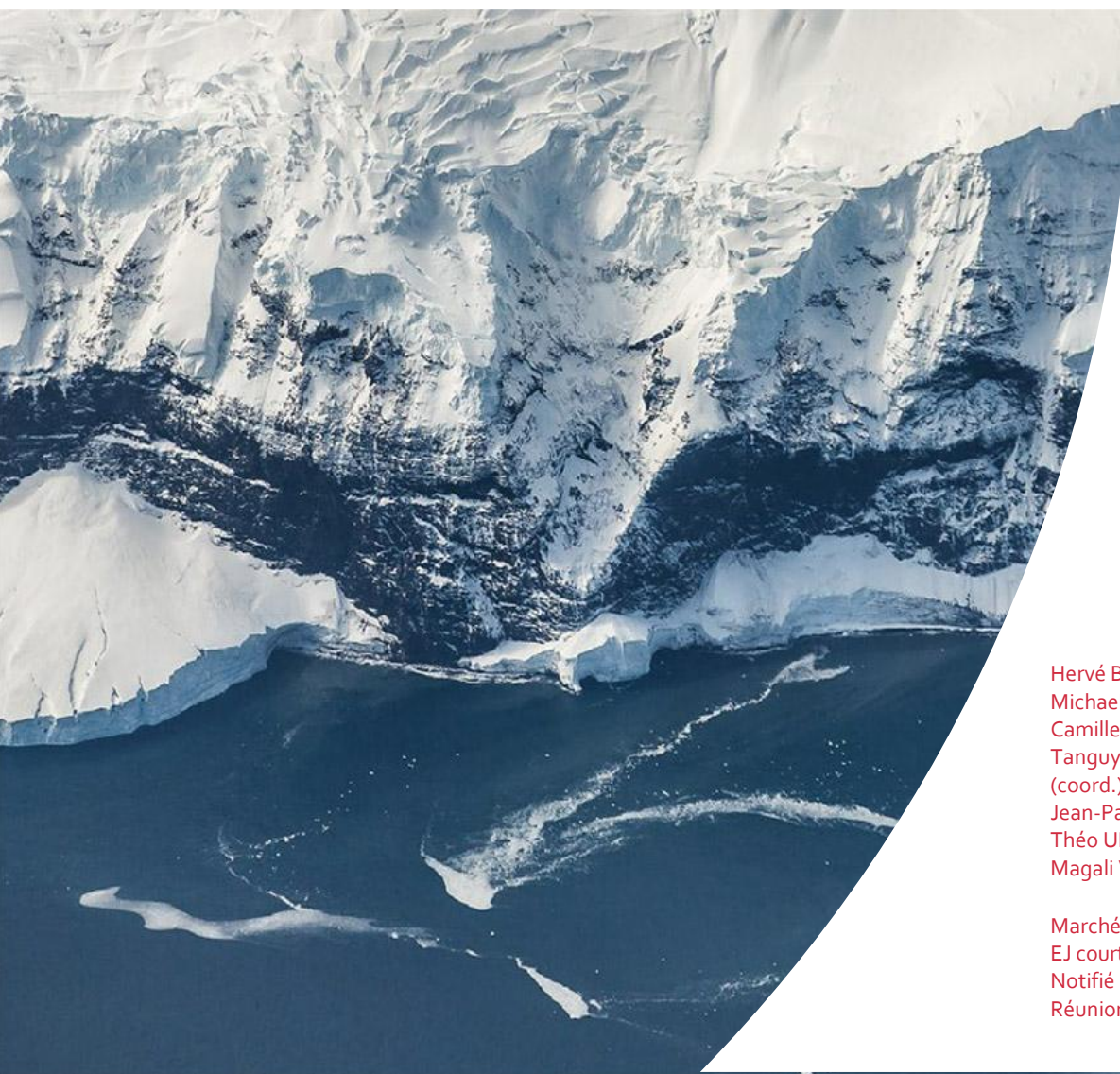
Observatoire de l'Arctique

— Bulletin mensuel

Avril 2025



Bulletin N° 61



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	8
Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques	9
Questions militaires, industrielles et technologiques	11
Publications des Instituts de recherche	13
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)

Bloc Nordique et Russe :

Florian Vidal (UiT – The Arctic University of Norway), avec Camille Escudé-Joffres (CERI)
et Émilie Canova (Université de Cambridge)

Bloc États Observateurs et UE :

Alexandre Taithe (FRS), Théo Urvoy (FRS)

Bloc Gouvernance et Institutions arctiques :

Camille Escudé-Joffres (CERI), Émilie Canova (Université de Cambridge), avec Florian
Vidal (UiT – The Arctic University of Norway)

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel :

Alexandre Taithe (FRS), Théo Urvoy (FRS)

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**, de plus en plus de voix s'élèvent en Alaska contre la politique douanière menée par l'administration Trump, notamment contre le Canada. La Chambre des représentants de l'Alaska a voté à l'écrasante majorité une résolution appelant à la fin de cette politique de guerre douanière qui peut abîmer les liens forts qui existent entre l'Alaska et le Canada. Par ailleurs, il est intéressant de noter que cette résolution reconnaît la souveraineté canadienne, venant contredire les demandes du président Trump de faire du Canada un État américain ([Alaska Beacon](#), 24 mars 2025 ; [Anchorage Daily News](#), 25 mars 2025). Ces voix viennent y compris des rangs Républicains et notamment de la sénatrice Lisa Murkowski qui a notamment permis avec trois autres sénateurs républicains qu'une résolution du Sénat appelle à faire annuler les tarifs douaniers imposés au Canada ([Alaska Beacon](#), 3 avril 2025). La politique de limogeages de nombreux fonctionnaires soulève le mécontentement d'une partie de la population dans l'État qui demande aux deux représentants républicains Nick Begich III et Dan Sullivan de s'opposer à cette politique du Président Trump. À nouveau, la sénatrice républicaine Lisa Murkowski est l'une des rares à s'opposer à cette politique ([Anchorage Daily News](#), 22 mars 2025).

La recherche scientifique arctique et notamment celle portant sur les changements climatiques est elle aussi touchée par cette politique. C'est par exemple la *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA), qui joue un rôle central aux États-Unis dans la recherche scientifique en Arctique, qui aurait subi entre 600 et 900 licenciements sans compter les départs volontaires. Cela risque de toucher durement les capacités de recherche scientifiques américaines dans la région et laisser le champ libre à d'autres puissances dans le domaine telles que la Chine ([High North News](#), 7 mars 2025). Mais c'est aussi le programme de recherche *Polar Initiative* du Wilson Center qui est touchée par cette politique ainsi que l'*U.S. Arctic Research Commission* ([High North News](#), 17 mars 2025).

En droite ligne avec la volonté de l'administration Trump de développer les extractions pétrolières en Alaska, le département d'État a annoncé l'extension de l'exploitation du gaz et du pétrole en Alaska, pouvant couvrir jusqu'à 82% de la National Petroleum Reserve—Alaska. L'*Arctic National Wildlife Refuge* est également concerné par l'extension des activités d'exploitation ([Regard sur l'Arctique](#), 21 mars 2025). Ceci alors qu'un juge fédéral vient d'invalider une décision de l'administration Biden concernant une vente de baux pétroliers dans l'*Arctic National Wildlife Refuge* ([Regard sur l'Arctique](#), 28 mars 2025).

Malgré les relations de plus en plus tendues entre les États-Unis et leurs alliés notamment sur la question de l'OTAN, deux bombardiers américains B-52 ont effectué des essais de lâcher de bombes guidées dans le nord du pays accompagnés par des Gripen suédois. Ceci alors que ces mêmes bombardiers, le même jour, ont survolé le Parlement suédois pour marquer le premier anniversaire de l'entrée de la Suède dans l'OTAN. Un exercice similaire a été mené en Finlande par des B-52 escortés par des F18 finlandais ([Eye on the Arctic](#), 12 mars 2025 ; [The Barents Observer](#), 7 mars 2025).

L'actualité politique et de défense a été dense en mars 2025 au **Canada**. De retour de son premier voyage officiel en Europe (France et Royaume-Uni), le nouveau Premier ministre du Canada, Mark Carney, s'est arrêté à Iqaluit le 18 mars pour y rencontrer le Premier ministre du Nunavut P.J. Akeeagok, le président de l'organisme territorial inuit Nunavut Tunngavik inc., Jeremy Tunraluk, celui de l'organisme national Inuit Tapiriit Kanatami, Natan Obed, et des membres de la patrouille de Rangers ([Regard sur l'Arctique](#), 17 mars 2025 ; [AFP](#), 17 mars 2025). Mark Carney a notamment annoncé un **investissement de près de 420 millions de dollars pour renforcer la présence militaire canadienne et la signature d'un nouveau système de radar transhorizon avec l'Australie**. Prévu pour être opérationnel en 2029, ce projet de 6 milliards de dollars fait partie des annonces de la politique de Défense d'avril 2024 ([Radio Canada](#), 18 mars 2025). Cette visite suivait de très près celle

du chef du Nouveau Parti démocratique (NPD), Jagmeet Singh (*Regard sur l'Arctique*, [18 mars 2025](#)). Plus tôt, d'autres projets d'infrastructures annoncés dans la politique de Défense ont avancé puisque **l'emplacement des carrefours de soutien opérationnel du Nord a enfin été décidé** et révélé par le ministre de la Défense nationale, Bill Blair. **Ceux-ci seront construits à Iqaluit, Inuvik et Yellowknife et comprendront des pistes d'atterrissage, des installations logistiques, de nouveaux équipements et des logements.** Ces infrastructures devront également être utilisées par la société civile (*Regard sur l'Arctique*, 6 mars 2025). Ainsi, l'Inuit Nunangat est sous le feu des projecteurs à l'approche des élections fédérales et suite aux récentes déclarations de Trump qui dit vouloir faire du Canada le « 51^{ème} État américain ». Ces annonces sont un premier pas pour pallier les craintes du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) (*La Presse canadienne*, 5 mars 2025).

Néanmoins, l'ouverture de la base navale de Nanisivik, au Nord de l'île de Baffin, projet annoncé en 2007, a, elle, était à nouveau repoussée (*Regard sur l'Arctique*, 12 mars 2025). Le retard des travaux est dû à la pandémie et à l'inondation de la route reliant la station à la communauté d'Arctic Bay. Initialement estimés à 258 millions de dollars, les travaux ne devraient finalement atteindre que 114,5 millions de dollars, une baisse qui pourrait remettre en cause l'intérêt de ce port en eaux profondes.

Le mouvement « Acheter Canadien », lancé en représailles des menaces de droits de douane de Trump, a des impacts importants dans le Nord, où les coûts des marchandises et des infrastructures étaient déjà de trois à quatre fois supérieurs à ceux du Sud. En représailles, les Premiers ministres du Yukon, des Territoires-du-Nord-Ouest et du Nunavut ont fait le choix d'arrêter les achats et de retirer les alcools américains des rayons (comme dans le Sud du pays). Toutefois, l'optimisme reste présent et d'aucun réfléchisse aux retombées positives de cette guerre commerciale (soutenir les locaux, devenir plus indépendant, apprendre à diversifier les économies) (*Regard sur l'Arctique*, [5 mars 2025](#) ; Radio Canada, [26 mars 2025](#)).

À la mi-mars, un exercice du 34^e Groupe-brigade s'est déroulé en collaboration avec la Nation autochtone Crie de Chisasibi, dans le Nord du Québec. Bénéficiant des connaissances des Rangers Crie, l'exercice avait pour objectifs de familiariser les militaires à l'environnement arctique et de se préparer à défendre la souveraineté canadienne dans l'éventualité d'un conflit armé dans le Grand Nord (Radio Canada, [13 mars 2025](#) ; voir aussi *The Guardian*, [19 mars 2025](#)). Au Yukon, de nouveaux déversements d'eau contaminée au cyanure venant de la mine d'Eagle sont à relever, notamment un déversement de 150 000 litres d'eau, dans le ruisseau Haggart (Radio Canada, [7 mars 2025](#), [26 mars 2025](#)). Enfin, notons trois autres informations : la signature d'un accord pour protéger les écosystèmes nordiques et promouvoir l'économie inuite entre le gouvernement du Canada, l'Association inuite du Qikiqtani (AIQ), The Pew Charitable Trusts et l'Aajuraq Conservation Fund Society (*Regard sur l'Arctique*, 13 mars 2025) ; l'annulation de la taxe carbone par les Territoires-du-Nord-Ouest (*Radio Canada*, 19 mars 2025) ; et l'annonce d'un nouvel investissement pour la réparation et la modernisation du Port de Churchill, point clé du transport de marchandises vers le Nord (*Regard sur l'Arctique*, 24 mars 2025).

Au **Groenland**, lors des élections du 11 mars à l'Inatsisartut, le Parlement national, plus de 28 000 Groenlandais(es) ont voté, soit une participation de 70,9% (+5 points par rapport à 2021). Au total, six partis se sont disputés les suffrages pour pourvoir les 31 sièges du parlement. Le parti social-libéral Demokraatit (29,9%, 10 sièges) (+20,9) est arrivé en tête, tandis que le parti indépendantiste Naleraq a rassemblé 24,5% des suffrages (8 sièges) (+12,5). La coalition sortante composée d'Inuit Ataqatigiit (IA) (15,3%, 7 sièges) (-15,3) et du Siumut (14,7%, 4 sièges) (-14,7) a de son côté été très largement sanctionnée par les électeurs et électrices. Pour sa part, Atassut, seul parti « unioniste », remporte 2 sièges (7,3% des suffrages) (+0,4). Seul Qulleq (1,1%), parti récemment créé, pro-extraction minière et pétrolière et complaisant vis-à-vis de Donald Trump, n'obtient pas de siège.

La formation du futur gouvernement a été confiée au Demokraatit, et à son leader Jens Frederik Nielsen, qui a réuni une coalition large réunissant l'ensemble des partis qui siègent au Parlement, à l'exception de Naleraq. Cet accord de coalition qui couvre la consolidation d'un plan d'indépendance, le renforcement des transports notamment sur la côte est, et de la santé, propose aussi de renvoyer les questions les plus clivantes, en particulier autour de la fiscalité, des matières premières et de la pêche, à des accords ultérieurs ([KNR](#), 28 mars 2025). Sur le plan des affaires étrangères, Jens Frederik Nielsen a clairement affirmé l'intention du gouvernement de se tourner vers le Danemark jusqu'à ce qu'il puisse devenir un pays indépendant ([Sermitsiaq](#), 1^{er} avril 2025), tandis qu'il a affirmé : « **le Groenland ne fera jamais partie des États-Unis. Nous voulons faire du commerce. Nous voulons un partenariat solide en matière de sécurité nationale, bien sûr, mais dans le respect mutuel. Nous ne serons jamais à vendre et nous ne serons jamais américains** » ([Reuters](#), 1^{er} avril 2025). Le Parlement se réunira le 7 avril pour approuver cet accord de coalition, qui témoigne d'une forte volonté d'unité face aux pressions extérieures récentes ([Sermitsiaq](#), 28 mars 2025).

À la suite de l'accord de coalition, la Première ministre danoise Mette Friederiksen a entamé une visite de trois jours le 2 avril ; elle rencontrera notamment le futur Premier ministre ([KNR](#), 2 avril 2025). Cette visite a créé des remous au sein de la coalition en raison de son *timing*, dans la mesure où le nouveau gouvernement n'a pas encore été approuvé par le Parlement ([KNR](#), 31 mars 2025). Plus tôt, le 15 mars 2025, une manifestation historique avait pris d'assaut les rues du pays, à Nuuk, la capitale, mais aussi à Sisimiut, la seconde ville du pays, et à Qaanaaq, dans le Nord-Ouest du pays, non loin de la base militaire américaine de Pituffik (ex-Thulé) ([Sermitsiaq](#), 15 mars 2025). Une manifestation où de nombreuses pancartes à l'adresse de Trump ont fleuri : « *No Means No!* » [Non c'est Non !], « *We Are Not For Sale!* » [Nous ne sommes pas à vendre !] ou encore « *Make America Go Away!* » [Que les États-Unis se barrent !]. Une manifestation décrite comme massive dans un pays de 57 000 habitant(e)s, au cours de laquelle de nombreux drapeaux groenlandais ont été brandis par les manifestant(e)s. Cette manifestation faisait suite au discours de Donald Trump devant le Congrès, où il avait réitéré une énième fois depuis son investiture, que les États-Unis prendraient le contrôle du Groenland « *d'une manière ou d'une autre* », précisant qu'il n'avait pas l'intention de perdre de vue le territoire danois autonome ([High North News](#), 5 mars 2025). Une manifestation avec des mots d'ordre similaires a aussi eu lieu le 31 mars 2025, devant l'ambassade américaine à Copenhague ([KNR](#), 31 mars 2025). Celle-ci faisait directement suite à la visite d'une délégation étatsunienne, composée d'Usha Vance, l'épouse de JD. Vance, du Conseiller à la sécurité nationale des États-Unis, Mike Waltz, du secrétaire à l'Énergie, Chris Wright, et du sénateur républicain de l'Utah, Mike Lee, sans invitation officielle qui avait tendu un peu plus les relations diplomatiques avec les États-Unis ([KNR](#), 28 mars 2025). Si la délégation ne s'est finalement rendue que sur la base américaine de Pituffik, et non à Nuuk et Sisimiut, le vice-président JD. Vance s'est joint, en dernière minute, à la délégation du 27 au 29 mars 2025. À l'occasion d'une conférence de presse, il a déclaré que le Danemark n'avait pas « *fait du bon travail* » pour le peuple du Groenland, ni n'avait fait suffisamment d'efforts pour assurer la sécurité du Groenland ([Sermitsiaq](#), 1^{er} avril 2025 ; [The Guardian](#), 31 mars 2025).

Enfin, les élections dans les cinq municipalités du pays ont, elles, eu lieu le 1^{er} avril 2025. Siumut qui avait largement perdu les élections au Parlement, est arrivé en tête, tandis qu'IA perd du terrain et que Demokraatit profite de la dynamique des élections législatives ([Sermitsiaq](#), 2 avril 2025). L'élection qui a été marquée par une féminisation de la vie politique ([Altinget](#), 2 avril 2025), a aussi permis d'exprimer des problématiques que les législatives avaient délaissées : le désir de décentralisation, les questions d'éducation ou encore la prise en charge des personnes âgées ([KNR](#), 1^{er} avril 2025).

En Islande, la nouvelle ministre islandaise des Affaires étrangères Thorgerdur Katrin Gunnarsdottir a présenté une proposition de nouvelle politique de sécurité et de défense au

gouvernement, qui met l'accent sur les menaces extérieures et qui pourrait impliquer des changements dans le cadre juridique en matière de défense. La volonté de renforcer la sécurité et les capacités de défense notamment via la surveillance de l'île est importante. Cela se traduit notamment par l'achat de drones navals pour la surveillance des ports et des câbles sous-marins et une coopération renforcée avec ses alliés au sein de l'OTAN ([Gouvernement islandais](#), 12 mars 2025 ; [Eye on the Arctic](#), 11 mars 2025).

L'intérêt de l'Islande à rejoindre l'Union européenne ré-émerge, alors que les négociations d'adhésion avaient été suspendues en 2015 par Reykjavik. Le nouveau gouvernement islandais pourrait organiser un référendum sur la question d'ici à 2027 alors que le soutien de l'opinion publique à l'adhésion de l'Islande à l'UE semble augmenter, au-delà de 50%. En mars 2025, l'Espagne (via son ministre des Affaires étrangères José Manuel Albares) a signalé être prête à soutenir la reprise des négociations d'adhésion de l'Islande à l'UE lors de la visite à Madrid de la ministre islandaise des Affaires étrangères Thorgerdur Katrin Gunnarsdottir ([EuroNews](#), 22 décembre 2024 ; [Iceland Review](#), 29 mars 2025).

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Russie : déplacement de V. Poutine à Mourmansk à l'occasion du Forum Arctique International « L'Arctique, territoire de dialogue »

Le président russe s'est rendu à Mourmansk le 27 mars 2025, pour la première fois depuis juillet 2023, avec un programme protocolaire marqué par des actions symboliques. Tout d'abord, il s'est rendu au mémorial de la Seconde Guerre mondiale, puis y a déposé des fleurs près de la Flamme éternelle, devant ce monument de 35 mètres déjà entouré d'affiches célébrant le 80^e anniversaire de la victoire. Ensuite, le convoi présidentiel est passé sans s'arrêter devant le mémorial du sous-marin Koursk, en souvenir du naufrage survenu en août 2000, qui avait coûté la vie à 118 marins.

Outre ces visites, le président russe a participé au sixième Forum arctique russe, une importante conférence sur les enjeux polaires, qui s'est tenue au Palais de la culture Kirov. Au cours de cette conférence, il a été annoncé que la région de Mourmansk pourrait accueillir le centre russe de glaciologie, favorisé par la présence d'institutions scientifiques spécialisées dans l'étude des sols arctiques. Par ailleurs, dans le cadre d'un système national de surveillance du pergélisol, ordonné par Vladimir Poutine, Mourmansk pourrait jouer à terme un rôle clé pour prévoir les effets climatiques et protéger les infrastructures situées dans la zone arctique.

Au-delà de cette annonce, les discussions ont porté sur la Flotte du Nord et le développement de la Route maritime du Nord (RMN). Sur ce dernier point, le président russe a annoncé un nouveau « corridor transarctique », une extension de la RMN, reliant Saint-Petersbourg à Vladivostok. Les modalités financières, économiques et organisationnelles de ce projet, incluant des hubs multimodaux et voies ferrées (Komi, Yamal) doivent être présentées d'ici le 1^{er} août 2025. Accueilli par Alexeï Tchekounkov, ministre du Développement de l'Extrême-Orient et de l'Arctique, Vladimir Poutine a souligné le rôle central de Mourmansk comme port d'attache des brise-glaces nucléaires russes, qualifiés d'« éléments décisifs » pour la stratégie de dissuasion et l'influence du pays dans l'Arctique. Il a profité de cette visite pour rappeler **que la Flotte du Nord agit comme le garant de la sécurité des frontières arctiques**, remerciant les marins pour leur service et leur « courage » dans « l'opération militaire spéciale » en Ukraine. Vladimir Poutine a insisté, en outre, sur les « tâches systémiques » à accomplir dans cette région stratégique : renforcer les infrastructures, développer l'économie tout en protégeant les écosystèmes fragiles.

Ce déplacement souligne l'importance toujours centrale de l'Arctique dans la stratégie militaire et économique du gouvernement russe, et ce malgré les trois années d'effort de guerre et de sanctions internationales qui ont absorbé en partie les finances publiques du pays ([Discours de V. Poutine, Kremlin](#) ; [TASS](#) ; [thebarentsobserver](#), 27 mars 2025).

En plus de ses dimensions internes, le discours prononcé par Vladimir Poutine s'adresse explicitement aux partenaires — et aux adversaires — étrangers de la Russie dans un contexte de tensions accrues entre la Russie et les autres nations arctiques. Vladimir Poutine est revenu sur les ambitions de D. Trump à l'égard du Groenland, affirmant que cela est une question qui ne regarde que les États-Unis et le Danemark. V. Poutine a ensuite affirmé que la Russie perçoit comme une menace la politique de l'OTAN lorsque ses pays membres multiplient les exercices militaires dans l'océan Arctique, pointant la Suède et la Finlande.

Ce discours adresse un signal à de potentiels partenaires économiques et commerciaux : la Chine et les États du Golfe. Poutine souligne que le développement de ses infrastructures de transport maritime et de production industrielle exigerait des efforts de modernisation et de diversification qui ne sont pas aujourd'hui à la portée de l'État et des investisseurs russes ; et si les entreprises décidant de participer à ce grand projet de mise en valeur des routes du Nord ne doivent pas escompter des profits immédiats, les perspectives à long-terme seraient selon lui extrêmement prometteuses.

Enfin, on peut souligner le peu de considération accordé aux 2,5 millions d'habitants de l'Arctique russe. Selon Guillaume Lancereau qui commente le discours, « *Si le président russe évoque des projets encore vagues de modernisation des conditions d'étude, de travail et de loisir dans la région, ainsi que des « plans d'envergure » pour les centres urbains de l'Arctique, son allocution laisse essentiellement transparaître l'état de déshérence économique et environnementale de la région, souillée de déchets métalliques et pétroliers, aux eaux pleines d'épaves attendant d'être repêchées, aux services médicaux distants et insuffisants, aux logements insalubres, à l'approvisionnement alimentaire instable et inégal* » ([Grand Continent](#), 29 mars 2025).

Norvège : accueil d'un Centre combiné d'opérations aériennes (CAOC) de l'OTAN

En février 2025, la Norvège a été choisie pour accueillir le troisième Centre combiné d'opérations aériennes (CAOC) de l'OTAN – deux sont déjà présents en Allemagne et en Espagne. Ce centre coordonnera les opérations aériennes en temps de paix, de crise ou de conflit. Deux sites sont en lice : Bodø (comté du Nordland) et Rygge (comté de Østfold). Le gouvernement et les autorités locales discutent à présent les aspects logistiques (écoles internationales, transports, logements) pour préparer l'accueil de ce futur centre, mais des experts soulignent l'importance stratégique de cette implantation : elle s'inscrit dans une réorganisation majeure de la défense nordique sous l'égide de l'OTAN, avec un commandement central basé aux États-Unis (JFC-Norfolk).

Selon le professeur Håkon Lunde Saxi (Collège de commandement et d'état-major de la défense), le CAOC norvégien, bien que subordonné au Commandement aérien allié (AIRCOM), sera lié à Norfolk, tout comme une future force terrestre en Finlande et un commandement logistique en Suède. Pour lui, l'essentiel est que le centre soit en Norvège, peu importe sa localisation exacte, car il renforcera la présence alliée et la coordination régionale. Concernant le futur site d'accueil, Bodø met en avant des arguments géostratégiques (sécurité dans le Grand Nord), tandis que Rygge est privilégié pour des raisons pratiques (infrastructures). Cette dernière va accueillir une future base aérienne étatsunienne en cours de construction. Le ministre de la Défense, Tore Sandvik, estime que les deux villes sont deux options viables. La décision finale, attendue pour l'été 2025, devra finalement concilier les besoins de l'OTAN et les intérêts sécuritaires de la Norvège. Indéniablement,

ce futur CAOC marque un renforcement important dans l'intégration dans l'architecture de défense des pays nordiques au sein de l'OTAN ([High North News](#), 24 mars 2025 ; [NRK](#), 28 mars 2025).

Suède : crispations autour d'un projet de mine de graphite à Kiruna

En janvier 2025, le gouvernement suédois a autorisé un projet de mine de graphite à Kiruna, malgré l'opposition de la municipalité. Il a pris une décision assez inhabituelle : celle d'obliger la municipalité de Kiruna à achever ce plan d'urbanisme, nécessaire à l'ouverture de la mine par l'entreprise Talga. La municipalité avait alors le choix : soit de finaliser elle-même le plan, soit de laisser l'administration régionale s'en charger aux frais de la commune. Après le refus local d'adopter le plan de construction, la société minière Talga a fait appel. Au cours du mois de mars, l'État a tranché en sa faveur, obligeant désormais la municipalité de Kiruna à établir un plan d'ici le 16 mai, sous peine de voir l'administration régionale s'en charger à ses frais. Cette décision illustre la forte résistance locale qui peut exister autour de ce projet. Néanmoins, une nette majorité des membres du Parti social-démocrate de Kiruna, qui est le parti majoritaire au sein du conseil municipal, estime que la commune doit finaliser le plan détaillé pour ce projet minier, localisé près de Vittangi. Soutenue par certains partis de l'opposition locale, la décision du Parti social-démocrate signifie qu'il s'agit sans doute aussi de la décision finale de la municipalité lorsque la question sera inscrite à l'ordre du jour ([High North News](#) ; [SVT Nyheter](#), 24 mars 2025).

Norvège : Tromsø, victime du tourisme de masse

Ces derniers mois, l'aéroport de Tromsø a connu un essor touristique massif, le nombre de passagers internationaux ayant presque quadruplé, passant de 29 144 en février 2023 à 111 791 en février 2025, grâce à l'engouement pour les aurores boréales et les excursions dans la région. Des compagnies aériennes comme Norwegian, SAS, EasyJet et Lufthansa étendent à présent leurs vols hivernaux vers Tromsø, les liaisons internationales étant passées de 102 en février 2022 à 904 en février 2025. Malgré l'ouverture d'un nouveau terminal en 2024, capable d'accueillir 2 500 passagers supplémentaires par semaine, l'aéroport arctique apparaît déjà sous-dimensionné et peine à suivre ce rythme de croissance exponentiel. Son directeur, Ivar Schrøen, alerte sur le fait qu'ils sont « à la limite » et évoque les intempéries hivernales ainsi que le manque de points de contrôle de sécurité (quatre au lieu des six nécessaires). Cette situation fait écho aux problèmes de logement, désormais récurrents, et aux tensions sur le marché local de l'immobilier, dues à cet afflux. Cette croissance souligne l'attrait de Tromsø comme destination touristique majeure en Arctique, mais les tensions infrastructurelles face à une demande qui dépasse désormais les capacités d'accueil représentent un enjeu de politique locale critique pour les années à venir ([NRK](#), 10 janvier 2024 ; [thebarentsobserver](#), 19 mars 2025).

États observateurs et Union européenne

La Turquie rejoint le traité du Svalbard et explore une coopération arctique avec la Russie

La Turquie a officialisé son adhésion au traité du Svalbard, devenant le 48e signataire de ce Traité de 1920 qui régit l'archipel norvégien. Cette démarche, motivée par des intérêts scientifiques et économiques, lui ouvre en théorie (selon le principe de l'égal traitement entre citoyens norvégiens et les ressortissants des États signataires du Traité) un droit d'accès aux ressources halieutiques et minières de la zone, ainsi qu'à des activités de recherche ([The Arctic Institute](#), 14 mars 2025). La Turquie envisage l'ouverture d'une station de recherche au Svalbard.

Dans le même temps, la Russie envisage des projets conjoints avec la Turquie dans l'Arctique, notamment dans les domaines énergétique et logistique. Des représentants russes ont proposé à Ankara une collaboration sur la modernisation des infrastructures portuaires le long de la route maritime du Nord et le développement de projets gaziers en mer de Barents ([AA, 27 mars 2025](#)). Cette dynamique s'inscrit dans la stratégie russe de diversifier ses partenariats face aux sanctions occidentales. Une alliance turco-russe dans l'Arctique pourrait fragiliser la coopération au sein de l'OTAN, la Turquie étant membre de l'Alliance tout en entretenant des relations étroites avec Moscou.

L'Inde dans l'Arctique : une approche scientifique et stratégique en pleine évolution

L'Inde renforce progressivement son rôle dans l'Arctique, en adoptant une approche axée sur la recherche scientifique, la coopération internationale et les opportunités économiques. Depuis son premier engagement formel en 1923 avec la signature du traité du Svalbard, l'Inde a multiplié ses initiatives pour mieux comprendre les interactions entre le climat arctique et ses propres systèmes environnementaux, notamment les moussons, cruciales pour sa sécurité alimentaire et économique (Observer Research Foundation, mars 2025).

L'Inde a établi sa première station de recherche arctique, Himadri, à Ny-Ålesund (Norvège) en 2008. Depuis, elle a déployé des infrastructures avancées comme le laboratoire atmosphérique Gruvebadet. En 2022, l'Inde a publié sa politique arctique intitulée *India and the Arctic: Building a Partnership for Sustainable Development*, articulée autour de six piliers : recherche scientifique, protection environnementale, développement économique, connectivité, gouvernance internationale et renforcement des capacités nationales (Observer Research Foundation, mars 2025).

En tant que troisième consommateur mondial d'énergie, l'Inde voit dans l'Arctique une source potentielle d'hydrocarbures et de minéraux critiques comme le cuivre et les terres rares. Le développement des routes maritimes arctiques, notamment la Route maritime du Nord, met en avant également des perspectives pour diversifier ses corridors commerciaux via le projet du corridor maritime Chennai-Vladivostok (Observer Research Foundation, mars 2025).

Cependant, l'Inde doit se positionner en Arctique dans un contexte géopolitique marqué par la militarisation croissante de cet espace par les nations riveraines, et les sanctions internationales vis-à-vis de la Russie. Alors que Beijing pousse son initiative *Polar Silk Road*, l'Inde cherche à contrebalancer cette influence en collaborant avec la Russie sur des projets énergétiques et maritimes tout en renforçant ses liens avec les pays nordiques (Observer Research Foundation, mars 2025).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Norvège : participation controversée au sommet du Forum arctique russe

Le Forum arctique russe, organisé à Mourmansk fin mars 2025, a été marqué par une participation internationale limitée, avec seulement un message vidéo de l'Ambassadeur norvégien pour l'Arctique, Morten Høglund, qui représentait la présidence norvégienne du Conseil de l'Arctique qui se termine en mai 2025.

Dans son discours, il a remercié la Russie pour sa coopération passée au sein du Conseil arctique, malgré les tensions actuelles. Vladimir Poutine a vanté lors de ce forum la collaboration avec les « partenaires intéressés », tout en mettant en avant le rôle stratégique de la Russie dans l'Arctique, notamment via sa flotte de brise-glaces nucléaires et la Flotte

du Nord. Pour rappel, sous la présidence norvégienne (2023-2025), certains groupes de travail du Conseil de l'Arctique ont repris contact avec Moscou, bien qu'aucune discussion politique n'ait lieu.

Cependant, le contexte demeure tendu : depuis février 2022 et le début de l'invasion russe à grande échelle de l'Ukraine, le Conseil arctique est en pause, tandis que la Russie a classé la Norvège comme pays « très hostile ». Malgré cela, Oslo maintient un dialogue technique, sans engagement politique, comme dans le domaine des pêches. Au cours de cette conférence, des figures controversées comme Ildar Neverov, directeur d'Arktikugol (impliqué dans des provocations au Svalbard, et portant un uniforme pendant le Forum), étaient présentes, tout comme l'émissaire arctique de Vladimir Poutine, Anton Kobayakov, qui a affirmé que « toute tentative d'exclure la Russie des discussions arctiques est inacceptable ».

Toutefois, le ministère norvégien des Affaires étrangères a précisé que la participation de M. Høglund ne constituait pas une représentation officielle de la Norvège, mais une communication liée à la présidence norvégienne du Conseil arctique. Pourtant, des experts comme la professeure Kari Aga Myklebost (UiT – Université arctique de Norvège) critiquent cette décision, y voyant une légitimation du narratif russe : « Cette conférence promeut une image de la Russie comme un acteur pacifique dans l'Arctique, alors même qu'elle mène une guerre sanglante en Ukraine et intensifie ses opérations hybrides en Europe, notamment dans le Nord. [...] Nous ne devons pas nous laisser séduire par les discours russes sur la coopération en Arctique, mais les considérer comme des éléments de l'opération d'information de Moscou. La Russie utilise ce type de rhétorique pour nier toute accusation d'actes hostiles, comme la coupure de câbles sous-marins ou d'autres provocations » ([the-barentsobserver](#), 27 mars 2025). Elle rappelle ainsi que Moscou instrumentalise ce genre d'événements pour masquer ses actions hostiles, comme les sabotages d'infrastructures sous-marines. Ce forum, délocalisé à Mourmansk après avoir été tenu à Saint-Petersbourg, sert avant tout à projeter une image de coopération, alors que la Russie poursuit sa politique de renforcement de ses infrastructures militaires dans l'Arctique et essaie de briser son isolement diplomatique en s'appuyant notamment sur les pays du groupe BRICS+.

3^e réunion du Groupe scientifique de coordination du CAOFA, Islande 4-7 mars 2025 et Arctic Emergency Management Conference, Bodø 18-20 mars 2025

La Conférence sur la gestion des urgences en Arctique organisée par le groupe de recherche EPPR du Conseil de l'Arctique s'est tenue en Norvège à Bodø. Il s'agit du dernier grand événement de la présidence norvégienne du Conseil de l'Arctique, qui passera au Danemark-Groenland-Féroé le 12 mai 2025 ([Arctic Council, 20 mars 2025](#)).

Du 4 au 7 mars 2025, le Conseil circumpolaire inuit (ICC) a participé à la 3^e réunion du Groupe scientifique de coordination (SCG) de l'Accord sur les pêches en haute mer centrale de l'Arctique (CAOFA) en tant que membre des délégations nationales respectives. Cette rencontre a réaffirmé l'engagement à rassembler les meilleurs systèmes de connaissances disponibles – y compris les savoirs autochtones – comme élément essentiel de la compréhension et de la mise en œuvre des travaux dans l'océan Arctique central dans le cadre de cet accord ([LinkedIn, mars 2025](#)).

Opinion : « Il y a déjà une (forme de) guerre en Arctique »

La rédactrice en chef du journal d'information *High North News* a publié une tribune affirmant que la guerre hybride imprègne l'ensemble du nord de l'Europe, qui prend pourtant du retard en matière de gestion et de prévention.

Parallèlement, l'Arctique est confronté à une guerre commerciale depuis l'arrivée de Donald Trump à la Maison-Blanche, qui impose des droits de douane de 25 % sur toutes les importations d'acier et d'aluminium. La baisse des prix du minerai de fer, la diminution de

la production et l'arrêt prolongé de la ligne de minerai de fer en début d'année ont de lourdes conséquences en Suède ([High North News, 13 février 2025](#)).

Questions militaires, industrielles et technologiques

Exercice Joint Viking 2025 : renforcement stratégique de l'OTAN dans l'Arctique

L'exercice militaire *Joint Viking 2025*, organisé par l'OTAN, a eu lieu dans le nord de la Norvège en mars 2025. Mobilisant 10 000 soldats issus de sept nations, cet entraînement a mis à l'épreuve la coordination des forces alliées dans les conditions extrêmes de l'Arctique. Des navires de guerre français et néerlandais participent aux manœuvres maritimes, tandis que les *Marines* américains, présents depuis janvier pour un entraînement arctique intensif, ont joué un rôle clef dans cet exercice. Leur participation souligne l'importance stratégique du flanc nord de l'Alliance, particulièrement après les déclarations controversées de Donald Trump sur une possible remise en question de l'article 5 de l'OTAN ([The Barents Observer, 28 février 2025](#)).

L'exercice a pris une dimension supplémentaire avec le déploiement par les États-Unis du système d'artillerie longue portée M270A2 MLRS, conçu pour opérer efficacement dans des environnements polaires. Ce matériel avancé illustre la volonté de l'OTAN d'affirmer sa présence dans une région où les tensions géopolitiques s'intensifient ([The Arctic Institute, 21 mars 2025](#)).

Exercice Valiant Defender 2027 : une démonstration de force sans précédent en Norvège

L'armée norvégienne a entamé les préparatifs de l'exercice militaire *Valiant Defender*, prévu pour 2027. Cet exercice sera le plus important organisé sur le sol norvégien depuis *Trident Juncture* en 2018, qui avait mobilisé 50 000 soldats de l'OTAN. Les manœuvres se concentreront sur des scénarios de défense dans les conditions climatiques extrêmes du Grand Nord, renforçant la coopération entre les forces alliées dans un contexte de tensions accrues avec la Russie ([Dagbladet, 20 mars 2025](#) ; [VG, 20 mars 2025](#)). Les détails opérationnels restent à préciser, mais cet exercice vise à tester la capacité des forces de l'OTAN à protéger les infrastructures critiques en Arctique et à répondre à des menaces hybrides. Les autorités norvégiennes soulignent que *Valiant Defender* reflète l'engagement continu de l'Alliance pour sécuriser le flanc nord et dissuader toute agression dans une région stratégique.

Débat sur l'acquisition des futures frégates norvégiennes

La Norvège est confrontée à un dilemme stratégique concernant l'acquisition de ses futures frégates, un choix qui cristallise les tensions géopolitiques entre les États-Unis et l'Europe. Alors que le ministre de la Défense Tore O. Sandvik a annoncé que la décision serait prise d'ici 2025, les débats s'intensifient autour des offres concurrentes américaines, britanniques, françaises et allemandes ([Aftenposten, 14 mars 2025](#)).

Sylvi Listhaug, présidente du Parti du progrès, défend l'option américaine en arguant que la construction des frégates par le chantier naval Vard Langsten (Vestnes) pourrait renforcer les partenariats commerciaux avec Washington. Cependant, cette position est vivement critiquée par l'ancien chef d'état-major Sverre Diesen, qui estime qu'un tel choix ne ferait qu'encourager les comportements imprévisibles de Donald Trump, récemment ré-élu à la Maison-Blanche ([DN, 22 mars 2025](#)). À noter toutefois que les frégates de la classe Constellation proposées par les États-Unis sont produites par la société italienne Fincantieri, sur la base des FREMM de Naval Group.

Les propositions européennes semblent de surcroît gagner en popularité. Le journal *DN* soutient l'offre britannique, jugée adaptée aux besoins de la Norvège et de l'OTAN. De son côté, la France met en avant les frégates proposées par Naval Group, conçues pour opérer dans des conditions arctiques complexes. L'attaché de défense français Sébastien Chate-lain souligne les avantages stratégiques d'un partenariat franco-norvégien, renforcé par une coopération militaire accrue dans l'Arctique et l'Atlantique Nord ([Forsvarets Forum, mars 2025](#)).

Ce choix dépasse le cadre militaire pour devenir un enjeu géopolitique majeur. Comme le note *Dagsavisen*, « *choisir Trump ou l'Europe* » revient à définir l'orientation stratégique de la Norvège dans un contexte mondial instable (*Dagsavisen*, 22 mars 2025). Les frégates françaises et britanniques offrent une alternative solide aux modèles américains, notamment grâce à leur capacité à opérer dans le Grand Nord et leur intégration dans les alliances européennes.

Le Canada investit dans un système radar australien pour renforcer la défense arctique

Le Premier ministre canadien Mark Carney a annoncé le 19 mars 2025 un investissement de 6 milliards de dollars canadiens pour l'acquisition d'un système radar « *Over-the-Horizon* » (OTH, radar transhorizon) en provenance d'Australie. Ce système, capable de détecter des menaces aériennes et maritimes sur de vastes distances, couvrira les frontières entre les États-Unis et le Canada jusqu'à l'Arctique, renforçant ainsi les capacités de surveillance dans cette région stratégique. En complément des satellites déjà déployés, ce dispositif vise à améliorer la détection précoce des incursions potentielles dans un contexte de tensions croissantes en Arctique ([The Arctic Institute, 21 mars 2025](#)).

Ce choix technologique marque une réorientation des partenariats sécuritaires du Canada, traditionnellement axés sur les fournisseurs américains. Le recours à une solution australienne reflète une volonté d'autonomisation stratégique et de diversification des collaborations internationales. Le système OTH permettra également d'anticiper les défis liés à la montée en puissance des activités russes et chinoises dans l'Arctique, tout en renforçant la coopération bilatérale avec les États-Unis sur la sécurité nord-américaine. Cet investissement s'inscrit dans une stratégie plus large visant à moderniser le NORAD et à protéger les infrastructures critiques dans le Grand Nord.

Mise à l'eau du SNA Perm : une nouvelle étape dans la modernisation navale

Le chantier naval Sevmash de Severodvinsk a lancé le *Perm*, le sixième sous-marin nucléaire polyvalent de la classe Yasen-M, marquant une étape importante dans le programme de modernisation de la marine russe. Ce bâtiment est le premier de la série à être équipé de missiles hypersoniques Zircon. Le *Perm* devrait rejoindre la flotte du Pacifique, bien que la protection de la route maritime du nord fasse partie des prérogatives de la classe Yasen-M ([The Barents Observer, 28 mars 2025](#)).

Patria dévoile le FAMOUS ATV : un véhicule révolutionnaire pour l'Arctique

Le constructeur finlandais Patria a lancé son nouveau véhicule tout-terrain, le FAMOUS ATV (*All-Terrain Vehicle*), conçu spécifiquement pour les opérations en conditions arctiques extrêmes. Ce véhicule se distingue par sa capacité à évoluer sur des terrains difficiles, notamment grâce à des chenilles renforcées et une motorisation hybride qui optimise la consommation énergétique dans des environnements hostiles. Destiné aux missions de défense, de sauvetage et de logistique, il offre une mobilité accrue dans les régions polaires où les infrastructures sont limitées ([Euro-SD, 21 mars 2025](#)).

Alors que le VHM (Véhicule Haute Mobilité), largement utilisé dans les forces armées scandinaves, excelle dans la flexibilité opérationnelle et le transport de troupes, le FAMOUS ATV mise sur une modularité accrue, permettant l'intégration de systèmes de surveillance avancés et d'équipements scientifiques. Sa capacité à fonctionner à des températures extrêmement basses et sur des surfaces instables comme la glace ou la neige profonde en fait un outil stratégique pour les opérations militaires et civiles en Arctique.

Les ambitions russes au Svalbard : entre rhétorique et tensions croissantes

Depuis plusieurs mois, la Russie intensifie ses accusations contre la Norvège, affirmant que l'archipel du Svalbard est en cours de militarisation en violation du traité de 1920. Ces allégations, répétées pour la troisième fois en six mois, visent notamment les activités du groupe norvégien Kongsberg Satellite Services (KSAT) à Longyearbyen, que Moscou considère comme une couverture pour des opérations militaires. KSAT a rétorqué que ses activités sont strictement civiles et commerciales ([NRK, 17 mars 2025](#)).

Ces accusations s'inscrivent dans un contexte où le Svalbard est identifié comme une source de tensions géopolitiques majeures par les services de renseignement norvégiens dans leur évaluation pour 2025. Deux figures clefs russes jouent un rôle dans cette stratégie : Ildar Neverov, directeur du groupe Arktikugol à Barentsburg, et Youri Trutnev, ministre russe de l'Arctique et responsable de la commission chargée d'assurer la présence russe sur l'archipel ([Aftenposten, 19 mars 2025](#)). Par ailleurs, un conflit juridique opposant l'ancien oligarque Mikhail Khodorkovskij au régime russe concernant un terrain au Svalbard ajoute une dimension économique et politique à ces tensions ([DN, 14 mars 2025](#)).

Ces développements témoignent d'une rhétorique croissante de Moscou visant à remettre en question la souveraineté norvégienne sur le Svalbard. La liberté de ton de l'administration américaine sur le Groenland, remettant même en cause la souveraineté danoise sur l'île, pourrait par ricochet accentuer la pression russe sur l'archipel norvégien. Bien que les accusations de militarisation soient réfutées par Oslo, elles illustrent une stratégie russe cherchant à exploiter les failles perçues du traité de 1920 pour contester la souveraineté norvégienne sur le Svalbard.

Publications des Instituts de recherche

Fonte accélérée des glaciers et record historique de la glace de mer arctique : l'urgence climatique en chiffres

Une étude récente de l'Institut polaire norvégien révèle que le réchauffement des océans est la principale cause de la fonte du glacier Bråsvellbreen, le plus grand glacier du Svalbard. Les scientifiques ont observé des taux élevés de fonte même en octobre et novembre, lorsque les températures chutent habituellement à -20°C. Cette découverte met en lumière l'impact croissant des eaux océaniques plus chaudes sur les glaciers arctiques, accélérant leur recul malgré les conditions hivernales extrêmes ([The Barents Observer, 3 mars 2025](#)).

Parallèlement, le maximum annuel de glace de mer arctique a atteint un niveau historiquement bas en 46 ans d'observations satellitaires le 22 mars 2025, avec seulement 14,33 millions de km², un chiffre inférieur au précédent record établi en 2017. Cette diminution illustre l'accélération du déclin de la glace de mer, un marqueur clef du changement climatique dans les régions polaires. Les experts soulignent que cette perte affecte non seulement les écosystèmes locaux, mais aussi les systèmes climatiques globaux, en réduisant la capacité des glaces à réfléchir la lumière solaire et en perturbant les courants océaniques ([NSIDC, 27 mars 2025](#) ; [Mongabay, 27 mars 2025](#)).

La géopolitique des matières premières critiques en Arctique : enjeux pour la Chine et l'Union européenne

L'Arctique, riche en matières premières critiques (CRM) telles que le lithium, le cobalt, le nickel et les terres rares (REE), devient un champ de rivalité géopolitique entre la Chine et l'Union européenne, dans le contexte de la transition énergétique mondiale. Ces ressources sont essentielles pour les technologies propres, les batteries, les énergies renouvelables et les systèmes de défense. Alors que la demande mondiale pour ces matériaux devrait augmenter de 500 % d'ici 2050, l'Arctique joue un rôle croissant dans les chaînes d'approvisionnement globales (Raspotnik et al., Strategic Analysis, 4 mars 2025).

La Chine, leader mondial dans la production et le traitement des CRM (100 % des terres rares lourdes, 85 % des terres rares légères), cherche à maintenir son monopole tout en diversifiant ses approvisionnements. Ses investissements dans l'Arctique se concentrent principalement sur la Russie, notamment à travers les projets Yamal LNG et Arctic LNG2. Cependant, ses tentatives d'expansion dans des régions comme le Groenland ou le Canada ont été entravées par des préoccupations environnementales et sécuritaires. Les stratégies occidentales de « dérisquage » visent à réduire la dépendance à la Chine, ce qui limite ses opportunités dans l'Arctique (Raspotnik et al., 2025).

L'UE, dépendante de quelques fournisseurs pour ses CRM (Chili pour 79 % du lithium, Chine pour 97 % du magnésium), intensifie ses efforts pour diversifier ses sources. Elle adoptait déjà le *Critical Raw Materials Act*, visant à atteindre 10 % de ses besoins en extraction domestique et à limiter sa dépendance à un seul pays à 65 %. L'Arctique européen (Finlande, Suède, Norvège) et le Groenland sont au cœur de cette stratégie (Raspotnik et al., 2025).

L'extraction minière en Arctique pose des défis environnementaux majeurs dans cet écosystème fragile. Les initiatives comme le *Minerals Security Partnership*, réunissant les États-Unis, l'UE et des partenaires asiatiques, cherchent à contrer l'influence chinoise tout en établissant des standards responsables pour l'extraction arctique (Raspotnik et al., 2025).

Trafic maritime – Sécurité maritime

Le port arctique russe d'Arkhangelsk en mer Blanche a de grande ambition pour le fret conteneurisé et en vrac. L'année dernière, le terminal a enregistré 10 voyages d'import-export de porte-conteneurs chinois, contre un seul l'année précédente. Au total, le port a traité 13 500 EVP en 2024, contre seulement 380 EVP au cours des douze mois précédents. Cette [augmentation est due à l'intensification des activités de plusieurs compagnies maritimes chinoises](#) dans l'Arctique au cours des dernières années. NewNew Shipping Line et EZ Safetrans Logistics ont mis en place un service régulier de ligne saisonnière le long de la route maritime du Nord reliant la Russie à la Chine. Au total, NewNew Shipping Line a effectué 17 voyages sur cette route l'année dernière. Pour 2025, Arkhangelsk prévoit de doubler à nouveau les arrivées pour atteindre un total d'au moins 20 navires. Le volume total de marchandises transportées à Arkhangelsk, y compris les cargaisons en vrac, a augmenté de 30 % l'année dernière, le port traitant environ 6 millions de tonnes. Sa capacité actuelle est de 11 millions de tonnes, ce qui lui permet de poursuivre sa croissance. Des projets d'expansion d'un nouveau port en eau profonde à environ 70 kilomètres d'Arkhangelsk sont également en cours d'élaboration pour accueillir des navires plus grands jusqu'à 75 000 T et des porte-conteneurs jusqu'à 5 000 EVP. Le chiffre d'affaires du transport maritime dans le port d'Arkhangelsk a augmenté de 30 % en 2024 par rapport à l'année dernière. Le port maritime d'Arkhangelsk est une plaque tournante clé de la ligne de conteneurs chinoise NewNew Shipping Line. Le transport maritime depuis Arkhangelsk est une

partie importante du projet international « Arctic Express N° 1 ». Le port maritime d'Arkhangelsk est récemment devenu un port alternatif pour l'exportation d'engrais minéraux. Traditionnellement, cette cargaison était transportée via les ports des Pays baltes. Cependant, le port ne bénéficie pas des avantages de celui de Mourmansk car il reste inaccessible une partie de l'année à cause de la rivière gelée (NDLR) (gCaptain.com, 03 mars 2025 ; Korabel.ru, 03 mars 2025 ; Korabel.ru, 23 mars 2025 ; gCaptain.com, 24 mars 2025).

En février, 82% des exportations américaines de GNL, soit 6,82 Mt, ont été destinées à l'Europe. Ce chiffre fait suite à celui encore plus élevé de 7,25 millions de tonnes, soit 86%, enregistré le mois précédent. Les États-Unis continuent de consolider leur position d'exportateur mondial de GNL, à peine une décennie après leur entrée effective sur le marché. En 2024, les livraisons américaines vers le continent ont chuté de 18 %, contrairement à celles de la Russie, qui ont augmenté de 18 %, principalement grâce à l'usine Yamal LNG (gCaptain.com, 03 mars 2025).

Rosatom envisage la possibilité de créer près de Mourmansk un chantier naval spécialisé dans les unités flottantes de production électrique. Les travaux de construction pourraient débuter dès 2027 sur un terrain à côté de la base d'Atomflot, qui exploite des brise-glaces nucléaires en 2027. La 1^{ère} étape consistera à achever la construction de plateformes flottantes pour la production d'énergie (FPU), comme celle [Akademik Lomonosov](https://AkademikLomonosov.ru) déjà en service à Pevek équipée des réacteurs [RITM-200](https://RITM-200.ru), la même technologie utilisée pour [la propulsion des brise-glaces russes de classe Arktika](https://la-propulsion-des-brise-glaces-russes-de-classe-Arktika.ru). Chacune d'entre elles a une puissance de 35 MW, les équipements électriques étant réalisés au chantier naval de la Baltique. Les deux unités prévues pour l'usine de Baimsky en Tchoukotka sont en cours de construction dans la ville chinoise de Zhoushan. Les centrales électriques seront installées près du cap Nagleyn et chaque station produira 106 MW. L'usine sera équipée de deux réacteurs KLT-40S, dérivés des RITM-200. La construction de 2 à 5 unités de production d'énergie est envisagée, notamment pour le marché asiatique (Pro-Arctic.ru, 04 mars 2025 ; OsservatorioArtico.it, 04 mars 2025 ; Arcti-Russia.com, 03 mars 2025 ; Saipem.it, 03 mars 2025 ; Korabel.ru, 04 mars 2025 ; TheBarentsObserver.com, 04 mars 2025).

La United Shipbuilding Corporation, chantier naval en charge de la construction des brise-glaces à propulsion nucléaire basé à Saint-Petersbourg, prévoit de construire trois nouveaux brise-glaces nucléaires pour approvisionner la route maritime du Nord, a déclaré Andrey Kostin, président du conseil d'administration de l'USC et directeur de la banque Russe VTB, en marge du Forum international de l'Arctique. Selon lui, des travaux seront menés simultanément avec pour objectifs d'atteindre les conditions pour la réalisation complète sans dépendre des importations des technologies occidentales dans quelques années (Korabel.ru, 28 mars 2025 ; Tass.ru, 28 mars 2025 ; TheBarentsObserver.com, 27 mars 2025).

[Le premier pétrolier russe de classe glace Arc6, construit au chantier naval de Zvezda, poursuit son voyage vers l'Arctique.](https://Le-premier-petrolier-russe-de-classe-glace-Arc6.ru) Après un mois en mer, le *Valentin Pikul*, de 69 000 tonnes, a traversé le canal de Suez, avec pour destination Mourmansk. Le *Valentin Pikul* va compléter la flotte existante de pétroliers Arc6 déjà en service au profit de la plateforme pétrolière Prirazlomnaya et des terminaux pétroliers Arctic Gate et Varandey en Sibérie occidentale. En 2024, [la Russie a transporté environ 8,1 Mt](https://la-Russie-a-transporte-environ-8,1-Mt.ru) entre ces terminaux et Mourmansk où les cargaisons sont transbordées sur des unités de stockage (gCaptain.com, 11 mars 2025).



Le PDG de Rosatom confirme l'augmentation du coût de construction des brise-glaces nucléaires de la série Arktika. Il a été rapporté que la construction des trois prochains projets 22220 pourrait voir son coût augmenter de près de 30%. Construits au chantier naval Baltic pour Atomflot, la pose de la quille du 5^{ème} brise-glace nucléaire du projet 22220 (*Choukotka*) a eu lieu le 26 janvier 2024, les deux derniers de la série, le *Stalingrad* et le *Leningrad*,

sont prévus être en service en 2030 ([Korabel.ru](#), 17 mars 2025 ; [Korabel.ru](#), 18 mars 2025, [Tass.ru](#), 17 mars 2025).

Le premier méthanier de construction nationale russe subit des retards alors que les essais en mer s'éternisent. Pendant une grande partie de l'hiver, le méthanier de classe glace Arc7 *Alexey Kosygin*, [lancé fin 2018](#), est resté au ralenti à l'extérieur de son chantier naval Zvezda, près de Vladivostok. Ces retards freinent les projets russes visant à accélérer la construction nationale de méthaniers et de pétroliers indispensables à ses projets énergétiques dans l'Arctique (Arctic LNG2 et Vostok Oil). Le chantier Zvezda et les navires en construction sur le chantier ont également été sanctionnés par les États-Unis ([gCaptain.com](#), 28 mars 2025).

L'Académie des sciences de Russie a annoncé un délai minimum de 6 ans pour la construction en autonomie d'un tanker LGN Arc7 du type *Christophe de Margerie* en partant de zéro. Des chantiers navals doivent encore être créés et du personnel formé, selon une étude du Conseil scientifique pour l'étude de l'Arctique et de l'Antarctique de l'Académie des sciences de Russie. La conception seule prendra au moins deux ans. Il faut également consacrer du temps à la recherche des principaux entrepreneurs, au développement d'un système de cuves de stockage et de transport du GNL, à la conception et au développement des moteurs et d'un système hélice-gouvernail de type Pod et à la construction proprement dite du navire. L'étude ne précise pas si la construction de ces tankers pourrait être accompagnée par les Chinois qui ont maintenant les capacités de réaliser ce type de navire ([Ria.ru](#), 17 mars 2025).



Vladimir Poutine a ordonné le début des préparatifs pour la célébration du 500^e anniversaire du début du développement de la route maritime du Nord. Le 10 mars 2025, le président de la Russie a signé le décret n° 136 qui décide de créer un comité d'organisation pour la préparation et la tenue de la célébration du 500^e anniversaire du début du développement de la route maritime du Nord par la Russie (NDLR : la route maritime du Nord – Sevmorput – a réellement été créée en 1935) ([Korabel.ru](#), 10 mars 2025 ; [Marine.ru](#), 10 mars 2025).

Une opération ciblée du Service fédéral de sécurité russe (FSB) a permis de chasser les officiers occidentaux de la flotte de GNL de Yamal au profit de personnels russes, selon une enquête de HNN. Les officiers du FSB établissaient des contrôles illégaux auprès des équipages occidentaux à l'occasion de l'escale des navires à Sabetta, terminal de l'usine Yamal LNG. Ces intimidations avaient pour but de décourager les équipages occidentaux à armer les tankers pourtant sous pavillon européens, singapourien et des Bahamas. Le journaliste met en lumière également des opérations de fret clandestines entre les ports européens et le terminal de Sabetta. Cette enquête de HNN s'appuie sur des entretiens approfondis avec d'anciens officiers des tankers, des copies des protocoles du FSB et des documents du navire, pour décrire le retrait systématique des équipages occidentaux. La création d'un réseau d'informateurs d'officiers russes à bord et l'utilisation probable des méthaniers Arc7 pour transporter des marchandises générales et des fournitures en dehors des normes douanières établies sont très probables ([HighNorthNews.com](#), 17 mars 2025).

La plateforme dérivante autopropulsée Pôle Nord de l'Institut de recherche sur l'Arctique et l'Antarctique Russe AARI continue de dériver dans l'océan Arctique. Des scientifiques russes travaillent dans la zone de 84,5°N. et 176,5° E. – à moins de 650 kilomètres du pôle Nord géographique. Aucune recherche scientifique approfondie n'a été menée dans cette zone de l'océan Arctique depuis 2007. C'est la seconde saison de ce navire scientifique qui n'a pas d'équivalent en termes de durée consécutive sur place ([Korabel.ru](#), 19 mars 2025).



Les brise-glaces polaires pourraient être la clé du redémarrage de la construction navale américaine, selon un nouveau rapport du Thin Tank Wilson center. Le Pacte ICE récemment signé, axé sur le développement des brise-glaces, représente une occasion unique de revitaliser la construction navale américaine. Il pourrait servir de banc d'essai pour la construction navale et l'innovation politique. Les chantiers navals américains sont confrontés à un défi de taille : revitaliser la construction navale et la puissance maritime américaine dans un monde de plus en plus dominé par les constructeurs chinois. Les chantiers navals chinois ont représenté 75 % des nouvelles commandes de navires commerciaux en 2024. Les principaux obstacles auxquels sont confrontés les constructeurs américains sont la complexité des règles d'acquisition et de passation de marchés, combinée à l'absence de stabilité financière à long terme. Selon le rapport, les brise-glaces polaires pourraient contribuer à surmonter l'inertie de la construction navale américaine. Outre le besoin urgent d'une douzaine de brise-glaces lourds et moyens, les États-Unis, grâce à leur haute technologie et à leur complexité, offrent une opportunité de reconstruire la compétitivité de la construction navale américaine avec des navires de haute qualité, plutôt que de tenter de concurrencer la Chine sur des navires à faible technologie et à faible valeur ajoutée (gCaptain.com, 18 mars 2025 ; Wilsoncenter.org, 10 mars 2025).

Le Canada attribue le 1^{er} contrat de construction de brise-glace polaire au chantier naval Davie dans le cadre d'une initiative stratégique dans l'Arctique. Le chantier naval Davie, basé au Québec, a obtenu un contrat de 3,25 milliards de dollars canadiens du gouvernement du Canada pour la construction de deux nouveaux brise-glaces polaires lourds, dont la livraison du premier est prévue d'ici 2030. Le nouveau brise-glace « *Polar Max* » sera basé sur une conception du chantier naval d'Helsinki dérivée du « concept design » de l'ARC 148 d'Aker Arctic. Le projet, dont la construction débutera en 2025, marque une avancée significative dans les capacités du Canada à construire des brise-glaces. [L'autre important contrat de construction navale polaire](#) a été attribué au chantier naval Seaspan Shipyards. Le *Polar Max* déplacera 22 800 tonnes et mesurera 138,5 mètres de long. Il s'agira du premier projet de construction neuve du chantier naval d'Helsinki sous la propriété de Davie acquis en 2023. Le chantier naval d'Helsinki apporte au projet une expérience considérable, ayant construit plus de la moitié des brise-glaces du monde. Les travaux commenceront à Helsinki et seront terminés au chantier naval de Davie au Canada. 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 (gCaptain.com, 09 mars 2025 ; Davie.ca, 07 mars 2025 ; helsinkiShipyards.fi, 08 mars 2025 ; AkerArctic.fi, 07 mars 2025).



Le chantier naval Seaspan de Vancouver a également annoncé avoir obtenu un contrat pour un brise-glace polaire lourd destiné à la Garde côtière canadienne. Il s'agira d'un navire de classe PC2 conçu pour fonctionner toute l'année dans l'Extrême-Arctique à des températures aussi basses que -50 °C. Le brise-glace polaire mesurera 158 mètres de long et 28 mètres de large, avec un déplacement nominal de 26 036 tonnes. Le brise-glace *Seaspan* de 40 MW sera propulsé par un système de [propulsion azimuthale type Pod](#). Ces projets (avec celui de Davie) marquent un moment historique dans la construction navale canadienne, puisqu'il s'agit des premiers brise-glaces polaires construits au Canada depuis plus de 60 ans. Ces contrats surviennent alors que la Garde côtière américaine est confrontée à des défis dans le cadre de son propre programme de remplacement de la flotte de brise-glaces, son premier brise-glace n'arrivant probablement pas avant 2030. Davie a obtenu un premier contrat de 8,5 milliards de dollars qui comprend sept brise-glaces lourds et deux moyens. Contrairement au chantier québécois Davie qui fera appel à l'expertise du chantier finlandais pour construire le brise-glace, le chantier de Vancouver déclare qu'il sera en mesure d'accomplir



sa construction de façon autonome. La Garde côtière canadienne nommera ses nouveaux brise-glaces polaires NGCC *Arpatuuq* et NGCC *Imnaryaq*. Le nouveau brise-glace polaire remplacera le navire de la Garde côtière canadienne *Louis S. St-Laurent*, ce qui en fera le brise-glace conventionnel le plus puissant au Canada ([Seaspan.com](https://seaspan.com), 07 mars 2025 ; [SixtyDegreesNorth.com](https://sixtydegreesnorth.com), 08 mars 2025 ; [gCaptain.com](https://gcaptain.com), 07 mars 2025 ; [AkerArctic.fi](https://akerarctic.fi), 19 mars 2025).

Le Canada propose aux États-Unis de les aider à construire ses brise-glaces. Trump a annoncé que les États-Unis ont besoin de construire 40 nouveaux brise-glaces pour la garde côtière. Les constructeurs navals canadiens ont proposé aux États-Unis de les aider à créer leurs brise-glaces. Plus tôt, le président américain Donald Trump avait annoncé son intention de construire environ 40 nouveaux brise-glaces pour la Garde côtière, qualifiant cet objectif de priorité. Les entreprises canadiennes expérimentées dans la construction de brise-glaces estiment que ces plans sont irréalistes, car l'industrie américaine de la construction navale est surchargée. Ils ont donc proposé d'aider leur voisin à créer une flotte de brise-glaces. « *Quarante brise-glaces, c'est ambitieux. L'industrie américaine est débordée en ce moment. Mais nous sommes prêts à aider nos voisins* », a déclaré David Hargreaves, vice-président senior du développement commercial du chantier naval canadien Seaspan, qui construit actuellement deux brise-glaces polaires lourds pour le Canada. Seaspan a déjà proposé d'adapter la conception de son brise-glace polaire de classe 4 aux besoins de la garde côtière américaine. Les chantiers navals Bollinger viennent de recevoir près d'un milliard de dollars pour couvrir les dépassements de coûts du programme des trois brise-glaces lourds. Les deuxième et troisième navires, dont le financement n'a pas encore été trouvé, devraient coûter environ 1,6 milliard de dollars chacun. Ces chiffres sont nettement supérieurs aux estimations les plus récentes des garde-côtes, qui tablaient sur 3,2 milliards de dollars pour les trois navires ([Korabel.ru](https://korabel.ru), 10 mars 2025 ; [gCaptain.com](https://gcaptain.com), 27 mars 2025).

Le port de Churchill va doubler sa capacité d'expédition de minerais cette année. Le port du nord du Manitoba expédiera le double de la quantité de minerais qu'il a expédiée l'année dernière, selon ses propriétaires. Arctic Gateway Group, un partenariat regroupant des dizaines de communautés autochtones et de Bayline qui possèdent et exploitent le port de Churchill et le chemin de fer de la baie d'Hudson. Arctic Gateway Group a annoncé qu'il prévoyait d'expédier 20 000 tonnes de concentré de zinc via le port cette année, en partenariat avec Hudbay Minerals. Des centaines de wagons ont transporté [10 000 tonnes de concentré de zinc jusqu'au port](#), où il a été expédié en août dernier, marquant sa première expédition d'exportation de minerai depuis plus de deux décennies. Il est également prévu de tripler la capacité de stockage du port en minéraux critiques à 30 000 tonnes. Les gouvernements fédéral et provincial ont annoncé le mois dernier [un nouveau financement de près de 80 millions de dollars](#) pour le port et le chemin de fer, qui vise à terminer les travaux sur la ligne et à poursuivre le réaménagement du port ([Cbc-ca.cdn](https://cbc.ca/cdn), 03 mars 2025).



L'administration maritime suédoise est contrainte de procéder à des coupes budgétaires importantes l'année prochaine après avoir enregistré de lourdes pertes, ce qui remet en cause son projet de construction d'un nouveau brise-glace. Les mesures touchent à la fois le monde des affaires et les forces armées, notamment lorsque les bases d'hélicoptères sont fermées et que les opérations de déglacage sont réduites. Il semble étrange que l'Administration envisage de mettre de côté un brise-glace pour économiser de l'argent en même temps qu'elle est en train d'[en concevoir un nouveau](https://dagenslogistik.se) ([Dagenslogistik.se](https://dagenslogistik.se), 19 mars 2025).



Qilak LNG espère développer un projet de GNL en Alaska, en profitant de la campagne du président américain Donald Trump pour augmenter les exportations de gaz de la péninsule reculée vers les marchés asiatiques, a déclaré son directeur général Mead Treadwell à Reuters. L'administration Trump fait pression pour transporter du gaz vers le sud

depuis le nord reculé de l'Alaska via un pipeline de 1 300 km d'une valeur de 44 milliards de dollars. Il serait expédié sous forme de GNL à partir d'un terminal vers le Japon, la Corée du Sud et Taïwan, dans le cadre d'un projet connu sous le nom d'Alaska LNG ([Boeret-Port.cdn](#), 18 mars 2025).