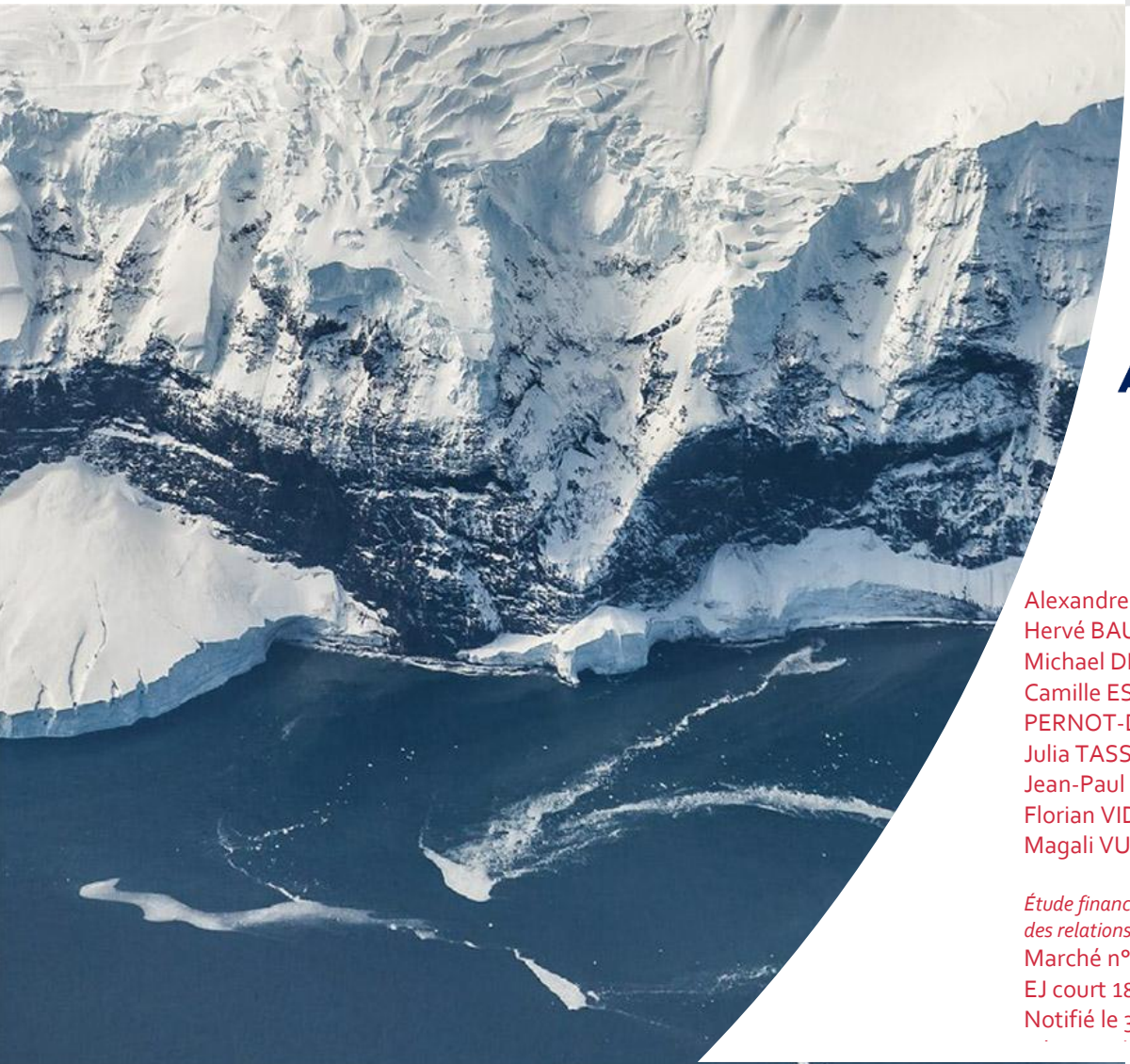
Observatoire de l'Arctique

— Bulletin mensuel

Octobre 2025

Bulletin
N° 66



Alexandre TAITHE (coord.)
Hervé BAUDU – Émilie CANOVA –
Michael DELAUNAY –
Camille ESCUDE-JOFFRES – Marion
PERNOT-DEVAL – Tanguy SANDRE —
Julia TASSE –
Jean-Paul VANDERLINDEN –
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

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 13
Publications des instituts de recherche 14
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), avec Hervé Baudu (ENSM)

Bloc Nordique et Russe :
Florian Vidal (UiT – The Arctic University of Norway)

Bloc États Observateurs et UE :
Alexandre Taithe (FRS), Marion Pernot-Deval (FRS), avec Émilie Canova (Université de Cambridge), Camille Escudé-Joffres (CERI) et Hervé Baudu (ENSM)

Bloc Gouvernance et Institutions arctiques :
Camille Escudé-Joffres (CERI), Émilie Canova (Université de Cambridge),

Bloc Capacitaire/Technologique/Industriel :
Alexandre Taithe (FRS), Marion Pernot-Deval (FRS)

Blocs Publication des centres de recherche et Think Tanks :
Alexandre Taithe (FRS), Marion Pernot-Deval (FRS)

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

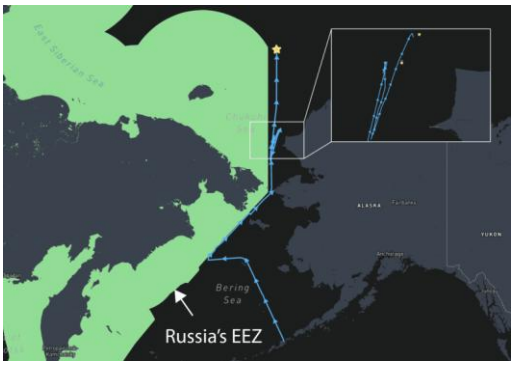
Avertissement

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



États-Unis : le tout nouveau brise-glace des garde-côtes américains, le *Storis*, poursuit sa patrouille arctique le long de la zone économique exclusive russe. En cours de route, il a également surveillé l'activité des navires de recherche chinois au large des côtes de l'Alaska. Acquis fin 2024 et refité en août 2025, le *Storis* effectue une vaste patrouille arctique lors de son voyage inaugural. Après avoir rejoint le brise-glace *Healy* et le patrouilleur *Alex Haley* à proximité de Dutch Harbor, le *Storis* s'est aventuré jusqu'à la zone économique exclusive russe en mer de Béring. Il a suivi la frontière maritime russe vers le nord sur près de 1 000 milles nautiques, à travers le détroit de Béring et jusqu'à la mer des Tchouktches. En chemin, le *Storis* a surveillé et effectué plusieurs passages à proximité du tout nouveau brise-glace de recherche chinois *Jidi*, au large de Point Hope, en Alaska, selon les données AIS. Un avion des garde-côtes américain (HC-130J Hercules) a également été envoyé sur zone depuis la base de Kodiak. (*High North News*, 4 septembre 2025). Pendant ce temps, le brise-glace *Healy* a également interrogé les navires de recherche chinois présents sur le plateau continental étendu au nord de l'Alaska avant de poursuivre sa route vers le nord. Il se trouve actuellement à seulement 800 milles nautiques du pôle Nord (AlaskaBeacon.com, 5 septembre 2025 ; gCaptain.com, 08 septembre 2025).

Le 3 septembre 2025, les armées de l'Air américaine et norvégienne ont mené un exercice de bombardement naval au large de la Norvège avec un bombardier stratégique B-2. Le bombardier était accompagné de F-35A et P-8A Poseidon de l'armée de l'Air norvégienne. (USNI News, 10 septembre 2025). Le porte-avions américain *USS Gerald R. Ford* et son escorte ont continué de s'entraîner ces dernières semaines avec les forces armées norvégiennes dans le Nord de la Norvège, notamment au large du Finnmark, du comté de Troms, ainsi que dans la mer de Barents, dans le cadre de l'OTAN. Ce déploiement dans le Nord s'est terminé le 15 septembre avec le passage du groupe aéronaval par Oslo. La Marine nationale s'est jointe à certains de ces exercices navals avec la frégate *Aquitaine* et le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Somme*, ce dernier a d'ailleurs participé au ravitaillement du porte-avions américain. Des exercices de bombardements ont été menés depuis le porte-avions jusqu'en Finlande également, montrant la capacité des aéronefs à parcourir de longue distance (1 600 km) depuis la mer du Nord. Par ailleurs, des patrouilles aériennes ont été menées autour des îles Lofoten pour retrouver la trace de trois sous-marins d'attaque russes de classe Yasen, en amont du groupe aéronaval (*High North News*, 1er septembre 2025 ; gCaptain, 2 septembre 2025 ; *Cols Bleus*, 10 septembre 2025 ; *High North News*, 11 septembre 2025 ; gCpatin, 15 septembre 2025 ; The *Barents Observer*, 27 septembre 2025). Les forces armées canadiennes et américaines ainsi que la garde côtière ont mené une opération commune lors de l'exercice *Operation LATITUDE* dans la mer de Béring à partir du 25 août. Ces exercices avaient pour but de renforcer l'interopérabilité entre les forces et d'améliorer la connaissance du milieu dans cette zone de l'Arctique (Defence Blog, 1er septembre 2025).

En août, le directeur du bureau logistique de l'US Joint Staff, Admiral Dion D. English, et la directrice adjointe, Leigh Method, du Secretary of Defense for Logistics, ont effectué une visite dans les régions arctiques des pays nordiques (Norvège, Finlande et Suède), la première depuis quinze ans. Le but de cette visite était de mieux connaître les possibilités de stockage de matériel pré-positionné dans le Nord ainsi que les axes de transport de matériel pour soutenir des opérations dans le Nord de ces pays (*High North News*, 22 août 2025).

Canada : le 4 septembre a eu lieu l'ouverture officielle de la nouvelle mine d'or Goose, à 400 km de Cambridge Bay, au Nunavut, Canada, en présence du Premier ministre du Nunavut, P.J. Akeeagok, et la députée fédérale Lori Idlout. Détenue par la minière britanno-colombienne B2Gold, cette mine a une durée de vie estimée à neuf ans et devrait produire environ 8 500 kg d'or en 2026. B2Gold a fourni une contribution de 10 millions de dollars pour le logement, qui seront répartis par la Société d'habitation du Nunavut entre les cinq communautés de la région de Kitikmeot. Actuellement, 200 des 1 100 employés de la mine sont Inuit mais ce nombre devrait être augmenté (Radio Canada, 9 septembre 2025). Le 10 septembre, Mark Carney a annoncé la nomination de 11 membres des Premières Nations, des Inuits et des Métis pour des mandats de deux ans au sein du Conseil consultatif autochtone, chargé d'orienter les travaux du nouveau Bureau des grands projets, qui vise à accélérer la réalisation de projets « édifiants pour la nation » en simplifiant et en accélérant les processus d'approbation réglementaire et en facilitant l'obtention de financement (*Eye On the Arctic*, 12 septembre 2025). Cette annonce a été suivie par celle des premiers grands projets nationaux sélectionnés. Si aucun des cinq premiers projets sélectionnés ne concerne le Nord, les réactions se veulent optimistes car les prochains devraient concerner la région, notamment le port en eau profonde de Qikiqtarjuaq, la liaison hydroélectrique et de fibre optique du Kivalliq, le projet hydroélectrique d'Iqaluit, l'agrandissement de la centrale hydroélectrique Taltson, le projet de route de la vallée du Mackenzie ou encore, le « corridor économique et de sécurité de l'Arctique » qui pourrait relier Yellowknife au port en eau profonde de la baie Grays, au Nunavut (Radio Canada, 11 septembre 2025). La prochaine annonce aura lieu le 16 novembre (*Eye On the Arctic*, 12 septembre 2025). Par ailleurs, le Yukon a fait un premier versement de 166 000 $ pour appuyer le processus d'autorisation, débuté en 2023, d'un nouveau quai minier à Skagway, en Alaska. Evalué à 45 millions $, ce projet permettrait aux exportateurs de minerais du Yukon d'avoir un accès à moindre frais à ce port stratégique, pour une durée de 35 ans (avec possibilité de prorogation). Toutefois, ce versement n'a pas remporté l'aval de tous les politiques, étant donné le contexte de vives tensions commerciales avec les États-Unis (Radio Canada, 10 septembre 2025). Plusieurs feux de forêts ont eu lieu au Yukon et dans les Territoires-du-Nord-Ouest, notamment à Whatì et à Fort Providence, au Yukon, l'évacuation des communautés vers Behchokǫ̀, Hay River et Yellowknife pour plusieurs semaines (*Regard sur l'Arctique*, 1er septembre 2025, 3 septembre 2025, 4 septembre 2025, 8 septembre 2025, 10 septembre 2025). Enfin, l'entreprise AingA.I. Indigenous Language Labs, établie à Iqaluit et détenue par des Inuit, utilise l'IA pour promouvoir l'Inuktitut en collectant des textes et des milliers d'heures d'enregistrement audio en dialecte du Baffin du Sud pour développer son outil de traduction. Les entrepreneurs souhaitent à terme intégrer d'autres dialectes inuktitut (*Regard sur l'Arctique*, 1er septembre 2025). Pour finir, une étude a récemment publié les résultats d'un sondage effectué entre le 8 et le 26 mai auprès d'un échantillonnage de 609 Canadiens de 18 ans et plus vivants au Nunavut, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest sur la sécurité et les enjeux politiques dans l'Arctique. Trente-sept pour cent des répondants ont identifié les États-Unis comme la principale menace, contre 35 % pour la Russie et 17 % pour la Chine. Selon l'Observatoire de la Politique et de la sécurité de l'Arctique, « *ce changement n'est pas de bon augure pour l'avenir des relations canado-américaines dans l'Arctique, car les États-Unis sont désormais perçus comme une menace crédible pour le Canada, au même titre qu'un ennemi traditionnel comme la Russie* » (*Eye on the Arctic*, 9 septembre 2025).

Mi-septembre, le **Groenland** et le Danemark ont passé un accord-cadre pour le développement d'infrastructures au Groenland. Au cours des quatre prochaines années, le gouvernement danois allouera 1,6 milliard de couronnes danoises à des initiatives et des investissements au Groenland, notamment dans les ports, aéroports et soins de santé. En particulier, l'accord prévoit que le Danemark finance la construction d'une nouvelle piste régionale à Ittoqqortoormiit, la ville la plus septentrionale de la côte est, qui a fêté ses 100 ans début septembre (*Sermitsiaq*, 21 septembre 2025). La construction d'un port en eaux pro-

fondes à Qaqortoq, dans le sud du pays, est également prévue (*High North News*, 17 septembre 2025). Mi-septembre également, la Commission danoise de recours social a annulé la décision du Comité de l'enfance et de la jeunesse qui avait retiré de force à la naissance la fille d'Ivana Nikoline Brønlund (*cf.* bulletin précédent) (*Sermitsiaq*, 22 septembre 2025). Si la persistance des discriminations envers les Groenlandais est prégnante ces dernières années (DR, 25 septembre 2025), la question des réparations historiques a également marqué l'actualité : le 24 septembre, la Première ministre danoise Mette Frederiksen a présenté à Nuuk des excuses officielles aux femmes groenlandaises victimes des campagnes de contraception forcée entre 1966 et 1991 (*Sermitsiaq*, 24 septembre 2025). Ce geste, très attendu, s'inscrit dans un processus de reconnaissance des violences coloniales et de réconciliation. Sur le plan sécuritaire, le Danemark a dirigé du 9 au 19 septembre l'exercice militaire *Arctic Light 2025*, rassemblant plus de 550 soldats de cinq pays européens pour des manœuvres conjointes sur le territoire groenlandais (DR, 14 septembre 2025). Cet exercice visait à accroître la préparation collective dans l'Arctique, sur fond de tensions croissantes avec les États-Unis et d'inquiétudes liées à l'activité russe. Enfin, le Parlement groenlandais envisage d'augmenter à nouveau la taxe sur les navires de croisière (aujourd'hui de 50 couronnes par passager, contre 525 en 2008) afin d'enrayer l'augmentation du tourisme de croisière et d'en tirer meilleur avantage (*Sermitsiaq*, 30 septembre 2025).

Selon des chiffres présentés à l'Alþingi, le Parlement **islandais**, près de 338 milliards de couronnes islandaises (2,4 milliards de dollars) ont été dépensés pendant la dernière décennie pour faire face aux chocs économiques et aux catastrophes naturelles, répartis comme suit : COVID-19 (194,4 milliards de couronnes islandaises – soit 1,4 milliard de dollars – d'aide publique en 2020-2021), troubles sismiques et volcaniques (82,3 milliards de couronnes islandaises soit 588 millions de dollars), réponse du gouvernement à la guerre russo-ukrainienne (2022-2025) (18,7 milliards d'ISK soit 134 millions de dollars), catastrophes naturelles (telles que des tempêtes, des inondations, des avalanches et des glissements de terrain) (22,6 milliards d'ISK soit 161 millions de dollars), faillite de WOW Air (16,6 milliards d'ISK soit 118 millions de dollars) et effondrement des stocks de cabillaud et à d'autres crises de la pêche (3,3 milliards d'ISK soit 24 millions de dollars). Les dépenses publiques totales de l'Islande s'élevant à 2 135 milliards d'ISK (15,3 milliards de dollars) en 2024, ces chiffres représentent environ 16 % des dépenses publiques totales annuelles. Ils n'incluent pas les impacts économiques indirects, tels que les pertes de revenus ou les répercussions sur le secteur privé (*Arctic Today*, 5 septembre 2025). Dans le secteur des télécommunications, Landsvirkjun et atNorth, l'opérateur nordique de centres de données à Akureyri, ont signé un contrat d'achat d'électricité d'une durée de cinq ans portant sur une capacité maximale de 12 MW, applicable à compter du second semestre 2026. Cet accord répond à un besoin en électricité supérieur dans le Nord de l'Île ainsi qu'à une demande croissante liée à l'IA. Cette évolution s'inscrit dans la stratégie de Landsvirkjun visant à promouvoir le progrès numérique en Islande. Plus largement, les centres de données islandais ont déjà noué des partenariats avec de grandes entreprises et institutions internationales, notamment dans la recherche climatique, les modèles financiers complexes, la conception automobile, la génétique et les biotechnologies. Enfin, notons qu'atNorth est un client de longue date de Landsvirkjun et exploite également des centres de données à Hafnarfjörður et Reykjanesbær, ainsi qu'en Suède, au Danemark et en Finlande (*Arctic Today*, 5 septembre 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 defense* » 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 17ème 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, et de favoriser des opérations de guerre hybride. De plus, **la Norvège a confisqué un navire de pêche russe qui avait reçu l'ordre de quitter le pays l'hiver dernier.** Le gouvernement a ainsi décidé de reprendre la propriété de l'*Azurit* parce que les propriétaires russes n'ont pas suivi l'ordre donné au navire de quitter la Norvège. L'*Azurit*, propriété d'un armateur russe, est au port depuis mai 2024. Ce navire sera désormais retiré du port de Båtsfjord. En juillet 2024, le gouvernement a encore renforcé les règles autorisant les navires battant pavillon russe à rester au

port pendant cinq jours au maximum. Outre Båtsfjord, les ports ouverts sont Tromsø et Kirkenes.

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 pénalisante 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-uniennes 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 canons 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 frégate indienne dans le golfe de Botnie : un test politique et sécuritaire au bénéfice de la Russie ?

Début juillet, le chantier naval russe Yantar de Kaliningrad a livré à la Marine indienne une frégate furtive, l'INS ***Tamal***, frégate indienne construite par la Russie, qui a été livrée à son acquéreur, la Marine indienne. **Outre un transit dans le golfe de Finlande, la frégate indienne est entrée pendant deux jours en mer de Botnie, observée par la Marine et la garde-côtière finlandaises.**

Le golfe de Botnie comprend des eaux internationales où les navires peuvent circuler librement. Toutefois, son accès étant très étroit, tout bâtiment doit nécessairement traverser soit les eaux territoriales finlandaises des îles Åland, soit celles de la Suède. Les îles Åland

sont démilitarisées depuis 1856, et le droit de transit de navires de guerre dans ses eaux demeure une question juridique faisant l'objet de différentes interprétations. La Convention de 1921 organisant la démilitarisation de l'archipel des Aaland ne porte pas atteinte à la liberté du transit inoffensif (article 5 de la Convention) dans les eaux territoriales. Mais le transit dans les eaux intérieures tomberait sous le Traité de 1921, entravant le passage de bâtiments de guerre, y compris de l'OTAN (cf. Brève marine n°277, 2023, CESM).

Si les Marines finlandaise et suédoise opèrent dans le golfe de Botnie, la présence de navires militaires étrangers à ces deux pays y est rare. Des journaux et revues interprètent la mission de la frégate indienne dans le golfe de Botnie comme « *un signe de soutien à la Russie* » (cf. *Nordic Defense Review*), voire un moyen indirect pour la Russie de tester les réactions finlandaises et suédoises à un tel transit.

Réunion en format Varsovie des Observateurs du Conseil de l'Arctique (9 septembre 2025)

Le 9 septembre s'est tenue en Pologne une réunion format Varsovie des Observateurs du Conseil de l'Arctique, la première sous la présidence danoise/groenlandaise (Conseil de l'Arctique, 8 septembre 2025).

Pour rappel, ce format, initié par la Pologne, rassemble des représentants de presque tous les États observateurs non Arctiques ainsi que des représentants de l'Union européenne et de la présidence de l'Arctique du Royaume du Danemark, y compris le Groenland, les îles Féroé et le Danemark.

Le format de Varsovie a été convoqué pour la première fois en 2010, lors de la première présidence danoise du Conseil de l'Arctique. Son objectif est de constituer une « *plate-forme distincte de dialogue franc, complétant les structures formelles du Conseil par un cadre souple et inclusif* ». Il s'agit donc de soutenir un rôle plus important des observateurs au sein du forum régional, dans un contexte de fracture du CA.

Pour cette réunion, la présidente de l'*Inuit Circumpolar Council* et chef de délégation au Conseil de l'Arctique était présente, comme des responsables de différents groupes de travail. **Ce format alternatif à celui officiel du Conseil de l'Arctique en difficulté illustre les multiples alternatives à géométrie variable qui se multiplient depuis la guerre en Ukraine, et la volonté des États européens et asiatiques de trouver leur place en Arctique.**

La Corée du Sud va subventionner la construction de navires de classe glace et agrandir son port pour soutenir la navigation dans l'Arctique.

Le nouveau gouvernement sud-coréen continue de développer sa proposition de développement économique visant à transformer la nation asiatique en une plaque tournante du transport maritime dans l'Arctique. Le gouvernement du président Lee Jae Myung a annoncé son intention d'allouer 1 660 milliards de wons (1,15 milliard d'euros) à l'expansion et à la modernisation des infrastructures portuaires du sud-est du pays afin d'accueillir le futur trafic maritime arctique. Ces fonds s'inscrivent dans le budget global de 7 400 milliards de wons du ministère des Océans et de la Pêche, en forte hausse de 8,4 % par rapport à l'année dernière. Le financement comprend également 549 milliards de wons (335 millions d'euros) pour développer de nouveaux brise-glaces avant 2030 et poursuivre les initiatives de transport maritime dans l'Arctique. Le pays a également récemment progressé dans la construction de son brise-glace de nouvelle génération – son deuxième navire de recherche polaire –, l'appel d'offres devant débuter en mai 2026. Les constructeurs navals sud-coréens Hanwha et Samsung Heavy Industries possèdent une solide expérience dans la construction de navires résistants aux glaces pour les projets pétroliers et gaziers en Arctique (HighNorthNews.com, 15 septembre 2025).

La réalité du partenariat sino-russe : divergences de vision entre la NSR et la Route de la Soie arctique

Depuis son accession au statut d'observateur au Conseil de l'Arctique en 2013, la Chine entretient avec la Russie une relation qualifiée de « partenariat », renforcée en 2018 par la mise en place de consultations bilatérales régulières visant à développer leur coopération dans la région. À première vue, leurs intérêts convergent : la Russie cherche à développer le GNL et la Route maritime du Nord, tandis que la Chine y voit un moyen d'assurer son approvisionnement énergétique, de raccourcir ses routes commerciales et de contourner des passages stratégiques comme le détroit de Malacca et le canal de Suez.

Cette convergence illustre l'importance des enjeux liés au développement de la Route maritime de la Soie arctique (ASSR), incarnée principalement par la Route maritime du Nord (NSR) de la Russie. Elle constitue en réalité plus qu'une alternative aux grands corridors mondiaux : il s'agit d'un projet géopolitique porté par les États. Toutefois, sa viabilité repose sur la capacité à surmonter d'importants défis technologiques, environnementaux et de coopération. L'avenir du commerce maritime mondial repose moins sur un remplacement que sur une diversification, où l'Arctique deviendrait une possibilité d'un nouvel ordre logistique multipolaire (Research Gate).

Pourtant, la réalité de la coopération sino-russe reste limitée : si la Chine demeure un client majeur du gaz arctique russe, ses investissements se sont réduits depuis l'invasion de l'Ukraine en 2022, en raison des sanctions occidentales et de sa volonté de diversification, ce qui a entraîné le report de plusieurs projets. La construction navale constitue une exception, mais la plupart des infrastructures communes stagnent, tandis que, sur le plan militaire, les exercices conjoints relèvent surtout du symbole, Moscou tenant à préserver son contrôle sur une région qu'elle juge vitale pour sa sécurité.

Les divergences apparaissent également dans la gouvernance régionale. Pékin plaide pour un cadre multilatéral inclusif, où il pourrait accroître son rôle scientifique et économique, alors que Moscou, se posant en puissance dominante de l'Arctique, cherche à contourner le Conseil de l'Arctique et à promouvoir des formats alternatifs centrés sur les BRICS+. Cette différence reflète une méfiance persistante : la Russie ne souhaite pas diluer son autorité dans la région, tandis que la Chine considère sa dépendance croissante envers Moscou comme un désavantage stratégique.

Malgré cette solidarité affichée, la coopération arctique sino-russe reste limitée par leurs divergences, les sanctions et une méfiance persistante : la Russie dépend du soutien chinois pour ses ambitions, mais Pékin refuse de s'enfermer dans une alliance trop étroite, faisant encore de ce partenariat davantage une rhétorique qu'une réalité (Institute of Security and Development Policy).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Compte-rendu de la conférence Arctic security 2025 (Oslo, 17-18 septembre 2025)[1]

La conférence sur la sécurité arctique 2025, intitulée « *Managing Polarization and Fragmentation* », organisée par le Fridtjof Nansen Institute (FNI) en collaboration avec plusieurs institutions, dont l'institut français de Norvège, visait à approfondir la compréhension des dynamiques de sécurité dans la région arctique (Fridtjof Nansen Institute, 2025). La conférence a été ouverte par le ministre des Affaires étrangères du Parti Travailliste au pouvoir, Espen Barth Eide. L'ancienne ministre de la Défense du parti Conservateur, Ine Eriksen Søreide, actuellement députée de l'opposition était également présente.

On peut remarquer la multiplication d'événements spécifiquement dédiés à la sécurité arctique depuis 2022. Par exemple, un panel avait pour thème « *The Arctic Council – it's all about security* » (Arctic Security Network, 2025), un sujet inenvisageable auparavant.

Un paysage sécuritaire et mondial sombre est ressorti des interventions. Premièrement, le retour à une analyse en termes de « concert des grandes puissances » est marquant. Même si le changement climatique est toujours rappelé et mentionné comme un risque sécuritaire majeur par de nombreux acteurs (peuples autochtones comme personnel militaire), celui-ci a été éclipsé par les questions de géopolitique traditionnelle et de sécurité militaire.

Une sécurisation croissante des discours et de tous les aspects de la société était également perceptible. Un élément central des discussions sur la sécurité arctique est, depuis 2022, l'essor des menaces hybrides, notamment la désinformation. Cela fait plusieurs conférences arctiques, celle-ci y compris, que des représentants du think-tank Hybrid CoE spécialisé dans les menaces hybrides font des interventions alarmistes sur ce point. En réponse, **le chef d'État-major norvégien, présent dans le même panel, a mis en garde contre le risque de sombrer dans la paranoïa et l'autoritarisme, après avoir rappelé que, selon lui, il y avait deux menaces existentielles en Arctique, le changement climatique et les armes nucléaires : « *Les menaces hybrides ne sont pas nouvelles* »**, a-t-il expliqué, « *mais nous ne pouvons pas nous protéger contre tout. Personne ne veut vivre dans un pays où le chef de la défense et le chef de la police régissent leur vie. Nous voulons vivre dans une démocratie*. [...] *Vous pouvez me donner plus de pouvoir, mais je n'en veux pas. Ce n'est pas le genre de société que nous voulons*. » (*High North News*, 19 septembre 2025).

Si la **« *science diplomacy* »** est souvent mise en avant lors des conférences arctiques comme la promesse d'une possibilité de reprise de la coopération, au niveau scientifique du moins, il a été rappelé que celle-ci **avait aussi des côtés « sombres » : possible sécurisation de la recherche ; rivalité technologique ; possible ingérence étrangère dans la recherche notamment sur les technologies stratégiques ; et possible double usage de la science et des technologies**. Une autre dimension de la sécurisation croissante des sociétés nordiques et arctiques est l'essor de « *securitized industrial and technology ventures* » qui contribuent à faire des peuples autochtones une « menace » lorsqu'ils refusent ces projets sur leurs territoires.

Alors que la dernière stratégie norvégienne arctique (voir ce bulletin et le précédent) met en avant le concept de « défense totale » pour répondre à la situation sécuritaire dans le

[1] Informations recueillies par Emilie Canova lors de son observation participante.

Grand Nord, les représentants des industries extractives (hydrocarbures, pêche, etc.) des pays nordiques ont mis en avant le besoin d'une structure (en insistant sur le fait que cela devait être un mécanisme formel et pas une énième conférence) pour partager les connaissances entre industries, experts (militaire, géopolitique) et politiques/décideurs pour faire face aux menaces hybrides. Du côté canadien, les représentants ont davantage insisté sur une coopération accrue entre civils et militaires dans la gestion des risques.

En matière de gouvernance arctique, plusieurs points sont également à relever. On peut tout d'abord noter le rapprochement grandissant entre États Nordiques, Canada et Union Européenne, y compris sur les questions de défense et sécurité.

L'inadéquation des structures de gouvernances arctiques pour résoudre les problèmes actuels a été soulevée lors d'un panel sur le futur du Conseil de l'Arctique (CA). La chercheuse Jennifer Spence a parlé d'un non-alignement croissant entre les institutions et le contexte / environnement géopolitique. Alors que traditionnellement les institutions évoluent pour rester pertinentes et légitimes, la situation de blocage à laquelle fait face le CA depuis février 2022, l'empêche d'évoluer. Cette question de la légitimité des structures de gouvernance a été exemplifiée par l'intervention des représentants indiens lors d'un autre panel où ils ont indiqué que les États non arctiques (et non européens) discutaient de plus en plus de questions arctiques en dehors des forums arctiques.

Enfin, la députée du parti conservateur dans l'opposition et présidente de la commission permanente norvégienne des affaires étrangères et de la défense a étonné en déclarant à propos du CA : « *Nous devons prendre conscience que nous allons nous retrouver dans une situation où nous devrons décider soit de poursuivre les travaux laborieux du Conseil de l'Arctique avec la participation partielle de la Russie, soit de continuer sans la Russie, car nous avons tant de défis à relever. Je pense que ce moment décisif approche*. ».

Une délégation de la Commission Sécurité et Défense du Parlement européen a visité le Groenland (16-18 septembre)

L'Union européenne continue de montrer son intérêt et son soutien au Groenland (voir bulletin précédent). Les membres de la Commission Sécurité et Défense (SEDE) du Parlement européen et l'Envoyée Spéciale de l'UE pour l'Arctique, Claude Véron-Réville, se sont rendus du 16 au 18 septembre au Groenland pour des entretiens avec le ministre des Affaires étrangères, les députés nouvellement élus et les forces européennes menant le plus grand exercice militaire de l'histoire moderne du Groenland – l'opération « *Arctic Light* » de l'OTAN (European Parliament, 19 septembre 2025).

La mission SEDE s'est déroulée au cours d'une semaine marquée par l'annonce par le gouvernement danois d'un « changement de paradigme » avec l'achat de missiles européens à longue portée pour la défense aérienne et une augmentation des dépenses de défense.

Cette rencontre s'est tenue dans un contexte de rapprochement entre l'Europe et le Groenland alors que le Groenland fait l'objet de convoitises de la part du président des États-Unis. La présidente de SEDE, Marie-Agnes Strack-Zimmermann, a insisté dans sa déclaration sur le soutien européen au Groenland : « *En étroite coopération avec le Danemark, nous nous tenons aux côtés du Groenland et de son peuple. L'avenir du Groenland sera déterminé par ses habitants et trouvera toujours un partenariat solide avec l'UE*. »

Questions militaires, industrielles et technologiques

Les défenses aérospatiales de l'Amérique du Nord en Arctique sont obsolètes : la collaboration interalliées et le Golden Dome en réponse.

En septembre, le Mitchell Institute for Aerospace Studies, un think tank américain rattaché à l'U.S. Air Force, a publié Homeland Sanctuary Lost: Urgent Actions to Secure the Arctic Flank, **soulignant la vulnérabilité du flanc arctique face aux menaces russes et chinoises**. Le **NORAD** (*North American Aerospace Defense Command*), commandement militaire binational américano-canadien chargé de la défense aérospatiale nord-américaine, repose encore sur des infrastructures héritées de la Guerre froide, aujourd'hui obsolètes et incapables de détecter les missiles modernes volant à basse altitude, furtifs ou manœuvrants.

Face à cette situation, Moscou et Pékin disposent aujourd'hui d'arsenaux avancés et coopèrent dans une dynamique de militarisation croissante de l'Arctique. Le **front Nord apparaît ainsi comme la voie d'attaque la plus probable, alors même qu'il est le plus vulnérable**. L'article souligne clairement que la modernisation du NORAD constituera très probablement une **priorité américaine dans les années à venir**, avec une forte incitation pour les alliés à s'y associer. Dans cette perspective, le Mitchell Institute formule plusieurs recommandations, dont les plus importantes sont : **renforcer la défense du territoire américain via un réseau de détection modernisé, accélérer le partage et la fusion de données entre agences et alliés, et consolider la coopération militaire avec les nations arctiques, notamment au sein de l'OTAN**.

Dans le même esprit, le *German Marshall Fund of the United States* (GMF), a publié un rapport mettant en évidence l'Arctique comme une zone de compétition stratégique majeure induisant de nombreux défis sécuritaires. Face à cela il insiste sur la nécessité pour les États-Unis de **collaborer avec leurs alliés** afin de **combler leurs lacunes capacitaires, moderniser leurs dispositifs et renforcer leurs défenses continentales**. Deux initiatives clés y sont montrées en exemple : **l'ASBM** (US–Norvège) pour des communications spatiales sécurisées et l'**ICE Pact** (US–Canada–Finlande) pour moderniser les brise-glaces et soutenir l'industrie. Contrairement au Mitchell Institute, **l'accent est mis sur des formats de coopération bilatéraux, trilatéraux ou multilatéraux** en Arctique, offrant plus de souplesse et d'efficacité que de grandes structures comme l'OTAN. Les recommandations restent toutefois proches : adopter une approche intégrée renforçant la synergie gouvernement-industrie, assouplir les règles d'acquisition et d'exportation, et optimiser l'interopérabilité ainsi que le partage d'informations.

Toutes ses réflexions s'inscrivent dans le cadre du **Golden Dome**, initiative de défense antimissile **centrée sur l'Arctique**, lancée en janvier 2025 par l'Executive Order **« *Iron Dome for America* »**, directement **inspirée de l'Iron Dome israélien**.

L'implication nécessaire et croissante des Forces Armées Canadiennes dans la réponse aux catastrophes dans le Grand Nord canadien

Dans la Revue canadienne de gestion des urgences, P. Kikkert et P. W. Lackenbauer expliquent que les communautés du Nord canadien sont confrontées à une grande variété de dangers naturels et technologiques, allant des feux de forêt et inondations aux pannes d'électricité prolongées et menaces cybernétiques, souvent aggravés par les changements climatiques. Ces risques sont amplifiés par la rudesse de l'environnement, l'éloignement des communautés, l'accès limité aux ressources externes et locales, ainsi que par des infrastructures vieillissantes et fragiles. Ces contraintes compliquent les interventions rapides et efficaces et transforment fréquemment des incidents isolés en crises majeures.

Leur article *Leaning Forward: Joint Task Force North, Civil- Military Relations, and Domestic Disaster Response in the North*, montre que, pour répondre à ces défis, les Forces armées canadiennes (FAC), notamment la Force opérationnelle interarmées (Nord) [FOI(N)], ont renforcé leurs opérations de réponse aux catastrophes selon une approche pangouvernementale. Des efforts ont été menés via l'*Arctic Security Working Group* (ASWG), les officiers de liaison, les Rangers canadiens et les exercices annuels NANOOK-TATIGIIT. Malgré ces progrès, des améliorations sont nécessaires, notamment dans la planification conjointe, l'entraînement, la coordination civilo-militaire et l'intégration des leçons tirées des incidents précédents pour accroître l'efficacité et la rapidité de la réponse.

De surcroît, une réflexion plus large sur le rôle de la FOI(N) est nécessaire : l'armée est-elle l'organisation la mieux placée pour diriger les exercices et les interventions fédérales-territoriales dans le Nord, ou faudrait-il renforcer le rôle de Sécurité publique et Protection civile Canada ? Quelle que soit l'organisation choisie, la coopération civilo-militaire reste essentielle face à la hausse des risques dans la région. Les FAC devraient maintenir et développer leur présence et leur capacité de réponse, comme réaffirmé dans la politique de défense canadienne et le Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord, dans le but de protéger les communautés et la souveraineté nationale.

Publications des instituts de recherche

Administration Trump : une menace pour la science climatique en Arctique et au-delà

Le président Donald Trump multiplie les déclarations climato-septiques, et cela avant même son premier mandat. Dès 2012, il affirmait dans un tweet que « *le concept de **réchauffement climatique a été créé** par et pour les Chinois afin de rendre l'industrie américaine non compétitive* ». Plus d'une décennie plus tard, il réaffirme ce scepticisme sur la scène internationale.

Lors de son allocution à l'ONU le 23 septembre dernier, il a notamment qualifié le changement climatique de « ***plus grande arnaque jamais perpétrée** contre le monde* », le décrivant comme « ***un canular** inventé par des personnes aux intentions malveillantes* » et menaçant de conduire « *droit vers une voie de destruction totale* ». Ces déclarations illustrent la menace que le Président Trump représente, non seulement pour le climat, mais pour la science en général. Lors de ce discours à l'ONU, il réduit les alertes sur le réchauffement climatique à de simples opinions, se présentant lui-même comme « *vraiment doué pour prédire les choses* », niant ainsi l'existence même d'une démarche scientifique objective.

Les décisions politiques qui découlent de cette logique produisent des conséquences. Dès son premier mandat, Victoria Herrmann souligne que l'administration Trump a **supprimé les recherches sur le changement climatique des sites gouvernementaux**. Mais la gravité ne se limite pas à cette censure et invisiblisation : un article du *Monde* révèle qu'un document publié le 29 juillet 2025 **déforme les conclusions de centaines d'articles scientifiques** afin de justifier un recul sur une régulation des émissions de gaz à effet de serre adoptée en 2009. Ces mesures s'accompagnent également de **nombreuses coupes budgétaires** dans la recherche, dont une réduction de 56 % du budget de la *National Science Foundation* (NSF) (Inside Climate News).

L'Arctique, souvent présenté comme un baromètre des menaces climatiques, est également révélateur de l'ampleur des effets des décisions de l'administration Trump. Le Wilson Center avait dû fermer son Polar Institute à la suite du décret présidentiel du 14 mars 2025 visant à réduire la bureaucratie fédérale. Les effectifs du Wilson Center sont alors passés de 130 employés à seulement cinq (Cf. bulletin de mai 2025, n° 62). Par ailleurs, les

coupes budgétaires frappant la **NSF** et la ***National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA)** compromettent la recherche sur l'Arctique et le climat, tout en menaçant les infrastructures en Alaska ainsi que des programmes sociaux essentiels tels que Medicaid et SNAP (bulletin de juin, n° 63). L'exemple le plus récent est la **fermeture** annoncée pour le 30 septembre, de l'***Arctic Research Consortium of the United States*** (ARCUS), après près de quarante ans d'activité, **conséquence directe de la perte des financements** de la **NSF** (Alaska Beacon).

La communauté scientifique ne reste pas passive : en réponse aux manipulations du rapport du 29 juillet 2025, elle a publié une étude de plus de 400 pages pour **rétablir le dialogue et la transparence** autour des sciences climatiques (*Le Monde*). Mais les pressions exercées par l'administration Trump contre la science climatique font **craindre de possibles autocensures** de scientifiques le temps que s'achèvent le 2ème mandat du Président Trump, pour ne pas menacer leur propre carrière.

L'effondrement du Gulf Stream n'est plus improbable.

Le Gulf Stream est un courant marin crucial pour le climat de l'Europe occidentale. Partant du golfe du Mexique, il transporte de l'eau chaude jusqu'au nord de l'Écosse et en Islande, ce qui permet à notre climat d'être plus doux que d'autres régions à la même latitude (Bordeaux et Montréal sont tous deux sur le 45e parallèle nord). Mais son importance ne s'arrête pas là. Ce courant influence la météo mondiale en répartissant la chaleur et l'humidité à l'échelle planétaire, il alimente la circulation des eaux profondes et déplace l'eau et les nutriments à travers les mers du globe, et joue un rôle dans le niveau des océans. Son ralentissement pourrait provoquer une hausse de celui-ci sur certaines côtes.

Le Gulf Stream n'a jamais été aussi faible depuis 1 600 ans. Les anciens modèles climatiques estimaient l'effondrement avant 2100 improbable, mais **les nouvelles simulations montrent que le seuil critique pourrait être atteint dans quelques décennies, même si l'effondrement effectif surviendrait 50 à 100 ans plus tard.** Selon les résultats, la probabilité d'effondrement est de 70 % si les émissions de carbone augmentent, 37 % si elles se stabilisent, et resterait de 25 % même en cas de réduction conforme aux Accords de Paris (Arctic Portal).

Les conséquences d'un effondrement seraient considérables : déplacement des pluies tropicales, hausse du niveau de la mer jusqu'à 50 cm sur certaines côtes nord-atlantiques, hivers plus froids en Europe de l'Ouest et perturbations météorologiques dans le reste du monde. Prévenir un tel scénario devrait donc être considéré comme une priorité mondiale. Ces résultats soulignent l'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de respecter les objectifs climatiques pour limiter les risques de changements irréversibles, et ne pas atteindre des points de bascule climatique (NOAA).

Analyse des usages des narratifs entourant le Groenland : espace de faible tension ?

L'article de Gabriella Gricius, *Constructing low tension: The role of experts and narratives in the case of Greenland*, examine les représentations du Groenland par le Danemark, les États-Unis et le Groenland dans leurs discours ayant des dimensions sécuritaires, et le rôle des experts dans ces rhétoriques. Il en ressort en pratique que, contrairement à ce qu'avancent les représentations théoriques, **la sécurité en Arctique est rarement un sujet central dans les documents publics danois, américains ou groenlandais**.

Au **Danemark**, depuis 2022, ce contexte évolue légèrement : certains rapports commencent à montrer des éléments de discours sécuritaire. Néanmoins, les documents publics analysés reflètent cette norme de faible tension qui permet au Danemark de maintenir son

rôle dominant en matière de sécurité, tout en laissant une marge de manœuvre au gouvernement groenlandais. Pour les **États-Unis**, le Groenland est rarement mentionné, ce qui permet de le placer *de facto* dans un espace de faible tension, sauf que les changements récents dans les intérêts américains rendent cette situation plus complexe. **Les documents groenlandais** privilégient quant à eux une approche dé-sécuritisante, centrée sur la sécurité sociale et la souveraineté interne. Cela leur permet de déplacer certains enjeux hors du champ de la politique étrangère et de la sécurité vers d'autres domaines où le Groenland a compétence pour définir ses propres politiques. Enfin, pour ce qui est des experts, leur rôle principal reste de renforcer ce discours de faible tension via leurs publications et rapports, et ainsi de soutenir ce narratif pacifique dominant.

Tous les documents officiels analysés datent d'avant l'élection américaine de novembre 2024. Depuis, l'environnement stratégique autour du Groenland est devenu plus tendu, avec un regain des dimensions sécuritaires et de souveraineté face à l'attention accrue des États-Unis. Cela semble marquer **le début d'une phase plus centrée sur la sécurisation dans la région, en opposition au discours historique de faible tension**. Ainsi, la puissance de ce discours de paix dans l'espace nordique mérite une attention particulière et doit être mise en perspective avec le **contexte de réarmement européen et de changements géopolitiques en Arctique**.

Trafic maritime – Sécurité maritime

La Russie ouvre une nouvelle ligne de production sur le deuxième train d'Arctic LNG 2. Plus d'un an après le remorquage de la deuxième ligne de production vers la péninsule de Gydan, Le tanker Arc7 LNG *Christophe de Margerie* a accosté pour la première fois au train 2 du projet Arctic LNG 2. Le méthanier de classe glace, construit à l'origine pour le projet voisin Yamal LNG, a fait escale au terminal d'Utrenniy le 22 septembre. Ce chargement indique que Novatek, l'actionnaire majoritaire de l'usine, a surmonté les problèmes de démarrage initiaux résultant en partie de la nécessité de remplacer les turbines à gaz d'origine américaines par une source électrique terrestre chinoise en raison des sanctions sur les fournisseurs occidentaux. La mise en service du deuxième train intervient quelques semaines seulement après que Moscou ait trouvé, pour la première fois, un acheteur pour les cargaisons de GNL sanctionnées provenant de l'usine. L'administration Trump est restée discrète sur cette violation persistante des sanctions. L'acceptation par la Chine du GNL issu du projet Arctic LNG 2, sanctionné, envoie un message politique clair en signalant un renforcement des liens énergétiques du pays avec la Russie. Elle met également à l'épreuve la capacité de coercition des États-Unis. Malgré le démarrage réussi du train 2, des défis subsistent pour le projet phare de GNL russe. Les deux lignes de production ne fonctionneraient qu'à la moitié de leur capacité, portant la production maximale de l'usine à environ 6,6 millions de tonnes par an. La construction d'un troisième train a été suspendue. La pénurie de méthaniers capables de naviguer dans les glaces obligera très probablement Novatek à fermer l'usine ou, à tout le moins, à réduire considérablement sa production avec le retour de la banquise hivernale. **Novatek ne dispose actuellement que d'un seul navire de classe glace Arc7, le *Christophe de Margerie***. Un second, l'*Aleksey Kosygin*, reste en cale sèche dans le chantier naval russe Zvezda en Extrême-Orient, mais pourrait être prêt avant l'hiver. Avec deux transporteurs Arc7, Novatek serait probablement en mesure d'effectuer un chargement hebdomadaire sur Arctic LNG 2, ce qui équivaudrait à une production d'environ 3,5 Mt par an (gCaptain.com, 24 septembre 2025).

Le méthanier russe *Arctic Metagaz* de la « flotte fantôme » sans classe de glace s'arrête et fait marche arrière sur la route maritime du Nord près de la limite des glaces. **Le 29 août, le méthanier russe, dépourvu de protection contre les glaces, a fait marche arrière et reste immobilisé près de la limite de la banquise sur la RMN.** Les difficultés rencontrées

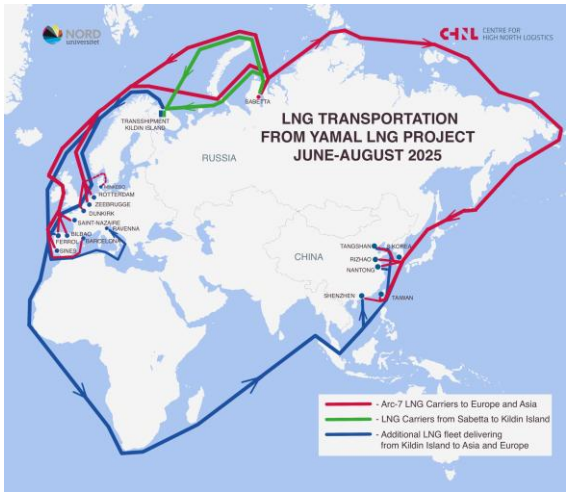
par le navire mettent en lumière les défis auxquels sont confrontés les navires non protégés contre les glaces dans la navigation arctique, même pendant les mois d'été. L'*Arctic Metagaz*, d'une capacité de 138 028 m³, fait partie de la flotte russe croissante de méthaniers au service du projet Arctic LNG 2. Le navire avait initialement quitté le port russe de Mourmansk vers le 19 août, transportant du GNL sanctionné vers l'Asie. L'*Arctic Metagaz* a continué de naviguer au ralenti en mer de Sibérie orientale environ 48 heures après avoir changé de cap. Le 29 août, le navire traversait des plaques de glace estivale restantes, à proximité du brise-glace à propulsion nucléaire *Sibir* depuis plusieurs semaines en mer des Tchouktches, lorsqu'il a commencé à revenir sur sa route initiale. Le brise-glace *Sibir* travaillait depuis plusieurs semaines dans la mer de Sibérie orientale dans le but d'ouvrir des voies de navigation à travers la glace de mer estivale persistante le long de la RMN. Les cartes des glaces russes montrent une couverture de glace considérable dans les eaux proches de Pevek, allant de 10 à 60% de concentration de plaques de banquise. Cet été, c'est la deuxième année consécutive que la banquise bloque la partie orientale de la route, même à la fin de l'été. Un autre pétrolier sans protection contre la glace, *La Perouse*, est resté en attente plus à l'ouest le long de la RMN. *La Pérouse* a également fini par opérer un demi-tour au large de la Sibérie occidentale et a choisi de contourner l'Afrique par le chemin le plus long alors que l'*Arctic Metagaz* a pu poursuivre sa route en longeant la côte escorté par le *Sibir* (gCaptain.com, 2 septembre 2025 ; Korabel.ru, 1er septembre 2025).

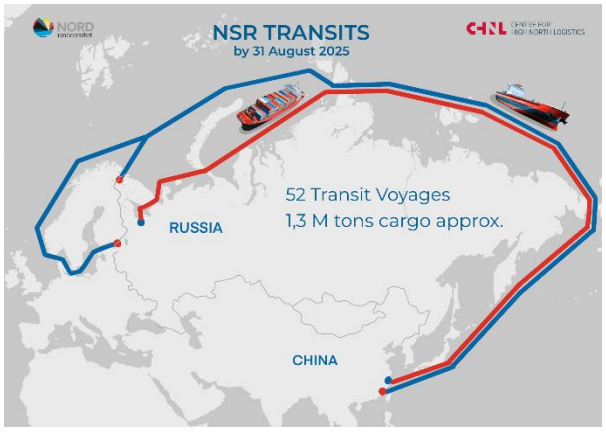
Le pétrolier *Suezmax Lynx*, sanctionné et sans protection contre la glace, est resté lui aussi bloqué pendant des jours sur la route maritime arctique du nord de la Russie. Long de 274 mètres et battant pavillon omanais, il transporte environ un million de barils de pétrole de Mourmansk, en Russie, vers la Chine. Il fait partie des nombreux pétroliers non protégés contre les glaces qui acheminent le brut moscovite vers des acheteurs chinois via l'Arctique. Le navire a rencontré des glaces de fin de saison, soulignant les difficultés de navigation pour les navires sans protection contre les glaces dans les eaux arctiques. Le *Lynx* s'est immobilisé à 72° de latitude nord, dans l'Extrême-Arctique, le 6 septembre, après avoir attendu plusieurs jours avant de poursuivre sa route à très faible vitesse, à proximité immédiate du littoral, pour trouver enfin une route à travers les glaces. Le navire ne dispose pas du permis obligatoire de navigation dans l'Arctique et les autorités russes ne l'ont pas répertorié dans leurs journaux de bord quotidiens, une pratique de plus en plus courante visant à masquer les activités de transport maritime contraires aux sanctions. Comme le méthanier *Arctic Metagaz*, aucun des deux navires n'avait prévu d'escorte de brise-glaces, contrairement aux règles de navigation. Les navires non classés glace ne sont pas autorisés à naviguer de manière autonome, même par faible englacement, conformément aux règles établies par l'administration de la Route maritime du Nord (Atomflot). C'est la deuxième fois en autant de semaines qu'un navire non classé glace rencontre des difficultés en mer de Sibérie orientale. Les deux navires ont finalement poursuivi leur route avec l'aide du brise-glace à propulsion nucléaire *Sibir* opérant dans la zone. Les autorités russes prennent des risques croissants et tentent apparemment de dissimuler les cargaisons dangereuses. Aucun des tankers *Lynx*, *Arctic Metagaz*, *Makalu*, *Aquatica* ou *Danshui* ne figure dans les registres en ligne de l'Administration de la route maritime du Nord. Le registre doit inclure tous les navires autorisés à naviguer sur la RMN (gCaptain.com, 15 septembre 2025 ; ArcticToday.com, 25 septembre 2025 ; TheBarentsObserver.com, 23 septembre 2025)

Les cargaisons de GNL russe sanctionnées mettent à l'épreuve la détermination des États-Unis en vendant directement du GNL à la Chine, une violation flagrante des sanctions qui pourrait perdurer si Washington ne la dénonce pas. Les livraisons russes de GNL à la Chine, malgré les sanctions, témoignent de l'assurance et des manœuvres politiques du président russe Vladimir Poutine. Depuis fin août, au moins deux cargaisons de GNL

russe ont été livrées à la Chine. L'*Arctic Mulan* et le *Voskhod* ont quitté la Russie le jour même où Poutine rencontrait le président américain Donald Trump en Alaska pour des pourparlers de paix visant à mettre fin à la guerre en Ukraine. Ces livraisons constituent des manœuvres géopolitiques vraisemblablement calculées, signe fort que la Russie et la Chine continuent de renforcer leurs liens au mépris des sanctions américaines. Elles interviennent également quelques jours seulement après la clôture du sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) à Tianjin, en Chine. Ce moment est particulièrement opportun, car ce sommet a permis à la Russie et à la Chine de réaffirmer leur partenariat stratégique et de discuter du renforcement de leur coopération, notamment dans le secteur énergétique (le protocole d'accord sur le gazoduc *Power of Siberia 2*). D'ici 2030, l'offre de GNL devrait dépasser la demande, avec un excédent d'offre pluriannuel se matérialisant d'ici 2026. Bloomberg prévoit un excédent d'approvisionnement constant entre 2027 et 2030, tandis que l'Agence internationale de l'énergie (AIE) prévoit un excédent d'environ 130 milliards de mètres cubes de capacité de liquéfaction d'ici 2030 dans le cadre de son scénario de politiques déclarées. Le *Voskhod LNG* associé au projet russe Arctic LNG 2 a été vu ancré dans un terminal GNL du port de Tieshan, dans la province du Guangxi, au sud-ouest de la Chine. Le pétrolier battant pavillon russe, avec une cargaison de 150 000 m³ de GNL, a été chargé le 19 juillet. Cette cargaison est la deuxième du projet sanctionné à accoster en Chine après l'arrivée du pétrolier *Arctic Mulan*, également sanctionné, au terminal GNL de Beihai fin août. La cargaison de l'*Arctic Mulan* était la première d'Arctic LNG 2 à atteindre un acheteur final depuis son démarrage l'année dernière. Le tanker russe *Voskhod LNG* naviguait vers le sud après avoir quitté le terminal GNL du port de Tieshan. Les négociants occidentaux ont commencé à éviter le terminal GNL chinois de Beihai. La raison en est qu'il a récemment reçu une cargaison de carburant provenant de l'usine russe Arctic LNG 2, sous le coup de sanctions, rapporte Bloomberg. Au moins trois sociétés internationales ont déjà officiellement interdit à leurs traders de négocier sur ce terminal chinois. Leur principale crainte est d'être accidentellement frappées de sanctions américaines, les traders craignent que les tankers avec leur chargement sanctionné soit eux aussi mis sur liste noire (gCaptain.com, 6 septembre 2025 ; gCaptain.com, 7 septembre 2025 ; gCaptain.com, 9 septembre 2025 ; OilCapital.ru, 2 septembre 2025 ; Gazoutlook.com, 18 septembre 2025).

Mise à jour sur les exportations de GNL du projet Yamal LNG de juin à août 2025. Elle couvre la période du 1er juin au 31 août 2025. Durant les mois d'été, **56 cargaisons de GNL** ont été enregistrées au départ du terminal GNL de Yamal. Parmi celles-ci, 5 voyages ont été dirigés vers l'île de Kildin pour transbordement, 8 vers la Chine, 2 vers la Corée du Sud et 1 vers Taïwan. **Les 40 cargaisons restantes ont été réparties entre des pays européens**, dont la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Espagne. À la fin du mois d'août, le nombre total de cargaisons de GNL expédiées en 2025 était inférieur de 16 à celui de la même période en 2024 (Chnl.no, 22 septembre 2025).

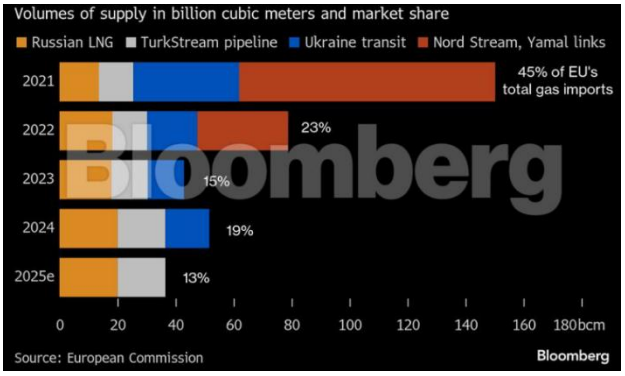




Aperçu des voyages de transit le long de la route maritime du Nord au 31 août 2025. Durant la période considérée, la glace est restée présente en mer des Tchouktches. 52 voyages ont été enregistrés, 17 terminés, 10 en voie d'achèvement, 12 actuellement dans la zone de la RMN et 13 récemment commencés. En termes de direction, les navires sont répartis de manière assez homogène : 28 navires font route vers l'Est et 24 vers l'Ouest. Par type de navire, nous avons recensé 13 pétroliers, 10 vraquiers, 10 navires porte-conteneurs, 9 navires de charge, 2 navires méthaniers, 2 navires de recherche, 5 navires de pêche et 1 navire frigorifique (Chnl.no, 22 septembre 2025).

Le lancement du projet Murmansk LNG proposé par Novatek pourrait être reporté à 2032. Ce calendrier est mentionné dans le plan global de développement des infrastructures (couvrant la période allant jusqu'en 2036) approuvé par le gouvernement russe. Selon le document, la construction du gazoduc associé Volkhov – Mourmansk (pour fournir du gaz d'alimentation au projet), d'une capacité de 40 milliards de mètres cubes de gaz par an, devrait être achevée en 2031. Le président Poutine avait précédemment chargé Gazprom, en collaboration avec le gouvernement russe, de construire et de lancer le gazoduc d'ici 2030. Les trains de Murmansk LNG seraient ancrés dans la baie d'Ura, au nord-ouest de Mourmansk. La baie abrite actuellement l'unité de stockage de LNG flottante (FSU) Saam. Novatek a déclaré que la capacité de production de GNL de Mourmansk dépasserait 20 Mt, composée de 3 trains d'une capacité de 6,8 Mt chacun. Le premier train devrait être achevé en 2027, le second en 2029. Aucune date limite n'a été communiquée pour le troisième train. Le vice-Premier ministre russe, Alexandre Novak, a déclaré que Novatek achèverait la construction de Mourmansk LNG d'ici 2030 (Tass.ru, 8 septembre 2025).

Le navire d'expédition de recherche *Akademik Tryoshnikov* est arrivé sur le lieu de l'expédition scientifique russe Pôle Nord-42, qui travaille actuellement avec le soutien du navire résistant à la glace *Severny Polyus* (Pôle Nord). Ils se sont rencontrés à 300 kilomètres du pôle Nord géographique. Les explorateurs polaires ont reçu environ 50 tonnes de ravitaillement : nourriture fraîche, carburant, matériel scientifique et colis de leur pays. Un équipage de remplacement composé de scientifiques de l'expédition et l'équipage du navire de recherche *Pôle Nord* sont également arrivés à la station. L'expédition dérivante Pôle Nord-42 mène des recherches scientifiques dans les hautes latitudes de l'océan Arctique depuis près d'un an. La station dérivante Pôle Nord-42 a débuté ses opérations le 30 septembre 2024 (Aari.ru, 5 septembre 2025 ; TheBarentsObserver.com, 16 septembre 2025).



L'UE prévoit d'éliminer progressivement le GNL russe plus rapidement après la pression des États-Unis. La Commission européenne, envisage d'inclure dans son nouveau train de sanctions une disposition visant à éliminer progressivement les importations de GNL russe avant fin 2027, conformément au plan initial de l'UE. L'administration Trump a appelé l'Europe à accélérer la réduction de ses importations de carburant russe et a fait pression sur ses alliés

pour qu'ils imposent des droits de douane pouvant atteindre 100 % à l'Inde et à la Chine pour leurs achats de pétrole russe. En raison des capacités de production de GNL aux États-Unis, le marché mondial du gaz devrait commencer à connaître une situation excédentaire au second semestre de l'année prochaine, réduisant ainsi le risque que l'élimination progressive du gaz russe exerce une pression sur les approvisionnements européens. Au cours des sept premiers mois de 2025, l'UE a payé 5,1 milliards d'euros pour le GNL, contre 4 milliards d'euros au cours de la même période en 2024. Les responsables de l'UE indiquent désormais que leur objectif est d'interdire le GNL d'ici janvier 2027, soit un an avant la date initialement proposée. Plus tôt cette année, la Commission européenne avait annoncé un plan à plusieurs niveaux pour éliminer progressivement ce carburant, avec des contrats à court terme devant prendre fin à la fin de 2025. Les accords d'importation à long terme devaient se poursuivre pendant deux années supplémentaires, jusqu'au 1er janvier 2028. On ignore si l'administration Trump renouvellera également ses sanctions contre le secteur russe du GNL. Elle a donné son feu vert aux acheteurs chinois ces dernières semaines. Le 19e paquet de sanctions est actuellement en discussion entre la Commission et les gouvernements de l'UE. Il requiert toutefois un accord unanime de tous les États membres (Kommersant.ru, 20 septembre 2025 ; gCaptain.com, 20 septembre 2025 ; HighNorthNews.com, 22 septembre 2025 ; HighNorthNews.com, 26 septembre 2025 ; IntelligenceEklipx.io, 1er septembre 2025)

Un porte-conteneurs Panamax, l'*Istanbul Bridge* (4 950 EVP), exploité par la Chine, a franchi la route maritime du Nord russe en seulement six jours. La traversée complète de la région polaire, des eaux norvégiennes à la mer de Béring, a nécessité 24 heures supplémentaires. Il a quitté Saint-Pétersbourg le 18 août et est arrivé à Qingdao le 12 septembre, parcourant ainsi la route Europe-Asie via l'Arctique en seulement 25 jours. Plus tard ce mois-ci, un autre porte-conteneur de 4 890 EVP, exploité par Haijie Shipping Company, est parti le 20 septembre de Chine et doit relier trois ports chinois, Ningbo-Zhoushan, Qingdao et Shanghai, à d'importants hubs européens, dont Felixstowe, Rotterdam et Hambourg. Ce voyage de 18 jours sera le premier du genre à s'apparenter à un service de ligne saisonnier nommé Arctic Express (MarineExecutive.com, 4 septembre 2025 ; gCaptain.com, 4 septembre 2025, ArcticToday.com, 22 septembre 2025 ; gCaptain.com, 30 septembre 2025).

Marina Starovoitova devient la première femme à être nommée capitaine d'un brise-glace à propulsion nucléaire Russe. Le parcours exemplaire et plutôt atypique de Marina Starovoitova est le résultat d'une passion et d'un travail acharné. Débutant comme institutrice, puis infirmière, elle a gravi tous les échelons, de marin à capitaine. Elle commande le *Yamal* (Korabel.ru, 1er septembre 2025).

Un cargo commercial s'échoue dans l'Arctique en provenance de Chine. Un cargo de 173 mètres de long battant pavillon néerlandais, le *Thamesborg*, s'est échoué dans l'Arctique canadien alors qu'il se dirigeait de Lianyungang, en Chine, vers Baie-Comeau, au Canada. Le navire traversait l'Arctique par le passage du Nord-Ouest canadien lorsqu'il s'est échoué dans le détroit de Franklin, à peu près à mi-chemin du passage du Nord-Ouest. Cette route est l'une des deux principales voies de passage traversant la région polaire. Selon l'opérateur du navire, la compagnie maritime néerlandaise Wagenborg, il n'y a eu aucun blessé à bord et aucune pollution n'a été détectée. Plusieurs ballasts ont été inondés. Le navire serait échoué sur une sonde de 20 m marquée sur la carte. Il n'y avait pas de banquise dans cette partie de la route. Le *Thamesborg* a une classe de glace 1A, ce qui le rend adapté aux opérations estivales et automnales dans l'Arctique, dans les glaces de première année. Le navire navigue régulièrement dans la zone nord-ouest reliant la Chine au Canada. La Garde côtière canadienne a dépêché le *NGCC Sir Wilfrid Laurier* pour porter assistance et surveiller la situation. Deux navires de la Garde

côtière canadienne sont actuellement sur place. Ce n'est pas la première fois que des navires s'échouent sur des sondes mal repérées. En 2018, le navire de recherche russe affrété pour de la croisière, renforcé contre les glaces, *Akademik Loffe* s'est échoué dans le golfe de Boothia, à l'est du détroit de Franklin. La mer calme et la proximité de son navire jumeau, l'*Akademik Sergey Vavilov*, ainsi que de deux brise-glaces canadiens, ont facilité le sauvetage de l'équipage et des passagers. Huit ans plus tôt, le *Clipper Adventurer* avait heurté un haut-fond dans le golfe du Couronnement, le long du nord-ouest du détroit, à l'ouest. Une fois de plus, des conditions météorologiques favorables ont permis le sauvetage en toute sécurité d'environ 200 passagers et membres d'équipage. Le 22 septembre, le remorqueur *Beverly MI* et le cargo *Silver Copenhagen*, d'un port en lourd de 4 230 t de classe glace sont arrivés dans l'Arctique canadien pour commencer les opérations de renflouement du *Thamesborg*. Le *Silver Copenhagen* a pu accoster en toute sécurité le *Thamesborg* pour faciliter le transfert de sa cargaison. Le brise-glace canadien *Des Groseilliers* reste également en alerte à proximité (gCaptain.com, 7 septembre 2025 ; NewsWeek.com, 8 septembre 2025 ; gCaptain.com, 9 septembre 2025 ; ArcticToday.com, 10 septembre 2025 ; MarineExcecutive.com, 12 septembre 2025 ; gCaptain.com, 17 septembre 2025 ; gCaptain.com, 22 septembre 2025 ; Usni.org, 22 septembre 2025).

Davie dévoile son chantier naval d'un milliard de dollars au Texas pour construire les brise-glaces de l'USCG. Davie Defense Inc., le dernier venu dans le secteur de la construction navale américaine, a révélé des plans détaillés pour une rénovation d'un milliard de dollars du chantier naval historique Gulf Copper à Galveston, au Texas, visant à créer l'« *American Icebreaker Factory* » – un complexe spécialement conçu pour la construction des brise-glaces des garde-côtes américains. L'installation s'appuiera sur l'expertise du chantier naval finlandais d'Helsinki, société sœur de Davie Défense et constructeur de brise-glaces polaires en Finlande depuis 25 ans. Le chantier naval d'Helsinki, acquis par Davie en 2023, construit actuellement la coque du *Polar Max* de la Garde côtière canadienne (NGCC *Arpatuuq*), qui, une fois livré au Canada d'ici 2030, devrait figurer parmi les brise-glaces les plus avancés et les plus puissants au monde (le second brise-glace lourd, le NGCC *Imnaryuaq* est déjà en construction aux chantiers navals Seaspan de Vancouver). Davie considère que l'établissement d'une capacité locale de construction navale est essentiel pour remporter le contrat de la série de brise-glaces de la Garde côtière américaine alors qu'il est en concurrence avec un consortium nouvellement créé dirigé par Bollinger Shipyards, basé en Louisiane. Bollinger Shipyards s'est récemment associé aux chantiers navals finlandais Rauma Shipyards, canadiens Seaspan Shipyards et Aker Arctic Technology Inc. pour former un partenariat stratégique visant à construire les brise-glaces de nouvelle génération. La conception du brise-glace polyvalent *Seaspan-Aker* pour la Garde côtière américaine est la même que celle utilisée par Seaspan pour la Garde côtière canadienne, ce qui signifie que les flottes pourraient être « *interopérables en termes de formation, d'opérations et de soutien en service* » (gCaptain.com, 10 septembre 2025 ; Bloomberg.com, 16 septembre 2025).

Les garde-côtes américains proposent une nouvelle route de navigation le long de la côte arctique de l'Alaska. Face à l'augmentation du nombre de navires naviguant dans l'Arctique, les garde-côtes américains proposent une nouvelle route maritime à double sens le long de la côte nord de l'Alaska. L'objectif est de rendre la navigation dans la région plus sûre et plus efficace pour l'environnement. La route serait un corridor de 3 milles nautiques de large permettant aux navires de circuler dans les deux sens, comme les voies de circulation des dispositifs de sécurité du trafic maritime, DST, qui sont en place dans le détroit de Béring. Elle s'étendrait de la limite nord du détroit de Béring jusqu'à la frontière maritime canado-américaine. Cela permettrait d'atténuer les dommages causés à la nuisance des zones écologiquement sensibles. Cette nouvelle route s'inscrirait dans la continuité du DST du détroit de Béring (Knba.org, 19 septembre 2025 ; AlaskaPublic.org, 19 septembre 2025).