

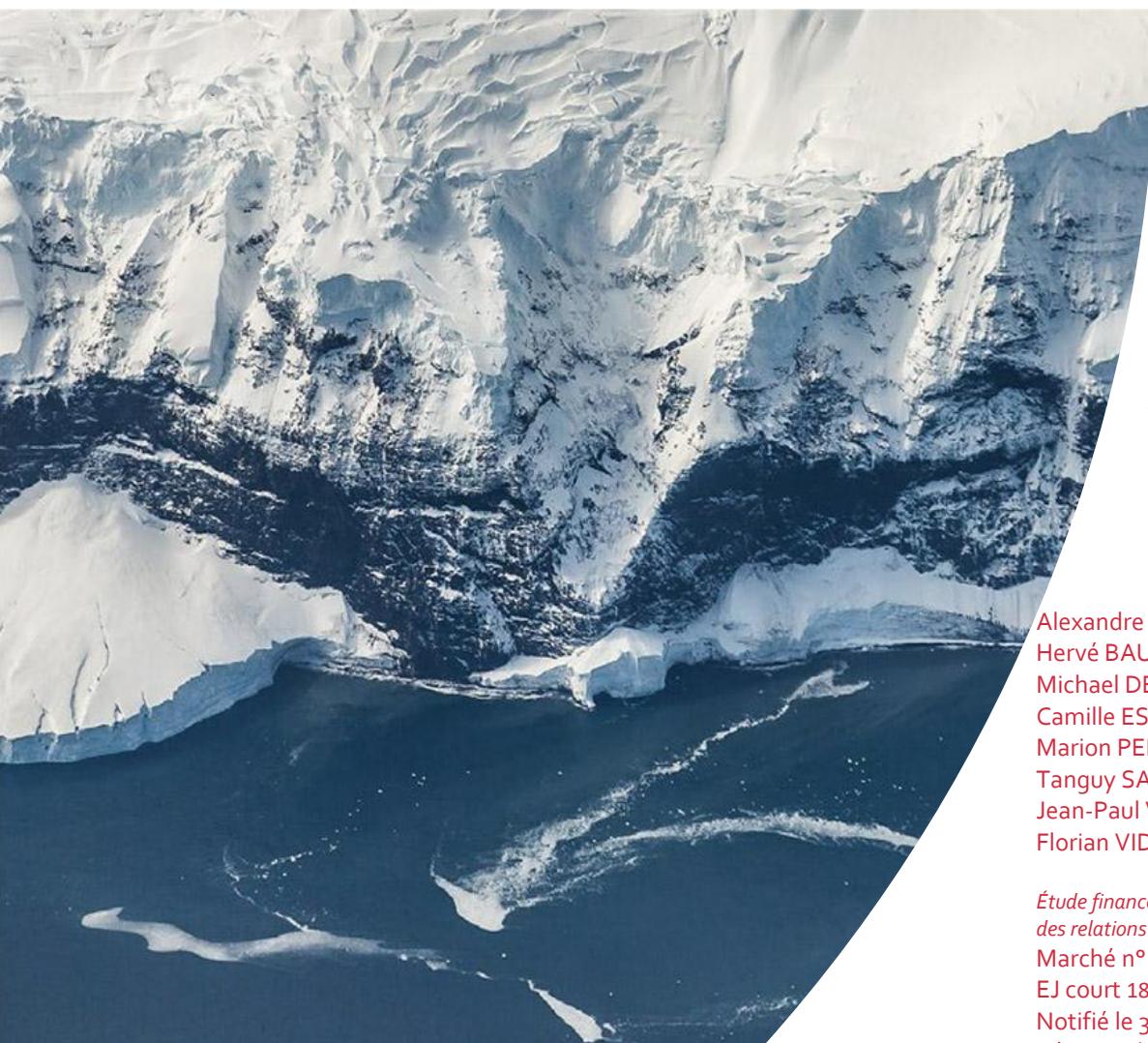
Observatoire de l'Arctique

— Bulletin mensuel



Janvier 2026

Bulletin N° 69



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*

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 | 8 |
| Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques | 10 |
| Questions militaires, industrielles et technologiques | 12 |
| Publications des instituts de recherche | 13 |
| Trafic maritime – Sécurité maritime | 14 |

Contributeurs :

Coordination : Alexandre Taithe (FRS)

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

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 Hervé Baudu (ENSM)

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 garde côtière américaine a annoncé avoir attribué deux contrats à deux chantiers navals (l'un finlandais l'autre américain) pour la construction de six Arctic Security Cutter (ASC). Deux seront construits par le chantier naval finlandais Rauma Marine Constructions Oy, à Rauma, en Finlande, et quatre autres par le chantier naval Bollinger Shipyards Lockport, L.L.C. situé à Lockport, en Louisiane. Le design de ces brise-glaces a été réalisé par Aker Arctic (Finlande) et Seaspan (Canada). Le premier navire devrait être livré en 2028 en Finlande et le second par le chantier américain en 2029. Le contrat portant sur quatre ASC construits par Bollinger s'inscrit dans un programme plus vaste visant à déployer à terme jusqu'à onze patrouilleurs de sécurité arctique dans le cadre de l'accord trilatéral ICE. Cet accord coïncide avec un financement substantiel accordé dans le cadre de la loi phare du président Trump, la « *One Big Beautiful Bill Act* », qui comprend près de 9 milliards de dollars spécifiquement alloués à la construction d'une série de patrouilleurs de sécurité arctiques lourds, moyens et légers ([MarineLog](#), [Gardes côtes US](#), [RmcFinland.fi](#), [gCaptain.com](#) 29 décembre 2025 ; [AkerArctic.fi](#), [Bloomberg.com](#), [BollingerShipyards.com](#), 30 décembre 2025).

La sénatrice Lisa Murkowski a salué l'inscription dans la loi du poste d'*Ambassador-at-Large for Arctic Affairs* au sein du département d'État, poste qui reste toutefois toujours à pourvoir ([Murkowski](#), 17 décembre 2025). Par ailleurs, deux nouvelles nominations en lien avec le Groenland ont suscité de nombreuses critiques. Tout d'abord celle de Thomas Emanuel Dans, proche du président Trump, comme président de l'*U.S. Arctic Research Commission* dans un contexte de réduction drastique des budgets de recherche voire même des institutions de recherche dans l'Arctique (cf. bulletins précédents). Une exposition qui permet entre autres de conseiller le président américain sur la politique arctique américaine ainsi que sur l'élaboration des programmes de recherche fédéraux arctiques. Thomas Emanuel Dans est un capital-risqueur qui a travaillé à l'élaboration du *Project 2025* de l'*Heritage Foundation*, qui est la base de la politique menée actuellement par le président Trump. Mais il est aussi le fondateur du lobby controversé *American Daybreak* qui a organisé plusieurs événements au Groenland et qui cherche à renforcer les liens entre les États-Unis et le Groenland. Il a par ailleurs appelé à « MAKE the ARCTIC GREAT AGAIN!! ». ([Arctic Today](#) ; [High North News](#), 15 décembre 2025). La deuxième nomination controversée est celle de Jeff Landry, le gouverneur de Louisiane et allié de Trump, en tant qu'envoyé spécial au Groenland pour le Président. Remerciant le Président Trump pour cette nomination, il a clairement énoncé le but de ce poste : « *to make Greenland a part of the U.S.* ». Sans surprise, cette annonce a été très mal reçue par les autorités groenlandaises et danoises, provoquant la convocation de l'ambassadeur américain par le Danemark ([The New York Times](#) ; [Arctic Today](#), [Le Grand Continent](#), 22 décembre 2025).

L'offensive contre la recherche scientifique américaine sur les changements climatiques continue en dehors de l'Arctique. Alors qu'un récent rapport publié par la NOAA (qui a déjà été la cible de réductions drastiques de ses budgets) affirme que l'activité humaine est un facteur déterminant dans le réchauffement accéléré de la région arctique entraînant des conséquences environnementales désastreuses, l'administration américaine a annoncé vouloir démanteler le *National Center for Atmospheric Research*. Ce centre de recherche, situé à Boulder dans le Colorado, était l'une des références pour ses travaux sur l'étude du changement climatique ([Anchorage Daily News](#), [USA Today](#), 17 décembre 2025).

Enfin, dans le domaine militaire, suite à un redécoupage des zones de responsabilités, le commandement de l'OTAN *Joint Force Command Norfolk* a intégré à sa zone de responsabilité la Finlande, la Suède et le Danemark. Il inclut désormais tous les pays nordiques, y

compris l'Angleterre, permettant d'unifier un commandement pour l'Arctique et l'Atlantique entre l'Amérique du Nord et l'Europe du Nord ([NATO](#) ; [High North News](#), 5 décembre 2025).

Au **Canada**, les efforts d'investissements s'accélèrent. Le gouvernement fédéral a annoncé, début décembre 2025, un partenariat stratégique avec les entreprises canadiennes Telesat Corporation (Télésat) et MDA Space afin de mettre en place et de consolider des capacités de communications militaires par satellite (MILSATCOM) dans l'Arctique (*Regard sur l'Arctique*, [8 décembre](#) ; [9 décembre 2025](#)). Côté terre, un investissement de 47 millions de dollars, par l'entremise de l'Agence spatiale canadienne, a été annoncé pour assurer l'accès continu à des données satellitaires d'observation de la Terre (*Regard sur l'Arctique*, 4 décembre 2025). Par ailleurs, un article résume les grandes lignes du corridor économique et de sécurité de l'Arctique (CESA), combinant deux projets d'infrastructure, par le biais d'une route de 900 kilomètres qui relierait Yellowknife, aux Territoires du Nord-Ouest, au futur port en eau profonde de Grays Bay, au Nunavut (*Regard sur l'Arctique*, [15 décembre](#) ; [22 décembre 2025](#)). Côté mer, le fédéral a annoncé un investissement de plus de 930 000 \$ pour le *Western Arctic Marine Training Centre* (WAMTC) à Hay River avec pour objectif d'élargir l'accès à la formation maritime directement dans les Territoires du Nord-Ouest (*Regard sur l'Arctique*, 16 décembre 2025). Dans le secteur minier, face au risque de banqueroute, le gouvernement fédéral a accordé un prêt de 115 millions de dollars à la mine Ekati, au TNO, détenue par l'entreprise australienne Burgundy Diamond Mines, pour l'aider à poursuivre ses activités et à préserver les emplois, ([CBC News](#), 18 décembre 2025).

Par ailleurs, la Défense nationale canadienne a lancé un grand concours littéraire de science-fiction avec pour thème l'avenir de la défense de l'Arctique. Le scénario se déroule au Nunavut en l'an 2045, lorsqu'une nation adverse établit une base flottante dans l'Arctique. Les Canadiens ont jusqu'au 16 janvier pour envoyer leurs textes ([Radio Canada](#), 22 décembre 2025).

La ministre des Affaires étrangères, Anita Anand, a réaffirmé le soutien canadien à la souveraineté du Groenland (*Regard sur l'Arctique*, 25 décembre 2025). Tandis que le Nunavik a enregistré des records de cas de tuberculose, la région de Kivalliq a été dotée d'un tout nouvel appareil d'IRM, le deuxième du Nunavut ([Radio Canada](#), 11 décembre 2025 ; *Regard sur l'Arctique*, 24 décembre 2025). Par ailleurs, le Centre de Santé Ungava Tulattavik a annoncé avoir subi une cyberattaque en novembre (*Regard sur l'Arctique*, 17 décembre 2025). Enfin, selon un sondage effectué par l'OPSA, une portion non négligeable (38%) des participants, tous résidents de l'Arctique canadien, pense que les changements climatiques ont été causés soit par des changements naturels, soit que les preuves scientifiques étaient insuffisantes ([High North News](#), 16 décembre 2025).

Les velléités du Président Donald Trump au **Groenland** ont pris en crédibilité ces derniers jours à la suite de l'enlèvement du Président vénézuélien Nicolas Maduro et de sa femme, le 3 janvier, illustrant ainsi une réaffirmation d'une visée interventionniste sur le « l'hémisphère occidental » s'affranchissant du droit international. À la suite de l'intervention au Venezuela, Kate Miller, l'épouse du chef de cabinet adjoint de la Maison Blanche a partagé une photo du Groenland sur fond de drapeau américain avec la légende « soon » ([Sermitsiaq](#), 4 janvier 2026). Le chef de cabinet adjoint, Stephen Miller, a lui-même affirmé que le Groenland devrait faire partie des États-Unis ([Sermitsiaq](#), 5 janvier 2026). La Maison-Blanche élaborerait activement des plans d'acquisition, y compris des mesures diplomatiques, économiques et militaires, qualifiant le territoire autonome de « priorité de sécurité nationale » et ravivant ainsi une idée longtemps considérée comme rhétorique ([High North News](#), 7 janvier 2026).

Ce qui semble être devenu une obsession du Président Trump remonte à la première administration mais gagne en acuité et crédibilité à la suite de l'intervention étatsunienne au Venezuela, et alors que le recours à l'armée américaine « est toujours une option » d'après

la Maison Blanche ([BBC](#), 7 janvier 2026). À l'heure actuelle, les accords de défense existants permettent déjà aux États-Unis d'accroître leur présence militaire, aujourd'hui limitée à environ 200 soldats sur la base de Pituffik, au Nord-ouest du territoire, laquelle dispose d'un radar de détection des missiles balistiques, ainsi qu'un des centres de contrôle du réseau de satellites militaires américains. Emmanuel Macron et six autres chefs et cheffes de gouvernements de pays membres de l'OTAN ont signé une déclaration commune affirmant qu'*« il revient au Danemark et au Groenland, et à eux seuls, de décider des questions concernant le Danemark et le Groenland »* ([Sermitsiaq](#), 6 janvier 2026). Les ministres des Affaires étrangères des pays nordiques (Finlande, Suède, Norvège et Islande) ont également défendu l'autodétermination du Groenland et du Danemark ([Sermitsiaq](#), 6 janvier 2026).

Altinget souligne l'affaiblissement des positions européennes vis-à-vis du droit international : « *On ne peut défendre le droit international en Ukraine et accepter son effondrement au Venezuela ou à Gaza. On ne peut parler de souveraineté en mer Baltique et l'ignorer dans les Caraïbes* » ([Altinget](#), 5 janvier 2026). Le président du Naalakkersuisut, Jens-Frederik Nielsen, dans une déclaration adressée à Trump, a indiqué que : « *Ce n'est pas ainsi qu'on s'adresse à un peuple qui a maintes fois fait preuve de responsabilité, de stabilité et de loyauté. Trop, c'est trop. Plus de pressions. Plus d'insinuations. Plus de fantasmes d'annexion. Nous sommes ouverts au dialogue. Nous sommes ouverts à la discussion.* » ([Sermitsiaq](#), 4 janvier 2026).

Alors que les réponses aux menaces américaines sont demeurées largement rhétoriques, la députée groenlandaise Aaja Chemnitz (IA) au Folketing appelle désormais le Groenland et le Danemark à prendre des mesures concrètes, y compris militaires, concernant la préparation et la protection du Groenland ([Sermitsiaq](#), 5 janvier 2026). Sur le plan technologique, le refus récent de Starlink au profit de solutions satellitaires européennes illustre la politisation croissante des infrastructures numériques ([Eye on the Arctic](#), 10 décembre 2025). Par ailleurs, sur le plan climatique, le Rapport annuel *Arctic Report Card* indique que les dix dernières années ont été les dix plus chaudes jamais enregistrées dans l'Arctique, tandis que la calotte glaciaire du Groenland a continué de perdre des centaines de milliards de tonnes de glace ([High North News](#), 17 décembre 2025).

Enfin, au début du mois de décembre 2025, le gouvernement danois a annoncé avoir conclu un accord au Parlement pour verser des indemnisations individuelles aux femmes groenlandaises victimes d'une campagne de contrôle des naissances forcée ([Eye on the Arctic](#), 10 décembre 2025).

Le Secrétaire général de l'OTAN Mark Rutte s'est rendu en **Islande**, pour y rencontrer plusieurs responsables islandais et visiter certains sites de l'île, tout en notant la place critique de l'île dans le système de défense aérienne et antimissile intégrée de l'OTAN et donc son rôle stratégique au sein de l'Alliance en étant ses yeux et ses oreilles ([Icenews](#), 30 novembre 2025 ; [Eye on the Arctic](#), 1^{er} décembre 2025). Lors de cette visite, une déclaration d'intention portant sur des investissements dans les infrastructures a été signée avec l'OTAN qui va notamment financer l agrandissement d'un dépôt de carburant de l'OTAN situé à Henggjavík, dans la péninsule de Reykjanes, au sud-ouest de l'île. Cet investissement devrait porter sur la construction d'un nouveau quai de 390 mètres et des infrastructures de stockage de carburant pour navires et devrait être opérationnel en 2029 ([Arctic Today](#), 27 novembre 2025).

L'Islande maintient une surveillance renforcée autour de son infrastructure sous-marine de télécommunication, la garde-côtière islandaise ayant annoncé surveiller cinq navires de pêches russes opérant au-delà des eaux territoriales islandaises. Le porte-parole des garde-côtes islandais Ásgeir Erlendsson a précisé que les navires russes étaient à distance du câble FARICE-1, l'un des quatre câbles sous-marins de fibre optique connectant l'Islande au reste du monde ([Grapevine](#), 9 décembre 2025). Dans ce contexte, le 19 décembre 2025, la garde-côtière islandaise a annoncé avoir mis en service un drone sous-marin de surveillance ayant pour mission notamment de surveiller les activités autour des quatre câbles

sous-marins de fibre optique qui connectent l'île au reste du monde ([RUV](#), 19 décembre 2025). Enfin, la chaîne publique nationale RÚV a annoncé que l'Islande ne participera pas à l'Eurovision 2026, pour protester contre la participation d'Israël, rejoignant ainsi l'Espagne, la Slovénie, l'Irlande et les Pays-Bas. Une décision saluée par une majorité de la population islandaise, soit 71% selon un sondage ([IceNews](#), 11 décembre ; [RUV](#), 19 décembre 2025).

Norvège – Suède – Finlande – Russie

Norvège-Russie : accord sur les pêches pour l'année 2026

Après des mois de négociations infructueuses, la Norvège et la Russie ont officialisé le 18 décembre l'accord de pêche pour l'année 2026, juste à temps pour la saison de pêche hivernale du *skrei* (morue arctique nord-est). Les négociations, rendues complexes par la mise sur liste de sanctions de deux entreprises de pêche russes, aboutissent au maintien essentiel d'un cadre de coopération pour la gestion durable des ressources halieutiques en mer de Barents. Chaque année, les avis scientifiques pour l'établissement des quotas de pêche ont été préparés par un groupe de travail bilatéral impliquant les instituts de recherche norvégien (IMR) et russe (VNIRO). La conclusion de cet accord, malgré les sanctions, est perçue par les observateurs comme hautement significative. Le chercheur norvégien Geir Hønneland (Institut Fridtjof Nansen) y voit la preuve de l'importance vitale de cet accord pour la Russie, car il garantit à sa flotte l'accès aux zones occidentales de la mer de Barents, les plus poissonneuses.

L'accord fixe le quota total de morue à 285 000 tonnes pour 2026, en baisse de 16 % par rapport à 2025 et au plus bas depuis 1991. Cependant, cette réduction vise à reconstituer le stock à moyen terme. La part norvégienne est de 139 827 tonnes. À l'inverse, le quota d'aiglefin augmente de 18 % à 153 293 tonnes, dont 76 345 pour la Norvège. Les quotas de flétan du Groenland (19 000 tonnes) et de sébaste (69 177 tonnes, +3 %) restent stables ou en légère hausse. Comme en 2025, la pêche du capelan sera de nouveau interdite en 2026.

Geir Hønneland note toutefois que la Russie a annoncé la suspension de sa participation aux groupes de travail de la Commission mixte norvégienne-russe de la pêche. Il s'agit là d'une source d'inquiétude, car la coopération scientifique est importante pour l'administration future des stocks. La coopération dans ce domaine est l'une des dernières encore en vigueur entre la Norvège et la Russie depuis 2022.

L'accord intègre également un programme de recherche conjoint norvégien-russe pour 2026. Selon l'Association des pêcheurs norvégiens, les chercheurs norvégiens et russes ont réalisé un travail exigeant pour établir un avis alternatif sur les quotas, malgré l'exclusion de la Russie du Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) depuis 2022 ([Communiqué du ministère du Commerce, de l'Industrie et de la Pêche](#), 18 décembre ; [the-barentsobserver](#) ; [High North News](#) ; [RBK](#), 19 décembre 2025).

Russie : construction d'une base sur glace au pôle Nord

Le 15 décembre 2025, le président russe Vladimir Poutine a signé un décret ordonnant la création d'une base polaire sur la glace dérivante au Pôle Nord, baptisée « Base polaire de recherche sur glace Artur Chilingarov ». Cette initiative, lancée en coopération avec la Société géographique russe et l'Académie des sciences de Russie, s'inscrit dans une série d'instructions officielles publiées à la suite du 17^e Congrès de la Société géographique en octobre 2025 (cf. Bulletin n°68).

La base, conçue pour accueillir à la fois des chercheurs et des touristes, représente une tentative de relancer ce type de stations de recherche sur la glace dérivante, une pratique devenue de plus en plus difficile en raison de la fonte accélérée de la banquise arctique. Ainsi, la dernière station en activité, « Pôle Nord-40 », a dû être évacuée d'urgence en 2013 après seulement sept mois d'existence à cause de la désintégration du glacier qui la supportait.

Ce projet de base polaire, programmé pour avril 2026, constitue un élément symbolique et concret d'une stratégie nationale russe plus large visant à affirmer une présence et une souveraineté renforcées dans l'Arctique. Celle-ci passe notamment par l'instrumentalisation de la géographie, qui est mobilisée, à côté de la cartographie et de l'éducation, afin d'œuvrer à la consolidation territoriale et à la légitimation des actions de l'État russe ([Communiqué de la présidence de la Fédération de Russie via Telegram](#), 16 décembre ; [thebarentsobserver](#), 18 décembre 2025).

Norvège : destruction préventive des infrastructures en cas de guerre avec la Russie

Le ministère de la Défense envisage l'application de mesures strictes en cas d'offensive militaire russe sur le territoire norvégien. Parmi les mesures envisagées figure la création d'une liste d'infrastructures critiques qui seraient désignées pour être détruites par les forces armées norvégiennes en cas de guerre avec la Russie. Cette décision aurait une visée défensive. Pour Anders Haavik-Nilsen, un représentant de l'Agence norvégienne du patrimoine de la défense, « *les installations que les Forces armées souhaitent détruire en temps de guerre, dans le but de retarder l'avancée ennemie, doivent être préparées en temps de paix* ». De telles actions de sabotage, menées depuis le territoire norvégien, permettraient d'en accroître l'effet et d'en réduire le coût.

Les Forces armées norvégiennes ne souhaitent pas révéler où le principe des « mesures de perturbation des communications » sera appliqué. Parmi les infrastructures potentielles dans le comté du Finnmark, le pont de Bøkfjord – situé sur la route E-105, seule connexion terrestre entre la Norvège et la Russie – pourrait être en première ligne en cas de conflit ouvert. Inauguré en 2017, cet ouvrage faisait partie d'une nouvelle liaison routière trans-frontalière et était présenté comme un symbole de bonnes relations entre les deux pays ([VG](#), 13 décembre 2025).

Suède : soutien européen après la faillite du groupe Northvolt

Les travailleurs licenciés du fabricant de batteries Northvolt en Suède vont recevoir une aide financière totale estimée à 14,2 millions d'euros, cofinancée par l'Union européenne (8,5 millions, soit 60 %) et les autorités suédoises (5,7 millions). Cette mesure, approuvée par le Parlement européen, vise à faciliter la réinsertion sur le marché du travail d'environ 5 800 personnes, suite à la faillite de Northvolt AB survenue début 2025. Le soutien, mobilisé via le Fonds européen d'ajustement à la mondialisation (FEM), financera des mesures d'accompagnement personnalisées telles que du conseil en carrière, comme l'accompagnement dans le bilan de compétences des ex-employés), des formations et une aide à la création d'entreprise. L'usine de Skellefteå, dans le nord de la Suède, employait la majorité des effectifs. Les actifs européens de Northvolt, y compris cette usine, ont depuis été rachetés par l'américain Lyten (cf. Bulletin n° 65) ([High North News](#), 17 décembre 2025).

États observateurs

La France révise sa stratégie polaire face à la « fin brutale de "l'exceptionnalisme arctique" »

La France a présenté le 3 décembre une « *Révision à mi-parcours de la stratégie polaire française. Equilibrer les extrêmes à l'horizon 2040* » ([document publié la 5 décembre 2025](#)). En grande partie tournée vers le renforcement de la recherche et de la science polaires, la stratégie polaire française avait été publiée en avril 2022, deux mois après l'invasion russe de l'Ukraine. Le contexte géopolitique de l'Arctique a depuis été bouleversé par les conséquences directes et indirectes de ce conflit, et par la brutalisation du monde, à l'image des intérêts et menaces de l'Administration américaine vis-à-vis du Groenland depuis plus d'un an. Une révision s'imposait dès lors, qui permet également d'étendre l'horizon de la stratégie de 2030 à 2040.

L'enjeu réside, notamment aujourd'hui, dans le financement de la stratégie polaire dans un contexte de crise budgétaire, pour prévenir le risque de déclassement de la recherche polaire française. Plusieurs grands chantiers sont à mener, dont la rénovation de la station antarctique de Dumont-d'Urville puis de Concordia, le programme du futur brise-glace « *Michel Rocard* » ou la consolidation de l'IPEV au sein désormais de l'IFREMER. La gouvernance et la cohérence de la stratégie polaire française exigent la création du CIPôles (Conseil Interministériel des Pôles), considérée comme la première mesure à mettre en place dans le document.

Les contraintes budgétaires conduisent à s'appuyer sur des fondations privées, à l'image de la Fondation Tara ou de la Fondation Albedo pour la cryosphère, au risque pour cette dernière de mettre excessivement en avant les techniques de géo-ingénierie en milieu polaire ([Comité d'Ethique du CNRS](#), juin 2025, et présentation d'un appel à projet sur Recherche et solutions concrètes, 3 décembre 2025). Les chercheurs ([Siegert Martin, Sevestre Heidi, Masson-Delmotte Valérie et al., Frontiers in Science](#), 2025) montrent qu'aucun des concepts de géo-ingénierie en milieu polaire^[1] ne résiste à l'examen de différents critères^[2], et seraient même dangereux pour l'environnement.

La révision de la stratégie polaire française décrit un état géopolitique des régions de l'Arctique particulièrement sombre, où la science, l'environnement et le climat risquent d'être éclipsés par des représentations erronées d'un « nouvel Eldorado polaire », où les ressources naturelles sont offertes à des États prédateurs qui portent ces narratifs. **Le document lie ainsi à plusieurs reprises la Russie, la Chine et les États-Unis.** Les programmes de recherche risquent d'être « *progressivement recentrés sur les potentialités économiques (halieutiques, énergétiques, minières), risquent d'être instrumentalisés par le trio Russie – Chine – États-Unis* ». Ces trois États se livrent « *à une course pour le contrôle des ressources polaires, en premier lieu les minéraux critiques et les ressources énergétiques* ».

Les menaces américaines renouvelées sur les Groenland début janvier 2026 sous des prismes militaires et extractivistes, ainsi que le climatoscepticisme militant de l'administration Trump, confortent cette analyse.

^[1] Dont : injecter des particules dans l'atmosphère pour limiter l'ensembelement ; bloquer les courants chauds dans les océans avec des « rideaux » marins ; épaisser la glace des pôles avec de l'eau de mer ; limiter l'écoulement des glaciers en pompant les eaux sous-glaciaires ; augmenter artificiellement l'absorption de carbone des océans en y injectant du fer.

^[2] Quelle disponibilité technologique ? Quelle faisabilité logistique et capacité de mise en œuvre (dans l'espace et le temps) ? Quels coûts ? Quels effets néfastes prévisibles ? Quels dommages à l'environnement ? Quelle gouvernance ? Quelle éthique ?

Ce contexte politique dégradé risque de s'étendre au régime de gouvernance de l'Antarctique. Le continent blanc pourrait devenir « *dans la décennie à venir la prochaine perspective stratégique de trois des grandes puissances que sont les États-Unis, la Chine et la Russie* », ignorant le Système du Traité sur l'Antarctique (STA) en place depuis des décennies.

L'accord RELOS : une nouvelle étape de la coopération maritime indo-russe en Arctique

La Douma a ratifié l'accord RELOS la veille de la visite de Poutine à New Delhi, le 4 décembre 2025, ouvrant une avancée majeure pour leur coopération maritime, en offrant à l'Inde un accès à l'Arctique et en renforçant la présence russe dans l'océan Indien. Négocié depuis plus de dix ans, cet accord intervient alors que les routes traditionnelles, comme le canal de Suez, subissent des perturbations et que la fonte des glaces favorise la route maritime du Nord (RMN). Pour l'Inde, dont 95 % du commerce transite par mer, l'Arctique pourrait représenter une opportunité de réduction des coûts de transport maritime. De plus, comme le transit arctique requiert des capacités que l'Inde ne possède pas, notamment des brise-glaces, la coopération avec la Russie devient essentielle.

L'accord RELOS donne à l'Inde un accès aux ports russes, et au soutien logistique et aux brise-glaces opérant en Arctique. Il repose sur deux protocoles. Le premier prévoit des formations conjointes pour la navigation en conditions polaires, conformes aux normes internationales, afin de préparer les marins indiens aux routes arctiques en s'appuyant sur l'expertise russe et les institutions indiennes. Le second met en place un mécanisme permanent de consultation entre les deux pays sur la sécurité maritime, la coordination des politiques et l'usage pacifique des espaces maritimes.

Ce rapprochement indo-russe dans l'Arctique répond à des considérations stratégiques plus larges. Il permet à Moscou de consolider ses ambitions arctiques et de rompre son isolement diplomatique, tout en offrant à New Delhi une marge de manœuvre face aux pressions occidentales. Cette coopération illustre la volonté de l'Inde de préserver une autonomie stratégique dans un contexte de recomposition rapide des équilibres géopolitiques.

L'intérêt direct de la RMN pour l'Inde apparaît cependant très limité, car même en cas de blocage du canal de Suez, le contournement de l'Afrique pour rallier l'Afrique sera plus court que la route maritime polaire russe ([Marine Insight](#), [Dy 365 Live](#), [Oil Price](#)).

Un accord de défense historique signé entre la Norvège et le Royaume-Uni

La Norvège et le Royaume-Uni ont signé un accord de coopération en matière de défense des plus étendus de ces dernières années. L'accord, intitulé « *Lunna House* », vise à renforcer la présence militaire conjointe et la sécurité sur le flanc nord de l'OTAN et dans l'Atlantique Nord. Selon le Premier ministre norvégien Jonas Gahr Støre, l'objectif est que la Norvège et le Royaume-Uni soient encore plus étroitement liés militairement, afin d'accroître la sécurité pour les deux pays et leurs alliés dans un contexte international incertain ([High North News](#), [5 décembre 2025](#)).

Un point central de l'accord est le rôle plus important que joueront les forces britanniques dans la défense de la Norvège. Les Royal Marines britanniques auront une présence renforcée en Norvège. Les deux pays envisagent de prépositionner du matériel de défense et des munitions britanniques sur le sol norvégien. La Norvège souligne la longue tradition des Royal Marines en matière d'entraînement aux opérations hivernales avec des forces navales et amphibies dans le nord de la Norvège ; à l'avenir, ces forces s'entraîneront également en Norvège en dehors de la saison hivernale.

Le Groenland lance un institut de recherche pour la paix en collaboration avec la Fondation japonaise Sasakawa

Le Groenland renforce ses efforts pour la stabilité en Arctique en coopérant avec la Fondation japonaise pour la paix. Vivian Motzfeldt, ministre des Affaires étrangères et de la Recherche du gouvernement groenlandais (Naalakkarsuisut), et Atsushi Sunami, président de la Fondation Sasakawa, ont signé un protocole d'accord de coopération (MoC), marquant le lancement officiel d'un travail conjoint sur la recherche pour la paix dans la région.

Crée en 1986 comme fondation privée à but non lucratif, la Fondation Sasakawa (SPF) est devenue en 2011 une fondation d'intérêt public et a fusionné en 2015 avec la fondation japonaise Ship & Ocean. Soutenue par le gouvernement japonais, elle appuie des projets internationaux visant la paix, la sécurité et la coopération face aux catastrophes et crises sociales, promeut la recherche sur la gouvernance des océans et développe des solutions adaptées aux contextes locaux.

Cette coopération avec la SPF s'inscrit dans la Stratégie groenlandaise pour les affaires étrangères, la sécurité et la défense 2024-2033, qui prévoit la création d'un institut, idéalement en partenariat avec des acteurs externes et dédié à la recherche sur les conflits et la paix, ainsi qu'à la promotion du développement durable, en particulier en Arctique. Le protocole d'accord servira de base à des initiatives conjointes en matière de recherche, d'éducation et d'échanges ([High North News](#)).

Institutions arctiques – Régulations environnementales – Enjeux juridiques

Changement de structure des commandements de l'OTAN pour s'adapter à la nouvelle donne arctique

Dans le cadre d'une mise à jour de la structure de commandement de l'OTAN, le Commandement allié des opérations (*Allied Command Operations* – ACO) a modifié ses frontières régionales provisoires, qui servent à aligner les opérations et activités militaires de l'Alliance. Tous les pays nordiques sont désormais officiellement placés sous la responsabilité du commandement de l'OTAN axé sur le Grand Nord, le *Joint Force Command Norfolk* (JFC Norfolk). Il s'agit du plus récent commandement interarmées de l'Alliance, et il est basé dans l'État de Virginie aux États-Unis. Sa zone de responsabilité inclut maintenant le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni, en plus de l'Atlantique ([High North News, 8 décembre 2025](#)).

Le nouveau commandement régional terrestre de l'OTAN est co-implanté avec le quartier général de l'armée finlandaise à Mikkeli, dans le sud-est de la Finlande. À terme, le personnel devrait atteindre environ 50 personnes en temps de paix. Le MCLCC-NW a pour mission de planifier, préparer et diriger les activités des forces terrestres de l'OTAN en Europe du Nord. Il est organisé sous l'autorité du *Joint Force Command Norfolk* (É.-U.), le plus récent quartier général opérationnel interarmées de l'Alliance ([High North News, 8 octobre 2025](#)).

Le ministère des Affaires étrangères à Moscou a annoncé le 26 novembre avoir officiellement mis fin à l'accord avec la Norvège, la Finlande et la Suède sur la réponse conjointe aux situations d'urgence dans le nord du pays

L'accord de 2008 sur [la coopération dans le domaine de la prévention, de la préparation et de la réponse aux situations d'urgence](#) était le dernier volet de la coopération de Barents qui incluait officiellement la Russie. **La coopération de Barents était un ensemble multi-latéral de partenariats régionaux et étatiques établi après l'effondrement de l'Union soviétique au début des années 1990.** Cette coopération a été fortement compromise par le déclenchement de la guerre en Ukraine en 2022, les pays nordiques, à l'instar du reste de l'Europe, ayant pris leurs distances avec le régime russe. En avril dernier, Moscou a déclaré que cela suffisait et [a officiellement mis fin](#) à sa participation à la coopération de Barents (TheBarentsObserver.com, 28 novembre 2025)

Lancement d'une consultation publique pour la mise à jour de la politique arctique européenne

Comme lors de la dernière mise à jour de la politique arctique européenne en 2021, la Commission européenne a lancé une consultation publique afin de récolter des avis sur les futures priorités de la nouvelle politique arctique européenne ([Commission européenne](#), 22 décembre 2025). La consultation est ouverte à tous les citoyens européens et acteurs arctiques du 22 décembre 2025 au 16 mars 2026.

En octobre 2025, Ursula von der Leyen avait en effet annoncé lors du 77^{ème} sommet du Conseil Nordique que l'UE allait lancer une révision de sa politique arctique afin de l'ajuster aux nouvelles réalités géopolitiques ([Commission européenne](#), 28 octobre 2025). En effet, la dernière politique date d'octobre 2021, soit quelques mois avant l'invasion de l'Ukraine par la Russie qui a bouleversé l'équilibre géopolitique de l'Europe et de l'Arctique. Elle affirmait ainsi le rôle vital de la région pour l'Europe « *Make no mistake, the Arctic's economic strength is key to Europe's strategic independence* » ; tout en soulignant le besoin de protéger la région en combattant le changement climatique. Les menaces d'une possible annexation du Groenland par les États-Unis ont également changé la donne géopolitique de la région.

Cette annonce avait surpris les commentateurs alors que l'Arctique ne figurait ni dans le programme de la Commission ni dans celui de la présidence danoise de l'UE, mais reflète une nécessité pour l'UE de faire face à la recomposition géopolitique de l'Arctique.

Le Parlement européen appelle l'UE à abandonner l'« exceptionnalisme arctique »

Le Parlement européen a adopté, par 510 voix pour, 75 contre et 80 abstentions, la résolution A-10-2025-0229 appelant l'Union européenne à se doter d'une stratégie arctique robuste centrée sur les enjeux de sécurité, en intégrant davantage le Grand Nord dans ses politiques étrangère, de sécurité et énergétique. L'importance du changement climatique et de l'inclusion des peuples autochtones n'est que brièvement rappelée. Le document propose de créer une unité arctique au SEAE, de renforcer le mandat de l'envoyé spécial et d'accroître la capacité de coordination de l'UE, déplaçant l'accent de la protection environnementale vers la sécurité et la diplomatie ([Europa.eu](#), [High North News](#)).

La résolution reflète la reconnaissance croissante de l'Arctique comme région stratégique pour l'UE, et non plus périphérique, confirmant les propos d'Ursula von der Leyen sur son rôle central pour la sécurité et l'autonomie européennes. Les députés soulignent son importance comme fournisseur de ressources critiques et appellent à renforcer les partenariats pour réduire la dépendance extérieure, en insistant sur le rôle clé de la Norvège. Le rapporteur Urmas Paet (Renew, Estonie) a même invité l'Islande, la Norvège et le Groenland à envisager de rejoindre l'UE dans un avenir proche.

Questions militaires, industrielles et technologiques

Intensification des initiatives de l'OTAN et de ses membres face aux enjeux stratégiques en Arctique

Depuis la montée des tensions avec la Russie et l'adhésion de la Suède et de la Finlande, l'Arctique ne cesse de monter dans les priorités de l'OTAN. Cette préoccupation se traduit par un renforcement militaire concret dans la région sous différents formats.

Les tensions avec Moscou dépassent le cadre de la guerre en Ukraine. Avec les violations de l'espace aérien polonais et estonien, les exercices en mer de Barents, la remise en état de la base d'Alakurtti près de la frontière finlandaise, et les narratifs sur le Svalbard rappelant ceux ayant justifié l'invasion de l'Ukraine, la menace russe dans le Grand Nord se précise autant sur le flanc Nord que sur le flanc oriental ([The Arctic Institute](#)). L'OTAN accroît ses initiatives en réponse. Le *Standing Maritime Group 1* (SNMG1) de l'Alliance a ainsi effectué son deuxième déploiement arctique de l'année en mer de Norvège, rassemblant navires néerlandais, canadiens, allemands et norvégiens ([The Barents Observer](#)).

De manière autonome, plusieurs membres de l'Alliance ont étendu leurs accords de coopération militaire en Atlantique Nord et en Arctique et ont multiplié les exercices en conditions grand froid :

- Diverses initiatives ont été menées par l'Allemagne en Arctique et Atlantique Nord (voir bulletin de décembre – n°32).
- Le Royaume-Uni a récemment réaffirmé la priorité stratégique de l'Arctique à travers deux collaborations bilatérales. Il a signé avec la Norvège l'accord historique « *Lunna House* », renforçant leur coopération militaire en Atlantique Nord et Arctique via des flottes conjointes, drones, missiles et présence permanente pour traquer les sous-marins russes et prévenir les sabotages ([The Barents Observer](#), [Nordic Defence Sector](#), voir également la rubrique Observateurs). Parallèlement, des pilotes néerlandais et britanniques se sont entraînés au Royaume-Uni, consolidant compétences et coordination en vue de l'exercice *Cold Response 2026* ([Royal Navy](#)).
- Des bombardiers B-52 américains ont été déployés en Espagne dans le cadre de la mission *Bomber Task Force Europe 26-1* pour des entraînements interalliés. En coordination avec les partenaires otaniens, notamment en Europe du Nord, ces missions cherchent à renforcer la dissuasion de l'OTAN sur le flanc oriental et dans le Grand Nord, sous la supervision du nouveau ACO (*Allied Command Operations*, cf. rubrique Gouvernance) de Bodø, qui optimise la gestion des forces arctiques ([Aviation24.be](#)).
- L'expertise de l'École militaire de haute montagne (EMHM) de Chamonix suscite toujours un fort intérêt à l'international face aux besoins de l'Alliance en Arctique. Cette école forme au combat en conditions de froid extrême et joue un rôle clé dans la préparation des troupes françaises aux exercices *Cold Response*. Chaque année, plus de 600 officiers, dont un grand nombre issus de pays membres de l'OTAN, y suivent des stages, certains se déroulant directement en Arctique ([Monocle](#)).
- La Pologne a déployé des roquettes HIMARS en Laponie pour l'exercice *Northern Strike 25-2*, testant ces armes à -20 °C et impliquant pour la première fois ses artilleurs dans le cercle arctique. Parallèlement, des représentants de l'OTAN ont visité Rovaniemi et Rovajärvi pour mieux comprendre la formation au combat dans des conditions arctiques. Ces collaborations s'inscrivent dans la stratégie finlandaise de renforcement de ses forces en Laponie et de préparation à l'accueil des *Forward Land Forces* suédoises de l'OTAN dans la zone ([The Barents Observer](#)).

L'ESA et la Norvège s'associent pour un projet de Centre spatial arctique

L'Agence spatiale européenne (ESA) et la Norvège ont signé une lettre d'intention et créé un groupe de travail conjoint pour étudier la faisabilité d'un nouveau Centre spatial arctique à Tromsø. La ville accueille par ailleurs de nombreuses institutions scientifiques et technologiques, comme le centre de contrôle du satellite météorologique arctique (AWS), le Secrétariat du Conseil de l'Arctique, l'Institut polaire norvégien, ou encore un campus de l'Université arctique de Norvège.

Le groupe de travail développera le modèle et la structure du centre jusqu'en 2026, avec pour objectif de créer officiellement l'établissement d'ici 2027. Selon le développement de son périmètre opérationnel, le Centre spatial arctique de l'ESA devrait intervenir dans les domaines de l'observation de la Terre, de la navigation et des télécommunications, et collaborer étroitement avec les parties prenantes de l'ensemble de la région arctique.

Bien que n'étant pas membre de l'Union européenne, la Norvège fait partie de l'ESA depuis 1987 et participe à de nombreux programmes tels que Copernicus et Galileo via un avenant à l'Accord sur l'Espace économique européen. Le pays souhaite que ses infrastructures arctiques s'intègrent pleinement au système spatial européen, plutôt que d'être considérées comme de simples avant-postes. À cet égard, le port spatial d'Andøya joue un rôle clé, complétant les lancements depuis Kourou et comblant les lacunes du marché européen des lanceurs.

De cette manière, l'Europe continue de renforcer sa présence dans le Grand Nord. Les technologies spatiales y permettent de surveiller le changement climatique, le trafic maritime, les activités civiles et militaires, soutenir le développement durable, ainsi que la sécurité civile et énergétique ([ESA](#), [Space News](#)).

Publications des instituts de recherche

L'articulation Arctique – Baltique dans la pensée militaire russe

Le DIIS (*Danish Institute for International Studies*) a récemment [publié](#) un article offrant une vue d'ensemble sur la perception et les probables intentions russes en Baltique et en Arctique. La Russie souhaite renforcer dans la durée ses capacités militaires dans ces zones, désormais considérées comme étroitement liées depuis l'adhésion de la Finlande et de la Suède à l'OTAN. Face aux États membres qui contestent sa posture stratégique, Moscou entend déployer un large éventail de réponses, des exercices aux actions non revendiquées, intensifier sa coopération militaire avec la Chine et limiter l'accroissement de la présence américaine autour du Groenland.

L'adhésion de la Finlande et de la Suède à l'OTAN a profondément modifié l'équilibre stratégique pour la Russie, la confrontant à douze États de l'Alliance en Baltique et en Arctique, dont plusieurs soutiennent activement l'Ukraine. Dans le débat russe, ces évolutions sont perçues comme une menace stratégique, justifiant des réactions robustes, incluant l'usage d'outils hybrides et non conventionnels. La réintroduction en 2024 du district militaire de Leningrad par Poutine mobilise un héritage soviétique de confrontation, rappelant des opérations à l'encontre des pays baltes et de la Finlande, et souligne ainsi une posture plus ciblée vers le nord-ouest de la Russie.

Depuis l'invasion de l'Ukraine, seules la doctrine navale (2022) et la doctrine de politique étrangère (2023) ont été révisées, fournissant peu d'indications formelles sur l'approche russe en Baltique et en Arctique. La première justifie le renforcement de la Flotte du Nord face à l'opposition américaine, tandis que la seconde vise à contrer la militarisation de

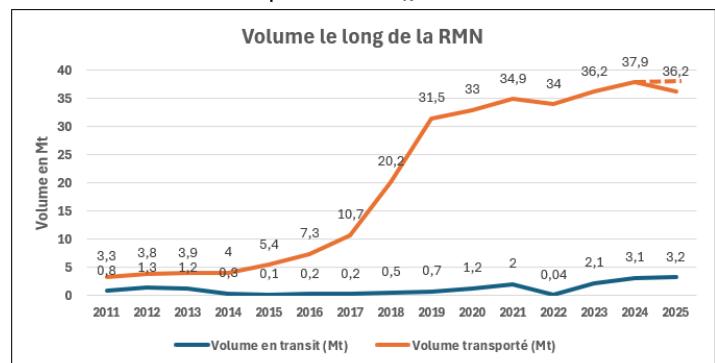
l'Arctique, protéger les droits souverains russes et encourager la coopération d'États non arctiques, notamment la Chine.

La guerre hybride est au cœur de la stratégie russe en Baltique et en Arctique, bien que peu mentionnée dans les sources publiques. Les États de la région sont particulièrement préoccupés par la vulnérabilité des câbles (communication et électricité) et pipelines sous-marins. L'OTAN a mis en place en 2025 « *Baltic Sentry* » pour protéger ces infrastructures. Mais la diversité des vecteurs hybrides et leur rôle stratégique laissent prévoir la poursuite d'opérations russes dans tous les environnements, y compris informationnels.

Du côté russe, l'annonce américaine de contrôler le Groenland en 2025 et de renforcer la surveillance aérienne et sous-marine inquiète Moscou, perçue comme une politique arctique agressive et « antirusse ». Si la Russie accueille favorablement les tensions au sein de l'OTAN, elle redoute un renforcement militaire occidental et se trouve face au dilemme d'éviter de provoquer l'Alliance ou de poursuivre son propre renforcement dans ces zones stratégiques.

Trafic maritime – Sécurité maritime

La saison 2025 de navigation transarctique le long de la RMN s'est officiellement achevée fin novembre. Selon le dernier rapport du CHNL (*Centre for High North Logistics*), la période de transit s'est déroulée entre le 30 juin (premier navire entrant) et le 17 novembre (dernier navire sortant), soit environ quatre mois et demi de navigation saisonnière. D'après le communiqué de Rosatom de novembre 2025, le volume total de marchandises en transit sur RMN a atteint 3,2 Mt. Au 30 novembre 2025, CHNL recense 103 passages de transit réalisés par 88 navires distincts, certains ayant effectué deux voyages. Parmi ces 103 traversées, 52 étaient en direction de l'Est et 51 en direction de l'Ouest. Comparé à 2024, ce bilan représente une hausse d'environ 6,2 % du nombre de voyages et un gain de 3,2 % en volume de fret. Ce constat suggère que le trafic de transit reste globalement stable. Comme en 2024, la majeure partie du trafic de marchandises en transit était assurée par des pétroliers. Le trafic de destination arctique concerne très majoritairement les exportations d'hydrocarbures et, de manière plus marginale, les flux pétroliers dédiés à l'export. L'usine de Yamal LNG, située en Sibérie occidentale, assure à elle seule près des trois quarts des exportations via la RMN. Si le trafic de transit est resté globalement stable, le volume de transit de destination, estimé à 36,2 Mt, est en léger recul par rapport à 2024. Les sources officielles russes indiquent que le trafic sur la RMN a déjà dépassé les 35 Mt. Les hydrocarbures, notamment le GNL et le condensat de gaz, le pétrole et les produits pétroliers, représentent 86% du fret transporté. En 2025, la RMN avait évolué selon deux axes. D'une part, elle était devenue un sujet récurrent de discussion et d'analyse ; d'autre part, dans les discours gouvernementaux et universitaires, elle avait commencé à céder la place au concept plus récent de Corridor de transport transarctique (CTT), proposé par le président russe en mars dernier lors du Forum international de l'Arctique. Il est important de souligner que le CTT ne remplace pas la RMN, mais en représente une évolution, une approche plus globale des routes commerciales et des projets d'infrastructure, intégrant le transport maritime arctique aux liaisons ferroviaires, routières et fluviales ([Chnl.no](#), 08 décembre 2025 ; [Port-news.ru](#), 18 novembre 2025 ; [HighNorthNews.com](#), 11 décembre 2025, [Korabel.ru](#), 19 décembre 2025 ; [OsservatorioArtico.it](#), 24 décembre 2025).



La Chine développe le transport maritime de conteneurs dans l'Arctique avec un nombre record de 14 voyages en 2025. La Chine a considérablement accru son utilisation de la RMN en 2025, effectuant 14 traversées de porte-conteneurs entre l'Asie et l'Europe, contre 11 en 2024 et sept en 2023. Ces derniers chiffres soulignent une augmentation constante de l'activité de transport de conteneurs menée par la Chine le long du corridor arctique. Cette augmentation témoigne de la confiance croissante des opérateurs chinois dans la route arctique saisonnière, qui raccourcit la distance entre le nord de la Chine et l'Europe par rapport aux passages traditionnels via le canal de Suez. Les compagnies maritimes [New New Shipping Line et Sea Legend](#) ont déjà annoncé leur intention de développer davantage leur offre de transport de conteneurs dans l'Arctique en 2026. L'un des voyages les plus marquants de la saison a été celui du porte-conteneurs *Istanbul Bridge*, qui a réalisé la toute première liaison maritime directe entre la Chine et le Royaume-Uni par la route maritime du Nord. Le [navire a effectué la traversée en un temps record de 20 jours](#) ([gCaptain.com](#), 18 décembre 2025).

Le méthanier de la Dark Fleet contraint de rebrousser chemin en raison des glaces précoces bloquant l'accès à Arctic LNG2. Ces derniers jours, le méthanier russe *Buran*, de classe glace moyenne, n'a pas pu atteindre à plusieurs reprises le terminal Arctic LNG2 dans la baie d'Ob, la formation d'une épaisse banquise précoce ayant interrompu la navigation. Ces incidents [soulignent les contraintes hivernales croissantes sur la Route maritime du Nord](#) et la grave pénurie de méthaniers Arc7 performants pour ce projet. Le *Buran*, un navire de classe Arc4, a tenté à quatre reprises depuis le 2 décembre de pénétrer dans la baie d'Ob par le sud, suivant de près, tour à tour, deux brise-glaces nucléaires, le *50 Let Pobedy* et l'*Arktika*, qui s'efforçaient de se frayer un chemin à travers la banquise. Deux méthaniers Arc7, en service pour le projet Yamal LNG voisin, faisaient également partie du convoi. Malgré le soutien reçu, *Buran* n'a jamais pu atteindre le site Arctic LNG2. La banquise dans la baie d'Ob a atteint une épaisseur de 50 cm, voire plus, tandis que les températures ont chuté en dessous de -20°C, interrompant les approches plus tôt et plus brutalement que ces dernières années. Le méthanier de classe glace Arc7 *Christophe de Margerie* a effectué son tout premier chargement hivernal de GNL de l'usine Arctic LNG2 de Russie, une étape importante pour le projet, car son actionnaire majoritaire, Novatek, pourrait chercher à maintenir une production limitée pendant le rude hiver arctique. La cargaison a été chargée le 19 décembre au terminal d'Utrenny par le *Christophe de Margerie*, marquant ainsi le premier chargement hivernal d'Arctic LNG 2 [depuis l'ouverture du projet, approuvé en août 2024](#). On ignore encore si Novatek maintiendra l'une ou les deux unités en fonctionnement à faible cadence pendant l'hiver ou s'il interrompra la production plus tard dans la saison ([gCaptain.com](#), 02 décembre 2025; [High-NorthNews.com](#), 18 décembre 2025; [TheBarentsObserver.com](#), 19 décembre 2025; [gCaptain.com](#), 23 décembre 2025).



Un tiers du trafic maritime arctique sur la route maritime du Nord est assuré par des navires sous sanctions appartenant à la flotte parallèle russe, alerte un nouveau rapport de Bellona. Parmi ces navires figurent 38 pétroliers sous sanctions, souvent mal entretenus et mal assurés, et fréquemment dépourvus de classification glace. Les autorités russes ont également cessé de publier des données sur l'activité sur cette route réduisant encore davantage les informations disponibles et augmentant les risques. [100 navires sous sanctions](#), souvent vétustes et mal assurés, ont emprunté ne serait-ce que partiellement la RMN russe. Ce chiffre est en hausse par rapport aux 13 cas enregistrés en 2024. Ces navires naviguent [sous de faux pavillons](#), désactivent leur transpondeur AIS en violation des normes de sécurité internationales et sont fréquemment couverts par une assurance insuffisante. Plus de la moitié des pétroliers avaient plus de 15 ans. Un pétrolier sous sanctions, l'*Hyperrion*, a établi pour la première fois un lien géographique direct entre la flotte fantôme arctique russe et les exportations de produits pétroliers vers le Venezuela, reliant ainsi deux des points chauds les plus sensibles au monde en matière d'énergie et de sanctions. Le

navire a fait escale également à Zhoushan, en Chine, au début de l'année 2025. Le cas de l'*Hyperion* illustre l'interconnexion croissante des réseaux de contournement des sanctions. En reliant l'infrastructure d'exportation russe dans l'Arctique au système de raffinage vénézuélien, ce voyage rapproche deux zones géopolitiques sensibles longtemps surveillées séparément. La Chine, qui ne reconnaît pas les sanctions unilatérales, intensifie ses efforts pour importer du gaz russe, interdit par les pays occidentaux, via des navires clandestins. Le pays asiatique a importé sa première cargaison en provenance du terminal de Portovaya au début du mois ([Bellona.org](#), 15 décembre 2025 ; [HighNorthNews.com](#), 18 décembre 2025 ; [gCaptain.com](#), 21 décembre 2025 ; [gCaptain.com](#), 22 décembre 2025).

La Russie a déployé, pour la première fois, l'intégralité de sa flotte de 8 brise-glaces à propulsion nucléaire simultanément afin de maintenir les voies de navigation hivernales dans le golfe de l'Ob et le golfe de l'lenisseï, soulignant ainsi l'importance stratégique des exportations d'énergie arctique. Ce déploiement sans précédent vise à assurer l'acheminement du pétrole, du GNL et des cargaisons de minerais provenant des régions de Sibérie occidentale, notamment le terminal pétrolier Arctic Gate, Yamal LNG et Norilsk Nickel. Les brise-glaces à propulsion nucléaire *Taymyr*, *Yamal*, *Arktika*, *Yakutiya*, *Sibir* et *50 Let Pobedy* opèrent actuellement dans le golfe de l'Ob, tandis que l'*Ural* et le *Vaygach* sont affectés au golfe de l'lenisseï et au fleuve lenisseï, soutenant le trafic desservant les ports et terminaux situés profondément en amont, notamment le port de Norilsk. Pour la première fois, les quatre [nouveaux brise-glaces nucléaires russes de classe Arktika \(projet 22220\)](#) sont déployés simultanément. Les quatre brise-glaces de type *Arktika*, plus puissants, avec la capacité d'opérer aussi bien en haute mer arctique que, grâce à un tirant d'eau ajustable, dans des eaux côtières moins profondes. Pour l'avenir, la Russie a trois brise-glaces nucléaires supplémentaires de la nouvelle classe *Arktika* en construction. Le *Chukotka*, le *Le ningrad* et le *Stalingrad* devraient entrer en service respectivement en 2026, 2028 et 2030, portant ainsi le nombre total de navires de la nouvelle classe *Arktika* à sept. Cependant, la flotte de sept navires de la classe *Arktika* ne suffira pas à assurer la continuité des opérations hivernales une fois que les plus anciens *Taymyr*, *Vaygach* et *Yamal* auront atteint la fin de leur durée de vie opérationnelle dans les prochaines années. Chacun de ces navires est en service depuis la fin des années 1980 et le début des années 1990. La Russie n'envisage actuellement aucun projet d'expansion de sa flotte *Arktika* au-delà de sept navires ([gCaptain.com](#), 16 décembre 2025 ; [OsservatorioArtico.it](#), 17 décembre 2025).

La Russie livre son premier méthanier brise-glace de conception nationale destiné au projet ArcticLNG₂, l'*Alesey Kosygin*. Construit au chantier naval Zvezda de Rosneft, ce pétrolier, dont la construction a été longtemps retardée, devrait permettre des livraisons de GNL toute l'année le long de la RMN malgré les sanctions occidentales. Le complexe de construction navale Zvezda, dirigé par Rosneft PJSC et situé dans l'Extrême-Orient russe, a transféré mercredi [l'*Alexey Kosygin*](#), le premier d'une série de navires de classe glace Arc7. La livraison de l'*Alexey Kosygin* était initialement [prévue](#) pour début 2023, mais des restrictions sur les approvisionnements en équipements l'ont retardée. Le seul méthanier russe de la classe Arc7, capable de naviguer dans les eaux gelées toute l'année, est le *Christophe de Margerie* de SCF, également sanctionné. L'*Alexey Kosygin* battra pavillon russe et sera basé à Saint-Pétersbourg. Son équipage est composé de 29 marins russes. L'*Alexey Kosygin* est le navire de tête du projet YamalMax Samsung 172 (SN2366), type *Alexey Kosygin*. Caractéristiques et dimensions principales :

- Longueur : 300 m, largeur : 48,8 m,
- Tirant d'eau : 11,7 m,
- Déplacement à vide : 81 000 tonnes,
- Capacité : 172 600 m³,
- Système de stockage de GNL type à membrane.



Pour mémoire, entre 2019 et 2022, la société sud-coréenne Samsung Heavy Industries a reçu une commande de 22 tankers par le chantier Zvezda. Ces contrats portaient sur la fourniture d'unités d'assemblage, d'équipements et d'assistance technique pour 15 méthaniers de classe glace et 7 pétroliers navettes, pour un montant total de 4,2 milliards de dollars. Par la suite, en raison des sanctions imposées, Samsung Heavy Industries n'a livré que 5 coques de méthaniers à Zvezda, dont la première était l'*Alexey Kosygin*. Sur les 15 méthaniers Arc7 dont l'achèvement était prévu par le chantier Zvezda, seuls 5 ont déjà été mis à l'eau (*Alexey Kosygin*, *Pyotr Stolypin*, *Sergey Vitte*, *Konstantin Posyet* et *Viktor Chernomyrdin*) mais leur date de mise en service ne sont pas communiquées ([gCaptain.com](#), 19 décembre 2025 ; [Neftegaz.ru](#), 24 décembre 2025 ; [Rbc.ru](#), 24 décembre 2025 ; [Rosneft.ru](#), 24 décembre 2025 ; [gCaptain.com](#), 24 décembre 2025 ; [Vedomosti.ru](#), 24 décembre 2025 ; [Korabel.ru](#), 24 décembre 2025).



La China State Shipbuilding Corp, le plus grand constructeur naval au monde, promeut un nouveau concept de brise-glace polyvalent à propulsion nucléaire capable de transporter à la fois des passagers et du fret. Selon le projet, ce brise-glace nucléaire mixte passagers-marchandises, dont le nom n'a pas encore été dévoilé, sera utilisé sur les routes arctiques pour répondre aux besoins du transport saisonnier de marchandises et du tourisme polaire. Le projet a reçu un certificat d'approbation de principe de la société italienne de classification et de certification RINA. Conçu par l'Institut de conception et de recherche maritime de Chine, une filiale de CSSC à Shanghai, ce modèle de brise-glace mesurera environ 165 mètres de long, environ 30 mètres de large et déplacera près de 30 000 tonnes. Il pourra naviguer sur toutes les mers du globe et transporter environ 150 touristes polaires, avec une capacité maximale de 250 personnes. Pour une puissance totale de 35 MW, la propulsion alimentera 2 Pods de 10 MW chacun et une hélice fixe de 15 MW. À l'avenir, ce type de navire devrait jouer un rôle important dans le transport saisonnier sur les routes arctiques, le tourisme polaire haut de gamme, ainsi que dans le ravitaillement et l'assistance d'urgence dans les régions arctiques et antarctiques. La Chine a déjà posé en septembre 2025 la quille d'un nouveau brise-glace de recherche à propulsion nucléaire de 60 MW, le [Xue Long 3](#) ([ChinaDaily.com](#), 06 décembre 2025).

Le patrouilleur brise-glace du projet russe 23550 est un navire fondamentalement nouveau, combinant les qualités d'un remorqueur, d'un patrouilleur et d'un brise-glace, capable de naviguer dans une banquise compacte jusqu'à 1,5 m d'épaisseur. Le projet 23550 comprend un total de quatre navires : deux pour la marine russe (projet Arktika) et deux pour les garde-côtes russes/FSB (projet Ermak). Le premier navire du projet 23550, l'*Ivan Papanin*, a été livré à la marine russe en septembre 2025. Le second, le *Nikolay Zubov*, a été lancé en décembre 2024 et sa livraison à la marine russe est prévue pour 2027. Les troisième et quatrième navires sont des versions modifiées construites pour les garde-côtes russes (FSB). Le troisième navire, le *Purga*, a été lancé en octobre 2022. Initialement prévu pour être livré en 2024, il accuse manifestement du retard. Le quatrième et dernier navire, le *Dzerjinski*, a été [mis en chantier en décembre 2023](#). Les navires du projet 23550 sont des patrouilleurs capables de naviguer dans les glaces, comparables aux navires de la classe *Harry DeWolf* de la Marine royale canadienne et du *Svalbard* des garde-côtes norvégiens. La principale différence réside dans le fait que les deux navires du projet Arktika peuvent embarquer des systèmes de missiles modulaires de type Kalibr ([SixtyDegreesNorth.com](#), 06 décembre 2025).



De nouvelles exigences pour les navires opérant dans les eaux polaires entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2026

Les [amendements au chapitre XIV de la Convention SOLAS et au Code polaire](#) entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2026. Ces amendements contiennent de nouvelles exigences pour les navires de pêche de 24 mètres et plus, les yachts de plaisance non commerciaux d'un tonnage brut de 300 UMS ou plus et les navires de charge d'un tonnage brut de 300 à 500 UMS. Ces navires doivent se conformer aux exigences des nouveaux chapitres 9-1 et 11-1 du Code polaire concernant l'équipement de navigation, la planification du voyage et la documentation des procédures d'exploitation du navire. Les navires existants doivent se conformer aux exigences au plus tard le 1^{er} janvier 2027. Pour les navires neufs, c'est-à-dire ceux construits après le 1^{er} janvier 2026, les exigences s'appliquent dès leur entrée en vigueur ([Korabel.ru](#), 1^{er} décembre 2025 ; [RS.ru](#), 1^{er} décembre 2025 ; [Safety4Sea.com](#), 1^{er} décembre 2025 ; [MarineInsight.com](#), 08 décembre 2025).