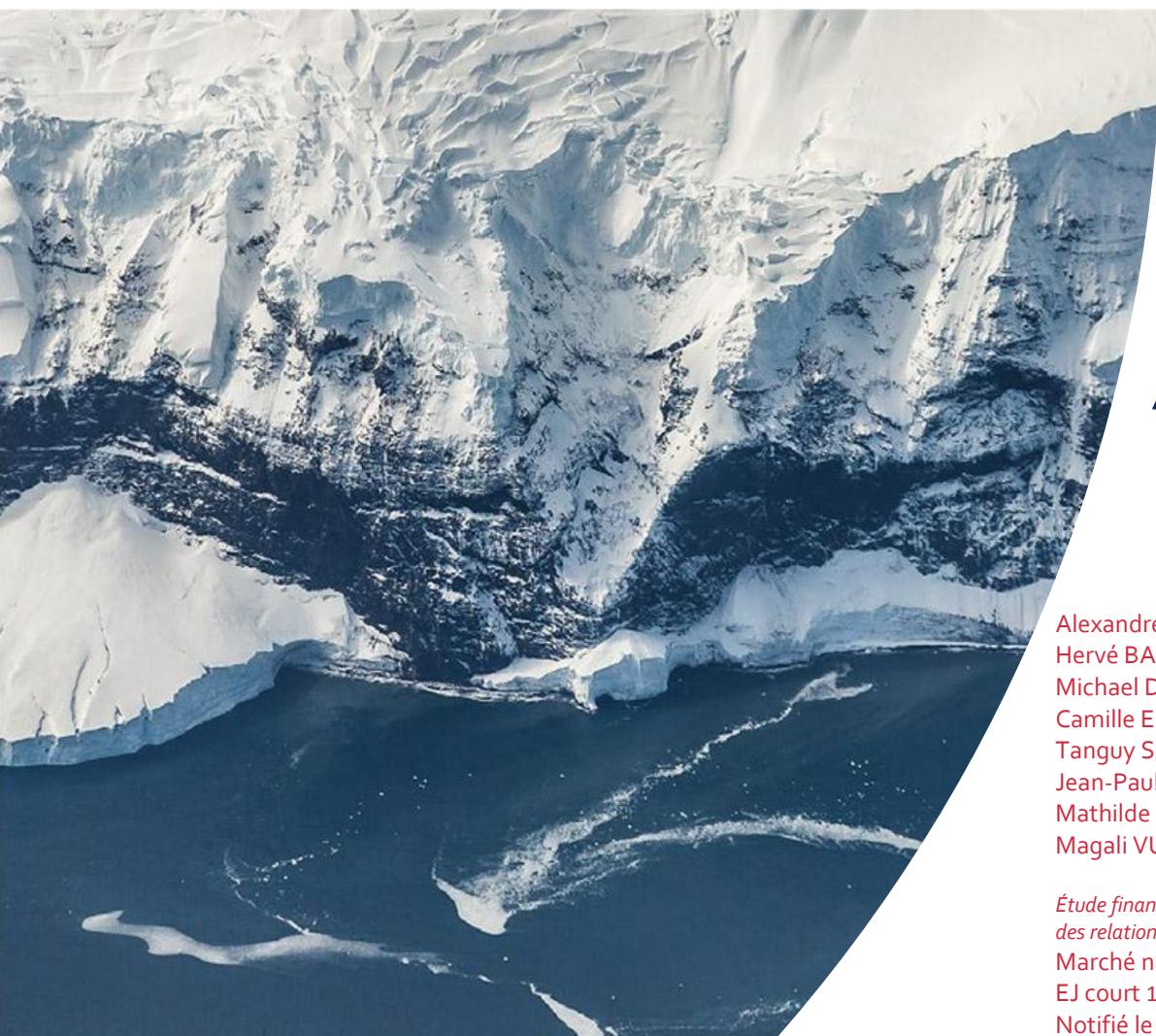


Observatoire de l'Arctique

— Bulletin mensuel

Août – Septembre 2025

Bulletin N° 65



Fondation pour la recherche stratégique



avec le soutien de la



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

Étude financée par la Direction générale des relations internationales et de la stratégie
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	11
Questions militaires, industrielles et technologiques	14
Publications des instituts de recherche	15
Trafic maritime – Sécurité maritime	16

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)

Bloc États Observateurs et UE :
Alexandre Taithe (FRS), Mathilde Koechlin (FRS), avec Émilie Canova (Université de Cambridge) et Hervé Baudu (ENSM)

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

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel :
Alexandre Taithe (FRS), Mathilde Koechlin (FRS), avec Hervé Baudu (ENSM)

Blocs Publication des centres de recherche et Think Tanks : Alexandre Taithe (FRS), Mathilde Koechlin (FRS)

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

Avertissement

Les opinions et analyses exprimées dans ce livrable n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Elles ne sauraient représenter ou traduire une prise de position de l'organisme du ministère des Armées pilote de l'étude, de la Direction générale des relations internationales et de la stratégie ou du ministère des Armées.

Disclaimer

The opinions and analyses expressed in this document are the sole responsibility of the authors. They do not represent or reflect the position of the organization of the Ministry of the Armed Forces conducting the study, the Directorate General of International Relations and Strategy or the Ministry of the Armed Forces.

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande

Aux États-Unis, alors que la société américaine Exxon a mené des négociations secrètes avec la société russe Rosneft afin de reprendre leur coopération économique, notamment dans le cadre du projet Sakhalin ([Wall Street Journal](#), 26 août 2025), une coopération plus étendue entre la Russie et les États-Unis dans l'Arctique, notamment dans le domaine de la science mais aussi dans le domaine énergétique, pourrait voir le jour, suite à plusieurs tribunes appelant à renouer des liens avec la Russie et la révélation de discussions bilatérales en ce sens ([Belfer Center](#), 17 juin 2025 ; [Foreign Policy](#), 4 août 2025 ; [Intellinews](#), 24 août 2025).

Mais ce qui a retenu l'attention en Alaska est bien la rencontre Trump-Poutine à Anchorage sur la base militaire d'Elmendorf-Richardson le 15 août pour tenter de trouver un accord concernant le conflit ukrainien. Cette rencontre sera écourtée et aucun accord ou décision n'en ressortira, si ce n'est un message envoyé par le ministre des Affaires étrangères Sergueï Lavrov portant un vêtement floqué "URSS" en territoire américain (cf. rubrique Gouvernance, [NPR](#), 16 août 2025 ; [Anchorage Daily News](#), 15 août 2025).

La garde côtière américaine a surveillé en juillet les cinq brise-glaces chinois repérés près des côtes américaines en Arctique. C'est la première fois que la Chine est en capacité de déployer autant de brise-glaces dans la région, face aux 2 brise-glaces américains présents dans la zone. La garde-côtière américaine a déployé un C-130J Hercules à deux reprises ainsi que le USCG Cutter Waesche, pour surveiller ces navires chinois (voir également la rubrique sécurité maritime ; [GCaptain](#), 7 août 2025 ; [CBS](#), 11 août 2025; [High North News](#), 11 août 2025 ; [Newsweek](#), 11 août 2025). **Mais les capacités brise-glaces américaines se renforcent** (voir la rubrique Sécurité Maritime).

Le 24 juillet, Mark Carney a nommé la leader inuk Virginia Mearns au poste d'ambassadrice pour l'Arctique canadien. Vivant à Iqaluit, Virginia Mearns était notamment directrice des relations avec les Inuit à l'Association Inuit Qikiqtani ([Radio Canada](#), 24 juillet 2025). Cette nomination tombe à point nommé, de plus en plus d'habitants du Nord du Canada réclament d'être intégrés et consultés dans les processus de décisions et de réflexions concernant la sécurité et la défense de l'Inuit Nunangat ([Radio Canada](#), 23 juillet 2025 ; 15 août 2025). C'est le cas de jeunes Inuit interrogés sur la « souveraineté canadienne » dans le Nord, comme Nolan Qamanirq. « *Cette approche est étrangère aux Inuit. Il n'existe pas de mot inuktitut correspondant à souveraineté. Aujourd'hui, le terme est vide de sens et est utilisé pour désigner une présence militaire, des autorisations minières et des corridors de transport, plutôt que les priorités des communautés inuit* ». Exemple très parlant, les trois principaux candidats à la récente campagne électorale ont tous fait des annonces d'investissements pour les Forces armées, sans même en informer les responsables régionaux, notamment le Premier ministre du Nunavut, P.J. Akeeagok qui l'a appris par le Parti conservateur du Canada. Or, de l'avis de plusieurs jeunes interrogés, « *la véritable souveraineté arctique n'est possible que si le gouvernement fédéral prend en considération les priorités des communautés nordiques* » ([Regard sur l'Arctique](#), 5 août 2025).

Par ailleurs, cet été a été marqué par le lancement de plusieurs chantiers de construction, tant pour la Marine Royale canadienne que pour la Garde-côtière canadienne (voir aussi l'analyse d'[High North News](#), 21 août 2025). Le 26 août, le Gouvernement fédéral a annoncé avoir sélectionné deux sociétés pour le Programme de sous-marins canadiens de patrouille pour la Marine. La société allemande Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) d'un côté, et la société coréenne Hanwha Ocean Co., Ltd. (Hanwha) de l'autre. Selon Services publics et Approvisionnement Canada, le gouvernement continuerait néanmoins à « *consulter ses alliés et ses partenaires internationaux, ainsi que les entreprises et marines d'Europe et d'Asie, pour déterminer les sous-marins susceptibles de répondre aux besoins du Canada* ». Le Canada souhaite une livraison d'ici 2035 afin d'assurer une transition sans

rupture de capacité pour la Marine, la flotte actuelle étant opérationnelle « jusqu'au milieu ou à la fin des années 2030 » ([Naval News](#), 26 août 2025 ; [Regard sur l'Arctique](#), 28 août 2025).

En matière de pêche, le Nunavut et le Groenland ont signé, le 1^{er} août, une entente pour créer un Comité sur les pêches entre les organisations inuit Nunavut Tunngavik Incorporated (NTI) et la Qikiqtani Inuit Association (QIA) afin de gérer les accès partagés aux zones de pêche du détroit de Davis et de la baie de Baffin. La composition et les échéanciers de ce comité ne sont pas encore connus ([Radio Canada](#), 1^{er} août 2025). Quelques jours plus tard, l'entreprise inuit Baffin Fisheries a organisé une cérémonie pour son nouveau navire de pêche, baptisé *Inuksuk II*. Qualifié de « *plus grand navire de pêche canadien* », ce chalutier fait 80 mètres de long pour 18 mètres de large et est capable de transporter « jusqu'à 1 300 tonnes de turbots congelés en mer, ou 930 tonnes de crevettes » ([Regard sur l'arctique](#), 4 août 2025).

Le rapport sur les causes du déversement de la Mine d'Eagle Bay a été rendu fin juin et pointe de multiples facteurs : gestion inadéquate de la qualité du minerai, défaillance du système de collecte des solutions, accumulation d'eau liée aux précipitations du printemps et de l'été 2024, glissement de terrain, endommagement des systèmes de distribution et de récupération de la solution de cyanure et capacité de stockage limitée au moment de la défaillance ([Radio Canada](#), 24 juin 2025 ; [Regard sur l'Arctique](#), 3 juillet 2025 ; [Médias Tenois](#), 21 juillet 2025). Un déversement de pétrole a été signalé à Nanisivik à la mi-juillet ([Regard sur l'Arctique](#), 14 juillet 2025). Une fois n'est pas coutume, la saison des feux estivaux a été particulièrement sévère dans tout le Canada ([Regard sur l'Arctique](#), 22 juillet 2025, [31 juillet 2025](#), [22 août 2025](#), [29 août 2025](#)).

Suite à la visite du président français Emmanuel Macron au **Groenland** en juin dernier, l'ambassadeur de France au Danemark, Christophe Parisot, envisage l'ouverture du consulat général français à Nuuk courant 2026, emboîtant le pas de l'Union Européenne ([Sermitsiaq](#), 13 août 2025). C'est également ce qu'a confirmé, fin août, Jean-Noël Barrot en visite à Nuuk pour rencontrer son homologue, Vivian Motzfeldt ([Sermitsiaq](#), 31 août 2025). Plus tôt en juillet, dans le cadre de la présidence danoise du Conseil de l'UE, une délégation d'ambassadeurs et de hauts fonctionnaires européens a été reçue à Ilulissat et Nuuk afin de renforcer la coopération avec le Groenland sur les questions climatiques, sécuritaires et liées aux matières premières (cf. rubrique États Observateurs, [Sermitsiaq](#), 31 juillet 2025).

Par ailleurs, dans une interview accordée à Reuters, le chef du commandement de l'Arctique affirme que le Groenland n'est pas si difficile à défendre, et que sa défense est sous contrôle ([Sermitsiaq](#), 27 juin 2025). Ceci étant, le ministre danois de la Défense Troels Lund Poulsen a affirmé sa volonté d'accroître la présence militaire danoise au Groenland à travers la construction d'un nouveau quartier général pour le commandement de l'Arctique, ainsi que la création d'une unité militaire groenlandaise sous le commandement de l'Arctique, dans le cadre de l'entraînement de base dans l'Arctique, qui est situé à Kangerlussuaq ([DR & DR](#), 18 août 2025). En déplacement à Nuuk, ce dernier a rencontré la ministre des Affaires étrangères, Vivian Motzfeldt, ainsi que le vice-ministre allemand de la Défense, Dr. Nils Schmid, pour travailler au renforcement de la coopération entre les trois pays à la lumière des développements de la politique de sécurité. À cette occasion, le navire de ravitaillement allemand « *Berlin* » a accosté à Nuuk ([Sermitsiaq](#), 18 août 2025).

Au plan national, pour l'ex-Premier ministre, et désormais ministre des Finances Múte B. Egede, « *le Groenland entre dans une crise économique* », tablant sur des coupes budgétaires de 864 millions de couronnes au cours des quatre prochaines années, notamment via une réforme du système des retraites ([Alttinget](#), 19 août 2025). Le ministre attribue, en partie, les difficultés économiques groenlandaises actuelles au manque de main d'œuvre et à l'affaiblissement du potentiel de développement du Groenland résultant de la campagne de stérilisation forcée des femmes et filles groenlandaises dans les années 1960, qu'il avait qualifié de "génocide" ([DR](#), 19 août 2025). À ce sujet, l'enquête, qui doit révéler

les conséquences des stérilisations forcées des années 1960 à nos jours, accumule du retard et ne devrait pas être publiée avant fin janvier 2026 ([Sermitsiaq](#), 28 juin 2025). À la fin du mois d'août, les gouvernements groenlandais et danois ont conjointement assumé la responsabilité de la campagne de stérilisation forcée et ont présenté leurs excuses aux femmes concernées. Si les excuses danoises ont reçues un accueil mitigé par les femmes concernées ([Sermitsiaq](#), 27 août 2025 ; [DR](#), 27 août 2025), les excuses conjointes du Premier ministre groenlandais, notamment pour les cas intervenus après 1992, ont cependant suscité un tollé sur les réseaux sociaux, notamment auprès de la jeunesse engagée pour la décolonisation et l'indépendance du pays : « *les Inuit ne peuvent être collectivement complices d'actes génocidaires commis à notre propre encontre, nous n'avions pas de pouvoir souverain à l'époque où ces crimes ont été planifiés et commis par le Danemark* » ([Michael Bro](#), 27 août 2025).

D'après des révélations de [DR](#), le Groenland serait la cible de campagnes d'influence visant à fissurer les relations avec le Danemark, et à dresser une liste de partisans et d'opposants de Donald Trump au Groenland, selon les services de renseignement danois ([DR](#), 27 août 2025). Le Premier ministre a, à ce sujet, réitéré un message clair : « *nous voulons du respect, nous sommes un partenaire, nous sommes un allié* » ([DR](#), 27 août 2025).

Alors que l'indépendance groenlandaise a occupé une place centrale dans les débats récents, un nouveau parti vient d'être créé à Tasiilaq pour défendre cette fois l'indépendance de la partie orientale du Groenland (Parti pour un Groenland oriental indépendant, P.S.Ø.G.). Le 18 mai dernier, une grande manifestation a eu lieu à Tasiilaq contre les politiciens de la côte ouest. Anette Nicolaisen, l'une des fondatrices du parti, résume : « *Nous ne pouvons absolument pas supporter que le Groenland occidental dise : « Danemark, vous ne nous écoutez pas, Danemark, vous faites toutes ces choses contre nous », et quand nous disons ensuite, vous nous faites exactement la même chose, personne ne fait rien* » ([DR](#), 2 août 2025). Au Danemark, Ivana Nikoline Brønlund, 18 ans, originaire du Groenland, vient de se voir retirer son enfant de force dès sa naissance par la municipalité de Høje-Taastrup. Alors que le retrait d'enfant groenlandais de leur famille a créé une large polémique depuis l'an dernier, et que le gouvernement danois a finalement décidé de mettre fin au test psychologique FKU contesté, et de créer une unité spéciale (VISO), des manifestations ont eu lieu à Nuuk ([Sermitsiaq](#), 13 août 2025). Il apparaît que la municipalité de Høje-Taastrup n'a pas respecté la nouvelle législation ([Sermitsiaq](#), 16 août 2025). Aujourd'hui, plusieurs dizaine de dossiers sont en cours de réévaluation à l'aune des critiques de discriminations institutionnalisées par les tests FKU ([DR](#), 10 août 2025).

L'Islande fait l'objet d'une taxe de 15% décidée par l'administration Trump sur tous les produits exportés aux États-Unis, alors que l'Islande importe plus qu'elle n'exporte des États-Unis et aurait dû de ce fait en être exemptée ([RUV](#), 1^{er} août 2025). Alors que la question de la réouverture des négociations pour l'accession de l'Islande à l'Union européenne pourrait faire l'objet d'un référendum en 2027 ([Politico](#), 17 juillet 2025), la présidente de la commission européenne Ursula von der Leyen a visité l'Islande afin de lancer les négociations portant sur un accord de défense et de sécurité incluant l'Arctique entre l'UE et l'Islande. Un point concernant la vulnérabilité des câbles sous-marins islandais a été évoqué, l'Islande souhaitant utiliser la constellation européenne IRIS2 pour assurer une redondance de son réseau internet en cas de coupure de ses câbles sous-marins ([Eye on the Arctic](#), 18 juillet 2025 ; [Grapevine](#), 18 juillet 2025). Sur le plan militaire, le chef d'état-major des armées allemandes, Carsten Breuer, s'est rendu en Islande afin notamment de renforcer les liens bilatéraux en matière de défense ([Gouvernement islandais](#), 28 août 2025). Ceci alors que l'Espagne a assuré dans le cadre de l'OTAN avec 8 F-18 la police de l'air du ciel islandais depuis la base de Keflavik et ce pour la première fois ([OTAN](#), 28 juillet 2025). Le 9 juillet et pour la première fois en Islande, un sous-marin nucléaire d'attaque, l'USS *Newport News*, a fait escale dans un port islandais à Grundartangi, au Nord de Reykjavik, alors que précédemment ces unités ne faisaient que traverser les eaux territoriales islandaises,

et ce à 8 reprises depuis 2023 depuis la levée de l'interdiction par le ministre des Affaires étrangères d'alors, Þórdís Kolbrún Reykfjörð Gylfadóttir, du passage de sous-marins nucléaires dans les eaux islandaises ([Grapevine](#), 9 juillet 2025 ; [Gouvernement islandais](#), 11 juillet 2025). Enfin le nombre de passagers transportés par la compagnie nationale Air Iceland a augmenté de 9% en un an, soit 2,8 millions de passagers dont 39% voyageant vers l'Islande ([Arctic Today](#), 6 août 2025).

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Norvège : publication de la nouvelle stratégie pour le Nord de la Norvège

Le gouvernement norvégien a présenté le 26 août sa nouvelle stratégie pour le Grand Nord, répondant à une réalité sécuritaire radicalement transformée depuis l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Cette stratégie succède à une approche antérieure axée sur la coopération avec le voisin russe, désormais obsolète. Face à un environnement géopolitique sous tension et aux effets accrus du changement climatique, cette stratégie vise à préserver les intérêts norvégiens, affirmer la position du pays comme acteur polaire responsable et renforcer la stabilité régionale.

Parmi les priorités définies, le document met l'accent sur une présence alliée adaptée aux conditions norvégiennes, un renforcement de la coopération nordique avec la Suède et la Finlande dans l'OTAN, et le soutien au développement des communautés locales. Par ailleurs, une zone sera dédiée à la préparation aux crises et établie dans le Troms et le Finnmark, avec un effort particulier dans la partie orientale du Finnmark, région frontalière de la Russie. La stratégie prévoit également une présence accrue de l'administration de l'État et un renforcement de la coopération transfrontalière pour assurer la sécurité, la prospérité et la résilience de la région. Enfin, l'un des enseignements de ce nouveau document est l'importance de la coopération nordique avec ses voisins suédois et finlandais, reléguant au second plan la coopération arctique et en particulier le Conseil Arctique, désormais moins visible.

Du point de vue de la gouvernance arctique, on peut ainsi remarquer que la Norvège met désormais davantage l'accent sur les questions de sécurité et de défense à travers notamment le concept de "total défense" et moins sur la coopération multilatérale au sein du Conseil de l'Arctique dont elle a donné la présidence au Royaume de Danemark en mai 2025. Pendant ces deux années de présidence, la Norvège s'était pourtant évertuée à essayer de sauver le forum circumpolaire et d'entamer une reprise (timide) des travaux de coopération, après le coup d'arrêt marqué par l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022.

Le gouvernement norvégien sous-entend également dans cette stratégie une gestion plus affirmée de son archipel arctique, en rappelant que « *le Svalbard doit toutefois être considéré comme une ressource limitée, y compris en tant que terrain de recherche* ». ([Document stratégique du gouvernement norvégien Norge i Nord](#) ; [Communiqué du gouvernement norvégien](#), 26 août 2025 ; [High North News](#), 27 août 2025).

Russie-Norvège : tensions autour du secteur de la pêche

Suite aux sanctions européennes du 17^{ème} paquet de l'UE visant les entreprises de pêche russes Norebo et Murman Seafood le 20 mai 2025, les relations entre Moscou et Oslo sont entrées dans une phase d'escalade inédite dans le dernier domaine de coopération encore préservé. En application de ces sanctions, la Norvège a interdit à ces deux entreprises russes de mener des activités de pêche dans ses eaux territoriales. En effet, les autorités

européennes les soupçonnent d'utiliser leurs navires pour des activités d'espionnage au profit de l'État russe, déguisées en opérations de pêche.

Depuis la Russie a adressé un ultimatum à la Norvège, le 27 août, menaçant de fermer sa zone économique exclusive (ZEE) à ses navires de pêche si celle-ci ne revient pas d'ici un mois sur l'interdiction de pêche imposée en juillet 2025 aux sociétés russes Norebo et Murman Seafood. Moscou considère cette sanction comme une violation grave des traités internationaux de gestion conjointe des ressources. Ainsi, le chef de l'Agence fédérale russe des pêches, Ilya Shestakov, a averti qu'un échec des négociations entraînerait l'attribution unilatérale des quotas de pêche en mer de Barents et de Norvège selon les seuls intérêts nationaux russes, risquant d'anéantir le système de coopération établi depuis 1976.

Les conséquences d'une rupture seraient sévères : fermeture réciproque des ZEE, insécurité juridique, surpêche, braconnage, multiplication du risque d'incidents et pertes financières importantes. Bien que la présence norvégienne dans les eaux russes soit minime (2 024 tonnes de poisson en 2023 contre 61 109 tonnes pour les Russes en zone norvégienne), l'abrogation de l'accord remettrait en cause des décennies de gestion durable des stocks et de contrôle scientifique conjoint. Il est à noter qu'une telle rupture serait avant tout penalisante pour la Russie, car la majorité des stocks de poissons se trouve du côté norvégien de la frontière maritime, et confinerait sa flotte dans des eaux moins poissonneuses ([thebarentsobserver](#), [21 mai 2025](#); [27 août 2025](#); [Communiqué Telegram de l'Agence fédérale russe des pêches](#), 27 août 2025).

Région de Barents : renforcement de la cohésion militaire sur le plan régional

Au mois d'août, de hauts responsables logistiques des forces états-unies ont visité la Norvège, la Suède et la Finlande pour approfondir leur compréhension de la région, notamment de sa géographie, de sa logistique et du soutien attendu des pays hôtes. Cette tournée, axée sur la planification logistique pour les opérations dans le Grand Nord, visait à identifier les axes de transport et les sites adaptés au pré-stockage de matériel. Au cours de cette visite, l'importance stratégique du Cap du Nord a été mise en lumière, tout comme la nécessité d'une logistique adaptée aux conditions hivernales rigoureuses. Celle-ci est essentielle pour une interopérabilité fluide et le renforcement continu de la coopération militaire dans la région ([High North News](#), 22 août 2025).

Dans le même temps, la Suède accueillera un quartier général logistique de l'OTAN (JLSG HQ) à Enköping, opérationnel fin 2027. Composé de 70 personnes, il coordonnera le soutien logistique dans le Nord-Ouest de l'Alliance, une zone incluant désormais l'ensemble des pays nordiques. Ce centre est crucial pour recevoir et soutenir les renforts militaires alliés, notamment en provenance d'Amérique du Nord. Selon le ministre de la Défense suédois, Pål Jonson, ce centre pourra garantir le bon transit du personnel et du matériel de l'ouest vers l'est si une évolution de la situation sécuritaire l'exigeait ([SVT](#), 21 août 2025; [High North News](#), 22 août 2025).

De son côté, la Norvège a officiellement établi la Brigade de Finnmark, sa première nouvelle brigade depuis 1982. Cela représente un renforcement significatif de la défense nationale, doublant pratiquement la présence militaire en Finnmark depuis 2017. Son développement se poursuivra jusqu'en 2032 avec l'ajout d'un bataillon d'infanterie légère, d'artillerie, de défense aérienne et d'unités de soutien. Cette nouvelle brigade s'appuiera sur l'expertise existante et sera intégrée à la Force de Défense Nationale de la région. Pour accompagner cette croissance, une garnison modernisée d'une valeur de 1,5 milliard de couronnes (environ 128 millions d'euros) a été inaugurée à Porsanger, comprenant de nouveaux logements, un hôpital et des infrastructures. Deux nouvelles salles polyvalentes sont également prévues pour 2027. Sur le plan capacitaire, le ministre de la Défense norvégien, Tore O. Sandvik, a indiqué l'intention du gouvernement d'accélérer l'achat de ca-

nons d'artillerie K9 (40 km de portée avec une grande précision) pour la brigade du Finnmark. Cette annonce participe au renforcement plus rapide et à l'accroissement de la puissance de feu des forces armées norvégiennes dans l'espace septentrional du pays ([NRK](#), 20 août 2025 ; [High North News](#), 22 août 2025).

Suède : Northvolt (Skellefteå) passe sous le contrôle du groupe Lyten

Après des mois d'incertitude concernant l'avenir de l'usine de Northvolt à Skellefteå (cf. Bulletin n° 55), suite à sa mise en faillite, le groupe états-unien Lyten a acté le rachat de la méga-usine, dédiée à la production de batteries pour véhicules électriques. Les autorités locales se déclarent satisfaites du plan de reprise présenté par le groupe. Son directeur général, Dan Cook, a confirmé que la méga-usine fabriquerait des batteries au lithium-soufre – dont la principale caractéristique est une dégradation rapide, ce qui limite leur durée de vie et les rend donc mal adaptées aux véhicules électriques. Si le groupe est ouvert à coopérer avec un large spectre de partenaires industriels, la spécialité de Lyten reste la fabrication de batteries pour drones. Alors que le groupe suédois Scania pourrait devenir un futur client pour l'achat de batteries, des rumeurs insistantes anticipent qu'une partie de la production de Skellefteå pourrait être destinée aux drones militaires ([Norran](#), [7 août](#), [11 août](#), [23 août 2025](#)).

Norvège : OpenAI construit un centre de données IA à Narvik

Le groupe OpenAI a annoncé le 31 juillet le lancement de son projet « Stargate Norway » – la construction d'un centre de données IA à Narvik, le premier du genre en Europe. Ce projet, situé à Narvik, dans le nord de la Norvège, représente un investissement ambitieux dans l'infrastructure IA. D'une capacité de 500 MW à terme, le centre sera opérationnel en 2026 avec une capacité initiale de 290 MW dans la première phase de développement. Il hébergera initialement 100 000 processeurs graphiques (GPU, modèle GB300) puis augmentera jusqu'à 250 000 GPU. Le projet est le fruit d'une association entre les groupes OpenAI, Nvidia, Nscale et Aker. Selon Øyvind Eriksen, directeur du groupe norvégien Aker, cette future installation doit faire de Narvik un hub européen de l'IA.

Cependant, ce futur centre de données IA suscite de fortes inquiétudes du point de vue de la consommation électrique qu'il générera. En effet, sa consommation énergétique équivaudrait à la consommation annuelle de 110 000 foyers. Le nord de la Norvège a une production électrique excédentaire, ce qui explique les motivations de l'implantation d'OpenAI et l'intérêt des autorités norvégiennes. Toutefois, la multiplication de projets industriels énergivores dans le nord du pays anticipe d'ores et déjà une augmentation des prix de l'électricité au cours des cinq prochaines années ([Communiqué du groupe OpenAI](#), 31 juillet 2025 ; [NRK](#), [31 juillet 2025](#) ; [9 août 2025](#)).

États observateurs et Union européenne

Une séquence arctique pour la France au cours de l'été 2025 : publication d'une Stratégie de défense pour l'Arctique, et soutien diplomatique au Groenland et au Danemark

La Russie le domine sans conteste, les États-Unis y affirment des prétentions, et la Chine y renforce sa présence... L'Arctique appartient désormais aux stratégies géopolitiques mondiales et la France « ne saurait rester spectatrice », affirme le ministre des Armées Sébastien Lecornu, qui a présenté jeudi 10 juillet la position sécuritaire de la France sur cette région polaire. La [stratégie de défense pour l'Arctique](#) développe ainsi trois axes d'action : le positionnement stratégique de la France dans la région, la coopération ciblée et

les capacités opérationnelles. Selon ces trois piliers, il s'agit de renforcer la présence et la légitimité de la France dans les instances et dialogues arctiques ; d'intensifier nos partenariats avec les pays riverains (Norvège, Canada, Danemark, États-Unis, etc.) et au sein de l'OTAN ; d'anticiper les besoins spécifiques (surveillance, mobilité, logistique) dans un environnement extrême. Ce dernier point suppose de développer « *des capacités nationales compatibles avec les opérations en Arctique* », en prenant en compte « *des règles architecturales ou de spécifications particulières* » nécessaires à une présence des forces dans la durée. À l'image des ambitions diplomatiques de la France dans les espaces polaires, ces positions se confrontent à des questions de financements, la LPM ne prévoyant aucune capacité adaptée au Grand Nord jusqu'en 2030 ([LeMarin.fr](#), 10 juillet 2025 ; [PolarJournal.net](#), 21 juillet 2025 ; [NavalNews.com](#), 15 juillet 2025 ; [Eng.Chinamil.com.cn](#), 4 août 2025).

La fréquence et des déploiements et des exercices conjoints en Arctique augmente cependant, en particulier avec l'armée danoise cette année : **la présence du BSAM *La Garonne* fin août 2025 à Nuuk a constitué la 6^{ème} escale d'un navire de la Marine nationale au Groenland en 2025.**

En écho à la visite du Président de la République Emmanuel Macron en juin, **le ministre des Affaires étrangères Jean-Noël Barrot s'est rendu fin août au Groenland avec son homologue groenlandaise**. Il y a réaffirmé la solidarité européenne et française au Groenland, au Danemark et au peuple groenlandais, face aux déclarations et ingérences américaines. Sa déclaration lors de la conférence de presse allait en ce sens bien au-delà des propos du Président de la République : il constate ainsi la « *Brutalisation du monde qui se manifeste jusqu'ici en Arctique par la tentation redoublée de grandes puissances d'adopter à l'égard de leurs voisins des logiques de prédation, par l'intimidation, par la contrainte, par le chantage, par la menace parfois, et de placer leurs voisins dans une situation d'asservissement. (...). Comme l'a rappelé le Président de la République lorsqu'il était ici, le Groenland n'est pas à prendre, le Groenland n'est pas à vendre (...). (...) Les manœuvres récentes sont inacceptables et irrespectueuses. On ne construit par la grandeur d'une nation sur la servitude de ses voisins et de ses alliés. (...) C'est une voie sans issue* ».

Outre le renforcement de la coopération militaire avec le Danemark, Jean-Noël Barrot a confirmé l'ouverture d'un consulat général de la France à Nuuk début 2026 (La France sera le premier pays européen à le faire), et la participation de la France à un projet de cartographie du sous-sol groenlandais.

Visite d'une délégation européenne au Groenland dans le contexte de la présidence danoise du Conseil de l'UE (24-27 juillet 2025)

Les 24-27 juillet 2025, le gouvernement groenlandais a accueilli une délégation d'ambassadeurs des États membres de l'UE auprès du Conseil de l'UE (COREPER II) et des fonctionnaires de la Commission. La visite a eu lieu dans le cadre de la présidence danoise de l'UE (juin-décembre 2025). Depuis la présidence danoise de 2002, il est de tradition qu'une délégation européenne se rende au Groenland pendant la présidence danoise. Cela a d'autant plus de sens et d'intérêt depuis l'ouverture en 2024 d'une représentation de la Commission européenne à Nuuk. L'objectif de cette visite était de renforcer les relations entre l'UE et le Groenland et de donner un aperçu de la situation au Groenland. La délégation a rencontré Vivian Motzfeldt, ministre des Affaires étrangères et de la Recherche, qui a notamment souligné l'importance des relations entre le Groenland et l'UE, ainsi que la volonté de renforcer et de développer davantage la coopération ([Naalakkersuisut](#), 27 juillet 2025).

Cependant il est intéressant de noter que l'Arctique n'est pas une priorité de la présidence danoise de l'UE et que cette visite n'a pas été médiatisée ni relayée par les services de

communication de la présidence ([Danish presidency](#), 2025). Cela montre la volonté du Danemark de garder les affaires arctiques sous le radar de l'UE tout en essayant de figurer comme un lien institutionnel ([Canova](#), 2025).

Au cours de la visite, la délégation a présenté les plans et les priorités du gouvernement du Groenland dans les domaines des matières premières et de l'énergie, ainsi que les défis liés au changement climatique par le Centre de recherche sur le climat. En outre, la délégation a rencontré plusieurs entreprises de télécommunication ou d'énergie comme Tusass ou Greenland Erhverv, des représentants de la commune d'Avannaata et la représentation de l'UE au Groenland. La délégation a également fait une excursion en voilier vers le fjord glacé d'Ilulissat, après quoi elle a visité Ililamaq, puis le centre Ifjord. Enfin, la délégation a assisté à une réunion d'information sur la situation sécuritaire à bord de l'*Ejnar Mikkelsen* du commandement de l'Arctique ([Naalakkarsuisut](#), 27 juillet 2025).

Cette année marque le 40^e anniversaire de la coopération entre le Groenland et l'UE depuis la sortie de l'Union en 1985. Par ailleurs, cette visite est également à remettre dans le contexte des menaces de Donald Trump d'acquérir le Groenland. En mai 2025, la haute-Representante de l'UE Kaja Kallas a prononcé un discours devant le Parlement européen dans ce contexte indiquant que l'avenir du Groenland devait être décidé par le peuple groenlandais et rappelant l'importance stratégique du Groenland pour l'UE : « *La présence permanente de l'UE au Groenland est importante pour plusieurs raisons : premièrement, elle facilite la collaboration entre l'UE et le gouvernement du Groenland, le secteur privé et la société civile. Deuxièmement, elle nous aide à promouvoir les investissements publics et privés au Groenland. Et troisièmement, elle nous aide à approfondir notre coopération dans divers domaines, notamment l'éducation, les énergies renouvelables, les matières premières essentielles, [et] la gestion et la conservation de la biodiversité.* » ([EEAS](#), mai 2025).

Le navire de guerre allemand « Berlin » accoste au Groenland, dans le cadre du lancement en juin d'un nouveau partenariat de sécurité nord-atlantique entre le Danemark, l'Allemagne, le Canada et la Norvège.

En juin, l'Allemagne a officiellement conclu un partenariat avec le Danemark, le Canada et la Norvège pour la sécurité maritime dans l'Atlantique Nord. Le *Berlin*, l'un des plus grands navires de guerre allemands, est arrivé dans la capitale groenlandaise, dans le cadre de la visite en septembre du ministre de la Défense allemand Boris Pistorius. Dans un contexte de tensions croissantes quant à l'avenir de l'île arctique, Pistorius a déclaré : « *Je veux voir le Groenland, je veux témoigner de notre solidarité* » et a affirmé la nécessité d'être « *présents dans l'Atlantique Nord et dans l'Arctique également.* ».

Cet accord a été officialisé lors du sommet de l'OTAN à La Haye, par une signature quadripartite. L'Allemagne noue des partenariats autour de son espace stratégique, notamment la mer Baltique, afin de mener des activités conjointes de formation, d'entraînement et d'exercices, axées sur l'Atlantique Nord. Les efforts porteront sur l'innovation et l'industrie de défense en matière de sécurité, afin de garantir une efficacité opérationnelle plus rapide et performante.

La France a également réaffirmé son soutien au Groenland et au Danemark (visite du Président de la République en juin et du ministère des Affaires étrangères en août) et un partenariat stratégique a été signé entre la France et la Norvège en juin dernier. **Cela illustre l'expression de soutien et de solidarité européenne en Arctique**, alors que les tensions sont croissantes dans la région, y compris avec l'allié traditionnel américain.

La Corée du Sud se lancera dans le transport maritime arctique avec des opérations pilotes durant l'été 2026

Suite à la prise de fonction en juin du candidat à la présidence, Lee Jae-myung, la Corée du Sud va créer une division dédiée au transport maritime arctique au sein de son nouveau gouvernement et lancer des opérations pilotes l'été prochain. Ce projet fait suite aux déclarations du président Lee lors de sa campagne électorale, qui avait suggéré d'utiliser le transport maritime arctique pour relancer l'économie des ports du sud du pays. Dans un contexte de changements climatiques croissants, de tensions géopolitiques et d'intérêts vers de nouveaux corridors commerciaux, la route maritime arctique apparaît ainsi comme un élément clé de la stratégie maritime de la Corée du Sud, présentée à la fois comme une opportunité de changement de paradigme et comme un pari logistique.

La stratégie de la route arctique consiste à positionner Busan comme une plaque tournante logistique clé pour un passage maritime du nord reliant l'Asie de l'Est à l'Europe via l'océan Arctique.

Les ambitions de la Corée du Sud seront confrontées à une forte concurrence des ports chinois, et en particulier celui de Shanghai. Le projet du gouvernement coréen s'inscrit dans le cadre d'un plan de relance économique sur cinq ans pour la région du sud, alors que la Corée du Sud possède incontestablement l'expertise en ingénierie et en construction navale et que tout le trafic arctique en provenance d'Asie passe à proximité de la péninsule coréenne ([KoreanHerald.com](#), 20 juillet 2025 ; [En.Yna.Co.Kr](#), 7 août 2025 ; [gCaptain.com](#), 8 août 2025 ; [HighNorthNews.com](#), 13 août 2025).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Rencontre Trump-Poutine en Alaska : conséquences pour la gouvernance arctique ?

Le 15 août 2025, le Président Poutine et le Président Trump se sont rencontrés à Anchorage, Alaska, afin de discuter des modalités de paix en Ukraine. Si la rencontre n'a pas permis de grandes avancées sur la guerre en Ukraine, celle-ci a revêtu une dimension symbolique importante pour la gouvernance arctique. En effet, le choix de l'Alaska n'est pas anodin et confirme l'Arctique comme terre de diplomatie depuis la fin de Guerre froide et comme l'un des domaines clés pour la normalisation des relations bilatérales américano-russes.

Lors de la conférence de presse conjointe qui a suivi la rencontre, le président Poutine a déclaré que « *la coopération dans l'Arctique et la reprise des contacts entre les régions, notamment entre l'Extrême-Orient russe et la côte ouest des États-Unis, semblent également pertinentes* ». Le président Trump n'a pas spécifiquement mentionné l'Arctique dans ses remarques, mais l'initiative de son administration d'organiser la réunion en Alaska est symbolique et va dans le sens d'une nouvelle ère dans la coopération entre les États-Unis et la Russie dans l'Arctique, comme certains signes le montrent depuis la rencontre en Arabie Saoudite au mois de février au cours de laquelle des projets de coopération dans l'exploitation d'hydrocarbures en Arctique avaient été évoqués ([Responsible Statecraft](#), 20 août 2025).

Cela indique également que si l'Arctique revêt une importance symbolique comme territoire de dialogue, la coopération multilatérale arctique, elle, reste fragile, et c'est selon d'autres modalités que dans les structures traditionnelles que les relations diplomatiques

et géopolitiques ont désormais lieu, privilégiant les rencontres bilatérales entre deux puissances.

Selon le Baromètre arctique, sondage mené par le chercheur Mathieu Landriault, en mars 2025 les experts de la région arctique estimaient à 48% la probabilité d'un retour à un sommet ministériel du CA en 2027. Cependant, M. Landriault pense que **malgré une reprise formelle, la pertinence du forum va baisser car il est peu probable que les autres États arctiques (autres que les États-Unis) se mettent à coopérer pleinement avec la Russie sans résolution de la guerre en Ukraine**. Par ailleurs l'administration américaine mène désormais une politique contre la recherche et la science, notamment concernant le changement climatique et la protection de l'environnement, deux piliers du Conseil de l'Arctique ([LinkedIn](#), août 2025). Le Canada et les pays nordiques ont quant à eux renforcé leur coopération pour développer des alternatives aux États-Unis.

Mike Sfraga, qui avait été nommé le premier ambassadeur américain pour l'Arctique sous l'administration de Biden, a lui déclaré de manière plus optimiste : « *Il est indéniable que cette rencontre est historique. Depuis que les États-Unis ont acheté à la Russie ce qui est aujourd'hui l'État de l'Alaska en 1867, nos relations ont connu des fluctuations subtiles et spectaculaires, passant d'une alliance pendant la Seconde Guerre mondiale à une adversité intense pendant la Guerre froide, puis à un partenariat prudent, avant de redevenir concurrentes. Mais aujourd'hui, nous nous trouvons dans un contexte géopolitique beaucoup plus complexe. [...] Si une paix juste et durable peut être instaurée en Ukraine, a-t-il ajouté, l'amélioration des relations entre les États-Unis et la Russie pourrait permettre une coopération entre tous les pays de l'Arctique afin qu'ils puissent relever ensemble les défis urgents et saisir les opportunités qui se présentent dans toute la région.* » ([Newsweek](#), 15 août 2025).

L'entrée en vigueur potentielle du traité sur la protection de la biodiversité en haute mer (BBNJ), attendue courant 2026, pourrait avoir des conséquences sur les dynamiques de territorialisation des mers, notamment dans l'océan Arctique.

Du 9 au 13 juin 2025 s'est tenue à Nice, en France, la conférence des Nations unies sur l'océan (UNOC). La France et le Costa-Rica, co-hôtes de l'événement, avaient fixé des objectifs ambitieux à ce rendez-vous international, parmi lesquels celui de voir 60 États ratifier le traité sur la biodiversité en haute mer – rattaché à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) – afin de permettre son entrée en vigueur dans les mois suivants. Ce traité ouvre notamment la voie à la création d'aires marines protégées (AMP) dans les eaux internationales. **Début septembre 2025, le traité n'a pas encore franchi le seuil des 60 ratifications nécessaires à son entrée en vigueur : il en compte 55.**

Dans ce contexte, la dynamique de ratification des pays de l'Arctique est particulièrement révélatrice : **la Russie, bien que très active lors des négociations, n'a ni signé ni ratifié le texte ; le Canada, les États-Unis, la Suède, l'Islande ainsi que la Chine font partie des États signataires dont on attend encore la ratification, tandis que la Norvège, la Finlande et le Danemark ont ratifié le traité entre février et juin 2025, tout comme la France.** Cette mosaïque de positions a des conséquences sur la conservation de la biodiversité et les activités en mer. Ainsi, les États-Unis – qui n'ont jamais ratifié la CNUDM – et la Russie, par exemple, ne seront pas tenus de respecter les aires marines protégées qui pourraient être proposées dans l'océan Arctique, contrairement aux États parties à la CNUDM et au traité BBNJ. Des États non arctiques pourront proposer la création d'AMP dans la région, mais il est souvent considéré que leur gestion et leur surveillance relèveront des États riverains.

Par ailleurs, toute activité exploitant la biodiversité dans la haute mer, même en dehors des aires marines protégées, devra faire l'objet d'une évaluation d'impact environnemental préalable. Pour les États arctiques, qu'ils aient ou non ratifié le traité, le lancement de nouvelles activités dans l'océan Arctique central pourrait se trouver complexifié : si le traité

ne se substitue pas aux textes existants, il ne doit pas non plus en affaiblir les dispositions (*not undermine*). En pratique, le Conseil de l'Arctique aura certainement une place importante dans la mise en place d'éventuelles AMP et dans le suivi scientifique des impacts liés à ces procédures. Si le traité BBNJ entrait en vigueur début 2026, il pourrait devenir un instrument supplémentaire de *lawfare* pour les pays l'ayant ratifié, et un levier de négociation au sein du Conseil de l'Arctique.

Le Conseil circumpolaire inuit a obtenu le statut de Partie consultative permanente à l'OMI

En 2021, le Conseil circumpolaire inuit (ICC) avait été la première et reste la seule organisation autochtone à avoir obtenu le statut consultatif provisoire auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). Pour rappel, le statut consultatif permet d'obtenir le droit de recevoir les documents de toutes les sessions de l'OMI et de soumettre des documents à propos de sujets à l'ordre du jour des sessions de l'OMI, le droit d'être représenté aux sessions de l'OMI. Ce représentant n'a pas de droit de vote (réservé aux États Parties) mais peut, sur invitation du président de la session, parler au nom de l'organisation qu'il représente sur un sujet à l'ordre du jour de la session. Le but du statut consultatif est précisément de permettre à l'OMI d'obtenir des informations ou des avis d'experts auprès d'organisations internationales non gouvernementales possédant des connaissances particulières dans un secteur spécifique des activités de l'OMI ; et de permettre à ces organisations internationales non gouvernementales d'exprimer leur point de vue à celle-ci ([OMI](#), 2019).

L'ICC avait ainsi participé à l'élaboration de plusieurs régulations de l'OMI sur le carbone noir, la pollution sonore sous-marine et l'utilisation de fiouls lourds (HFO) dans l'Arctique ([ICC](#)).

Le 9 juillet 2025, l'ICC s'est vu officiellement accorder le statut consultatif permanent auprès de l'OMI. En effet, lors de la 134^{ème} session du Conseil de l'OMI qui s'est tenu à Londres du 7 au 11 juillet 2025, les États-membres ont accepté de convertir le statut consultatif provisoire en statut consultatif permanent ([OMI](#), 11 juillet 2025) Cette décision historique a été saluée par l'ICC. Elle signifie que les Inuits continueront à avoir leur place à la table où sont fixées les normes internationales en matière de transport maritime et pourront défendre directement les questions qui touchent leurs communautés, leurs terres et leurs eaux ([ICC press release](#), 9 juillet 2025).

Malgré l'interdiction partielle des fiouls lourds entrée en vigueur en 2024, les émissions de carbone noir provenant du transport maritime dans l'Arctique continuent de croître.

Un nouveau rapport appelle l'OMI à agir d'urgence pour réduire les particules nocives et opter pour des carburants plus propres et moins polluants. Un nouveau [rapport](#) de *Pacific Environment* apporte un nouvel éclairage sur l'impact des émissions de carbone noir sur la région arctique et les communautés locales. Alors que le trafic maritime a doublé au cours de la dernière décennie, le problème devient de plus en plus urgent, le groupe environnemental appelant à une action immédiate de l'OMI. En vertu des réglementations actuelles de l'OMI pour la plupart des navires, l'utilisation de fioul lourd (HFO), [reste autorisée dans l'Arctique jusqu'en 2029](#) pour les navires des pays arctiques. Une première interdiction du HFO est entrée en vigueur à la mi-2024, mais de nombreuses failles permettraient l'utilisation continue du carburant dans la plupart des cas jusqu'à la fin de la décennie ([HighNorthNews.com](#), 04 août 2025).

Questions militaires, industrielles et technologiques

Lancement du premier satellite de surveillance du Groenland et de l'Arctique

Développé par *Space Inventor*, le [premier satellite](#) de surveillance du Groenland et de l'Arctique a été lancé en orbite à bord d'une fusée SpaceX. Le satellite danois *BIFROST* utilise des capteurs radar et l'intelligence artificielle pour surveiller le trafic maritime dans l'Arctique, notamment autour du Groenland. Le projet est soutenu par les ministères de la Défense danois et suédois et s'inscrit dans le cadre d'efforts de coordination nordiques plus vastes, tels que les acquisitions navales conjointes.

Contrairement aux moyens traditionnels tels que les drones longue portée, les navires de guerre et les frégates équipées de sonars, *BIFROST* apparaît non seulement comme une démonstration technique, mais aussi comme une déclaration politique. Premier du genre à être conçu pour la défense danoise et suédoise, *BIFROST* symbolise une capacité de surveillance autonome et indépendante des plateformes américaines ou européennes.

Cependant, pour assurer une couverture continue, une constellation de vingt satellites est nécessaire. Le microsatellite ne peut observer l'Arctique que dix minutes par orbite et pèse environ 50 kg. La Russie a mis en service en 2021 son système bi-satellite *Arktika-M*, qui assure une couverture arctique 24 heures sur 24 pour l'observation climatique et maritime. Une constellation de satellites compléterait les moyens de l'OTAN et du Commandement interarmées de l'Arctique à Nuuk.

Fortes activités militaires américaines en Arctique cet été

Trois bombardiers américains B-1B lancés d'une base aérienne du Texas ont atterri fin août sur la base aérienne d'Ørland en Norvège, pour commencer des opérations d'entraînement avec les alliés de l'OTAN. Dans un contexte de tensions croissantes en Arctique, il s'agit du premier déploiement de trois bombardiers stratégiques B-1B en Norvège depuis 2021. L'US Air Force rapporte dans un [communiqué de presse](#) que lorsqu'ils sont en Norvège, les avions permettent aux équipages de renforcer la coordination avec les alliés au sein de l'OTAN en s'exerçant et en opérant ensemble. Le déploiement en Norvège intervient un mois avant que la Russie et la Biélorussie ne lancent l'exercice stratégique massif Zapad-2025 (Ouest-2025).

Fin août également, le porte-avions USS *Gerald R. Ford* était déployé aux côtés de la Marine norvégienne au large de la Norvège dans le cadre d'un exercice OTAN en mer du Nord. ([UK Defence Journal](#), 25 août 2025). Il aurait été suivi par au moins un sous-marin russe qui a été recherché par des avions de patrouilles maritimes de l'OTAN ([The Barents Observer](#), 27 août 2025).

De plus, le groupe maritime permanent multinational de l'OTAN (SNMG1) a patrouillé dans les mers de Norvège et de Barents. L'objectif était de « *protéger les lignes de communication maritimes critiques* », ce qui reflète les préoccupations constantes en matière de sécurité maritime. Selon le service de presse de la Flotte du Nord, l'exercice « Tempête de Juillet » s'est achevé dimanche 27 juillet alors que, quelques heures auparavant, la Russie avait lancé plusieurs missiles dans la mer des Barents.

En juillet, deux bombardiers stratégiques Tu-95 Bear ainsi que deux chasseurs Su-35 Flanker russes ont été interceptés par des chasseurs de l'US Air Force ainsi que par des chasseurs canadiens dans l'*Alaskan Air Defense Identification Zone*, en mer de Béring ([Anchorage Daily News](#), 25 juillet 2025). De même, en l'espace d'une semaine en août, trois aéronefs russes de surveillance Ilyushin IL-20 Coot ont été détectés par le NORAD et interceptés

dans l'*Alaskan Air Defense Identification Zone* par l'US Air Force ([Stars and Stripes](#), 25 août 2025).

La Russie organise un exercice naval majeur dans une zone autrefois contestée de la mer de Barents

La Russie a lancé mercredi l'exercice « Tempête de Juillet » avec 150 navires de guerre et navires de ravitaillement, 120 avions, 10 systèmes de missiles côtiers et 15 000 militaires, a rapporté le [ministère de la Défense](#). Le quartier général de la flotte du Nord à Severomorsk n'a pas encore détaillé le nombre de navires de sa marine participants, mais une vidéo publiée par le service de presse montre la frégate *Amiral Golovko* et le croiseur *Marshal Ustinov* quittant tous deux la baie de Kola en direction de la mer de Barents. La flotte du Nord considère une vaste zone de 94 000 km² de la mer de Barents comme « dangereuse » pour la navigation civile, car des tirs de missiles réels auront lieu le week-end prochain. Environ la moitié de la zone se trouve dans une zone économique exclusive russe, tandis que l'autre moitié se trouve dans les eaux norvégiennes. La zone couvre la majeure partie de la partie sud des eaux autrefois disputées entre la Norvège et la Russie ([ReqJeringen.en.no](#), 25 juillet 2025 ; [TheBarentsObserver.com](#), 23 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 23 juillet 2025 ; [TheBarentsObserver.com](#), 30 juillet 2025).

Publications des instituts de recherche

« Subjectivité géopolitique » de l'Union européenne dans l'Arctique en question : une étude de cas des relations entre la France et le Royaume du Danemark

Un article d'Emilie Canova, paru dans l'[European Journal of International Relations](#), explore un aspect peu étudié des relations UE-Arctique car il analyse de manière critique l'unité géopolitique proclamée de l'UE dans l'Arctique. Cet article propose d'examiner les tensions entre les États membres au sein de l'UE concernant leurs positions respectives et leur posture commune à l'égard de l'Arctique. Il se concentre sur l'étude de cas de la France et du Royaume du Danemark, qui assume la présidence du Conseil de l'Arctique (CA) et du Conseil de l'UE depuis mai 2025.

La nouveauté de cet article réside dans son ambition d'évaluer la revendication de l'UE en tant que puissance géopolitique unifiée dans l'Arctique, sous l'angle de la géographie politique et de la construction régionale. L'étude de cas met en lumière la contestation par le Danemark des ambitions polaires de la France.

En s'appuyant sur les quatre composantes de la *subjectivité géopolitique*— identité et objectif (interne), reconnaissance et capacité d'organisation/pouvoir (externe) —, l'étude montre que les États membres de l'UE arctiques et non-arctiques ont des intérêts et des objectifs différents dans l'Arctique, et donc des visions divergentes sur le rôle de l'UE dans la gouvernance arctique. Ils contribuent à ordonner différemment l'Arctique. De ce fait, la puissance de l'UE et sa nature géopolitique sont contestées par ses propres États membres qui se disent pleinement favorables à son rôle, en dépit de leurs intérêts communs tels que le maintien de la paix et de la stabilité et la lutte contre le changement climatique.

Coopération sino-russe dans l'Arctique : pression systémique et méfiance historique

Deux articles publiés par le [Belfer Center d'Harvard](#) et par le [Center for European Policy Analysis](#) montrent que, malgré le fait que la Chine et la Russie aient approfondi leur coopération dans l'Arctique, la méfiance historique entre les deux États les empêche de former une alliance dans la région (Belfer Center d'Harvard). Récemment, la relation « sans

limite » de la Chine et de la Russie, englobant à la fois la coopération économique et politique, s'est toutefois élargie pour inclure des exercices navals conjoints entre les garde-côtes chinois et les patrouilleurs russes. L'article du Center for European Policy Analysis développe les pressions systémiques qui font converger les intérêts russes et chinois, tout en partageant la conclusion selon laquelle cette coopération montre ses limites. Il n'est pas exclu que les deux pays cherchent à organiser un exercice militaire dans l'Arctique russe dans les mois à venir, alors que la perturbation des infrastructures critiques sous-marines (ICSM) et les activités de guerre des fonds marins représentent une opportunité de coopération militaire accrue.

Malgré les liens militaires circumpolaires renforcés entre Moscou et Pékin, des tensions pourraient mener à un « choc des cultures stratégiques », notamment sur la question de la gouvernance arctique. Si la Chine devient plus active dans la structuration de la gouvernance arctique à venir et continue de promouvoir sa vision d'un « bien commun mondial » – basé sur le principe du premier arrivé, premier servi, adapté à ses intérêts économiques –, la Russie maintient fermement son interprétation de l'Arctique comme un club exclusif de nations circumpolaires, sur une base géographique.

Les États-Unis en Arctique : remise en perspective dans le temps long

Un ouvrage de Mary Thompson-Jones intitulé [*America in the Arctic*](#), paru aux Presses de l'Université de Columbia, propose une analyse opportune des raisons pour lesquelles les États-Unis doivent renforcer leur engagement en Arctique. Les États-Unis n'ont commencé que récemment à réaffirmer leur présence arctique, alors que Vladimir Poutine a entrepris un important renforcement militaire dans l'Arctique, et que la Chine tourne également son attention vers le nord. L'ouvrage examine les relations passées et actuelles des États-Unis avec les terres arctiques : le Canada, l'Islande, le Groenland, le Danemark, la Norvège, la Finlande, la Suède et la Russie.

Il retrace l'histoire de la présence américaine dans le Grand Nord, de l'achat de l'Alaska jusqu'à la Guerre froide, et soutient que la politique arctique américaine a su précédemment équilibrer les intérêts sécuritaires avec les besoins des populations locales, tout en favorisant la coopération internationale sur les questions environnementales et régionales. Ainsi, les leçons du passé pourraient éclairer les relations actuelles de l'Amérique avec ses voisins arctique, dans une région menacée à la fois par le changement climatique et les rivalités géopolitiques.

Selon l'auteur, le changement climatique constitue désormais le défi le plus pressant, nécessitant une nouvelle approche incluant l'ensemble des habitants de l'Arctique alors que de nombreux décideurs politiques, cherchant à réaffirmer le leadership des États-Unis, ont toutefois réduit leurs objectifs à une vision purement sécuritaire. Aujourd'hui, alors que le climat change à un rythme sans précédent, ces modèles d'intervention semblent inadaptés. L'auteur plaide pour une réinvention complète de leur approche, centrée sur le changement climatique et le respect des populations locales, car les conflits autour de l'usage des terres (entre développement et droits autochtones) profitent parfois à des puissances étrangères prêtes à investir (ex : la Chine au Groenland). L'objectif serait alors d'encourager des projets industriels locaux, durables et bénéfiques pour les habitants du Nord, et ainsi d'affirmer l'identité américaine en tant que nation arctique.

Trafic maritime – Sécurité maritime

Le projet de loi Trump prévoit 9 milliards de dollars pour la construction de 6 nouveaux brise-glace dans l'Arctique américain. Le vaste projet de loi sur les impôts et les dépenses du président Trump a permis d'obtenir des fonds que les garde-côtes américains

recherchaient depuis le début des années 2010. Le « *One Big Beautiful Bill Act* » alloue près de 9 milliards de dollars à l'expansion de la flotte de brise-glaces arctiques des garde-côtes. Il prévoit également 300 millions de dollars pour les améliorations des infrastructures liées au [port d'attache du brise-glace Storis](#) nouvellement acquis à Juneau, en Alaska. Pour compléter le programme arctique, la Marine américaine recevra également 115 millions de dollars pour l'exploration et le développement des infrastructures polaires existantes. Le projet de loi prévoit 4,3 milliards de dollars pour les patrouilleurs de sécurité polaire (PSC), les brise-glaces les plus grands et les plus performants que la Garde côtière exploitera à l'avenir. La [construction du premier navire de ce type a débuté plus tôt cette année](#). Une allocation supplémentaire comble le déficit de financement nécessaire à l'achèvement d'au moins trois patrouilleurs de sécurité polaire. Ce montant supplémentaire de 3,5 milliards de dollars est réservé aux brise-glaces polaires de taille moyenne, appelés « Arctic Security Cutters » (ASC). La [Garde côtière a récemment publié une demande d'information](#) décrivant, entre autres, la taille, les capacités et l'endurance de ces navires. Ce financement devrait permettre de construire au moins 3 navires de ce type, selon que ces navires seront construits aux États-Unis ou en coopération avec des chantiers navals étrangers, à un prix potentiellement plus avantageux. Le pacte trilatéral ICE, signé en novembre 2024 entre les États-Unis, le Canada et la Finlande, ouvre la voie au développement conjoint de brise-glaces. La Finlande a construit 60 % de la flotte mondiale. Son expertise séculaire est unique, avec ses architectes, son bassin d'essai des carènes en eau glacée, ses équipementiers (Aker Arctic, ABB, Wartsila, Steerprop, ...) et ses chantiers navals à Rauma, Turku et Helsinki. Les États-Unis sont en négociations avancées avec la Finlande qui a refusé de leur vendre le *Polaris*, mais leur propose son plus ancien, le *Fennica*. La Finlande propose la construction de trois à cinq brise-glaces, des mediums ou lourds, choisis sur étagère (ceux d'Aker Arctic), assemblés à Rauma, et dont le premier pourrait être livré en 36 mois ([gCaptain.com](#), 4 juillet 2025 ; [Korabel.ru](#), 4 juillet 2025; [Splash247.com](#), 3 juillet 2025 ; [LeMarin.fr](#), 8 juillet 2025 ; [Csis.org](#), 15 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 5 août 2025).

Des entreprises finlandaises et canadiennes s'apprêtent à construire un brise-glace « Arctic Security Cutter » pour la Garde-côtière américaine d'ici 2028. Un consortium d'entreprises finlandaises et canadiennes vise à construire deux brise-glaces de sécurité arctique de taille moyenne pour la Garde côtière américaine. Selon certaines informations, l'entreprise finlandaise Rauma Marine Construction (RMC) propose de s'associer au constructeur canadien Seaspan. RMC adapterait et construirait sous licence le brise-glace polyvalent (MPI) de Seaspan, qui servirait de base au garde-côte de sécurité arctique. Le cabinet d'ingénierie finlandais Aker Arctic, à l'origine du MPI, compléterait le consortium. Avec une conception établie et l'expérience de RMC dans la réalisation de navires comparables en moins de 36 mois, les deux brise-glaces pourraient entrer en service d'ici la fin de 2028, avant la fin du mandat du président Trump. La coopération RMC-Seaspan n'est pas la seule proposition sur la table. Le constructeur canadien concurrent, Davie, continue de se positionner pour produire des brise-glaces pour la Garde-côtière américaine. Quelques semaines après avoir [acquis des actifs dans un chantier naval au Texas](#), il [a racheté la semaine dernière un acieriste finlandais](#) (Mäntyluoto, chantier naval de Pori) pour compléter son investissement antérieur dans Helsinki Shipyards. Cet investissement dans Enersense Offshore Oy, une entreprise spécialisée dans la fabrication et la production d'acier, donne au chantier naval d'Helsinki accès à sa propre usine de production d'acier, essentielle pour rationaliser tous les aspects de la construction des navires et respecter le délai de 36 mois imparti pour l'Arctic Security Cutter. De son côté, le chantier naval Seaspan de Vancouver a signé un protocole d'entente avec l'entreprise ontarienne Stigterstaal Canada et Algoma Steel Inc. afin d'établir une chaîne d'approvisionnement national en acier pour la construction navale au Canada. Le chantier finlandais Rauma a proposé la construction de cinq brise-glaces moyens pour l'USCG pour un montant d'environ 2,7 milliards de dollars. Satakunnan Kansa a rapporté que RMC travaille en



partenariat avec le chantier naval canadien Seaspan et le bureau d'études de brise-glaces Aker Arctic Technology Oy sur l'appel d'offres, qui sera basé sur le modèle du brise-glace polyvalent *Seaspan/Aker* (MPI). Le chantier naval d'Helsinki commence la construction d'un brise-glace polaire canadien, le *Polar Max*. Cette étape importante survient seulement cinq mois après la signature d'un contrat entre le chantier naval canadien Davie et le gouvernement canadien. Deux brise-glaces lourds sont construits concomitamment au Canada, un par Levis et un second par Seapan ([SixtyDegreesNorth.com](#), 8 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 8 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 14 juillet 2025 ; [SixtyDegreesNorth.com](#), 11 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 15 juillet 2025 ; [MarineExecutive.com](#), 14 juillet 2025 ; [SixtyDegreeNorth.com](#), 25 juillet 2025 ; [CanadianDefenseReview.com](#), 29 juillet 2025 ; [Seapan.com](#), 29 juillet 2025 ; [HighNorthNews.com](#), 1^{er} août 2025 ; [Adn.com](#), 4 août 2025 ; [SixtyDegreesNorth.com](#), 13 août 2025 ; [SixtyDegreesNorth.com](#), 15 août 2025 ; [MarineLink.com](#), 18 août 2025 ; [Davie.ca](#), 20 août 2025 ; [TheHill.com](#), 20 août 2025 ; [SixtyDegreesNorth.com](#), 21 août 2025 ; [SixtyDegreesNorth.com](#), 29 août 2025).

Le nouveau brise-glace des garde-côtes américains *Storis* est arrivé à Seattle et se prépare pour sa première patrouille dans l'Arctique. Le brise-glace récemment acquis par les États-Unis, *Storis* (anciennement *Aiviq*), est arrivé à Seattle [après un voyage de six semaines depuis les chantiers navals de Bollinger dans le Mississippi](#). « Au cours d'un voyage historique qui a marqué le début de son service légendaire en tant que brise-glace des garde-côtes, le garde-côte *Storis* a quitté le Mississippi, a transité par le canal de Panama et s'est rendu à Seattle pour la première fois », a déclaré le capitaine Corey Kerns, commandant du *Storis*. Fin 2024, les garde-côtes ont acquis le brise-glace de manutention d'ancres auprès d'Offshore Service Vessels LLC, filiale d'Edison Chouest Offshore, pour 125 millions de dollars. Ce navire, âgé de 13 ans, a subi des travaux de conversion chez Tampa Ship LLC à Tampa, en Floride, l'hiver dernier. Les garde-côtes américains ont officiellement mis en service l'USCGC *Storis* (WAGB 21) à Juneau, en Alaska, le 10 août. Le *Storis* est parti immédiatement pour renforcer la présence des garde-côtes dans l'Arctique à un moment où [l'activité chinoise est accrue dans les eaux autour de l'Alaska](#). Les brise-glaces polaires américains *Healy* et [Storis, récemment acquis](#), opèrent actuellement au nord de l'archipel des Aléoutiennes, dans l'Arctique américain. C'est la première fois depuis le printemps 2013 que les garde-côtes déploient simultanément deux brise-glaces dans la région ([gCaptain.com](#), 16 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 11 août 2025 ; [gCaptain.com](#), 12 août 2025 ; [gCaptain.com](#), 25 août 2025).



Les scientifiques demandent à la NSF (National Science Foundation) de maintenir à flot le seul brise-glace de recherche de l'Antarctique. Le 28 juillet, plus de 170 chercheurs ont envoyé une [lettre](#) aux dirigeants de la National Science Foundation et au Congrès, les exhortant à reconsidérer la décision de mettre fin au bail du *Nathaniel B. Palmer*, le seul navire-brise-glace de recherche antarctique (RVIB) des États-Unis et un élément clé des opérations scientifiques autour du continent blanc. La NSF a révélé son intention de mettre fin à son bail avec Offshore Service Vessels, le propriétaire du brise-glace, dans sa [demande de budget](#) de mai pour 2026. Un porte-parole de la NSF a confirmé le plan à [Science](#) le 28 juillet, affirmant que le bail serait résilié en octobre. « Cette décision présage le déclin d'une histoire exceptionnelle de contributions scientifiques américaines », écrivent les auteurs de la lettre. Lors d'une réunion de planification plus tôt cet été, des responsables de la NSF ont déclaré que le R/V *Sikuliaq* reprendrait une partie des travaux prévus pour le *Palmer*. Mais le *Sikuliaq* pourrait ne pas être à la hauteur : le navire est « totalement inadapté à la plupart de nos activités en Antarctique », a déclaré à *Science* [Julia Wellner](#), géologue marine à l'Université de Houston ([eos.org](#), 29 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 29 juillet 2025 ; [SixtyDegreesNorth.com](#), 29 juillet 2025).



La construction du premier port en eaux profondes arctiques des États-Unis à Nome, en Alaska, est sur le point de débuter, près de deux décennies après son premier projet. Le Corps des ingénieurs de l'armée américaine a attribué le contrat de construction de la phase 1A (rallongement du quai existant) du projet à Kiewit Infrastructure West ; l'achèvement est prévu pour septembre 2029. Cette nouvelle survient près d'un an après que le Corps des ingénieurs de l'armée américaine a annulé l'appel d'offres en raison de dépassements de coûts. Les fonds alloués se sont avérés insuffisants pour couvrir l'ampleur des travaux et les offres reçues dépassaient probablement les financements disponibles et les limites réglementaires. Les travaux de la phase 1A devraient être terminés d'ici le 5 septembre 2029. Des travaux supplémentaires, principalement du dragage pour créer des eaux suffisamment profondes pour accueillir de grands navires, y compris les brise-glaces de la Garde côtière, seront nécessaires pour transformer Nome en un port en eau profonde ([HighNorthNews.com](https://www.HighNorthNews.com), 25 août 2025).

Un tanker GNL traverse l'océan Arctique en seulement 10 jours pour livrer du GNL russe à l'Asie. Le méthanier *Georgiy Ushakov*, d'une capacité de 172 846 m³, a traversé l'Arctique, de la péninsule russe de Yamal au détroit de Béring, en moins de 10 jours, pénétrant une vaste banquise de fin d'hiver. Le méthanier de classe glace Arc7 était accompagné du brise-glace à propulsion nucléaire *Yamal* sur une partie de son trajet de 2 500 milles nautiques. Le convoi a maintenu une vitesse constante d'environ 10 à 12 noeuds, à l'exception de courts passages à travers la glace la plus épaisse de la mer de Sibérie orientale. Le *Georgiy Ushakov* a atteint une moyenne d'environ 10,5 noeuds au cours de son voyage de 10 jours sur la RMN. Depuis plusieurs années, la Russie envoie des méthaniers vers l'Asie directement via l'Arctique, dès juin et jusqu'en janvier. Le reste de l'année, elle livre son GNL arctique à l'Europe, où les conditions de glace sont plus favorables en hiver. À terme, elle espère pouvoir expédier du GNL produit dans l'Arctique vers l'Asie toute l'année. L'année dernière, elle [a expédié 22 millions de tonnes de GNL via l'Arctique \(gCaptain.com\)](#), 2 juillet 2025 ; Etc.bellona.org, 29 juillet 2025).

Les chargements par des tankers LNG russe de la « flotte fantôme » ont repris à Arctic LNG2. Un an après [la première cargaison](#) du projet Arctic LNG2, les acheteurs restent toujours insaisissables. Malgré les difficultés persistantes à sécuriser les clients, le deuxième chargement de cet été est en cours. Le méthanier *Voskhod* (anciennement *North Mountain*) a accosté au terminal d'Utrennyi le 16 juillet en fin de journée. Il fait suite à [la visite le mois dernier du méthanier Iris \(anciennement North Sky\)](#). Les deux navires naviguent avec une classe de glace Arc4, ce qui leur permet d'opérer en début d'été dans des conditions de glace de mer légères et moyennes le long de la RMN. Le *Christophe de Margerie* a chargé le quatrième lot d'Arctic LNG2. Les trois premières cargaisons de 2025 ont été chargées sur les méthaniers sanctionnés *Iris* (ex-*North Sky*), *Voskhod* (ex-*North Mountain*) et *Zarya* (ex-*North Way*). Ces deux derniers restent ancrés à environ 10 km au large d'Utrennyi, le port d'attache d'ALNG2. Suite à l'annonce de l'augmentation de la production en mai et [du rechargeement de deux FSU en juin](#), des experts du secteur ont spéculé que le projet avait trouvé un acheteur pour cet été. Mais aucun client ne s'est manifesté à ce jour. Plus d'un million de mètres cubes de GNL restent invendus et à flot à bord des FSU *Saam* et *Koryak* et d'une demi-douzaine de transporteurs (gCaptain.com, 30 juin 2025 ; gCaptain.com, 17 juillet 2025 ; gCaptain.com, 9 août 2025 ; gCaptain.com, 12 août 2025 ; The-BarentsObserver.com, 12 août 2025 ; gCaptain.com, 18 août 2025 ; HighNorthNews.com, 19 août 2025 ; Reuters.com, 26 août 2025).

La Chine reçoit sa première cargaison d'Arctic LNG 2 avant la visite de Poutine en Chine au sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai. Le méthanier *Arctic Mulan LNG*, navire battant pavillon russe, lui aussi sous sanction, transportant du GNL issu du projet Arctic LNG 2, visé [par les sanctions](#), s'est amarré au terminal GNL de Beihai, dans la province du Guangxi, dans le sud de la Chine, juste avant 5 heures du matin UTC le 28 août. Si ce projet se concrétise sans réactions américaines, cela pourrait indiquer à la Chine et

aux autres acheteurs qu'ils peuvent acheter des cargaisons d'Arctic LNG2, sans être inquiétés. L'Inde pourrait être la prochaine à se porter acquéreur d'une cargaison de GNL russe, notamment à un prix attractif ([gCaptain.com](#), 28 août 2025 ; [Bloomberg.com](#), 27 août 2025 ; [Neftegaz.ru](#), 28 août 2025 ; [gCaptain.com](#), 31 août 2025).

Poutine renforce le contrôle des ports, exigeant l'approbation du FSB pour les navires étrangers. Les navires étrangers devront obtenir l'approbation du service de sécurité russe FSB pour accéder aux ports du pays, selon un décret signé par le président V. Poutine. Le décret stipulait que l'autorisation d'entrée des navires étrangers par les autorités portuaires devait être obtenue en accord avec le FSB, principal héritier du KGB de l'époque soviétique. Les nouvelles mesures sont entrées en vigueur immédiatement après la publication du décret, lundi. Auparavant, les règles d'entrée étaient fixées par le ministère des Transports et des procédures spéciales étaient en place dans les ports adjacents aux bases navales. Le nouveau décret précisait clairement qu'il s'appliquerait à tous les ports. Il ne précisait pas les raisons de ce changement ([gCaptain.com](#), 22 juillet 2025 ; [Tass.ru](#), 22 juillet 2025).

L'UE retire 3 transporteurs de GNL MOL sanctionnés de la liste après avoir assuré que les navires ne transporteront pas de gaz arctique russe. Cette décision s'inscrit dans le cadre du 18^e train de sanctions économiques de l'UE contre la Russie, qui a imposé des mesures à l'encontre de 105 navires supplémentaires de la flotte fantôme. Les nouveaux méthaniers *North Moon*, *North Ocean* et *North Light*, contrôlés par le japonais MOL, [ont été inclus dans le 17^e paquet deux mois plus tôt](#). « Trois méthaniers ont été retirés de la liste suite à des engagements fermes selon lesquels ces navires ne participeront plus au transport d'énergie russe vers les projets russes Yamal et Arctic 2 », peut-on lire dans un communiqué de presse de la Commission européenne. Une telle annulation des sanctions contre le secteur russe du GNL est une première dans les efforts continus de l'UE pour restreindre le secteur énergétique du pays. Les navires sont entrés en service il y a quelques mois seulement, avec pour objectif de transporter des produits pour le projet Yamal LNG de Novatek. Des spéculations ont circulé quant à la possibilité que les 3 transporteurs soient également déployés pour transporter des cargaisons du projet Arctic LNG 2, actuellement sanctionné ([gCaptain.com](#), 21 juillet 2025).



Le Royaume-Uni a imposé des sanctions sur 137 cibles liées au secteur énergétique russe, dont 135 pétroliers opérant dans le cadre de la flotte fantôme de Poutine, l'une de ses sanctions maritimes les plus importantes à ce jour. Les sanctions, annoncées le 21 juillet 2025, visent spécifiquement les navires responsables du transport illicite de marchandises d'une valeur de 24 milliards de dollars depuis le début de 2024. Cette action coïncide avec l'abaissement par le Royaume-Uni et l'UE du plafond du prix du pétrole brut, limitant davantage la capacité de la Russie à tirer profit des ventes de pétrole. Cette action fait suite à l'adoption récente par l'Union européenne [de son 18^e paquet de sanctions](#) contre la Russie la semaine dernière, qui comprenait des interdictions d'accès aux ports pour 105 navires supplémentaires, portant le total des navires répertoriés par l'UE à 444. L'UE a également abaissé son plafond de prix pour le pétrole brut russe de 60 à 47,6 dollars le baril et a mis en place un mécanisme automatique pour aligner ce plafond sur les prix mondiaux du pétrole. À titre d'exemple, un pétrolier Suezmax de 19 ans, le *Latur*, chargé de pétrole brut russe, a emprunté [la route maritime du Nord](#), le pétrolier, battant pavillon comorien, a quitté Mourmansk le 6 août et affiche actuellement la Chine comme destination, avec une arrivée prévue le 6 septembre. L'assurance P&I du navire est inconnue, une situation fréquente pour les navires sanctionnés dépourvus de couverture P&I occidentale. Le pavillon comorien du *Latur* est inscrit sur la liste noire des protocoles d'accord de Paris et de Tokyo ([Cosilium.Europa.ue](#), 18 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 21 juillet 2025 ; [Korabel.ru](#), 21 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 22 juillet 2025).

Rosneft poursuit la construction à grande échelle d'une plate-forme logistique clé, le port de Bukhta Sever, dans le cadre de son projet phare arctique Vostok Oil. Selon l'entreprise, les travaux battent leur plein dans tous les domaines. Deux postes d'amarrage pour le fret et un poste d'amarrage pour la flotte portuaire sont prêts. Parallèlement, le premier poste d'amarrage pétrolier est en construction, et les travaux de construction du second ont commencé. Ces installations sont essentielles pour l'acheminement du pétrole vers les marchés mondiaux via la route maritime du Nord. Parallèlement, un réseau d'oléoducs est en cours de construction. La construction du port de Bukhta Sever et de la station de pompage de Suzun est en cours. Par ailleurs, les travaux de construction de la station de pompage de Paiyakha, qui assurera le transport des matières premières des champs vers le port, ont débuté. En outre, le développement des infrastructures logistiques, la construction d'ouvrages hydrauliques, la protection côtière et l'extension de la ligne d'accostage se poursuivent ([Korabel.ru](#), 31 août 2025 ; [Rosneft.ru](#), 31 août 2025).



Sovcomflot est dans le rouge : la perte nette du premier semestre s'élève à 435 millions de dollars. Un an plus tôt, la compagnie maritime d'État Russe avait affiché un bénéfice net de 324 millions de dollars. PAO Sovcomflot a publié ses résultats financiers pour le premier semestre 2025, enregistrant une perte nette de 435 millions de dollars. Ce chiffre contraste fortement avec le bénéfice net de 324 millions de dollars enregistré un an plus tôt. Le bénéfice d'exploitation des navires au premier semestre 2025 a diminué de moitié par rapport à la même période en 2024 et s'est élevé à 306 millions de dollars. La perte d'exploitation de la société pour la période considérée s'est élevée à 346,4 millions de dollars, contre un bénéfice de 366,9 millions de dollars un an plus tôt ([Korabel.ru](#), 15 août 2025).

La Russie prévoit d'étendre sa flotte pour la route maritime du Nord et de garantir que 80% des matériels soient produits dans le pays. Le 12 mai, le gouvernement russe a publié une [stratégie actualisée pour le développement de la construction navale](#) reconnaissant son manque de compétitivité et l'impact des changements géopolitiques depuis 2022. Le secteur est confronté à des défis majeurs, notamment l'interruption de l'approvisionnement en composants critiques (30 à 80 % importés), la fin de la maintenance étrangère et les restrictions portuaires pour les navires russes. À cela s'ajoutent une grave pénurie de personnel qualifié, un potentiel scientifique épuisé et une rentabilité des commandes extrêmement faible. La flotte civile russe est majoritairement obsolète, la plupart des navires ayant été construits dans les années 1970-1980 et nécessitant un déclassement massif (par exemple, 43 % des brise-glaces et 76 % des cargos ont plus de 30 ans). Le rythme actuel de mise en service est insuffisant pour compenser ce vieillissement. La Russie manque également d'installations pour la production en série de grands navires et accuse un retard technologique significatif. Malgré cette situation critique, la Stratégie confirme que la Russie ne dispose pas à ce jour d'une flotte civile moderne ni d'une industrie navale capable de rivaliser sérieusement. Selon ce document, la construction de navires destinés à la navigation sur la route maritime du Nord et l'augmentation du trafic de marchandises sur cette route figurent parmi les principales priorités de la Russie en matière de construction navale, tant à moyen terme (jusqu'en 2036) qu'à long terme, jusqu'en 2050. La stratégie prévoit également la constitution d'une flotte pour les opérations le long de la route maritime du Nord. D'ici 2036, le nombre de flottes de fret opérant sur la route maritime du Nord devrait atteindre 51, et d'ici 2050, 135. Selon les estimations, la demande de construction navale pourrait atteindre jusqu'à 130 navires d'ici 2036, dont des porte-conteneurs, des vraquiers, des navires de ravitaillement, des pétroliers et des méthaniers. La substitution des équipements des navires à l'importation figure également parmi les priorités : d'ici 2036, les entreprises russes devraient représenter environ 50 % de la production de composants, et d'ici 2050, jusqu'à 80% ([Bellona.org](#), 22 juillet 2025).

Les sanctions obligent la Russie à annuler sa commande de brise-glaces et à licencier des ouvriers dans les chantiers navals. L'industrie navale russe continue de subir l'impact des sanctions occidentales. Selon les dernières informations, un important contrat de construction de brise-glaces a été annulé. Parallèlement, les chantiers navals d'Extrême-Orient signalent également des licenciements faute de nouvelles commandes. Selon les médias russes, l'opérateur portuaire public Rosmorport aurait annulé un contrat portant sur 2 brise-glaces innovants, commandés en juillet 2021, avant l'invasion de l'Ukraine. Selon ces informations, la date de livraison initialement prévue, repoussée de 2024 à décembre 2026, serait due aux sanctions et à l'impossibilité d'obtenir des équipements essentiels auprès de l'Occident. Rosmorport exigerait le remboursement d'une avance de 116 millions de dollars. La commande avait été passée au chantier naval Onega, en Extrême-Orient russe, pour un montant d'environ 200 millions de dollars. Le chantier devait construire 2 brise-glaces de 95 mètres capables de naviguer dans des glaces jusqu'à 1,5 mètre. La conception, développée par l'État, était également innovante, car elle utilisait une propulsion bicarburant au GNL. Onega aurait sous-traité une partie des travaux au chantier naval turc Kuzey Star, mais les Turcs n'auraient pas pu poursuivre les travaux en raison des sanctions. De plus, la conception prévoyait l'utilisation d'Azipods et de moteurs Wartsila, également soumis à des restrictions en raison des sanctions. La Russie a indiqué développer des capacités internes pour pallier les pénuries d'équipements dues aux sanctions. Des rapports indiquent qu'en raison du manque de travail, les chantiers navals multiplient les licenciements ([Korabel.ru](#), 13 août 2025 ; [MaritimeExecutive.com](#), 15 août 2025).

PKB Petrobalt a développé un projet de navire pour les routes logistiques internationales entre Saint-Pétersbourg et la Chine. À la demande de la société de transport C-Shipping, le bureau d'études Petrobalt a développé un concept pour un porte-conteneurs d'une capacité de 2 490 EVP. Le nom *Symphonie n°1* a été choisi pour le premier navire en l'honneur de la première œuvre du compositeur Rimsky-Korsakov. Le modèle d'exploitation de ce projet prévoit un transport régulier de conteneurs tout au long de l'année. La classe glace garantit des escales dans des ports gelés situés hors du bassin arctique sans escorte de brise-glace. Principales caractéristiques du navire : classe Glace Arc4, longueur : 207,75 m, largeur : 29,8 m ([Korabel.ru](#), 1^{er} juillet 2025).



Des porte-conteneurs brise-glace et des remorqueurs pour la route maritime du Nord sont actuellement en construction en Chine. L'entreprise logistique chinoise LEDOCO, en coopération avec l'entreprise publique russe Rosatom, [a lancé la construction](#) de 5 porte-conteneurs de classe glace destinés au transport sur la route maritime du Nord. Cette annonce a été faite par Ke Jin, PDG de LEDOCO, lors du Forum Russie-Chine qui s'est tenu les 19 et 20 mai à Khabarovsk. Selon lui, l'utilisation de la NSR a déjà permis de réduire de plus de 30 % les délais de livraison des marchandises de la Chine vers la Russie ([Bellona.org](#), 22 juillet 2025).

La décision du chantier naval français Damen à Brest de cesser l'entretien des méthaniers Arc7 russes transfère la charge de la maintenance au seul chantier naval danois. Cette décision renforce encore les contraintes logistiques pesant sur les exportations de Moscou, à l'approche des sanctions plus larges prévues par l'UE visant à éliminer totalement les importations de gaz russe. Deux chantiers navals européens, Damen Shiprepair à Brest et Fayard A/S à Odense au Danemark, ont joué un rôle essentiel dans la maintenance au bassin de cette flotte de 15 navires. Depuis le début février 2022, les 2 chantiers ont assuré l'entretien de tous les navires de la flotte Yamal LNG, sauf un, et plusieurs navires ont effectué des visites répétées, comme [l'a révélé une enquête de HNN l'année dernière](#) ([HighNorthNews.com](#), 5 août 2025).



La Marine royale canadienne baptise son sixième et dernier navire de patrouille extra-côtier de l'Arctique. La cérémonie officielle de baptême du futur NCSM *Robert Hampton*

Gray, sixième et dernier navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique (NPEA) de la Marine royale canadienne, s'est déroulée à Halifax le 9 août 2025. Les NPEA de classe Harry DeWolf sont des navires hautement polyvalents pouvant être utilisés pour diverses missions au pays et à l'étranger, telles que la surveillance côtière, la recherche et le sauvetage, la lutte antidrogue, le soutien aux partenaires internationaux, l'aide humanitaire et les secours en cas de catastrophe. Ces navires sont conçus pour opérer dans les régions arctiques du Canada, à des fins de patrouille et de soutien dans la ZEE du pays. Le navire mesure 103,6 m de long et 19 m de large. Son déplacement est de 6 615 tonnes ([NavalNews.com](#), 11 août 2025).

Le brise-glace chinois *Xue Long 2* opère au nord de l'Alaska, deux autres sont en route vers l'Arctique. Le premier brise-glace polaire de construction chinoise, le *Xue Long 2*, est arrivé dans l'Arctique pour sa mission de recherche de l'été 2025. Le navire a quitté Shanghai il y a environ deux semaines, le 5 juillet. Après avoir traversé le détroit de Béring et pénétré dans la mer des Tchouktches, le brise-glace a maintenant tourné vers l'est, se dirigeant vers la mer de Beaufort, au nord de l'Alaska. Le brise-glace *Healy* des garde-côtes américains opère [actuellement à environ 400 milles plus à l'est dans le cadre de sa patrouille annuelle dans l'Arctique](#). Un deuxième brise-glace chinois, le nouveau navire de recherche polaire *Jidi*, a appareillé de Qingdao pour l'Arctique le week-end dernier. Un troisième navire de recherche brise-glace chinois, le *Tan Suo San Hao*, semble également en route et devrait rejoindre le *Xue Long 2* et le *Jidi* dans l'Arctique plus tard cet été. Le navire a reçu la semaine dernière un permis pour la route maritime du Nord de la Russie. L'été dernier, la Chine [a envoyé simultanément trois brise-glaces dans l'Arctique pour la première fois](#). Leurs voyages dans l'Arctique ont eu lieu alors que le seul brise-glace disponible des garde-côtes américains à l'époque, le *Healy*, était [en réparation à Seattle après un incendie dans la salle des machines dans l'Arctique canadien](#). Le NGCC *Sir Wilfrid Laurier* a suivi le *Xue Long 2* tout au long du trajet depuis le Japon, et il a sans aucun doute suivi son transit en restant dans les eaux internationales. L'armée canadienne et peut-être la garde côtière surveillent un navire de recherche chinois alors qu'il retourne dans les eaux arctiques au large de l'Alaska pour la deuxième année consécutive. Le 5 août, un avion de surveillance à long rayon d'action C-130J Hercules des garde-côtes américains, en provenance de la base aérienne de Kodiak, est intervenu auprès des navires de recherche chinois *Jidi* et *Zhong Shan Da Xue Ji Di*. Les deux navires naviguaient vers le nord-est de la mer de Béring. Le 6 août, le garde-côte américain Waesche a de nouveau répondu aux appels du *Zhong Shan Da Xue Ji Di* alors qu'il transitait vers le nord dans la mer des Tchouktches au-dessus du cercle polaire arctique, après avoir traversé le détroit de Béring. **Les garde-côtes poursuivent leur intervention auprès de 5 navires de recherche chinois opérant dans l'Arctique américain.** Les 5 navires de recherche chinois battant pavillon national sont : *Xue Long 2*, *Shen Hai Yi Hao*, *Jidi* et *Tan Suo San Hao*. Le dernier, le *Zhong Shan Da Xue Ji Di* battant pavillon libérien. Les opérations des garde-côtes s'inscrivent dans le cadre de l'opération *Frontier Sentinel*, qui intervient face aux navires opérant dans et autour des eaux de l'Alaska et de l'Arctique américain ([gCaptain.com](#), 22 juillet 2025 ; [cbc.ca](#), 22 juillet 2025 ; [gCaptain.com](#), 7 août 2025 ; [gCaptain.com](#), 28 juillet 2025 ; [HighNorthNews.com](#), 13 août 2025 ; [TheDiplomat.com](#), 13 août 2025 ; [NewsUscg.mil](#), 15 août 2025 ; [gCaptain.com](#), 18 août 2025).



Une compagnie maritime chinoise s'apprête à lancer la première ligne de transport maritime de conteneurs de type ligne régulière via l'Arctique. Ce service débutera en septembre et reliera trois ports chinois à quatre destinations d'Europe occidentale. Le ministère chinois des Transports a commencé à diffuser des données de surveillance en temps réel de la banquise afin d'améliorer la sécurité du transport maritime dans l'Arctique. La compagnie maritime Haijie lancera son service Express Arctique Chine-Europe le mois

prochain. Ce service reliera le port de Ningbo-Zhoushan au plus grand port à conteneurs du Royaume-Uni, Felixstowe, avec des liaisons vers Rotterdam (Pays-Bas), Hambourg (Allemagne) et Gdansk (Pologne). Le service partira de Qingdao et fera escale à Shanghai. La portion arctique de la ligne reliant Ningbo à Felixstowe, via la route maritime du Nord russe, ne devrait durer que 18 jours, soit moins de la moitié d'une traversée traditionnelle par le canal de Suez. Pour l'instant, la route sera saisonnière jusqu'à ce que les porte-conteneurs à haute résistance à la glace puissent étendre la fenêtre de navigation jusqu'à l'hiver et au printemps. Le voyage inaugural, dont le départ est prévu le 20 septembre, est complet, a indiqué la compagnie dans un communiqué. **Le porte-conteneurs *Istanbul Bridge*, de faible classe glace, a une capacité de 4 890 conteneurs standards (EVP), petite par rapport aux normes actuelles pour les canaux de Suez et de Panama, mais d'une taille significative pour le service arctique naissant** ([gCaptain.com](#), 04 août 2025 ; [High-NorthNews.com](#), 18 août 2025).

Le ministère chinois des Transports a commencé à diffuser quotidiennement des cartes des glaces de l'Arctique et d'autres produits de surveillance de la glace de mer « afin de préserver la sécurité de la navigation dans l'Arctique et d'assurer le bon fonctionnement de la Route de la soie polaire ». Ces produits, développés par le Centre national d'information météorologique du pays, l'Institut de recherche polaire de Chine et plusieurs instituts basés à Tianjin, intègrent les données des satellites de télédétection chinois Fengyun et Haiyang, ainsi que du Centre national de données sur la neige et la glace des États-Unis et d'EUMETSAT. À partir de 2016, le ministère a effectué plusieurs essais de radiocommunication sur la route maritime du Nord. L'année dernière, il a commencé à transmettre des prévisions météorologiques dans l'Arctique et d'autres informations de sécurité, déclarant lors d'une conférence de presse qu'il avait effectué plus de 850 transmissions au cours de la saison de navigation de juillet à octobre. Les émissions sont effectuées par la station côtière de Tianjin, dans le nord du pays, qui a installé une antenne arctique directionnelle dédiée capable de fournir une couverture vers le nord de plus de 3 000 kilomètres ([Cma.gov.cn](#), 14 août 2025).

Hanwha Ocean va construire un brise-glace coréen propulsé au GNL. Le constructeur naval sud-coréen Hanwha Ocean a obtenu un contrat pour la construction d'un brise-glace de recherche à double carburant GNL. La capacité de brise-glace du navire de recherche brise-glace de nouvelle génération est conçue pour progresser dans une banquise de 1,5 m à 3 nœuds. Ce niveau est comparable au navire de recherche brise-glace chinois Xuelong 2 ([Lngprime.com](#), 4 juillet 2025 ; [BizChosun.com](#), 22 juillet 2025).



Premiers tests de dérive concluants pour la station polaire Tara en Arctique. Tara Polar Station, l'observatoire et le laboratoire dérivant de la Fondation Tara Océan, a terminé sa toute première dérive test dans le Grand Nord. Quatre semaines d'essais qui se sont avérés probants dans ces conditions extrêmes. L'objectif de cette première sortie dans le Grand Nord de la station polaire Tara était de tester son comportement durant quatre semaines à la dérive au milieu des glaces de l'Arctique. Une deuxième campagne d'essais sera menée en fin d'année en Finlande pour tester le bateau en conditions d'hivernage ([LeMarin.fr](#), 13 août 2025 ; [Polar-Journal.com](#), 14 août 2025).

