

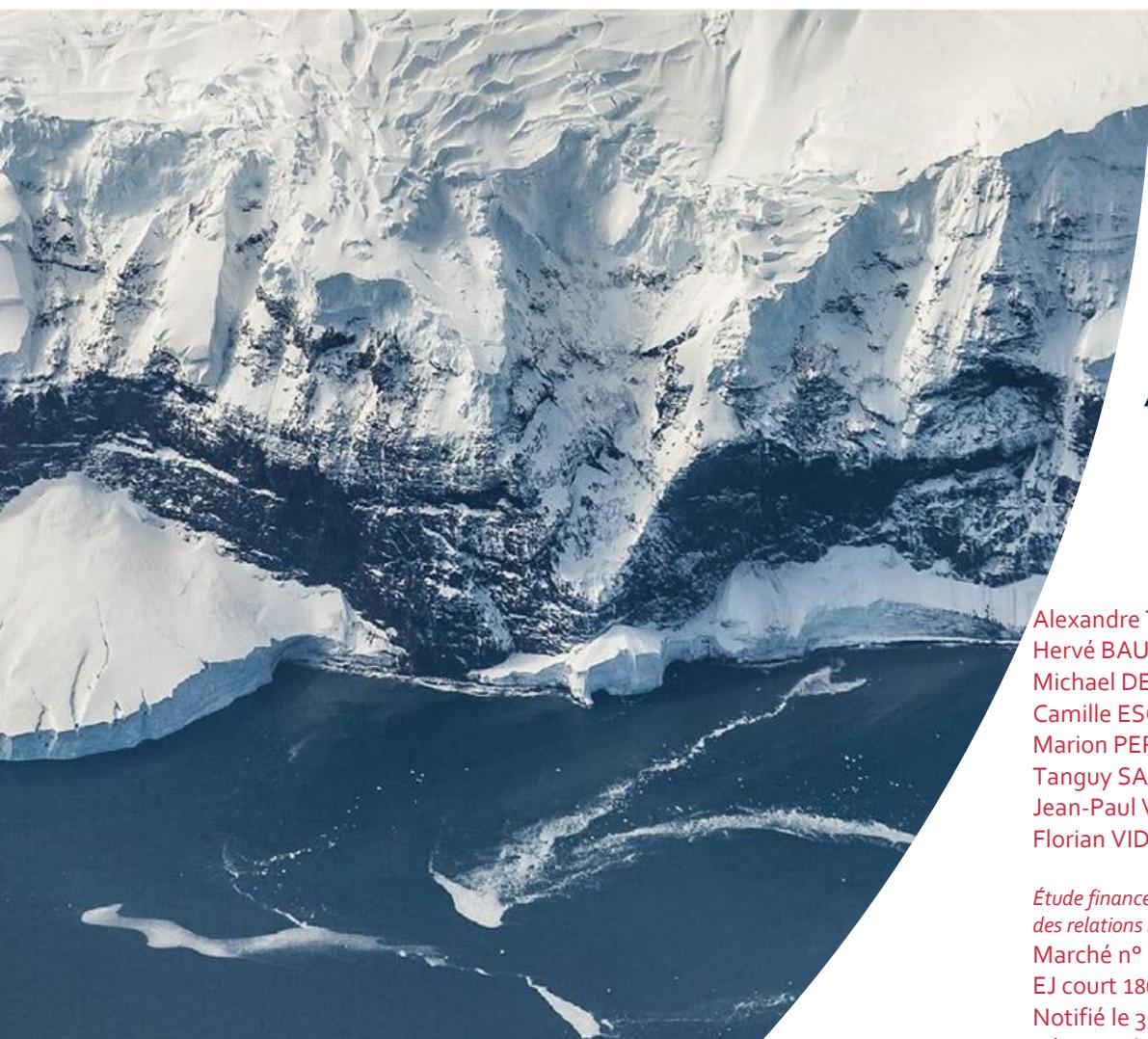
Observatoire de l'Arctique

— Bulletin mensuel



Décembre 2025

Bulletin N° 68



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
Réunion de lancement : 1^{er} février 2023

Sommaire

Amérique du Nord – Groenland/Danemark – Islande	3
Norvège – Suède – Finlande – Russie	5
États observateurs et Union européenne	7
Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques	9
Questions militaires, industrielles et technologiques	10
Publications des instituts de recherche	12
Trafic maritime – Sécurité maritime	14

Contributeurs :

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

Bloc Amérique du Nord, Groenland/Danemark, Islande :
Magali Vullierme (CEARC), Michael Delaunay (CEARC), Tanguy Sandré (CEARC),

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

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

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

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

Aux **États-Unis**, la chambre des représentants chercherait à **rendre le poste d'ambassadeur pour l'Arctique permanent** par le biais d'un vote d'une loi, et souhaiterait que le poste soit attribué prochainement. Pour rappel, la nomination de Mike Sfraga comme ambassadeur pour l'Arctique par le Président Biden avait été retoquée par les Républicains en janvier 2025 ([Politico](#), 23 octobre 2025 ; [SeafFoodSource](#), 12 novembre 2025). Ceci alors que la politique américaine dans l'Arctique et son discours se focalisent de plus en plus sur les questions de sécurité, forçant les chercheurs et les institutions de recherche américains financés par le gouvernement à en faire de même du fait de l'interdiction de mots-clefs et thèmes se rattachant aux changements climatiques, une mutation qui est entre autres particulièrement visible au sein du Ted Stevens Center ([Juneau Empire](#), 6 octobre 2025). La *National Oceanic and Atmospheric Administration* a dû mettre fin à un contrat lui permettant de prévenir en cas de Tsunamis en Alaska, du fait des coupures budgétaires de l'administration Trump, conséquence concrète de cette politique contre les recherches sur le climat et l'environnement ([Alaska Public Media](#), 31 octobre 2025). Autre conséquence de cette politique de mise au pas de la recherche par l'administration Trump, les syndicats de l'Université de l'Alaska demandent à leur administration de ne pas signer le contrat proposé par Trump (« *Compact for Excellence in Higher Education* ») qui offre de financer les universités si ces dernières s'alignent sur toute une série de restrictions décidées par l'administration ([Anchorage Daily News](#), 4 novembre 2025).

Sur le plan des ressources, l'administration Trump serait sur le point d'ouvrir quasiment tout l'Arctique américain à l'exploitation du pétrole et du gaz, dans la région de la NPRA mais aussi au large des côtes de l'Alaska. Ce plan pourrait toutefois impacter l'industrie de la pêche, et va au-delà de ce que les autorités de l'État demandaient en termes d'ouverture de nouvelles zones d'extraction. Une des zones concernées est la mer de Beaufort où subsiste un différend sur le tracé de la frontière maritime avec le Canada ([Alaska Public Media](#) ; [Eye on the Arctic](#), 20 novembre 2025).

Le *Department of Homeland Security* alerte sur une présence scientifique et militaire chinoise importante dans l'Arctique nord-américain durant l'année 2025. Cette présence est qualifiée de sans précédent notamment suite au déploiement de 5 brise-glaces et navires à capacité glace aux abords des côtes de l'Arctique nord-américain, notamment dans les eaux revendiquées comme faisant partie du plateau continental américain étendu. Cette présence chinoise accrue est même décrite comme pouvant remettre en cause la souveraineté maritime des États-Unis dans la région ([GCaptain](#), 1^{er} décembre 2025).

Au **Canada**, ce mois de novembre est à placer sous le joug de multiples annonces tant pour des (re)nouveaux partenariats (notamment avec la Suède – voir plus loin) que pour des investissements en infrastructures. Outre des avancées significatives entre le **Canada**, les États-Unis et la Finlande sur l'ICE PACT (cf. rubrique maritime), trois chefs de l'industrie canadienne du transport maritime – David Rivest, président et directeur général de Desgagnés Transarctik Inc., Daniel Dagenais, président et chef de la direction de NEAS, et Saul Polo, directeur général de St. Lawrence Shipoperators – plaident pour que le gouvernement fédéral prenne des mesures pour répondre aux enjeux que les impacts des changements climatiques et l'augmentation du trafic maritime ont sur la sécurité du passage du Nord-Ouest. Ils soutiennent la présence d'un **“potentiel considérable” pour développer un corridor de navigation arctique (PNO)** sous réserve d'avoir assez de ressources pour le sécuriser : brise-glaces, moyens d'intervention d'urgence pour les petites embarcations et capacité d'intervention en cas de pollution, cartographie des eaux, amélioration de la surveillance des glaces et des conditions météorologiques, augmentation du nombre de logements dans le Nord sont cités. Ces besoins sont primordiaux pour permettre de ravitailler les communautés, de desservir le secteur des ressources et d'assurer un transport

de transit plus sécuritaire (*Regard sur l'Arctique*, 18 novembre 2025). Ce n'est pas le seul appel à investissement dans les infrastructures du Nord qui a eu lieu ce mois-ci. En effet, de multiples sources relèvent les besoins et les annonces : demande d'aide au fédéral par des leaders inuit pour quatre projets (hydroélectricité dans le Kivalliq et à Iqaluit ; ports dans le Kitikmeot et à Qikiqtarjuaq) (*Regard sur l'Arctique*, 31 octobre 2025) ; sept nouveaux grands projets soumis à approbation par Mark Carney dont le projet hydroélectrique d'Iqaluit (*CBC News*, 13 novembre 2025 ; *Regard sur l'Arctique*, 17 novembre 2025) ; **possibilité d'expropriation dans la région de Toronto pour l'installation d'un site de radars d'environ 1 600 hectares dans le cadre du programme de radar transhorizon dans l'Arctique (A-OTHR) du NORAD** (*Regard sur l'Arctique*, 21 novembre) ; le budget fédéral soumis prévoit 1 milliard de dollars sur quatre ans à Transports Canada pour que soit créé le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique (*Regard sur l'Arctique*, 6 novembre 2025).

Les élections territoriales ont vu John Main, premier non-Inuk élu au poste de Premier ministre du Nunavut et David Joanasie à celui de président de l'Assemblée législative du Nunavut (*Regard sur l'Arctique*, 19 novembre 2025, 20 novembre 2025). Le Yukon compta, pour la première fois de son histoire (et pour la deuxième fois de l'histoire du Canada), plus de femmes que d'hommes élues à son Assemblée législative (*Regard sur l'Arctique*, 11 novembre 2025). Enfin, le Nunavik a procédé pour la dernière fois au passage à l'heure d'hiver. Le Nord québécois a en effet décidé de ne plus appliquer ce système. Quelques ajustements seront donc à prévoir avec le reste de la province qui n'a pas encore abandonné ce système (*Regard sur l'Arctique*, 10 novembre 2025).

Au Groenland, une conférence scientifique d'ampleur, la *Greenland Science Week*, organisée par l'Arctic Hub, a réuni 400 chercheurs et chercheuses de 20 pays. Plusieurs représentants de la nouvelle présidence du Conseil de l'Arctique, désormais largement basée au Groenland, y ont participé (*High North News*, 19 novembre 2025). La ministre groenlandaise des Affaires étrangères et de la Recherche, Vivian Motzfeldt, y a rappelé que la recherche menée au Groenland doit avant tout profiter aux populations locales, intégrer les savoirs autochtones et assurer un véritable retour de connaissances aux communautés concernées (*High North News*, 13 novembre 2025). **Un nouveau rapport scientifique (*International Cryosphere Climate Initiative*), publié avant la COP30, alerte sur un déclin rapide et potentiellement irréversible des glaces du Groenland et de l'Antarctique, qui pourrait entraîner une montée des mers bien supérieure aux estimations actuelles.** Il avertit que même l'objectif de +1,5°C ne suffirait pas à éviter des dommages majeurs, et appelle à réduire de moitié les émissions mondiales d'ici 2030 pour limiter l'effondrement des calottes glaciaires et ses conséquences planétaires (*Eye on the Arctic*, 13 novembre 2025). Lors de la COP, le **Conseil circumpolaire inuit (ICC)** a, par ailleurs, dénoncé l'usage interchangeable de "communautés locales" et "peuples autochtones" – une pratique qui, selon l'organisation, occulte les droits spécifiques des peuples autochtones (*Eye on the Arctic*, 19 novembre 2025). L'ICC réclame également un accès direct aux financements, l'intégration des savoirs autochtones et une transition énergétique équitable (*Eye on the Arctic*, 13 novembre 2025).

Sur le plan national, l'ancien Premier ministre groenlandais Múte B. Egede avait accusé le Danemark d'avoir commis un « génocide » lors de la campagne dite de la spirale dans les années 1960-1970, déclenchant une polémique. Il a reçu le soutien de son successeur, Jens-Frederik Nielsen (*Sermitsiaq*, 21 novembre 2025), malgré la menace, désormais retirée (*Sermitsiaq*, 23 novembre 2025), de poursuites judiciaires de l'ancien ministre danois Tom Høyen, qui conteste ces accusations.

Au Parlement européen, un réseau de partis régionaux, séparatistes et axés sur les minorités à travers l'Europe, a invité deux hommes politiques féroïens et l'ancien secrétaire du parti Siumut au Groenland, Ole Aggo Markussen, en vue d'échanger et d'élargir leur réseau. Celui-ci rassemble des indépendantistes Écossais, Catalans, Basques, Corses, Flamands, mais aussi Kanak (*Altinget*, 24 novembre 2025).

Début novembre, le nouvel ambassadeur américain au Danemark, cofondateur de PayPal et ami de longue date d'Elon Musk, a pris ses fonctions à Copenhague, déclarant comme prioritaire la coopération en matière de défense et de liens commerciaux, ainsi qu'en termes de sécurité arctique ([Eye on the Arctic](#), 5 novembre 2025). Il est, cependant, resté évasif sur les ambitions de Trump, refusant de démentir les projets passés de Donald Trump visant la souveraineté américaine sur le Groenland ([DR](#), 18 novembre).

Début décembre, des représentants du Groenland, du Danemark et des États-Unis se réuniront au Groenland pour reprendre les réunions tripartites officielles ([Sermitsiaq](#), 26 novembre 2025).

En Islande, l'effondrement potentiel de la circulation méridienne de retournement de l'Atlantique (AMOC) a été classé comme un enjeu de sécurité nationale et une menace « directe pour notre résilience et notre sécurité nationales ». Le ministre islandais du Climat, Johann Pall Johannsson, a indiqué que cette classification permettra d'élaborer des stratégies pour les scénarios les plus pessimistes. Pour rappel, l'AMOC transporte les eaux chaudes des tropiques vers le nord, en direction de l'Arctique, et ce flux d'eau chaude contribue à adoucir les hivers européens. Un changement de circulation de ce courant aura pour effet de déclencher une nouvelle période glaciaire, avec des températures hivernales extrêmes en Europe du Nord et des chutes de neige et de glace plus importantes – ainsi qu'une déstabilisation des précipitations en Afrique, en Inde et en Amérique du Sud et une possible accélération du réchauffement en Antarctique. Johann Pall Johannsson a ajouté que c'était « *la première fois qu'un phénomène climatique spécifique est officiellement porté devant le Conseil national de sécurité comme une menace existentielle potentielle* ». Les risques évalués couvrent un large éventail de domaines, de la sécurité énergétique et alimentaire aux infrastructures et aux transports internationaux. De nombreux scientifiques alertent sur la sous-estimation potentiellement inévitable de l'effondrement de l'AMOC dans les prochaines décennies, à mesure que les températures mondiales continuent d'augmenter. Pour Johann Pall Johannsson, l'Islande ne peut pas se « *permettre d'attendre des recherches définitives et à long terme avant d'agir* » et souhaite ne prendre aucun risque face à l'accélération du réchauffement climatique et à la hausse continue des émissions de gaz à effet de serre ([Reuters](#), 12 novembre 2025).

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Russie : la Société géographique russe ouvre un bureau à Barentsburg (Svalbard)

Le 24 octobre 2025, la Société géographique russe (RGO) a inauguré un nouveau bureau à Barentsburg, au Svalbard, en présence de représentants locaux russes. Dirigé par Darya Slyunyaeva, ancienne employée de la compagnie d'État Arktikugol, ce centre vise officiellement à renforcer la présence russe dans la région polaire. Slyunyaeva, connue sous le pseudonyme « Spitsgirl », a publiquement exprimé que le Svalbard joue un rôle crucial pour consolider la position russe dans l'Arctique. Elle accuse la Norvège de chercher à établir sa souveraineté absolue sur l'archipel par le biais de mesures restrictives, et craint une possible révision du Traité du Svalbard de 1920.

Parmi les premières priorités du centre figure la création d'une carte interactive de la présence historique russe au Svalbard. L'ouverture de ce bureau s'est déroulée peu après le 17^{ème} congrès du RGO à Moscou, où le président russe V. Poutine a désigné l'Arctique comme une zone prioritaire, aux côtés des territoires ukrainiens occupés. Historiquement, le RGO, désormais présidé par l'ancien ministre de la Défense Sergueï Shoigu, sert d'outil de promotion du patriotisme et des vues du régime russe ([Communiqué de la Société géographique russe](#), 30 octobre 2025 ; [thebarentsobserver](#), 4 novembre 2025).

Russie : retrait de la coopération de sauvetage euro-arctique

Le ministère des Affaires étrangères russe a officiellement annoncé, le 16 novembre, son retrait de l'accord de 2008 sur la prévention et la réponse aux situations d'urgence, dernière composante de la coopération de Barents incluant la Russie. Neuf exercices de sauvetage conjoints avaient été organisés, renforçant la compréhension des défis arctiques et les contacts transfrontaliers. Bien que la coopération multilatérale soit rompue, un accord bilatéral de recherche et sauvetage en mer de Barents subsiste entre la Russie et la Norvège, mais aucun exercice commun n'a eu lieu depuis le début du conflit en Ukraine en 2022 ([Communiqué du ministère des Affaires étrangères de la Fédération de Russie](#), 26 novembre 2025).

Russie-Chine : Arkhangelsk, incubateur de l'influence chinoise sur la Route maritime du Nord

En novembre 2025, une délégation d'affaires chinoise dirigée par le consul général Luo Zhanhui a visité le port maritime d'Arkhangelsk pour renforcer la coopération logistique entre la Chine et le nord de la Russie. Cette visite s'inscrit dans une expansion stratégique chinoise dans la région polaire. L'entreprise NewNew Shipping Line est au cœur de cette dynamique. Depuis 2024, elle a acheminé 17 500 conteneurs entre la Chine et le nord de la Russie via la Route maritime du Nord (RMN). Elle collabore avec des entités russes telles que Torgmoll, société de transport et de logistique, et projette d'établir des liaisons annuelles, notamment depuis Mourmansk.

Les échanges consistent principalement en l'exportation russe de produits du bois vers la Chine et l'importation de produits technologiques et de composants automobiles. Les ports chinois de Qingdao, Dalian et Shanghai, en particulier, sont des points clés pour ces flux, accueillant également les pétroliers de la « flotte fantôme » russe. Ces navires sous sanctions occidentales, comme le méthanier *Buran*, livrent à la Chine le GNL du site de production Arctic LNG 2 à la Chine.

Cette collaboration est présentée par Pékin comme un pilier de ses ambitions arctiques et de son partenariat stratégique avec Moscou, qualifié de « meilleure période historique ». La NewNew Shipping Line affirme répondre à un appel national, transformant le développement de la RMN en une mission stratégique pour l'État. Ainsi, malgré les sanctions internationales, les deux pays intensifient leur coopération logistique en Arctique, mêlant intérêts économiques et géopolitiques ([Communication sur le réseau social Vkontakte du ministère de la Croissance économique de l'oblast d'Arkhangelsk](#), 22 novembre 2025 ; [the-barentsobserver](#), 27 novembre 2025).

Russie : modernisation des stations météorologiques le long de la RMN

La Russie a récemment annoncé la modernisation complète de la station aérologique de l'île Kotelny, située dans l'Arctique. Cette rénovation s'inscrit dans un vaste programme de mise à jour de son réseau hydrométéorologique dans l'Arctique, où près de 50 % des stations sont considérées comme obsolètes. **L'objectif principal, régulièrement souligné par le gouvernement russe, est de soutenir le développement de la RMN** et d'y assurer une meilleure couverture observationnelle, fonction cruciale pour la sécurité et l'efficacité de cette voie navigable stratégique.

Le plan prévoit notamment le déploiement massif de stations dérivantes (49 prévues en 2023) et de bouées automatiques pour créer un réseau de surveillance haute précision. Selon Alexander Makarov de l'Institut de recherche Arctique et Antarctique, cela permettra des observations horaires des conditions météorologiques et glacielles le long de la RMN. Le ministre des Ressources naturelles, Aleksander Kozlov, a reconnu que les 240 stations

actuelles sont insuffisantes. Il estime qu'au moins 25 stations automatiques supplémentaires sont nécessaires pour augmenter la précision des prévisions de 4 à 6 %, un besoin essentiel pour atteindre les objectifs d'une augmentation du nombre de passages sur la RMN ([Communiqué sur le réseau social Vkontakte de Roshydromet](#), 18 septembre 2025 ; [thebarentsobserver](#), 12 novembre 2025).

Nouvelle politique arctique et nouvel ambassadeur arctique pour la Finlande

La Finlande vient de dévoiler une nouvelle politique arctique dédiée aux aspects de politique extérieure et de sécurité dans un contexte d'adhésion à l'OTAN ([Ulkoministeriö, Novembre 2025](#)), et son nouvel envoyé, l'ambassadeur Kalle Kankaanpää. Kankaanpää a grandi à Rovaniemi, en Laponie, a fait son entraînement militaire à Sodankylä, dans l'extrême nord de la Finlande, et dans sa carrière diplomatique il a servi à plusieurs endroits dans l'Arctique ([Arctic Today, 25 novembre 2025](#)).

Il ne s'agit pas d'une nouvelle politique complète du gouvernement finlandais mais spécifiquement d'une mise à jour du volet de politique extérieure et de sécurité de la politique arctique. Cela répond à un rôle de la Finlande dans la région qui a évolué : avec la Suède, elle contribue maintenant à renforcer les flancs est et nord de l'OTAN, ce qui inclut la mobilité militaire mais aussi le soutien aux infrastructures civiles — routes, voies ferrées, et liaisons transfrontalières avec la Suède et la Norvège. De plus, l'expertise finlandaise suscite un intérêt international croissant : coopération sur les brise-glaces, surveillance spatiale, équipements météorologiques, véhicules blindés adaptés au froid, etc.

États observateurs et Union européenne

Le Parlement européen adopte un nouveau cap pour l'Arctique, frontière stratégique de l'UE

Le Parlement européen a adopté une nouvelle résolution relative à l'Arctique, alertant sur le renforcement militaire et soulignant la nécessité d'une coopération avec les partenaires nordiques, dont la Norvège, pour se préparer à la concurrence géopolitique à venir ([Parlement Européen, 12 novembre 2025](#)). La résolution traduit la prise de conscience croissante, au sein de l'UE, que l'Arctique n'est plus une périphérie lointaine, mais une région de première importance stratégique.

La résolution intervient dans un contexte de concurrence géopolitique accrue dans l'Arctique : militarisation croissante par la Russie, investissements dans les infrastructures et voies polaires soutenus par la République populaire de Chine, et intérêt stratégique grandissant de puissances mondiales.

Pour protéger les intérêts européens — liberté de navigation, protection des infrastructures maritimes, sécurité environnementale —, le Parlement encourage une coopération renforcée avec l'OTAN, un accroissement de la surveillance maritime, des exercices conjoints, ainsi que des efforts coordonnés de surveillance et de défense.

Parallèlement, le Parlement promeut une gouvernance multilatérale approfondie de l'Arctique via les forums régionaux, soutient les initiatives de statut d'observateur, incite à l'engagement avec les institutions arctiques (comme l'*Arctic Economic Council* ou l'*Arctic Mayors' Forum*) et réclame un renforcement de la représentation de l'UE (par exemple via le nouveau bureau de l'UE à Nuuk).

Répondant aux propos de la présidente de la Commission, selon lesquels l'Arctique se trouve « *au centre de la sécurité et de l'indépendance européennes* » (voir bulletin précédent), la résolution plaide pour que l'UE abandonne son « *exceptionnalisme arctique* » — c'est-à-

dire l'idée d'une politique distincte dédiée uniquement à l'Arctique — et intègre le Grand Nord dans sa politique étrangère, de sécurité et énergétique globale.

Le document appelle à la création d'une unité arctique dédiée au sein du Service Européen d'Action extérieure (SEAE), à un mandat renforcé pour l'envoyé spécial de l'UE chargé des affaires arctiques, et à une capacité institutionnelle accrue pour coordonner l'engagement de l'UE dans l'Arctique. La proposition de créer une unité spécialisée sur l'Arctique que ce soit au sein du SEAE (actuellement dans la même unité que les pays de l'EFTA) ou un groupe de travail dédié au sein du Conseil (actuellement dans le même groupe que la Russie et le Partenariat oriental) est une proposition de longue date soutenue notamment par les États-membres observateurs au CA (France, Italie, Allemagne, Espagne, Pologne, Pays-Bas), mais refusée par les États-membres nordiques (voir bulletin de mai/juin 2024 sur le EU Arctic forum).

Par ailleurs, le déplacement de l'attention de l'UE, d'abord centrée sur l'environnement et les infrastructures, vers la sécurité et la diplomatie rappelle la ligne de l'UE promue dans les années 2020-2021 lorsque Michael Mann était l'Envoyé spécial pour l'Arctique avec la proposition lors du EU Arctic Forum de 2021 de "streamliner" la politique arctique via le SEAE. Cela avait alors inquiété les représentants Samis craignant d'être oubliés dans les processus décisionnels internes couvrant l'Arctique européen. Cette ligne a ensuite été abandonnée sous Clara Ganslandt, plus discrète et dans un contexte de blocage institutionnel du CA.

Dans ce document, le Parlement nomme explicitement la Norvège comme « *un allié clé de l'UE et de l'OTAN* », soulignant son importance non seulement pour l'énergie — principalement le gaz — mais aussi pour la coopération de défense et la résilience géopolitique ([High North News, 1^{er} décembre 2025](#)).

La Corée affirme son ambition de remporter le marché canadien de sous-marins

Le Canada cherche à acquérir de nouveaux sous-marins capables d'opérer sous la glace arctique, une capacité jugée indispensable pour surveiller le passage du Nord-Ouest, suivre les activités adverses et affirmer sa souveraineté dans le Nord. Deux options ont été présélectionnées : le KSS-III Batch II proposé par Hanwha Ocean en Corée du Sud, et le Type 212CD développé par ThyssenKrupp Marine Systems et Kongsberg en Allemagne et en Norvège. Depuis cette décision, Séoul déploie une offensive diplomatique et industrielle pour séduire Ottawa, multipliant les visites de chantiers, les partenariats et les promesses de livraisons rapides, tandis que Berlin et Oslo mettent en avant l'interopérabilité OTAN, la furtivité avancée du 212CD et la solidité de leur coopération industrielle. Le choix canadien repose moins sur une opposition entre fournisseurs asiatiques ou européens que sur une orientation stratégique : privilégier soit la puissance de feu, l'endurance et la capacité de frappe qu'offre le KSS-III, soit la furtivité extrême et l'intégration OTAN incarnées par le 212CD ([Army Recognition Group](#)).

L'Allemagne témoigne de son engagement en Arctique et renforce sa coopération avec l'OTAN

L'Allemagne a réceptionné son premier P-8A Poseidon, marquant une étape majeure dans le renforcement de sa capacité de surveillance maritime et anti-sous-marin. Exploité par la 3^e escadre aérienne navale à Nordholz, il patrouillera l'Atlantique Nord, la mer de Norvège et le corridor GIUK, zones critiques pour les sous-marins russes. Cette acquisition, intégrée à un programme de plus de 3 milliards d'euros, remplacera la flotte de P-3C Orion. Équipé de capteurs avancés et d'armements variés, il permettra une fusion numérique des données et une présence régulière dans le Grand Nord, en coordination avec les forces alliées de l'OTAN ([United24 Media](#)).

À cela s'ajoute la signature d'une lettre d'intention entre l'Islande et l'Allemagne, visant à renforcer leur coopération en matière de défense et de sécurité dans l'Atlantique Nord et l'Arctique, en réponse à la menace russe. L'accord prévoit l'utilisation accrue des infrastructures islandaises, notamment la base aérienne de Keflavík et les ports, pour déployer frégates, sous-marins et avions de patrouille maritime allemands, dont les P-8A Poseidon récemment livrés. Cette présence améliore la surveillance maritime et aérienne, la protection des infrastructures critiques et la dissuasion anti-sous-marine, tout en renforçant l'alerte précoce de l'OTAN. L'initiative inclut la formation conjointe, la planification stratégique, le partage d'informations et le soutien logistique. Ce partenariat transforme l'Islande en hub opérationnel régulier pour Berlin, réduisant les temps de transit et augmentant la couverture des zones clés, tout en renforçant l'interopérabilité alliée, la résilience stratégique et la stabilité du flanc nord de l'OTAN ([Army Recognition Group](#) et [High North News](#)).

De plus, l'Allemagne a réalisé son plus grand exercice de tir maritime depuis des décennies au large d'Andøya, en Norvège. Sur deux semaines, jusqu'à 54 lancements de missiles, ainsi que des tirs de torpilles et d'artillerie, ont mobilisé neuf navires de surface, un sous-marin, des unités de l'armée et de l'aviation allemandes, ainsi que des partenaires internationaux. L'exercice a attiré l'attention de deux navires russes : l'**Akademik Boris Petrov**, officiellement navire de recherche mais connu pour des missions de renseignement, et le **cargo SMP Arkhangelsk**, sanctionné par les États-Unis et l'Ukraine, observés zigzaguant près de la zone d'entraînement. Cette présence russe souligne l'intérêt stratégique de la région et la nécessité d'une surveillance alliée renforcée ([The Barents Observer](#)).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Région de Barents : l'avenir incertain de la coopération régionale

À partir du 1^{er} janvier 2026, la Finlande se retire définitivement du Conseil euro-arctique de Barents, où seule la région d'Oulu restera membre du Conseil régional de Barents, tandis que les autres régions finlandaises se sont retirées. Cette décision unilatérale, motivée par une volonté d'envoyer un signal clair à la Russie et par des considérations budgétaires, a été jugée précipitée par certains acteurs régionaux. Hanna Honkamäkilä, responsable des affaires internationales de la région d'Oulu, déplore l'absence d'alternative concrète, créant une situation d'incertitude durable dans le temps.

Pour l'heure, des discussions sont en cours pour créer une nouvelle plateforme de coopération nordique, un projet piloté par le comté norvégien du Nordland. Ainsi, l'Assemblée euro-arctique de Bodø a réuni divers acteurs régionaux et nationaux dans ce but. Marianne Dobak Kvæsjø, présidente du Conseil régional de Barents, y a souligné la nécessité de définir une direction commune. Cependant, les gouvernements finlandais, norvégien et suédois ne sont pas encore parvenus à un consensus, à ce stade, ce qui retarde la création d'une nouvelle structure. Si les priorités politiques nationales, centrées sur d'autres dossiers diplomatiques (États-Unis, UE), semblent expliquer en partie cette stagnation, sans impulsion des trois gouvernements des pays nordiques, la perspective d'un nouveau cadre institutionnel de coopération dans l'espace de Barents demeure éloignée. La question dépasse le simple cadre interrégional : avec l'entrée dans l'OTAN de la Finlande et de la Suède, la coopération militaire entre les États nordiques s'intensifie. Mais le volet « coopération civile, infrastructures, résilience régionale » — à l'origine du projet de nouvelle structure — n'a pas encore trouvé de traduction concrète ([High North News](#), 26 novembre 2025).

Rencontre de 11 ministres de la Défense à Bodø sur l'Ukraine

Onze ministres de la Défense se sont réunis début novembre à Bodø, dans le nord de la Norvège, à l'occasion de la réunion ministérielle de la coalition *Joint Expeditionary Force* (JEF). La JEF — coalition dirigée par le Royaume-Uni, réunissant une dizaine de pays nordiques et d'Europe du Nord — a pour mission de constituer une force de défense capable d'intervenir rapidement pour soutenir l'OTAN dans la région. À cette occasion, les pays signataires ont conclu un accord visant un partenariat renforcé avec l'Ukraine ([High North News, 5 novembre 2025](#)).

Il s'agit de la première réunion ministérielle de la JEF tenue à l'intérieur du cercle arctique, ce qui marque un tournant symbolique fort. Le choix de Bodø comme lieu de la réunion souligne l'importance stratégique du Grand Nord pour la Norvège et ses alliés.

Lors de la réunion, les ministres ont signé un « *Combined Memorandum of Understanding* » qui définit le cadre d'un partenariat renforcé entre la JEF et l'Ukraine, pour former les forces armées ukraines, coopérer pour la protection des infrastructures sous-marines critiques ou encore partager des savoir-faire en matière de drones (UAV), de médecine de combat, et de lutte contre la désinformation ([UK government, 5 novembre 2025](#)).

Cette décision intervient dans un contexte de tensions croissantes en Europe et d'augmentation des défis en matière de sécurité dans le Nord — mer du Nord, Baltique, Arctique. La JEF se présente ainsi comme un instrument complémentaire à l'OTAN pour répondre aux crises régionales ([Gouvernement norvégien, 9 mai 2025](#)).

Questions militaires, industrielles et technologiques

La Chine réussit 43 plongées habitées en Arctique et démontre son avance sur l'Occident

Lors de son expédition arctique 2025, la Chine a effectué 43 plongées habitées réussies, dont des missions coordonnées des submersibles *Fendouzhe* et *Jiaolong* en eau profonde. Elle devient ainsi le seul pays capable de mener de telles missions y compris sous la glace de l'Arctique. Ces plongées ont permis d'étudier le plancher océanique et des écosystèmes situés sous la glace estivale, mais, selon Elizabeth Buchanan, cette avancée s'inscrit avant tout dans une stratégie pour devenir leader mondial de la gestion des ressources en eau profonde et des fonds marins.

Lors de son expédition arctique, la Chine a utilisé cinq navires de recherche, dont un brise-glace, pour déployer ces submersibles, capables d'atteindre jusqu'à 7 000 mètres de profondeur, *Fendouzhe* ayant atteint 10 909 mètres en 2020. Les plongées se sont déroulées dans la mer de Beaufort et l'océan Arctique central, le long de la dorsale de Gakkel, une zone de potentielles tensions entre la Russie, le Danemark/Groenland et la Norvège.

Cette réalisation met en évidence le renforcement de la présence chinoise dans la recherche polaire, longtemps dominée par la Russie et les puissances occidentales. Son « mode d'opération collaboratif à double submersible habité », relayé par CCTV, a montré des avancées en navigation, communication et sécurité sous la glace. Bien que présentée comme scientifique, l'activité arctique de la Chine attire l'attention des nations riveraines de la région et inquiète quant à la nature exacte de ces dispositifs, déposés à des profondeurs difficilement accessibles aux capacités occidentales actuelles.

Au cours de la dernière décennie, la Chine a intensifié son activité en Arctique, déployant brise-glace, navires de recherche et submersibles non habités. Présentés comme des missions de « développement scientifique pacifique », ces **programmes** permettent également de consolider la position du pays le long des nouvelles routes maritimes arctiques. En pratique, la rapidité des avancements chinois impressionne et préoccupe. Le mois dernier, un porte-conteneurs chinois a effectué pour la première fois la liaison Asie-Europe occidentale via l'Arctique, et ce, en seulement 20 jours. Il est même déjà prévu que la fréquence de ces voyages augmente dès l'été prochain ([G Captain](#)).

Harmony : un réseau de détection et d'espionnage russe en Arctique bâti avec des équipements européens

La Russie développe secrètement *Harmony*, un système de défense sous-marine destiné à protéger ses sous-marins nucléaires stationnés dans l'Arctique. Une enquête internationale présentée par [Le Monde](#) révèle que, via un réseau de sociétés-écrans, Moscou acquiert depuis plus de dix ans des technologies occidentales sensibles, déployées dans un vaste dispositif sous-marin en mer de Barents. Composé de capteurs, sonars et autres équipements, ce réseau renforce la dissuasion nucléaire russe et soulève des questions sur la capacité européenne à contrôler ces transferts.

Pour construire *Harmony*, la Russie a acquis des équipements occidentaux à double usage — sonars, drones sous-marins, antennes, systèmes acoustiques et câbles optiques — intégrés dans un réseau de surveillance sophistiqué. Leur déploiement s'appuie sur une flottille de navires occidentaux réaffectés, parfois camouflés en bateaux de recherche. Le suivi GPS de ces bâtiments, vendus par des armateurs européens malgré la mention de Mourmansk comme port d'attache, a permis de retracer l'implantation du réseau jusqu'en mer de Barents.

Au cœur de cette opération se trouve Mostrello Commercial Limited, société chypriote qui a acquis pour des dizaines de millions de dollars de technologies sous-marines destinées au ministère russe de la Défense. L'enquête révèle qu'Alexeï Streletchenko, homme d'affaires proche du FSB et dirigeant d'UPT, en est le véritable propriétaire. Grâce à un réseau de sociétés-écrans, il a permis l'importation de plus de 50 millions d'euros de matériel occidental entre 2012 et 2024, en dépit des sanctions liées à la Crimée puis à l'Ukraine. Son rôle n'a été découvert qu'après un signalement de la CIA en 2021, entraînant une enquête allemande et des sanctions américaines en 2024.

Plusieurs fournisseurs occidentaux assurent avoir agi dans le cadre légal. Parmi eux, trois entreprises néerlandaises — Royal IHC, Rederij Groen et Smit Terminals — dont les produits représentent plus de 8 millions de dollars ([NL Times](#)), ainsi que deux fournisseurs français : iXblue (Exail), qui reconnaît des ventes à vocation scientifique ou industrielle avant 2022, et RTsys, qui a vendu pour plus de 700 000 € d'équipements utilisés ensuite dans l'Arctique. Bien qu'ils déclarent avoir respecté la loi, des experts en sanctions estiment que ces entreprises auraient dû identifier les risques liés à une société-écran chypriote. Le cas du fabricant allemand NSW est plus préoccupant : Mostrello lui a acheté 15 millions € de câbles, payés directement par la société russe UPT. Ces détournements illustrent les limites du contrôle européen face aux utilisateurs finaux « duraux » et aux stratégies russes d'évasion.

K-27 et K-159 : la récupération des sous-marins nucléaires par la Russie est-elle réellement possible ?

Des médias russes affirment que le budget fédéral 2026–2028 prévoit des fonds pour sortir de l'eau les sous-marins nucléaires K-27 et K-159 dans l'Arctique, suscitant un vif intérêt en Russie et à l'étranger. Cependant, ces informations reposent sur des rapports évoquant de

nouvelles allocations budgétaires pour Rosatom, alors qu'aucune confirmation ni commentaire n'a été fourni par la société ou ses dirigeants. De nombreux analystes estiment que les médias ont pu mal interpréter ces financements, qui concernent plutôt un programme plus large de nettoyage de « l'héritage nucléaire » russe, incluant les sous-marins coulés. Alexey Likhachev, patron de Rosatom, affirme régulièrement vouloir assainir ces zones, et Vladimir Poutine a renforcé cette priorité en 2023 en fixant l'objectif de réhabiliter, d'ici 2031–2035, les territoires contaminés ou affectés par des objets nucléaires immergés ([Bellona](#)).

En 2015 déjà, la Russie avait presque éliminé plus de 1 000 générateurs thermoélectriques à radioisotopes (RTG) au strontium-90, utilisés autrefois pour alimenter phares, balises et stations isolées, mais devenus dangereux après des décennies de négligence. Après la chute de l'URSS, de nombreux RTG avaient été perdus ou abandonnés, causant des accidents radiologiques et attirant voleurs et groupes intéressés par des composants pour bombes sales. Depuis les années 2000, des financements internationaux, notamment de la Norvège et via la coopération américano-russe, ont permis de sécuriser et remplacer la majorité des RTG. À cette période, 80 % des dispositifs avaient déjà été neutralisés, et Rosatom se félicitait que la problématique soit presque entièrement résolue grâce à l'aide internationale ([Bellona](#)).

L'héritage radioactif de l'URSS reste également lourd dans les zones maritimes russes. Durant le XXe siècle, 1 109 sous-marins ont été construits par la Russie/URSS (soit 19 % du total mondial), dont plus de 250 nucléaires. Par conséquent, l'extraction des sous-marins nucléaires coulés est devenue une préoccupation depuis la tragédie du *Koursk* en 2000, mais pendant près de vingt ans, la Russie n'a développé aucune technologie pour ce type de missions. En 2019, un projet de navire spécialisé a été dévoilé, mais aucun progrès notable n'a été signalé depuis, les chantiers restant concentrés sur la construction de sous-marins et de brise-glaces pour la NRS. Parmi eux, le *Khabarovsk*, récemment lancé, se distingue comme le premier sous-marin russe en série capable de transporter les giga-torpiilles nucléaires *Poseidon* ([The Barents Observer](#)).

Ainsi, selon l'organisation Bellona, la Russie ne disposerait actuellement ni des moyens techniques ni de l'infrastructure pour ce type d'opérations. Compte tenu des tensions économiques, de la guerre et de la crise dans l'industrie navale, il semble très improbable que les K-27 ou K-159 puissent être récupérés dans un avenir proche.

Publications des instituts de recherche

Entre Moscou, Pékin et Washington : qui menace vraiment l'Arctique canadien ?

Dans un article [publié](#) sur le site Réseau d'analyse stratégique, les chercheurs reconnus Frédéric Lasserre, Mathieu Landriault, Pauline Pic et Stéphane Roussel examinent la réémergence de discours alarmistes au Canada concernant la souveraineté du pays sur son espace arctique. Les auteurs critiquent le fait que la Russie et la Chine soient fréquemment présentées comme des menaces directes sur la base de spéculations dénuées de fondements concrets, alimentant des scénarios tels que des brise-glace russes naviguant au travers de l'archipel ou l'implantation secrète de bases chinoises.

Ce texte ne se contente pas de déconstruire ces discours en montrant leur caractère peu vraisemblable ; il souligne également qu'ils détournent l'attention des véritables enjeux, qui se situerait plutôt du côté de Washington. Plusieurs spécialistes, dont Adam Lajeunesse, Stéphane Roussel et Franklin Griffiths, estiment que la véritable menace pour la souveraineté arctique du Canada pourrait venir non pas de la Russie ou de la Chine, mais

des États-Unis. L'administration Trump a rouvert les tensions concernant le tracé de la frontière maritime en mer de Beaufort et le statut juridique du Passage du Nord-Ouest.

Mais les risques suscités par les ambitions américaines ne se limitent pas à l'espace canadien : une éventuelle annexion du Groenland ne ferait qu'accentuer une forme d'enclavement stratégique du Canada. De plus, les menaces supposées de la Chine ou de la Russie pourraient servir de prétexte aux États-Unis pour justifier une initiative contre la souveraineté canadienne sous couvert de protection contre Moscou ou Pékin. Une telle action signalerait aux autres puissances que Washington réactive la doctrine Monroe et considère le Canada, comme le reste des Amériques, comme sa zone d'influence exclusive.

Dans les faits, les capacités polaires américaines restent limitées, notamment en termes de brise-glace. **La priorité pour le Canada demeure donc d'assurer une présence établie forte dans l'Arctique : surveillance, soutien aux communautés, capacités d'intervention d'urgence et investissements militaires.** Ce renforcement viserait moins à contrer Moscou ou Pékin qu'à se prémunir contre une « aide » américaine trop intrusive et à affirmer sa souveraineté de manière crédible.

Fonte des glaces polaires : nouvelles conséquences observées bien au-delà de l'Arctique

Au-delà de la fonte de la banquise et du réchauffement global, une étude publiée dans *Nature Communications Earth & Environment* montre que les turbulences océaniques s'accentuent. Le brassage horizontal à mésoéchelle (MHS), qui transporte chaleur, carbone et nutriments, croît plus vite que prévu, perturbant les écosystèmes marins. Ce phénomène s'intensifie particulièrement en Arctique et le long des côtes antarctiques, où l'apport d'eau douce induit par la fonte de la glace renforce les courants et le brassage de surface. Cela pourrait non seulement perturber la navigation, mais également redistribuer la chaleur et ainsi modifier la répartition du plancton ([Eye on the Arctic](#)).

De surcroît, la fonte des glaces polaires dépasse le cadre environnemental local et entraîne des répercussions mondiales majeures, affectant notamment les régions équatoriales, dont les nations archipélagiques particulièrement vulnérables à l'élévation du niveau de la mer. Depuis 1979, l'Arctique a perdu 3,24 millions de km² de glace de mer estivale. Ce recul influence les systèmes météorologiques, perturbant le cycle El Niño–Oscillation Australe (ENSO) et accentuant sécheresses, précipitations extrêmes et incertitudes climatiques, menaçant la sécurité alimentaire et la productivité agricole.

Face à ces risques, l'Indonésie adopte une posture proactive en cherchant à devenir observateur permanent au Conseil de l'Arctique, afin d'accéder directement aux recherches scientifiques et d'échanger avec d'autres nations vulnérables. Son intérêt pour l'Arctique est non territorial et motivé par des impératifs climatiques et géoéconomiques, visant à protéger ses populations et ses ressources face aux impacts multidimensionnels du changement climatique mondial. Cet exemple illustre que les enjeux arctiques dépassent les pays riverains : leurs conséquences sont mondiales, incitant de plus en plus de nations non arctiques à s'intéresser à la gestion de la région, l'Arctique s'imposant ainsi comme un enjeu stratégique global ([The Russian International Affairs Council](#)).

Les eaux profondes de l'Arctique également affectées par le changement climatique

Bien qu'il soit bien établi que le réchauffement climatique réchauffe les océans de la planète, il existe désormais de nouvelles preuves que même les eaux profondes de l'océan Arctique sont touchées. Une nouvelle [étude](#) a analysé les données de température recueillies ces dernières décennies afin d'identifier les principales sources de chaleur à l'origine du réchauffement de l'océan Arctique. Menée par une équipe de l'Université

océanique de Chine et du laboratoire de Laoshan, cette étude a démontré que l'impact du changement climatique sur les océans est bien plus important qu'on ne le pensait. La nouvelle étude révèle que les eaux profondes du bassin eurasien de l'océan Arctique se réchauffent à un rythme de 0,020 °C par décennie. Selon les chercheurs, ce rythme de réchauffement est trop rapide pour être expliqué par le seul réchauffement géothermique naturel (ArcticToday.com, 27 novembre 2025).

Trafic maritime – Sécurité maritime

En réaction aux sanctions occidentales, le géant pétrolier privé russe Lukoil a déclaré avoir accepté une offre du négociant mondial de matières premières Gunvor pour racheter ses actifs étrangers, que la deuxième plus grande compagnie pétrolière russe cherche à vendre après que Washington lui [a imposé des sanctions la semaine dernière](#). Gunvor, multinationale de négoce d'hydrocarbures enregistrée à Chypre, s'est imposé dans les années 2000 comme le plus grand négociant mondial de pétrole russe. Le département du Trésor américain a délivré une autorisation aux entreprises jusqu'au 21 novembre pour mettre fin à toutes leurs transactions avec Lukoil et Rosneft, une autre entreprise d'hydrocarbures russe visée par la nouvelle série de sanctions (gCaptain.com, 30 octobre 2025).

L'UE lève les sanctions imposées aux transporteurs de charges lourdes « Audax » et « Pugnax » impliqués dans la construction du terminal GNL russe en Arctique. Contre toute attente, l'UE a radié de sa liste deux navires de transport lourd de classe polaire, l'*Audax* et le *Pugnax*. Ces navires avaient été construits spécifiquement pour le projet russe Yamal LNG en 2016. Ils transportaient également la majorité des modules préfabriqués de l'autre projet Arctic LNG2. Grâce à leur classification Polar Class 3 (PC3), les deux navires, appartenant à Red Box Energy Services Ltd., également agréée, pourraient à nouveau emprunter la route maritime du Nord arctique même pendant les mois d'hiver (gCaptain.com, 30 octobre 2025).



Un méthanier transportant du gaz russe sous sanctions a été aperçu près de l'île chinoise de Hainan trois semaines après un transbordement à couple (*Ship to ship* – STS) clandestin. Il se dirige probablement vers le terminal de Beihai, situé à proximité. Le navire a reçu sa cargaison d'un méthanier chinois [lors du tout premier transbordement de gaz russe sous sanctions entre deux navires](#). Le transbordement a eu lieu le 18 octobre et a impliqué le méthanier *Perle* (170 471 m³) et le méthanier *CCH Gas* (145 000 m³). Les deux navires ont tenté de dissimuler leur activité en falsifiant leurs signaux AIS. Les images satellites les montrent côté à côté à environ 50 milles nautiques des côtes malaises. Alors que le *CCH Gas* a continué d'émettre un faux signal AIS, le *Perle* a réactivé son transpondeur et fait route vers Salaalah, à Oman. En août, [la Chine a ouvert son terminal d'importation aux cargaisons de gaz russe soumises à sanctions](#). Depuis, l'installation a reçu 15 livraisons, toutes issues du projet Arctic LNG2. Le *CCH Gas* transporte du GNL en provenance de l'usine russe de Portovaya, située en mer Baltique et soumise à sanctions. Une livraison réussie par ce navire témoignerait de la volonté de la Chine d'accroître ses importations à Beihai au-delà du projet Arctic LNG2. Les États-Unis ont imposé des sanctions à l'usine de Portovaya le 10 janvier 2025. Malgré ces solutions de contournement, les capacités d'exportation de GNL de la Russie sont cependant confrontées à des difficultés opérationnelles croissantes. Une [pénurie critique de méthaniers brise-glace](#) contraint la mise en sommeil partielle du projet Arctic LNG2 pendant six à huit mois. Les méthaniers conventionnels ne peuvent plus emprunter les routes maritimes arctiques et doivent être dé-

viés via le canal de Suez, ce qui engendre des coûts et des délais d'exploitation considérablement accrus ([gCaptain.com](#), 10 novembre 2025 ; [Korabel.ru](#), 11 novembre 2025 ; [gCaptain.com](#), 12 novembre 2025 ; [gCaptain.com](#), 27 novembre 2025).

La Russie pousse sa flotte fantôme à ses limites alors qu'un méthanier peine à traverser les glaces arctiques précoces sur la RMN. Les difficultés rencontrées par le tanker LNG Arc4 *Buran* mettent en lumière les limites de la flotte de tankers en dehors de la saison de navigation estivale, alors que la Russie dépend fortement de la route maritime du Nord pour assurer les livraisons de GNL issues de son projet Arctic LNG2. Le *Vokshod*, sister ship du *Buran*, approche des mêmes eaux par l'ouest, escorté par le brise-glace à propulsion nucléaire *Sibir*. À une vitesse de 5 noeuds, le convoi a mis plusieurs jours pour atteindre le *Buran*, de l'autre côté de la banquise, en mer de Sibérie orientale. Plus tôt cet été, [l'Arctic Metagaz](#) est resté bloqué pendant plus d'une semaine dans les mêmes eaux arctiques que le *Buran*, avant de pouvoir suivre un navire mieux adapté à la navigation dans les glaces ([gCaptain.com](#), 02 novembre 2025 ; [Bloomberg.com](#), 12 novembre 2025 ; [High-NorthNews.com](#), 10 novembre 2025).

La flotte fantôme russe de GNL est à l'arrêt à l'approche de l'hiver : les navires restent inactifs ou font demi-tour. Après une activité intense ces trois derniers mois, la flotte russe de méthaniers peine à maintenir son rythme à l'approche de l'hiver. [Treize livraisons ont été effectuées par méthaniers au terminal chinois de Beihai depuis fin août](#), mais les expéditions semblent désormais ralentir. Deux méthaniers de classe brise-glace de taille moyenne, le *Vokshod* et le *Buran*, [ont peiné à traverser l'Arctique recouvert de glace, suivant des brise-glaces nucléaires](#). Leurs voyages seront probablement les derniers pour les navires de classe brise-glace Arc4 empruntant les eaux de la Route maritime du Nord jusqu'au milieu de l'été prochain. Deux autres méthaniers de la flotte d'escorte ont effectué des demi-tours brusques en mer de Chine orientale et dans l'Atlantique Nord. Le méthanier *Iris* aurait déchargé sa cargaison au terminal chinois de Beihai le 2 octobre, mais y est retourné seulement deux semaines plus tard après avoir fait demi-tour au large des côtes orientales de la Chine. Les analystes se sont montrés perplexes face à cette manœuvre, se demandant si la cargaison de l'*Iris* n'avait pas été initialement refusée pour non-conformité aux spécifications ([gCaptain.com](#), 10 novembre 2025, [TheBarentsObserver.com](#), 12 novembre 2025).

Le Royaume-Uni a annoncé de nouvelles mesures contre l'industrie russe du gaz naturel liquéfié. Le gouvernement prévoit d'instaurer progressivement des sanctions de grande envergure interdisant aux entreprises britanniques de fournir leurs services maritimes aux navires transportant du GNL russe. Les navires de la compagnie britannique Seapeak ont été affrétés pour le projet Yamal LNG jusqu'en 2045, avec des périodes d'option. Seapeak gère six navires spécialisés de classe glace Arc7 en transportant environ 7,5 millions de tonnes de GNL russe par an, soit 40 % du total du projet. On ignore si Seapeak pourra utiliser ces navires pour d'autres projets GNL internationaux une fois l'interdiction des services maritimes britanniques entrée en vigueur. Les mesures britanniques constituent une nouvelle mauvaise nouvelle pour le secteur russe du GNL et, en particulier, pour Novatek, l'opérateur de Yamal LNG. Le marché de l'UE étant fermé à compter du 1^{er} janvier 2027, l'entreprise dispose d'un peu plus d'un an pour restructurer sa chaîne logistique et réorienter les flux de GNL vers de nouveaux acheteurs, principalement en Asie. Les navires et services liés au Royaume-Uni ne seront pas autorisés à contribuer au transport du GNL russe à l'échelle mondiale. À la suite du renforcement des sanctions britanniques, la flotte de méthaniers du projet Yamal LNG de Novatek risque de perdre sa couverture d'assurance. Actuellement, l'ensemble de cette flotte est assuré par le UK P&I Club et Charles Taylor & Co. Ces restrictions pourraient principalement affecter la flotte de méthaniers étrangers attachés à Yamal LNG, entièrement assurée par le P&I Club britannique. Yamal LNG ex-

ploite actuellement 14 méthaniers de classe glace Arc7 (HighNorthNews.com, 17 novembre 2025 ; Kommersant.ru, 12 novembre 2025 ; HighNorthNews.com, 26 novembre 2025, gCaptain.com.com, 27 novembre 2025).

À la mi-novembre, l'usine Yamal LNG de Novatek n'avait effectué aucun transbordement à Kildin, selon les données de Kpler. Cette situation inhabituelle pourrait indiquer des difficultés logistiques. En raison de l'interdiction de transbordement en Europe à compter de mars 2025, l'usine de GNL devait initialement commencer ses opérations de transbordement dans les eaux russes bien plus tôt que prévu, dès octobre ou début novembre. Malgré la détérioration des conditions de glace, les pétroliers saisonniers Arc4, contournant Kildin, continuent de naviguer directement vers Sabetta sous escorte de brise-glaces. Ainsi, le 10 novembre, le pétrolier Arc4 *Clean Vision* a été chargé à Sabetta, et le 8 novembre, le pétrolier *Clean Planet*. Le transbordement de navire à navire près de l'île Kildin est la seule option restante pour Novatek afin d'optimiser le chargement des méthaniers Arc7 spécialement conçus pour Yamal LNG et capables de naviguer de manière autonome dans les glaces. Avant l'interdiction des opérations de transbordement dans l'UE pour les producteurs russes de GNL, Yamal LNG utilisait Zeebrugge en Belgique et Montoir-de-Bretagne en France pour ses transbordements, où les opérations de transbordement de gaz naturel liquéfié entre méthaniers se sont intensifiées en septembre et octobre. En hiver, les méthaniers Arc7 ne font pas route vers l'Europe, mais effectuent un trajet plus court jusqu'à Mourmansk, où ils transfèrent du GNL vers des méthaniers Arc4, de classe glace inférieure, ou vers des méthaniers conventionnels. Selon les sources de *Kommersant*, les méthaniers Arc4 pourront naviguer jusqu'à Sabetta, escortés par des brise-glaces, jusqu'à fin décembre environ, en fonction des conditions de glace. La flotte actuelle de Yamal LNG se compose de 14 méthaniers Arc7, 7 méthaniers Arc4 et 4 pétroliers ARC4. Les 14 méthaniers Arc7 appartiennent à 4 armateurs : l'américain Seapeak, le grec Dynagas, le japonais Mitsui OSK Lines (MOL) et le chinois Cosco. Les méthaniers sont affrétés à long terme par Yamal LNG. Les raisons de ce retard de transbordement restent floues, car le complexe de transbordement temporaire de Kildin n'est soumis à aucune sanction américaine ou européenne. L'UE a imposé un embargo sur les importations de GNL russe pour les contrats à court terme à compter du 25 avril 2026 et pour les contrats à long terme à compter du 1^{er} janvier 2027. Théoriquement, selon ses estimations, le transbordement pourrait être déplacé vers Ura-Guba, où est mouillée l'unité de stockage FSU Saam. Si ce site est bien abrité des vents, les capacités de stockage sont limitées à 2 capacités de navire. Malgré l'installation de stockage Saam, si le nombre de méthaniers Arc7 devenait réduit et que l'UE abandonne complètement le GNL russe de Yamal LNG, l'exploitation de l'usine s'en trouvera gravement affectée (Kommersant.ru, 18 novembre 2025).

Rosatom conduit une étude pour concevoir un tanker LNG Arc 8 de conception entièrement russe sous le nom de projet 10070M. Le projet doit intégrer un maximum de solutions de substitution aux importations occidentales, notamment pour la propulsion et les cuves cryogéniques de confinement. Les dimensions générales différeront peu de celles des projets YamalMax. La classe Glace doit être reclassée d'Arc7 à Arc8. Les caractéristiques du Projet 10070M sont : longueur 305 m, largeur 50 m, tirant d'eau 12 m. Les capacités des cuves seront d'environ 170 000 m³. La vitesse maximale en eau libre : 21,3 nœuds (à 100 % de puissance), capacité de progression dans la banquise : jusqu'à 1,8 m en marche avant et jusqu'à 2,5 m en marche arrière (principe DAS). Les cuves seront de type B et non comme les Yamal Max dotées de cuves françaises à membranes GTT. L'avantage de cuves de type B est qu'elles sont construites et intégrées séparément contrairement à celles de GTT qui font partie intégrante de la structure du navire. Seul le chantier de Zvezda est en mesure de construire de tels navires. La Russie ne possède pas la technologie de Pods de puissance ABB. Une version du projet



propose d'utiliser des lignes d'arbre classique en attendant de maîtriser la propulsion azimutale avec des moteurs de production d'énergie dual fuel (Paluba.media.ru, 02 novembre 2025).

La cérémonie de pose de la quille du brise-glace à propulsion nucléaire *Stalingrad* a eu lieu mardi 18 novembre au chantier naval de la Baltique à Saint-Pétersbourg. Le *Stalingrad* sera le septième brise-glace de la série du projet 22220. Les brise-glaces *Arktika*, *Ural*, *Sibir* et *Yakutiya* naviguent déjà dans les eaux arctiques, permettant le passage des pétroliers et autres navires empruntant la route maritime du Nord. Les deux brise-glaces *Chukotka* et *Leningrad* sont en construction au chantier naval de la Baltique et devraient être livrés à Rosatomflot d'ici fin 2026 et 2028 respectivement. Le 18 novembre, Vladimir Poutine a assisté à la cérémonie de pose de la quille du *Stalingrad* par liaison vidéo. Lorsque la Russie a mis en chantier en 2013 le premier brise-glace de nouvelle génération, l'*Arktika*, il a été décidé de donner à tous les navires des noms géographiques issus des régions septentrionales. Le *Sakhaline* fut rebaptisé [Leningrad](#) et le *Kamchatka* devint [Stalingrad](#). Le brise-glace à propulsion nucléaire *Leningrad* du projet 22220 devrait être livré en décembre 2028 ([TheBarentsObserver.com](#), 19 novembre 2025 ; [Rosatomflot.ru](#), 19 novembre 2025 ; [Kommersant.ru](#), 18 novembre 2025 ; [Korabel.ru](#), 18 novembre 2025 ; [Korabel.ru](#), 18 novembre 2025 ; [Korabel.ru](#), 18 novembre 2025).



Novatek reçoit l'approbation pour un nouveau terminal dans la région de Mourmansk. Novatek a reçu l'approbation de son dossier de conception pour la construction d'un terminal de transbordement maritime sur les rives de la baie de Kola. Le nouveau terminal est conçu pour recevoir et expédier du condensat de gaz et des produits pétroliers à partir de navires de haute mer d'un port en lourd maximal de 150 000 tonnes et d'une longueur maximale de 277 mètres. Le débit prévu du complexe est de 5,823 Mt par an. La construction du premier poste d'amarrage devrait débuter entre 2026 et 2027. L'installation sera située sur la rive ouest de la baie de Kola. Ce terminal est un élément clé de la stratégie logistique de Novatek. Le gouvernement prévoit dans sa stratégie énergétique pour la période allant jusqu'à 2050 que les trois projets de gaz naturel liquéfié de Novatek, Arctic LNG, Murmansk LNG et Ob LNG seront lancés d'ici 2030 ([Korabel.ru](#), 03 novembre 2025 ; [Neftegaz.ru](#), 03 novembre 2025 ; [Severpost.ru](#), 03 novembre 2025 ; [Korabel.ru](#), 12 novembre 2025).

Lors de la 30^e réunion ordinaire des chefs de gouvernement de la Russie et de la Chine, un mémorandum d'entente a été signé entre le ministère des Transports de la Fédération de Russie et le ministère des Transports de la République populaire de Chine concernant la formation de spécialistes destinés à travailler sur des navires opérant dans les eaux polaires mais également pour développer la coopération sur le développement de la RMN. Ce document vise à développer des partenariats dans le secteur du transport maritime marchand et à renforcer les ressources humaines pour l'exploitation des navires le long de la route maritime du Nord. Des spécialistes chinois seront formés dans des établissements d'enseignement maritime russes de premier plan : l'Université maritime d'État Amiral G.I. Nevelskoy et l'Université maritime et fluviale d'État Amiral S.O. Makarov. Le programme de formation sera conforme au Code polaire ([Korabel.ru](#), 04 novembre 2025 ; [Korabel.ru](#), 04 novembre 2025).

La région de Mourmansk et une compagnie maritime chinoise ont discuté du lancement de lignes régulières de conteneurs via le port de Mourmansk. Les négociations ont principalement porté sur l'organisation d'un trafic régulier de conteneurs via le port de Mourmansk dès la saison de navigation estivale 2026 ainsi que sur des projets communs de développement des infrastructures portuaires visant à accroître le flux de marchandises. Il a été convenu qu'une étude approfondie des entreprises locales et une analyse des volumes de fret potentiels étaient indispensables. Une décision quant aux actions à entre-

prendre sera prise en fonction des résultats de cette analyse. En juin 2025, une coentreprise a été annoncée entre NewNew Shipping Line et la société d'État Rosatom pour la construction de porte-conteneurs destinés à la Route maritime du Nord. L'entreprise a également signé un accord avec les autorités de la région de Mourmansk afin de garantir des escales régulières pour ses navires et de promouvoir ses capacités en matière de transport maritime de conteneurs ([Korabel.ru](#), 28 novembre 2025).

Les livraisons de pétrole via la route maritime du Nord n'ont enregistré aucune croissance durant la saison de navigation 2025. Durant la période de navigation automne-été de cette année, 1,83 Mt ont été expédiées vers le marché asiatique via la Route maritime du Nord, soit 4,2 % de moins qu'en 2024. Les compagnies pétrolières russes ont réduit leurs livraisons de pétrole brut via le secteur oriental de la route maritime du Nord. La navigation estivale et automnale des cargaisons de pétrole par le secteur oriental de la Route maritime du Nord est désormais achevée : elle a débuté mi-juillet et le dernier convoi a quitté les lieux le 28 octobre ([Korabel.ru](#), 10 novembre 2025 ; [Kommersant.ru](#), 11 novembre 2025).

À la suite des sanctions imposées par l'UE à deux compagnies maritimes russes, les négociations norvégro-russes sur la pêche sont au point mort après 50 ans de coopération. Les parties s'efforcent actuellement d'organiser une réunion au sein de la Commission mixte norvégro-russe de la pêche. La date des négociations concernant les quotas de morue de l'année prochaine au sein de la Commission mixte norvégro-russe des pêches n'avait pas encore été fixée, malgré deux réunions extraordinaires entre les parties. Fin août, la Russie a annoncé des mesures de représailles après la décision du gouvernement norvégien d'inscrire sur la liste noire deux entreprises de pêche russes, Norebo JSC et Murman Seafood. Ces mesures impliquent que les navires appartenant aux deux compagnies de pêche maritimes perdront l'accès aux ports et aux eaux territoriales norvégiennes. Les licences de pêche dans la zone économique exclusive norvégienne ne seront plus accordées aux navires de ces deux compagnies ([HighNorthNews.com](#), 07 novembre 2025 ; [HighNorthNews.com](#), 19 novembre 2025 ; [HighNorthNews.com](#), 25 novembre 2025).

Le gouvernement américain a signé l'*Icebreaker Collaboration Effort* ou ICE Pact le 18 novembre, un accord triennal avec la Finlande et le Canada qui prévoit la construction de certains de ces navires en Finlande, dont les chantiers navals formeront des Américains à la construction d'autres navires. Après des années de sous-financement, la flotte de brise-glaces des garde-côtes connaît une expansion massive, avec près de 9 milliards de dollars consacrés à l'acquisition de nouveaux navires. Le premier brise-glace lourd de la Garde côtière depuis le *Polar Star* est actuellement en construction dans le Mississippi. Baptisé *Polar Sentinel*, il devrait être achevé d'ici 2030. Le projet de budget soutenu par les républicains, que le président Donald Trump a surnommé le « Big Beautiful Bill », prévoit le financement de deux autres brise-glaces lourds après le *Sentinel*. Treize autres brise-glaces ont été financés par ce projet de loi ([AlaskaPublic.org](#), 24 novembre 2025).

La Suède bénéficiera d'un soutien financier de l'Union européenne pour la construction de son prochain brise-glace. Si l'accord de dédouanement entre la Suède et la Corée est maintenu, des fonds européens le soutiendront. Certains crient à l'injustice lorsque l'administration maritime suédoise SMA prévoit d'utiliser des fonds européens pour acquérir un brise-glace auprès de Hyundai Heavy Industries (HHI), un concurrent des chantiers navals européens. Il a été indiqué que la SMA peut et va utiliser la subvention de près de 30 millions d'euros de l'UE pour acheter un brise-glace à HHI de Corée du Sud. Le ministère finlandais des Transports et des Communications précise toutefois que la part de la Suède dans le financement de 30 millions d'euros s'élève à 98 %, soit 29,58 millions d'euros en pratique, et celle de la Finlande au reste, soit 1,42 million d'euros. L'Estonie n'a pas participé au projet. Sur les six brise-glaces d'État suédois, cinq ont été construits dans les années 1970 et 1980 ([ArcticToday.com](#), 25 novembre 2025).

