

M&C INTERNATIONAL

Le *Cahier international de M&O* donne la parole à des experts du monde entier sur les grands sujets (géopolitique, défense, économie, environnement...) liés aux océans.

The *International Section of M&O* invites experts from all over the world to give their views on the major issues (geopolitics, defence, economics, environment...) linked to the oceans.

SOMMAIRE / SUMMARY



Francis Vallat 

Pour sauver l'Océan, la clef s'appelle IPOS !

A key named IPOS to save the Ocean..... **80**

Rico Salgmann, Isabelle Rojon, Dominik Englert

Tarification des émissions dues au transport maritime : où doit aller l'argent ?

Pricing emissions from shipping: where should the money go? **84**



Edoardo Secchi 

Les ambitions d'une alliance franco-italienne dans le secteur naval

Ambitions of a French-Italian alliance in the naval sector **88**



Ulrike Franke 

« Les Allemands ont commencé à comprendre que le monde a changé. »

"Germans have begun to understand that the world has changed." **90**



Konstantin Zaytsev 

Quel avenir pour la coopération internationale en Arctique ?

What future for international cooperation in the Arctic? **94**



Pour sauver l'Océan, la clef s'appelle IPOS !

A key named IPOS to save the Ocean.

Par / By Francis Vallat* 

L'Océan, garantie d'un avenir possible pour l'humanité, en plus d'être le cœur de notre machinerie climatique, est toujours plus agressé, empoisonné, fragilisé...

Nous n'avons plus le temps ! La Planète, l'humanité, n'ont plus le temps ! Est-il même encore envisageable d'arriver à stabiliser le cours des choses, si ce n'est à le renverser ?

Le livre *Notre avenir s'écrit dans l'Océan*¹, dont j'ai partagé l'écriture avec Isabelle Autissier, était un cri d'angoisse sur l'urgence de se mettre en ordre de bataille et d'avancer à marche forcée. Mais après deux ans il y a tellement d'obstacles, de secteurs disparates à agencer, de politiques contradictoires à harmoniser, le tout à l'échelle d'un monde divisé et déboussolé, que la tentation reste grande de céder au découragement face à l'impossible utopie d'une gouvernance universelle. Comment même envisager « un organisme d'ampleur mondiale, à la mesure de l'enjeu, dédié à assurer la durabilité de l'Océan, bien commun de l'humanité » ?

Or une initiative est en train de se concrétiser, autorisant à croire que l'horizon s'éclaircit : le lancement de l'IPOS – *International Platform for Ocean Sustainability*, en français *Plateforme internationale pour la durabilité de l'Océan* –, qui s'inscrit au premier rang de la *Décennie pour les sciences océaniques*, et aura des relations organiques pérennes avec les organisations multilatérales concernées par l'Océan.

La mission de cet organisme, dont la mise en œuvre vient de démarrer, est précisément d'offrir le mécanisme permettant de remédier à l'insuffisance de la gouvernance de l'Océan. Il s'agit de mobiliser les scientifiques d'abord, mais aussi bien au-delà ! Il s'agit d'être pratique, d'organiser, de prioriser, de relier, de coordonner les connaissances, et de motiver les instituts et réseaux de recherche pour les tourner vers un objectif

1 - Éditions Bayard, mars 2021.

* Fondateur et président d'honneur des clusters maritimes français et européen.

The Ocean, the guarantee of a possible future for humanity, and also the heart of our climate system, is being increasingly attacked, poisoned and weakened...

We're running out of time! The planet and humanity are running out of time! Is it even still possible to stabilise the course of events, if not to reverse it?

The book *Notre avenir s'écrit dans l'Océan* that I co-authored with Isabelle Autissier¹ expressed a desperate need to move forward together, now, and without hesitation. But two years later, there are so many obstacles remaining, so many disparate sectors to organise, so many contradictory policies to harmonise, all of this at the scale of a divided and disorientated world, that the temptation to give up when faced with the impossible utopia of universal governance remains great. How can we even envisage "an organisation on a global scale, commensurate with what is at stake, dedicated to ensuring the sustainability of the Ocean, the common heritage of humanity"?

But an initiative is now becoming concrete, raising the prospect of a brighter future: the launch of the IPOS – *International Platform for Ocean Sustainability* – which will be at the forefront of the Decade for Ocean Sciences, and will have permanent organic relations with the multilateral organisations concerned with the Ocean.

The task of this organisation, which has just been set up, is precisely to provide a mechanism to address the inadequacy of ocean governance. It means, at first, mobilising scientists, but also far beyond! It's about being pragmatic, organising, prioritising, linking, and coordinating knowledge, and motivating research institutes and networks to focus on a common objective, the general interest of the planet and humanity.

1 - Éditions Bayard Edition, march 2021.

* Founder and honorary president of the French and European maritime clusters.



commun, l'intérêt général de la planète et de l'humanité. Il s'agit donc de stimuler et d'encadrer les interactions possibles entre les connaissances, entre les scientifiques eux-mêmes, et simultanément de fluidifier leurs interactions avec/entre les structures nationales et internationales politiques, et avec les grands acteurs de la société civile (professionnels, ONG's, grandes associations...). L'objectif final étant de bâtir puis de proposer – à partir des prévisions scientifiques – des scénarios cohérents aux différents décideurs. De façon à ce que ceux-ci, éclairés dans leurs choix, placés devant leurs responsabilités, avancent et...décident.

Organe de nature totalement nouvelle, devant avoir les moyens de refonder les rapports entre science et politique, l'IPOS fera ainsi circuler les savoirs, identifiera les priorités, promouvra les interactions les plus intelligentes, suggèrera des axes d'action, et mettra à la disposition des responsables concernés les outils nécessaires à une vraie vision stratégique. On peut ainsi imaginer des cadres préparés par les scientifiques, continuellement affinés sur la durée, pour les États, les Institutions internationales, mais aussi les responsables du monde économique et social.

Pour cela l'IPOS utilisera toute sorte d'outils, classiques comme des rapports (une commande européenne est déjà en cours), ou encore la vulgarisation de ses travaux, commentés lors d'événements spéciaux organisés partout dans le monde.

It is therefore a question of encouraging and providing a framework for the possible interactions between knowledge and between the scientists themselves, while at the same time making their interactions easier with and between national and international political structures, and with the major players in civil society (professionals, NGOs, major associations, etc.). The ultimate objective is to develop and then propose – on the basis of scientific predictions – coherent scenarios to the various decision-makers. So that, informed in their choices, faced with their responsibilities, they can move forward and... decide.

IPOS is a totally new organisation that should have the means to rebuild the relationship between science and politics. It will promote knowledge sharing, identify priorities, promote the most intelligent interactions, suggest priorities for action, and provide decision-makers with the tools they need to develop a true strategic vision. We can thus imagine frameworks drawn up by scientists, continually improved over time, for governments and international institutions, but also for economic and social leaders.

To achieve this, IPOS will use a wide range of conventional tools, such as reports (a European order is already in progress), or the popularization of its work, presented and debated at special events organized around the world. It will rely on existing or self-initiated task forces and sec-

Il s'appuiera sur des *task-forces* et coalitions sectorielles (institutionnelles ou en réseau) existantes ou suscitées par lui-même. Il identifiera des partenaires, les associera aux travaux, les fédérera. Les sujets traités pourront concerner aussi bien des questions orientées vers la science proprement dite (priorités de connaissance, organisation des données...), que vers la co-construction des savoirs ou les visions de l'Océan à terme. Et ces sujets seront orientés autour de trois grands thèmes ODD² : l'interface terre-mer (usage, artificialisation, pollutions, évolution) ; le mode d'exploitation et de gestion durable des ressources de l'Océan (biologiques, minérales, énergétiques) ; le choix des valeurs de l'Océan (symbolique, culturelle, financière, industrielle...)

L'IPOS s'appuiera sur trois piliers stratégiques :

- Une interface science-politique réinventée, agile, inclusive et orientée vers des actions et des solutions via la production de livrables et de recommandations adaptés aux terrains.
- Un libre-accès aux connaissances, adaptable à tous les contextes géographiques, tirant profit des nouvelles technologies de l'information, de la communication, et de l'Intelligence artificielle.
- Une approche *bottom-up*, incarnée par les laboratoires d'innovation pour la durabilité de l'Océan, exemples de méthodologie participative transdisciplinaire.

L'intérêt de l'IPOS, porté virtuellement sur les fonds baptismaux avec le lancement de l'*Ocean Sustainability Foundation* à Paris en avril 2023, est donc au premier chef sa volonté concrète de faire sauter le plafond de verre du découragement et de l'impuissance face à la complexité du défi. Et sa crédibilité – en plus du soutien de la Commission européenne – provient de sa préfiguratrice et future présidente, qui n'est autre que Françoise Gaill, directrice émérite du CNRS (entre autres) et océanographe respectée dans le monde entier. Elle travaille sur cet IPOS depuis des années (voir le numéro de M&O de mars 2021 « Le monde à l'heure de l'Océan »), avec un objectif clair, tout faire pour que l'IPOS soit décidé et en ordre de marche à la Conférence des Nations unies sur les océans de Nice en 2025. Création dès maintenant d'une équipe dédiée, premières actions de fédération des partenaires au sein des coalitions, et naturellement prévision des étapes d'ici 2025... toutes les actions ont été inventoriées dans une feuille de route déjà rédigée, avec huit axes de travail :

- Cartographie des initiatives et forums internationaux portant sur l'Océan, environnementale bien sûr, mais élargie aux domaines social et économique.
- Ateliers participatifs dans le monde entier au cours des 18 prochains mois – dont un *side-event* à la COI-UNESCO (Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO) en juin 2023 – sur la gouvernance de l'IPOS, sa mission, sa stratégie, ses compétences.

2- Objectifs de développement durable (ODD).

toral coalitions (institutional or networked). It will identify partners, involve them in the work and bring them together. The issues addressed may concern science itself (knowledge priorities, data organisation, etc.) as well as the co-construction of knowledge or visions of the Ocean in the long term. These topics will focus on three major SDG themes²: the land-sea interface (use, artificialisation, pollution, evolution); the sustainable exploitation and management of ocean resources (biological, mineral, energy); the choice of ocean values (symbolic, cultural, financial, industrial, etc.).

« Françoise Gaill travaille sur l'IPOS depuis des années avec l'objectif d'être en ordre de marche à la Conférence des Nations unies sur les océans de Nice (France) en 2025. »

"Françoise Gaill has been working on IPOS for years, with the aim of being operational for the United Nations Conference on the Oceans in Nice (France) in 2025."

Francis Vallat

The IPOS will be structured around three strategic pillars:

- A reinvented science-policy interface, agile, inclusive, and oriented towards action and solutions through the production of relevant deliverables and recommendations.
- Free access to knowledge, adaptable to all geographical contexts, taking advantage of new information and communication technologies and artificial intelligence.
- A bottom-up approach, embodied by the innovation laboratories for ocean sustainability, examples of transdisciplinary participatory methodology.

The main interest of IPOS, virtually brought to life with the launch of the Ocean Sustainability Foundation in Paris in April 2023, is therefore its concrete will to break through the glass ceiling of discouragement and powerlessness given the complexity of the challenge. And its credibility – in addition to the support of the European Commission – stems from its initiator and future president, Françoise Gaill, director emeritus of the CNRS (among others) and a world-renowned oceanographer. She has been working on this

2- Sustainable development goal (SDG).



© FARBENFROHESGRAU / TORBEN SCHMITZ

La crédibilité de l'IPOS provient de sa préfiguratrice et future présidente, Françoise Gaill, directrice émérite du CNRS (entre autres) et océanographe respectée dans le monde entier. The credibility of IPOS stems from its initiator and future president, Françoise Gaill, Director Emeritus of the CNRS (among others) and a world-renowned oceanographer.

- Positionnement permettant d'amplifier, accélérer et stimuler les synergies nées du travail déjà effectué par les instances internationales onusiennes concernées par l'Océan.
- Confirmation, déjà très avancée, de l'adhésion officielle de nombreux partenaires à la coalition soutenant l'IPOS d'ici début 2024 (y compris de spécialistes des sciences sociales et d'économistes hors de la sphère marine). Avec incorporation de partenaires autochtones et du Sud Global.
- Établissement, en 2024, de partenariats de confiance avec la société civile, le secteur privé, les représentants des peuples autochtones, la jeunesse.
- Finalisation du budget pour la période 2023-2025 (le peu de millions prévu pesant peu au regard de l'enjeu)
- Préparation des procédures internes pour un fonctionnement solide, transparent et souple.
- Préparation du lancement en 2025, en coordination avec le Comité directeur chargé de l'organisation de la Conférence des Nations unies sur les océans en 2025.

Oui, avec l'IPOS, on peut commencer à espérer !

IPOS for years (see the March 2021 issue of M&O "The World in Ocean Time"), with a clear ambition: to do everything she can to ensure that the IPOS is adopted and operational by the time of the United Nations Conference on the Oceans in Nice in 2025.

Creation from now on of a dedicated team, first actions to federate the partners within the coalitions, and of course planning of the different milestones between now and 2025... all the actions have been listed in a road-map that is already written, with eight areas of work:

- A comprehensive inventory of international initiatives and forums relating to the ocean - environmental, of course, but also covering social and economic issues.
- Participatory workshops around the world over the next 18 months - including a side-event at the IOC-UNESCO (Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO) in June 2023 - on the governance of IPOS, its mission, strategy, and competences.
- A positioning enabling the amplification, acceleration and stimulation of the synergies arising from the

work already carried out by the international UN bodies concerned with the Ocean.

- Confirmation, already at an advanced stage, that many partners will officially join the coalition supporting the IPOS by early 2024 (including experts in the social sciences and economists outside the marine sphere). Including indigenous and Southern Global partners.
- Establishment, by 2024, of trusted partnerships with civil society, the private sector, representatives of indigenous peoples, and the youth.
- Defining the budget for the period 2023-2025 (the few millions expected being relatively small in relation to what is at stake)
- Drafting of internal procedures to ensure solid, transparent, and flexible functioning.
- Preparation of the launch in 2025, in coordination with the Steering Committee responsible for organising the United Nations Conference on the Oceans in 2025.

Indeed, there is good reason to hope with IPOS!

Tarification des émissions dues au transport maritime : où doit aller l'argent ?

Pricing emissions from shipping: where should the money go?

Par / By **Rico Salgmann, Isabelle Rojon, Dominik Englert**, consultants en transport à la Banque mondiale
Transport Consultant, World Bank



© BORDERPOLAR PHOTOGRAPHER

Véritable colonne vertébrale du commerce mondial, le transport maritime international achemine plus de 80 % des échanges mondiaux en termes de volume et représente environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Si le transport maritime n'adopte pas des carburants sans carbone et des technologies innovantes pour réduire son empreinte énergétique, les dernières estimations suggèrent que les émissions de carbone augmenteront de 90 à 130 % d'ici à 2050, par rapport aux niveaux de 2008.

L'Organisation maritime internationale (OMI), une agence des Nations unies, s'efforce de réduire ces émissions le plus vite possible, avec pour objectif de les diminuer de moitié (par rapport aux niveaux de 2008) d'ici à 2050. Les États membres sont actuellement en train de réviser l'ambition climatique du transport maritime afin de fixer un cap cohérent avec les objectifs de température de l'Accord de Paris.

Pour ce faire, l'OMI se concentre sur l'efficacité énergétique, les nouveaux carburants et technologies sans carbone, et les moyens de rendre ces changements rentables et équitables pour les pays. La fixation d'un prix pour les émissions de carbone est l'un des moyens d'y parvenir. Une taxe sur le carbone donne une valeur, un prix au carbone et peut contribuer à réduire les

The backbone of worldwide trade, international shipping moves more than 80 percent of global trade by volume. As a result, international shipping accounts about three percent of global greenhouse gas emissions. Unless shipping moves to zero-carbon fuels and innovative technologies to green its energy footprint, the latest estimates suggest that carbon emissions will grow by 90-130 percent by 2050, as compared to 2008 levels.

The International Maritime Organization (IMO), a UN agency, aims to cut those emissions as soon as possible, with a goal of halving them (as compared to 2008 levels) by 2050. Member states are currently revising shipping's climate ambition to set a course consistent with the temperature goals of the Paris Agreement.

To do that, the IMO is focusing on energy efficiency, new zero-carbon fuels and technologies, and ways to make these changes cost effective and equitable for countries. Putting a price on carbon emissions is one way to do that. A carbon tax sets a price on carbon and can help reduce GHG emissions and generate revenue. Estimates show that, in shipping alone, putting a price on carbon could raise \$40 to \$60 billion dollars each year between 2025 and 2050.

émissions de gaz à effet de serre et à générer des revenus. Les estimations montrent que dans le seul secteur du transport maritime, la fixation d'un prix sur le carbone pourrait rapporter entre 40 et 60 milliards de dollars par an entre 2025 et 2050.

ACCÉLÉRER LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT MARITIME

Comment cet argent pourrait-il être utilisé ? Il pourrait l'être pour accélérer la décarbonation du transport maritime qui nécessitera des milliards de dollars d'investissement. Les revenus du carbone pourraient financer et accélérer l'abandon des combustibles fossiles dans ce secteur. Il y a un grand besoin d'investissement dans la production de carburants sans carbone et dans les infrastructures maritimes – y compris dans des ports efficaces – qui favorisent la décarbonation, offrent des opportunités de développement, réduisent les coûts de transport et renforcent la résilience face aux événements mondiaux extrêmes.

Le réinvestissement des revenus du carbone dans les infrastructures portuaires peut contribuer à réduire les coûts des produits finis livrés, y compris les denrées alimentaires et autres fournitures essentielles. Les coûts de transport s'additionnent : en Afrique subsaharienne, par exemple, les coûts de

SPEED DECARBONIZATION IN THE SHIPPING INDUSTRY

How could this money be put to work? It could be used to speed decarbonization in the shipping industry, which will require trillions of dollars in investment. Carbon revenues could finance and then accelerate shipping's move away from fossil fuels. There is a great need for investment in zero-carbon fuel production and in maritime infrastructure – including efficient ports – that promotes decarbonization, provides development opportunities, reduces transport costs, and builds resilience in the face of extreme global events.

Reinvesting carbon revenues into port infrastructure can help lower the costs of final delivered products – including food and other essential supplies. Transport costs add up: in Sub-Saharan Africa, for example, transport costs can represent up to 50% of food prices, and over a third of the food produced in Africa is lost due to poor logistics. Investing carbon revenues in improving ports – and their linked transport – can help make logistics more efficient and resilient. Ultimately, reducing time in transport can help to offset the cost of a carbon levy on shipping in developing countries.

«Le réinvestissement des revenus du carbone dans les infrastructures portuaires peut contribuer à réduire les coûts des produits finis livrés.»

"Reinvesting carbon revenues into port infrastructure can help lower the costs of final delivered products."

transport peuvent représenter jusqu'à 50 % du prix des denrées alimentaires. Plus d'un tiers des denrées alimentaires produites en Afrique sont perdues en raison d'une logistique déficiente. L'investissement des revenus du carbone dans l'amélioration des ports – et des transports qui y sont liés – peut contribuer à rendre la logistique plus efficace et plus résistante. En fin de compte, la réduction du temps de transport peut contribuer à compenser le coût d'une taxe carbone sur le transport maritime dans les pays en développement.

ATTÉNUER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET S'Y ADAPTER

Tout aussi important, l'argent pourrait être utilisé plus largement, au-delà de l'industrie du transport maritime, pour aider les nations et les industries à atténuer le changement climatique et à s'y adapter. Pour les pays les plus vulnérables au changement climatique, tels que les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays les moins avancés (PMA), l'élargissement de l'utilisation des recettes au-delà de la décarbonation du transport maritime répond à des préoccupations d'équité, car très souvent leur capacité à dépenser dans le secteur du transport maritime est limitée. Veiller à ce que la transition vers un transport maritime sans carbone ne laisse aucun pays de côté est au cœur du débat sur les prochaines étapes.

Les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, qui sont les plus menacés par le changement climatique, devraient bénéficier d'une aide plus importante grâce aux recettes tirées des émissions de carbone. Ces pays bénéficieraient d'une part spécifique des revenus du carbone. Il existe un écart important entre le financement de la lutte contre le changement climatique et les besoins estimés de ces pays en la matière. En outre, les pays les plus vulnérables ont souvent du mal à accéder au financement climatique en raison d'un manque de capacités.

À la Banque mondiale, nous pensons qu'un cadre de distribution intelligemment conçu pour les revenus du carbone peut permettre d'atteindre le double objectif de maximiser les bénéfices climatiques et d'assurer une transition équitable pour les pays, en particulier pour les plus vulnérables.

Un nouveau rapport, intitulé *Distribuer les revenus du carbone provenant du transport maritime*¹, examine quels pays pourraient avoir accès aux revenus du carbone, à quelles fins et à quelles conditions. ■

1 - Disponible dans la bibliothèque de *Marine & Océans* sur www.marine-oceans.com

MITIGATE AND ADAPT TO CLIMATE CHANGE

Just as importantly, the money could be used more broadly, beyond the shipping industry, to help nations and industries mitigate and adapt to climate change. Especially for countries most vulnerable to climate change, such as Small Islands Developing States (SIDS) and Least Developed Countries (LDCs), broadening the use of revenues beyond maritime decarbonization addresses equity concerns since very often their ability to spend within the maritime transport sector is limited. Making sure that the transition to zero-carbon shipping leaves no country behind is central to the debate about next steps.

«Veiller à ce que la transition vers un transport maritime sans carbone ne laisse aucun pays de côté est au cœur du débat.»

"Making sure that the transition to zero-carbon shipping leaves no country behind is central to the debate."

SIDS, and LDCs -countries most at risk from climate change – should get more in the way of help from carbon revenues. These countries would benefit from a dedicated portion of carbon revenues. There is a big gap between the climate finance provided and the estimated climate needs of those countries. On top of that, the most vulnerable countries often struggle to access climate finance due to lack of capacity.

At the World Bank, we believe that a smartly designed distribution framework for carbon revenues can deliver on the twin goals of maximizing climate benefits and ensuring an equitable transition for countries, especially for the most vulnerable.

A new report, *Distributing Carbon Revenues from Shipping*¹, discusses which countries could access carbon revenues, for what purposes, and on what terms. ■

1 - Available in the *Marine & Oceans* library at www.marine-oceans.com

En savoir + / Learn more:
www.banquemonde.org



GTT, technology for a sustainable world



For over 60 years, GTT has been developing cutting-edge technological solutions for greater energy efficiency. We bring our passion for innovation and technical excellence to the service of our customers, to meet their transformation challenges of today and tomorrow.

We design cryogenic membrane containment systems for the transport and storage of liquefied gas, digital solutions to improve the ship performance, consulting services, training, maintenance assistance and technical studies.

More than ever engaged in the energy transition, GTT is committed to the development of hydrogen through its subsidiary Elogen, which designs and assembles electrolyzers for the production of green hydrogen, and by developing our very first liquefied hydrogen carrier.

The GTT teams are at the heart of our mission. Committed and united, we are determined to contribute to the construction of a sustainable world.

gtt.fr





Les ambitions d'une alliance franco-italienne dans le secteur naval

Ambitions of a French-Italian alliance in the naval sector

Par / By **Edoardo Secchi** 

Entrepreneur, président d'Italy-France Group et fondateur du Club Italie-France

Entrepreneur, Chairman of the Italy-France Group and founder of the Italy-France Club

L'Italie et la France partagent une expérience commune dans le secteur naval et cela grâce au travail que les deux pays ont fait depuis plusieurs années tant sur le secteur civil que militaire. L'Italie et la France possèdent ensemble quatre poids lourds de l'industrie navale européenne comme le groupe MSC, les Chantiers de l'Atlantique, Fincantieri et Naval Group, qui pourraient concurrencer la Chine ou encore la Russie.

Des axes de coopération existent déjà par exemple entre le groupe MSC et les Chantiers de l'Atlantique. Le groupe MSC, de la famille italienne Aponte, emploie plus de 70 000 personnes pour un chiffre d'affaires d'environ 30 milliards d'euros. MSC Croisières, avec ses 25 000 employés et son chiffre d'affaires de 2,7 milliards d'euros, est le quatrième acteur mondial dans le secteur des croisières et le premier acteur à capital privé. MSC Croisières est le premier client des Chantiers de l'Atlantique.

Entre 2017 et 2026, neuf navires de croisière de dernière génération seront produits dans les Chantiers de l'Atlantique. Au total, 25 de nos 29 navires de croisière seront construits à Saint-Nazaire, pour un investissement de 14 milliards d'euros. Cela représente 5 000 emplois directs sur le site et 83 millions d'heures de travail. Il s'agit en fait du plus gros investissement étranger enregistré en France depuis des années.

Seuls trois chantiers navals dans le monde sont capables de produire des navires de croisière aussi sophistiqués et ils se

Italy and France share a strong experience in the shipbuilding industry, as a result of the efforts both countries have made over the years in both the civil and military sectors. Italy and France together own four major players in the European shipbuilding industry, including the MSC group, Chantiers de l'Atlantique, Fincantieri and Navalgroup, which could well compete with China or Russia.

The MSC group and Chantiers de l'Atlantique, for example, have already established cooperation projects. The MSC group, owned by the Italian Aponte family, employs more than 70,000 people with a turnover of around 30 billion euros. MSC Cruises, with 25,000 employees and a turnover of €2.7 billion, is the world's fourth-largest cruise company and the largest privately owned. MSC Cruises is the biggest customer of Chantiers de l'Atlantique.

The Chantiers de l'Atlantique will have built nine new-generation cruise ships between 2017 and 2026. Altogether, 25 of our 29 cruise ships will be built in Saint-Nazaire, representing an investment of €14 billion. This translates into 5,000 direct jobs on the shipyard and 83 million hours of work. It is in fact the biggest foreign investment that has been recorded in France for many years.

Only three shipyards in the world are capable of producing such sophisticated cruise ships, and they are located in

France, Italy, and Germany. In 2019, the cruise market was worth 55.6 billion dollars; a business volume generated by 26 million passengers transported in a year. This is a major economic sector in which MSC Cruises and Chantiers de l'Atlantique have much to earn.

As far as the naval sector is concerned, Fincantieri and Navalgroup recently launched Naviris, a 50/50 joint venture. The two countries have a strong history of military cooperation, particularly in the fields of missile defence (Samp/T), shipbuilding (Horizon and Fremm frigates and replenishment tankers) and communications (Essor programme), which explains the high expectations of the joint venture, which hopes to generate between €1.5 and €1.7 billion in orders over the next four years. Their ambition is to create an "Airbus of the sea" and save the European shipbuilding

« L'objectif de Fincantieri et Naval Group est de créer un « Airbus de la mer » et de sauver le secteur de la construction navale européenne face à la concurrence russe et asiatique. »

"Fincantieri and Naval Group's ambition is to create an "Airbus of the sea" and save the European shipbuilding industry in the face of competition from Russia and Asia."

Edoardo Secchi

Leur but est de créer un « Airbus de la mer » et de sauver le secteur de la construction navale européenne, y compris militaire, face à la concurrence russe et asiatique. A titre d'exemple, la Chine, en seulement quatre ans, a construit l'équivalent de l'ensemble de la marine militaire française. La nouvelle *joint-venture* franco-italienne aura son siège social à Gênes et une filiale à Ollioules, dans le Var.

Parmi les différents axes de coopération économique entre l'Italie et la France, le secteur naval représente un levier primordial car il touche à différentes industries comme la construction, le *design*, le tourisme, le commerce, et assure le maintien de centaines de milliers d'emplois. Il concerne, en outre, un aspect crucial commun aux deux pays comme à l'Europe : la défense des côtes et des territoires face à la menace croissante de l'immigration en provenance d'Afrique et des Balkans. Les récentes tragédies en Grèce comme en Italie nous montrent que la mer est le chemin le plus risqué mais aussi le moins contrôlé et donc le plus facile à emprunter. Par conséquent, une défense maritime renforcée, commune à la France et à l'Italie, permettrait une meilleure stabilité. ■

industry, including the naval sector, in the face of competition from Russia and Asia. China, for example, has built in just four years the equivalent of the entire fleet of the French navy. The headquarters of the new Franco-Italian joint venture will be located in Genoa, with a subsidiary in Ollioules, in the département of Var, in the south of France.

Among the many areas of economic cooperation between Italy and France, the shipbuilding industry is a key lever, as it involves various industries such as shipbuilding, design, tourism and trade, and sustains hundreds of thousands of jobs. It also concerns a crucial aspect shared by both countries and Europe as a whole: the defence of our coasts and territories against the growing threat of immigration from Africa and the Balkans. The recent tragedies in Greece and Italy show us that the sea is the most hazardous route, but also the least controlled and therefore the easiest to take. Consequently, a strengthened maritime defence, shared by France and Italy, would provide greater stability. ■

En savoir + / Learn more:
www.edoardosecchi.com





« Les Allemands ont commencé à comprendre que le monde a changé. »

"Germans have begun to understand that the world has changed."

Entretien avec **Ulrike Franke*** 

Propos recueillis par/Interview by Aurélien Duchêne

Selon le chancelier Olaf Scholz, l'Allemagne sera « bientôt » la première puissance militaire européenne. Cette ambition fait-elle l'objet d'un consensus en Allemagne ?

La plupart des Allemands, et la majorité de la classe politique, s'accordent à dire que l'Allemagne doit investir davantage dans sa défense et qu'elle doit reconstruire ses capacités militaires. Toutefois, peu d'entre eux affirmeraient ouvertement que l'Allemagne sera la « première puissance militaire » de l'Europe même si cela découle presque automatiquement d'une augmentation des dépenses allemandes, compte tenu de la taille et de la puissance économique du pays. Mais les Allemands restent prudents sur tout ce qui touche au domaine militaire et ne veulent surtout pas paraître bellicistes.

Au vu de la situation actuelle de l'armée allemande, quand cela sera-t-il possible et pour quel type d'armée ?

L'Allemagne conservera un modèle d'armée complet, conservant toutes ses capacités plutôt que spécialisé dans

According to Chancellor Olaf Scholz, Germany will "soon" be the leading European military power. Is there a consensus on this ambition in Germany?

There is an agreement among most Germans, and the majority of the political class, that Germany needs to invest more in its defence, and has to rebuild its military capabilities. Few however would openly make a claim that Germany will be Europe's "leading military power" – even though that almost automatically follows from an increased German spending, given the country's size and economic power. But Germans remain cautious on all things military, and certainly don't want to appear martial.

In view of the current situation of the German army, when can this be achieved and for which type of army?

Germany will remain a full-spectrum army, meaning that it will retain all capabilities, rather than specialise in some areas, as several smaller European states have done. Given

* Ulrike Franke est Senior Policy Fellow au Conseil européen des relations extérieures à Londres. Elle travaille sur des questions de sécurité et de défense, allemandes et européennes, et notamment sur l'influence des nouvelles technologies (drones, intelligence artificielle) dans la conduite de la guerre. Elle a étudié en France, au Royaume-Uni et en Suisse. Elle est titulaire d'un doctorat en relations internationales de l'Université d'Oxford. Depuis 2018, Ulrike Franke co-produit et co-anime le podcast germanophone *Sicherheitshalber* (que l'on pourrait traduire ainsi : « Par mesure de sécurité ») sur la politique de sécurité et de défense.

* Ulrike Franke is Senior Policy Fellow at the European Council on Foreign Relations in London. She works on German and European security and defence issues, and notably on the influence of new technologies (drones, artificial intelligence) in warfare. She studied in France, the UK and Switzerland, and holds a Doctorate in International Relations from Oxford University. Since 2018, Ulrike Franke is co-producer and co-presenter of the German-speaking podcast "Sicherheitshalber" (Which could be translated as "for security reasons") on security and defence policy.



La frégate allemande *Lübeck*. / The German frigate *Lübeck*.

certain domaines, comme l'ont fait plusieurs petits États européens. Étant donné que les forces armées allemandes sont sous-financées depuis plusieurs décennies et qu'elles sont confrontées à des problèmes de bureaucratie excessive et de lenteur des processus d'acquisition, l'effort de préparation de la Bundeswehr à la « *Zeitenwende* », est énorme et prendra du temps. Les améliorations se mesureront en années, voire en décennies, plutôt qu'en mois.

Quel rôle voyez-vous pour la marine ?

Les forces maritimes et navales prennent de l'importance face à la crainte d'une confrontation potentielle – ou simplement à la nécessité d'être plus présents – dans l'Indo-pacifique. Toutefois, pour l'instant, une grande partie du fonds spécial de 100 milliards d'euros a été consacrée aux capacités aériennes. Des investissements supplémentaires seront nécessaires pour que l'Allemagne dispose d'une marine forte.

Comment cette ambition allemande est-elle perçue en Europe ?

Depuis des années, les alliés de l'Allemagne, en Europe et au-delà, réclament une Allemagne plus engagée sur le plan géopolitique. Cela passe par une augmentation des dépenses militaires allemandes. Dans l'ensemble, les autres Européens

1 - En Français, « *changement d'ère* », nom donné au programme de redressement militaire allemand.

« Des investissements supplémentaires seront nécessaires pour que l'Allemagne dispose d'une marine forte. »

"More investment will be needed for Germany to have a strong navy."

Ulrike Franke

that the German armed forces have been underfunded for several decades, and face problems of excessive bureaucracy and slow acquisition processes, the effort of preparing the Bundeswehr for the *Zeitenwende*¹ is an enormous one and will take time. Improvements will be measured in years, maybe decades, rather than months.

What role do you see for the Navy?

Maritime and naval forces are becoming more important in light of the fear of a potential confrontation – or simply the need to be more present – in the Indo-Pacific. For now,

1 - "Change of era", the name given to the German military recovery programme.

voient donc les efforts de l'Allemagne d'un bon œil. À long terme, cependant, les dirigeants politiques allemands devront montrer qu'ils sont capables de travailler avec leurs partenaires européens, d'assumer un rôle de leader sans être dominateurs, et d'être des acteurs à la fois fédérateurs et assertifs². Ce n'est pas une mince affaire !

« Même si l'Allemagne devenait la puissance militaire la plus forte – et cela reste à voir ! – la France ne serait pas perçue comme un second couteau. »

"Even if Germany were to become the stronger military power – and that remains to be seen! – France won't be perceived as playing second fiddle."

Ulrike Franke

Quel sera l'impact de cette montée en puissance allemande sur les relations franco-allemandes ?

Bien que l'on puisse entendre certaines inquiétudes sur le fait que l'Allemagne finisse par dépasser la France en tant que puissance militaire sur le continent, je ne pense pas que cela aura un impact négatif sur la relation franco-allemande. La France reste un acteur fort, non seulement grâce à ses forces armées, mais aussi grâce à son siège permanent au Conseil de sécurité de l'ONU et à ses forces nucléaires. Ainsi, même si l'Allemagne devenait la puissance militaire la plus forte – et cela reste à voir ! – la France ne serait pas perçue comme un second couteau. Les deux pays doivent et devraient travailler ensemble, et l'amélioration des capacités militaires de l'Allemagne ne peut que contribuer à cet effort.

Cette ambition sert-elle le projet d'une défense européenne ou d'une « autonomie stratégique européenne » chère au président Macron ?

J'en suis convaincue. Les Européens ont passé trop de temps à discuter de minuscules différences d'interprétation entre « autonomie stratégique européenne », « souveraineté européenne », etc. À mon avis, la France et l'Allemagne s'accordent à dire que les Européens doivent être en mesure d'en faire plus par eux-mêmes, que ce soit pour renforcer le pilier européen de l'OTAN ou pour devenir plus indépen-

2 - Le mot assertivité vient de l'anglais assertiveness : capacité à s'exprimer, à défendre ses droits, son opinion, sans empiéter sur ceux des autres.



© JOSHUA FULLER / UNSPLASH

however, a large part of the 100bn Euro special fund has been put into aerial capabilities. More investment will be needed for Germany to have a strong navy.

How is this ambition perceived in Europe?

Germany's allies in Europe and beyond have for years called for a more geopolitically engaged Germany. This includes increased spending on Germany's military. Thus, overall, other Europeans see Germany's efforts positively. In the long term, however, the German political leadership will need to show that it can work with its European partners, take on a leadership role without being dominant, and be a unifying and at the same time assertive² actors. Not an easy feat!

What impact could this have on Franco-German relations?

Although one can hear some concerns over Germany eventually overtaking France as the military power on the continent, I don't think that this will have a negative impact on the Franco-German relationship. France remains a strong player not only because of its armed forces, but also because of its permanent seat in the UN Security Council, and its nuclear

2 - Assertiveness: the ability to express oneself and defend one's rights and opinions without infringing on those of others.

dants des États-Unis si cela s'avérait nécessaire. Les étapes vers cet objectif – quelle que soit la raison pour laquelle il est entrepris – sont les mêmes : reconstruire les capacités de défense européennes.

L'Allemagne a annoncé qu'elle souhaitait renforcer sa présence en Afrique et dans la zone indopacifique. Assiste-t-on à la (re)naissance d'un acteur global, d'une puissance globale ?

Je n'irai pas jusque-là. Mais les Allemands ont commencé à comprendre que le monde a changé, que la « fin de l'histoire »³ n'a pas eu lieu, et que l'Allemagne devra s'engager davantage dans le monde si elle veut défendre ses intérêts et son mode de vie.

Faut-il s'attendre à ce que l'Allemagne devienne un membre permanent du Conseil de sécurité des Nations unies ?

Un siège permanent au Conseil de sécurité des Nations unies est l'objectif proclamé des gouvernements allemands depuis un certain temps.

Mais je doute que quiconque à Berlin s'attende sérieusement à ce que cela se produise bientôt - voire jamais.

3 - Allusion à une célèbre théorie de Francis Fukuyama selon laquelle la fin de la guerre froide augurait d'une « fin de l'histoire » marquée par l'extension programmée de la démocratie libérale à toute la planète.

forces. So even if Germany were to become the stronger military power – and that remains to be seen! – France won't be perceived as playing second fiddle. The two countries need and should work together and Germany improving its military capabilities will only help in this endeavour.

Does this ambition serve the project of a European defense or "European strategic autonomy" dear to President Macron?

I very much believe so. Europeans have spent too much time discussing minute differences of interpretation between "European strategic autonomy", "European Sovereignty" and the like. In my view, there is an overall agreement in France and Germany that Europeans need to be able to do more by themselves - be it to strengthen the European pillar of NATO, or to eventually become more independent from the US in case that becomes necessary. The steps toward this goal – for whichever reason it is undertaken – are the same: rebuilding European defence capabilities.

Germany has announced that it wants to strengthen its presence in Africa and in the Indo-Pacific area. Are we witnessing the (re)birth of a global player, of a global power?

I would not go so far. But Germans have begun to understand that the world has changed, that the "end of history"³ didn't in fact happen, and that Germany will need to be more engaged in the world if it wants to defend its interests and way of life.

Should we expect Germany to become a permanent member of the United Nations Security Council?

A permanent seat in the United Nations Security Council has been the proclaimed aim of German governments for a while. But I doubt that anyone in Berlin seriously expects this to happen anytime soon - or ever.

3 - Alluding to Francis Fukuyama's famous theory that the end of the Cold War presaged an 'end of history' marked by the programmed extension of liberal democracy to the entire planet.

« Par mesure de sécurité », le podcast d'Ulrike Franke sur la politique de sécurité "For security reasons", Ulrike Franke's podcast on security and defence policy: <https://sicherheitspod.de>



Quel avenir pour la coopération internationale en Arctique ?

What future for international cooperation in the Arctic?

Par / By **Konstantin Zaytsev*** 

Texte traduit du russe par Jean-Stéphane Betton, professeur d'histoire au Lycée français de Moscou.

Original text in Russian was translated in French by Jean-Stéphane Betton, history teacher at the Moscow French high school.

La connaissance des enjeux du changement climatique qui affecte notre planète est étroitement liée à l'étude des régions polaires et il ne fait aucun doute à ce sujet que la recherche scientifique a retiré d'immenses bénéfices de la coopération internationale. L'expédition en eaux profondes « Arktika-2007 » menée sous la calotte glaciaire du pôle nord lors de la quatrième Année Polaire Internationale (2007-2009) a été une grande première dont on peut dire qu'elle a ouvert une ère nouvelle dans la recherche polaire. Elle a permis d'engranger une expérience exceptionnelle pour la recherche, la collecte et l'analyse des données concernant l'état de l'environnement des régions arctique et antarctique. Dans ce cadre, 228 projets internationaux ont été menés à bien, auxquels ont participé plus de 50 000 scientifiques de 60 pays qui ont permis de mieux cerner les processus de changement de l'environnement des régions polaires.

LE RÔLE DU CONSEIL DE L'ARCTIQUE

Il faut également souligner le rôle essentiel joué par le Conseil de l'Arctique, le premier forum intergouvernemental pour la promotion et le renforcement de la coopération internationale sur les questions de développement durable, la coordination entre les États et les peuples autochtones résidents de l'Arctique. Des accords internationaux ont ainsi été signés à Nuuk,

Understanding the challenges of climate change that affect our planet is closely connected to the study of the polar regions. In this respect, there is no doubt that international cooperation has brought immense benefits to scientific research. The "Arktika-2007" deep-sea expedition conducted under the North Pole ice cap during the fourth International Polar Year (2007-2009) was a major first, opening up a new era in polar research. It has provided exceptional experience in researching, collecting and analysing data regarding the state of the environment in Arctic and Antarctic regions. It has led to the completion of 228 international projects, involving more than 50,000 scientists from 60 countries, providing a better understanding of the processes of environmental change in the polar regions.

THE ROLE OF THE ARCTIC COUNCIL

Particular mention should also be made of the key role played by the Arctic Council, the leading intergovernmental forum for promoting and strengthening international cooperation on sustainable development issues and coordination between the States and indigenous peoples living in the Arctic. In this context, international agreements were signed in Nuuk, Greenland, on 12 May 2011, on air and maritime search and rescue, in Kiruna, Sweden, on 15 May 2013, on the preven-

* Konstantin Zaytsev est conseiller du Représentant spécial du Président de la Fédération de Russie pour la coopération internationale en Arctique et en Antarctique, et Vice-président de l'Association des explorateurs polaires.

* Konstantin Zaytsev is Adviser to the Special Representative of the President of the Russian Federation for International Cooperation in the Arctic and Antarctic, and Vice-President of the Association of Polar Explorers.



Océan arctique : le brise-glace russe *Captaine Dranitsyn* escorte dans la nuit polaire le navire de recherche allemand *Polarstern*, en décembre 2019 et janvier 2020, lors de l'expédition MOSAiC. Archives de l'expert polaire V.I. Bessonov-AARI Roshydromet.

Arctic Ocean: the Russian icebreaker *Captaine Dranitsyn* escorting the German research vessel *Polarstern* through the polar night, in December 2019 and January 2020, during the MOSAiC expedition. Archives of polar expert V.I. Bessonov-AARI Roshydromet

au Groenland, le 12 mai 2011, en matière de recherche et de sauvetage aériens et maritimes, à Kiruna en Suède, le 15 mai 2013, dans le domaine de la prévention de la pollution marine par les hydrocarbures, ou à Fairbanks, aux États-Unis, le 11 mai 2017, pour renforcer la coopération scientifique internationale. Depuis son origine, le Conseil de l'Arctique a été un modèle de coopération fructueuse et de bon voisinage pour la communauté mondiale. Des forums internationaux y ont vu le jour où les spécialistes de nombreux pays ont eu l'occasion d'échanger. À l'initiative du Conseil de sécurité de la Russie et du ministère des Affaires étrangères de la Fédération de Russie des réunions internationales de hauts représentants des États membres du Conseil de l'Arctique se sont tenues dans différentes villes de l'Arctique russe et même à bord de brise-glaces nucléaires... En 2010, la Russie a lancé le forum international « Arctique - Territoire du dialogue ». En mars 2017 à Arkhangelsk, le président de la République de Finlande, Sauli Niinistö, s'exprimant lors de la session plénière de clôture de l'une de ces rencontres, avait sagement remarqué que « le froid arctique est l'environnement le plus approprié pour que chacun puisse se calmer et discuter de sujets "chauds" avec une volonté de compromis. »

LE SUCCÈS DE L'EXPÉDITION MOSAiC ARCTIC

L'un des derniers grands projets de recherche internationaux aura été l'expédition *MOSAiC Arctic* organisée par l'Institut Alfred Wegener de Brème à bord du navire de recherche alle-

tion of marine oil pollution, as well as in Fairbanks, United States, on 11 May 2017, to reinforce international scientific cooperation.

Since its origins, the Arctic Council has been a model of successful cooperation and fair relationships for the international community. It has made possible international forums where specialists from many countries have shared their views. On the initiative of the Russian Security Council and the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, international meetings of senior representatives of the Arctic Council member states have been held in various cities in the Russian Arctic, and even onboard nuclear icebreakers... In 2010, Russia launched the international forum "Arctic - Territory of Dialogue". In March 2017 in Arkhangelsk, the President of the Republic of Finland, Sauli Niinistö, speaking at the closing plenary session of one of these meetings, wisely remarked that "the Arctic cold is the most appropriate environment for everyone to calm down and discuss 'hot' topics with a willingness to compromise."

THE SUCCESSFUL MOSAiC ARCTIC EXPEDITION

One of the most recent major international research projects was the MOSAiC Arctic expedition organised between 2019 and 2020, at the time of the pandemic, by the Alfred Wegener Institute in Bremen onboard the German research vessel *Polarstern*. The Russian side provided operational support for

mand *Polarstern* entre 2019 et 2020 lors de la pandémie. La partie russe a assuré le soutien opérationnel de l'expédition à toutes les étapes, effectuant notamment des reconnaissances régulières en hélicoptère au-dessus de la banquise. En septembre 2019, le navire de recherche *Akademik Fedorov* de l'Institut de recherche arctique et antarctique (l'AARI¹) a accompagné le *Polarstern* jusqu'à un champ de glace dérivant de l'océan Arctique (photo ci-contre). A cette occasion, un système d'observation utilisant les moyens de mesure les plus modernes a été déployé. En cours d'expédition, la direction allemande a pu effectuer deux rotations de personnel ainsi que le ravitaillement en vivres et carburant en utilisant les services du brise-glace russe de Rosmorport *Kapitan Dranitsyn*. En 2020, lors de la dernière étape de l'expédition, un autre navire russe l'*Akademik Tryoshnikov*, a effectué une ultime liaison au profit du *Polarstern* et a assuré la rotation de l'équipage du navire. Deux experts russes des glaces de l'AARI ont fourni en permanence des informations sur les glaces au commandant du navire allemand.

LE GEL DE TOUTE COOPÉRATION SCIENTIFIQUE INTERNATIONALE

Cependant, à mon grand regret, tout cela appartient désormais au passé... Les sept pays membres du Conseil de l'Arctique, le Danemark, l'Islande, le Canada, la Norvège, les États-Unis, la Finlande et la Suède ont annoncé la suspension de leur participation à tous les événements officiels du Conseil de l'Arctique et de ses organes subsidiaires, ainsi que le refus d'envoyer leurs représentants aux réunions du Conseil tenues en Russie. Ce boycott de la Russie à l'initiative de nos anciens partenaires, ou plutôt du *leadership* politique de ces pays, conduit aujourd'hui au gel de toute coopération scientifique internationale en Arctique et je crois malheureusement que nous ne verrons plus, dans un proche avenir, d'aventures similaires au projet MOSAiC. Toutefois, partout en Arctique, à Barentsburg sur l'archipel du Svalbard, sur la base du cap Baranov dans l'archipel des Terres du Nord, à l'observatoire d'hydrométéorologie de Tiksi en mer de Laptev, près de l'embouchure de la Léna ou encore à bord de la station dérivante «North Pole-4», les scientifiques russes poursuivront leur veille sans la participation de spécialistes étrangers et en concentrant leurs efforts sur la mise en œuvre d'objectifs nationaux dans le cadre de notre «Stratégie pour le développement de la zone arctique de la Fédération de Russie à l'horizon 2035».

DEUX PROCHAINES EXPÉDITIONS RUSSES

A l'été 2023, deux expéditions conjointes de la Société géographique russe et des services environnementaux du ministère de la Défense de la Fédération de Russie poursuivront des campagnes de dépollution de la zone arctique entreprises au cours de la dernière décennie sur l'ensemble du littoral russe de l'océan glacial : la première sur l'archipel de

the expedition at every stage, including regular helicopter reconnaissance over the pack ice. In September 2019, the Akademik Fedorov research vessel from the Arctic and Antarctic Research Institute (AARI) joined the Polarstern on an expedition to a drifting ice field in the Arctic Ocean. A state-of-the-art observation system was deployed on this occasion. During the expedition, the German management team was able to carry out two crew rotations, as well as resupply with food and fuel, using the services of the Russian icebreaker Kapitan Dranitsyn based at Rosmorport. In 2020, during the final leg of the expedition, another Russian ship, the Akademik Tryoshnikov, completed a last connection with the Polarstern and ensured the rotation of the ship's crew. Two Russian AARI ice experts provided the German ship's commander with continuous information on ice conditions.

A FREEZE ON ALL INTERNATIONAL SCIENTIFIC COOPERATION

Unfortunately, this is now, to my great regret, all behind us... The seven member countries of the Arctic Council, Denmark, Iceland, Canada, Norway, the United States, Finland, and Sweden, announced the suspension of their participation in all official events of the Arctic Council and its subsidiary bodies, as well as the consequent refusal to send their representatives to the Council meetings held in Russia. This boycott of Russia by our former partners, or rather by the political leadership of these countries, is now leading to a freeze on all international scientific cooperation in the Arctic, and I am sad to say that we will not be seeing any further adventures similar to the MOSAiC project in the near future. In any case, throughout the Arctic, in Barentsburg on the Svalbard archipelago, at the Cape Baranov base in the Northern Territories archipelago, at the Tiksi hydrometeorological observatory in the Laptev Sea, near the mouth of the Lena river, and onboard the North Pole-41 drifting station, Russian scientists will continue to keep a constant watch on the Arctic, Russian scientists will continue their monitoring without the participation of foreign specialists, concentrating their efforts on implementing national objectives within the framework of our "Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation up to 2035".

TWO RUSSIAN EXPEDITIONS ANNOUNCED

In the summer of 2023, two joint expeditions by the Russian Geographical Society and the environmental services of the Ministry of Defence of the Russian Federation will continue the Arctic clean-up campaigns undertaken over the last decade along the entire Russian coastline of the Arctic Ocean: the first scientific expedition on the Novaya Zemlya archipelago from 23 June to 14 July 2023, and the second scientific expedition from 1 July to 3 August 2023 on the Franz Josef Land archipelago. For more than 10 years, the Northern Federal University in Arkhangelsk has been organising a maritime Arctic Floating University expedition for its students and researchers during the Arctic summer. Working



Le navire de recherche allemand *Polarstern* à couple du navire océanographique russe *Akademik Fedorov*, en septembre 2019 dans les hautes latitudes de l'océan arctique. *Jan Rhode de l'Institut Alfred Wegener (Allemagne)*.
The German research vessel *Polarstern* alongside the Russian oceanographic vessel *Akademik Fedorov*, in September 2019 in the high latitudes of the Arctic Ocean. *Jan Rhode of the Alfred Wegener Institute (Germany)*.

Nouvelle Zemble du 23 juin au 14 juillet 2023 et la seconde du 1er juillet au 3 août 2023 sur l'archipel de la Terre de François-Joseph. Depuis plus de 10 ans, l'Université fédérale du Nord d'Arkhangelsk organise au cours de l'été arctique une expédition maritime *Arctic Floating University* pour ses étudiants et ses chercheurs. Travailler en mer permet de mettre en pratique les connaissances acquises, d'imaginer des projets pour une vie, de rencontrer de nouveaux collègues et amis. Des représentants d'une soixantaine d'universités russes sont donc attendus cette année à bord du navire de recherche *Professeur Molchanov*.

RÉFLÉCHIR À DE NOUVELLES INTERACTIONS

Pour conclure au-delà des humeurs politiques internationales, le mardi 6 juin un explorateur polaire russe de la station dérivante NP-41 a été secouru, au nord du Svalbard, dans des conditions extrêmes, par un hélicoptère norvégien. Je tiens à dire que nous distinguons les scientifiques et tous ceux qui ont consacré leur vie à la recherche dans le grand nord, des politiciens qui boycottent la coopération internationale. Les explorateurs polaires russes se souviennent et conserveront toujours les sentiments les plus aimables envers leurs collègues étrangers avec lesquels ils ont parcouru des milliers de milles nautiques au cours d'expéditions communes. J'espère sincèrement qu'un temps viendra bientôt qui verra émerger, à la tête des pays de l'Arctique, des dirigeants pour lesquels l'intérêt national bien compris redeviendra la préoccupation essentielle. Il sera alors toujours temps de réfléchir à de nouvelles interactions bilatérales entre ces États et notre pays. ■

at sea allows students to put into practice the knowledge they have acquired, to imagine projects for a lifetime, and to meet new colleagues and friends. This year, representatives from some sixty Russian universities are expected aboard the research vessel Professor Molchanov.

EXPLORING NEW WAYS OF INTERACTING

In conclusion, looking beyond international political moods, on Tuesday 6 June, a Norwegian helicopter rescued a Russian polar explorer from the NP-41 drifting station, north of Svalbard, in particularly extreme conditions. I would add that it is important for us to distinguish scientists and all those who have devoted their lives to research in the far north from politicians who boycott international cooperation. Russian polar explorers remember and will always have the friendliest feelings towards their foreign colleagues, with whom they have sailed thousands of nautical miles on joint expeditions. I sincerely hope that a time will soon come when Arctic countries will once again be led by leaders whose primary concern is the national interest. It will then still be time to think about new bilateral interactions between these states and our country. ■

1 - AARI, acronyme anglais de l'Institut de recherche arctique et antarctique.