

L'ARCTIQUE COMME ZONE STRATEGIQUE : LES EVOLUTIONS GEOPOLITIQUES ET LES ENJEUX

Observed Sea Ice Cover
September 16, 2002



©2004, ACIA / Map ©Clifford Grabhorn

Mémoire de géopolitique
du capitaine de frégate Guillaume Martin
dans le cadre du séminaire « Géopolitique des espaces maritimes »

Directeur : Professeur Hervé Coutau-Bégarie

Mars 2006



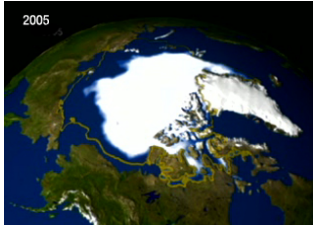
1. L'Arctique comme zone stratégique
2. 2006 – mémoire de géopolitique – Arctique – CF Guillaume Martin
3. Capitaine de frégate, marine nationale, MARTIN Guillaume, France
4. mars 2006
5. Division C – groupe C2
6. Mémoire de géopolitique

7. Aujourd'hui, le potentiel stratégique de l'Arctique demeure, et va continuer à s'accroître sous l'effet du réchauffement climatique et de la fonte de la banquise. Théâtre à forte valeur ajoutée au plan militaire, il recèle également des ressources naturelles considérables, autour desquelles des pressions politiques s'exercent d'ores et déjà en vue de leur appropriation et de leur mise en valeur. Cette situation risque d'affermir la volonté de leadership du Canada, d'assoir la stratégie pétrolière de la Russie, de fragiliser l'environnement, de durcir les conflits de souveraineté, et de faire appel à des stratégies complexes d'investissements. Ces évolutions appellent à relever des défis importants, aussi bien sur les plans financier que de la sécurité ou de la protection de l'environnement. Dans ce contexte, l'Union européenne, tout comme la France, ont un rôle à jouer, des intérêts à défendre et une influence à exercer.

Dans la première partie, le cadre géopolitique de l'Arctique est analysé sur les plans géographique, diplomatique et juridique. Les enjeux des routes maritimes du nord, qui commencent à être mises à l'épreuve des économies libérales, sont évoqués. *La deuxième partie* s'attache à démontrer le fort potentiel stratégique de l'Arctique. La fonte des glaces le renforce sur les plans militaire et économique. Les routes maritimes y contribuent. *La troisième partie* dégage les évolutions géopolitiques qui vont structurer les relations internationales ; ainsi que les défis auxquels devront répondre, dans leur intérêt, aussi bien les pays riverains de l'Arctique que la communauté internationale. Ces défis s'adressent en particulier à l'Union européenne qui a un double intérêt dans la région : *d'abord politique* à se rapprocher de la Russie, *ensuite économique* à pouvoir y trouver le moyen de réduire sa dépendance énergétique croissante et à sécuriser ses approvisionnements. Ces intérêts rejoignent également ceux de la France qui conserve en outre des préoccupations nationales, naturellement tournées vers ses grandes entreprises ou plus stratégiquement axées sur le principe de la liberté des mers. C'est en soutenant les actions de coopération vers les pays de la région, déjà engagées par l'Union européenne ou l'Otan, que ces intérêts seront défendus.

8. Arctique, route maritime du nord, passage nord-ouest, réchauffement climatique, ressources énergétiques, sécurité des approvisionnement, transport maritime.

L'ARCTIQUE COMME ZONE STRATEGIQUE : LES EVOLUTIONS GEOPOLITQUES ET LES ENJEUX



SOMMAIRE

INTRODUCTION

CHAPITRE UN – LE CADRE GEOPOLITIQUE DE L'ARCTIQUE

- 1.- L'Océan glacial arctique et les routes maritimes
2. - Le statut juridique des mers arctiques

CHAPITRE DEUX - UN THEATRE A FORT POTENTIEL STRATEGIQUE

- 1.- L'effet du réchauffement climatique
- 2.- L'importance stratégique sur le plan militaire
- 3.- L'importance stratégique sur le plan économique
4. – L'importance stratégique des routes maritimes du Nord

CHAPITRE TROIS – LES EVOLUTIONS GEOPOLITQUES DE L'ARCTIQUE, LES DEFIS A VENIR ET LES ENJEUX POUR LA FRANCE

- 1.- Les tendances géopolitiques
2. – Les défis à venir
- 3.- Les enjeux pour la France : quels sont ses intérêts et les moyens de les faire valoir?

CONCLUSION

INTRODUCTION

« Depuis les années 1990, l'image de la région nordique a peu à peu changé de caractère, la perspective se déplaçant de la problématique de défense militaire vers un horizon mondial en matière d'approvisionnement énergétique, où l'accent serait mis sur le respect de l'environnement et un mode d'exploitation durable des ressources¹ ».

GAHR SORE Jonas, ministre norvégien des Affaires étrangères, le 24 novembre 2005

Pion essentiel sur l'échiquier de la guerre froide, l'Arctique est longtemps resté hermétiquement fermé, désespérément glacé aussi bien sur le plan politique que sur celui des températures. La libéralisation de la Russie a permis d'en ouvrir une grande partie et a été l'occasion de réapprécier son importance géopolitique. Aujourd'hui, le potentiel stratégique de cette région demeure, et va continuer à s'accroître sous l'effet du réchauffement climatique et de la fonte de la banquise. Théâtre à forte valeur ajoutée au plan militaire, il recèle également des ressources naturelles considérables, autour desquelles des pressions politiques s'exercent d'ores et déjà en vue de leur appropriation et de leur mise en valeur. Cette situation risque d'affermir la volonté de leadership du Canada, d'asseoir la stratégie pétrolière de la Russie, de fragiliser l'environnement, de durcir les conflits de souveraineté, et de faire appel à des stratégies complexes d'investissements. Ces évolutions appellent à relever des défis, aussi bien sur les plans financier que de la sécurité ou de la protection de l'environnement. Dans ce contexte, l'Union européenne, tout comme la France, ont un rôle à jouer, des intérêts à défendre et une influence à exercer.

Dans la première partie, le cadre géopolitique de l'Arctique est analysé sur les plans géographique, diplomatique et juridique. Les enjeux des routes maritimes du nord, qui commencent à être mises à l'épreuve des économies libérales, sont évoqués. La deuxième partie s'attache à démontrer le fort potentiel stratégique de l'Arctique. La fonte des glaces le renforce sur les plans militaire et économique. Les routes maritimes y contribuent, en tant que vecteur de développement économique ; et en tant que garantie de la sécurité nationale russe. La troisième partie dégage les évolutions géopolitiques qui vont structurer les relations internationales ; ainsi que les défis auxquels devront répondre, dans leur intérêt, aussi bien les pays riverains de l'Arctique que la communauté internationale. Ces défis s'adressent en particulier à l'Union européenne qui a un double intérêt dans la région : d'abord politique à se rapprocher de la Russie, ensuite économique à pouvoir y trouver le moyen de réduire sa dépendance énergétique croissante et à sécuriser ses approvisionnements. Ces intérêts rejoignent ceux de la France qui conserve en outre des préoccupations nationales, naturellement tournées vers ses grandes entreprises ou plus stratégiquement axées sur le principe de la liberté des mers. C'est en soutenant les actions de coopération vers les pays de la région, déjà engagées par l'Union européenne ou l'Otan, que ces intérêts seront défendus.

¹GAHR SORE Jonas, Colloque « le Grand Nord : problématiques géopolitiques et de sécurité », IFRI, 24 novembre 2005.

CHAPITRE 1

LE CADRE GEOPOLITIQUE DE L'ARCTIQUE

Ce premier chapitre aborde les problématiques géopolitiques de l'Arctique, sous leurs aspects géographique, politique, économique et diplomatique. L'environnement de cet « univers glacé » est à la fois difficile et fragile ; la densité de population y est faible et les distances sont énormes. Contrairement au cas de l'Antarctique, le statut juridique de l'Océan arctique n'est pas régi par un traité spécifique² et ses territoires ne sont possessionnés que par les pays qui l'entourent. La théorie des secteurs, imaginée par le Canada et reprise ensuite par la Russie, a été la seule tentative sérieuse d'appropriation unilatérale.

Aujourd'hui, les souverainetés, canadienne sur toutes les îles de l'archipel et russe sur toutes celles de sa côte septentrionale, sont internationalement admises. Des litiges subsistent en revanche sur le statut des espaces maritimes, et en particulier sur le tracé de leur frontière. Pour les résoudre, la Convention des Nations-unies de Montego Bay (CMB) du 10 décembre 1982, sur le droit de la mer, s'applique. Ses dispositions donnent encore lieu à des interprétations contestées et tous les pays riverains de l'Arctique entretiennent des contentieux. Les principaux d'entre eux concernent le statut des détroits et le partage des zones à fort potentiel énergétique.

1.- L'Océan glacial arctique et les routes maritimes

1.1.- Les caractéristiques de l'Océan arctique (Cf. annexe 1)

L'Océan glacial arctique constitue un bassin fermé où est situé presque en son centre géographique, le pôle nord. De loin le plus petit de tous les océans³, souvent surnommé la « Méditerranée boréale », il atteint une profondeur maximale de 5 000m. Ses fonds marins sont traversés par deux principales dorsales sous-marines, séparées par de profondes plaines abyssales ou par des bassins. La dorsale médio-arctique⁴, la plus orientale, est un site actif de mouvement des fonds marins. Celle de Lomonossov passe sous le pôle et divise le bassin arctique en deux, en s'étendant du nord du Groenland jusqu'à la marge continentale de la Sibérie. Elle s'élève à plus de 3 000m au dessus des plaines abyssales pour culminer à 1 000 m sous la surface de l'océan.

Le plateau continental, qui borde l'Océan arctique, offre sa partie la plus large près des côtes sibériennes, en s'étendant sur une distance record au niveau mondial de 700 km. Ce plateau

² Le statut de l'Antarctique est réglé par un traité, signé par 12 pays à Washington le 1^{er} décembre 1959 ; et par des conventions dont la dernière a été signée à Wellington en juin 1988. 45 pays ont aujourd'hui ratifié ce traité et les souverainetés territoriales sont partagées par la Norvège, l'Australie, la France, la Grande-Bretagne, la Nouvelle-Zélande, l'Argentine, le Chili et les Etats-Unis.

³ Sa superficie (13 millions de km²) est loin derrière celle du Pacifique (178 millions de km²), de l'Atlantique (91 millions de km²) et de l'océan indien (76 millions de km²).

⁴ Elle est également appelée la dorsale de Nansen, en hommage à l'explorateur norvégien.

se divise en huit mers peu profondes : la mer de Barents bordée à l'ouest par l'archipel de Svalbard⁵ (Spitzberg) et à l'est par les îles de la Nouvelle-Zemble ; les mers de Kara, de Laptev, de Sibérie orientale, des Tchouktches au nord du détroit de Béring, de Beaufort au nord de l'Alaska, ainsi que celles de Lincoln et de Wandel au nord du Groenland. En bordure du plateau, le talus s'abaisse rapidement jusqu'aux bassins profonds de l'océan.

L'Océan glacial communique avec le Pacifique par le détroit de Béring ; avec l'Atlantique, par la baie de Baffin, à l'ouest du Groenland, ou par la mer de Norvège. Il n'est pas navigable dans sa plus grande étendue en raison de la banquise⁶. Seules les mers bordières sont fréquentables, avec les passages du nord-est et du nord-ouest : le premier est régulièrement utilisé par les Russes dans sa partie occidentale, alors que le deuxième n'offre que des navigations exceptionnelles. En effet, bien qu'une grande partie de la mer de Barents soit gelée pendant l'hiver, les eaux chaudes du *Gulf stream* permettent de maintenir une voie de navigation ouverte toute l'année vers le port russe de Mourmansk. Au centre de l'Océan arctique l'épaisseur de la banquise est de 3 à 3,5 mètres en moyenne⁷.

L'Océan glacial est entouré de cinq nations ayant toutes des ressources naturelles : le Canada, les Etats-Unis⁸, la Fédération de Russie, la Norvège et le Danemark/Groenland. L'Islande, la Suède et la Finlande n'ont pas de côtes sur cet océan mais appartiennent aux nations circumpolaires. Si cette région du Nord, au-delà du cercle polaire, couvre 8% de la superficie du globe, elle ne compte qu'à peine 1% de la population mondiale. Les trois-quarts des habitants de l'Arctique vivent en Russie.

1.2.- Les forums de coopération nordique

La fin de la guerre froide a instauré un climat favorable à l'établissement de trois instances de coopération, entre des états qui ne sont plus des adversaires : le Conseil de l'Arctique ; la Coopération de Barents avec le Conseil Euro-Arctique de la mer de Barents ; et le Conseil des Etats de la mer Baltique (CEMB).

Le *Conseil de l'Arctique*, créé en 1996 sur une initiative canadienne, constitue l'unique forum de coopération réunissant les huit états arctiques⁹ et les populations autochtones¹⁰. Si l'Union européenne n'y est pas représentée en tant que telle, elle compte trois pays qui en sont membres : la Finlande, la Suède et le Danemark. A titre d'observateur sont admis le Royaume-Uni, les Pays-Bas et la Pologne. Le Conseil réunit tous les deux ans les ministres des affaires étrangères. Son but est d'instaurer un débat, au sein de cinq groupes de travail, sur la protection de

⁵ Les îles du Svalbard forment un archipel situé dans la partie septentrionale de l'Océan arctique. Il couvre une superficie de 62.700 km² (dont 60% de glaciers) pour une population de 2.977 habitants (dont 2.500 non-Norvégiens : Russes pour la plupart). L'archipel est composé de quatre grandes îles, dont le Spitzberg est la plus vaste. Les villes principales sont Longyearbyen, Ny Alesund et Barentsburg. 95% du Svalbard appartiennent au domaine public, et le reste se répartit entre les différentes concessions appartenant à des sociétés minières.

⁶ Le 17 août 1977, l'*Arktika* a été le premier brise-glace russe à propulsion nucléaire à parvenir au pôle.

⁷ Les plus puissants brise-glace peuvent traverser des banquises de 2m d'épaisseur en créant un chenal de 30m de large.

⁸ En 1959, l'Alaska est devenu le quarante-neuvième Etat de l'Union.

⁹ Canada, Danemark (Groenland et les îles Féroé), Etats-Unis, Finlande, Islande, Norvège, Russie et Suède.

¹⁰ L'Association des minorités natives du Nord, de Sibérie et de l'Extrême-Est de la Russie, la Conférence Circumpolaire d'Inuit¹⁰ (eskimo), le Conseil Sami (lapon) et l'Association internationale des Aléoutiens participent de manière permanente aux travaux du Conseil.

l'environnement, le développement durable, la santé, le tourisme ainsi que le transport et les communications¹¹.

La *coopération de Barents* a été décidée le 11 janvier 1993 par la déclaration de Kirkenes, à la suite d'une initiative norvégienne. Son but est de favoriser les contacts entre les individus de la région de Barents, ainsi que son développement économique. Les activités se concentrent sur les problèmes d'environnement, d'échanges commerciaux, de transports et de télécommunications, d'éducation, d'amélioration des procédures de douane et de visas, et de la coopération entre les populations indigènes. Son point fort réside dans le fait qu'elle fonctionne à la fois au niveau fédéral et au niveau régional, ce qui lui permet de combiner des objectifs de politique étrangère et des intérêts économiques locaux. Le *Conseil euro-arctique de la mer de Barents* réunit les ministres des affaires étrangères des six pays membres¹² et de la Commission européenne. La France a le statut d'observateur. Le *Conseil régional* est composé des représentants de chacune des collectivités territoriales¹³.

Le *Conseil des Etats de la mer Baltique* (CEMB), créé en 1992, réunit les pays riverains de la mer Baltique¹⁴. La Commission européenne appartient à ce forum qui aborde les questions de politique et de sécurité. Bien que ce Conseil, par son intitulé, n'engage pas directement de coopérations orientées sur l'arctique, il les favorise en rapprochant ses membres de la Russie ; sur des sujets tels que le traitement des déchets nucléaires, le contrôle des stocks halieutiques en mer de Barents, la réduction de la pollution ou encore la coopération commerciale.

1.3.- Le passage du nord-est ou la Route Maritime Nord (RMN)¹⁵ (Cf. annexe 2)

La route du nord-est contourne le continent eurasiatique par le nord et permet de passer de l'Atlantique au Pacifique en longeant les côtes de la Sibérie. Cette route, longue de 13 000 km, traverse les mers de Kara, de Laptev, de Sibérie orientale et des Tchoutchktes. Elle est considérée aujourd'hui « *comme la voie de communication unique et la plus accessible qui relie Mourmansk à Vladivostok et les gisements naturels du Grand Nord russe, de Sibérie et de l'Extrême-Orient entre eux*¹⁶ ».

1.3.1- *L'ouverture progressive de la RMN au commerce international*

La RMN n'a été ouverte qu'à la fin du XIXème siècle par un navigateur suédois, le baron Adolf Erik Nordenskjod¹⁷. En 1922, juste après que le norvégien Amundsen a réédité cet exploit, le régime soviétique a décidé de la fermer à tout navire étranger. Sa réouverture est proposée en 1967, mais il faudra attendre 1987 pour qu'une véritable impulsion soit donnée par le président

¹¹ Il a sous sa tutelle cinq groupes de travail qui veillent à la protection de l'environnement : AMAP (*Arctic Monitoring and Assessment Programme*) ; CAFF (*Conservation of Arctic Flora and Fauna*) ; EPPR (*Emergency Prevention, Preparedness and Response*) ; PAME (*Protection of the Arctic Marine Environment*) ; SDWG (*Sustainable Development Working Group*).

¹² Norvège, Suède, Danemark, Finlande, Islande, Russie et la Commission européenne.

¹³ Trois comtés norvégiens (Nordland, Tromsø, Finnmark), un comté suédois (Norrbotten), un comté finlandais (Lapland) et trois régions russes (les oblast de Mourmansk, Arkhangelsk, et la république de Carélie), ainsi qu'un représentant de la communauté lapone.

¹⁴ Allemagne, Danemark, Estonie, Finlande, Islande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pologne, Russie, Suède et la Commission européenne.

¹⁵ La RNM se traduit NSR en anglais, *Northern Sea Route*, et *Glaservevmorput* en Russe.

¹⁶ YAKOLEV M. / PERESYPKINE V., « La Russie ouvre une voie maritime en Arctique », *revue Morskoï Sbornik*, sept 2005.

¹⁷ La navigation a été conduite à bord d'une baleinière à vapeur et s'est déroulée sur une année, de juillet 1878 à juillet 1879, car le navire a été bloqué par les glaces chez les Tchoutkches pendant dix mois.

Gorbatchev. En effet, il remet le sujet à l'ordre du jour alors que l'administration de la RMN commence décliner : « *la route la plus courante entre l'Europe et l'Extrême-Orient traverse l'Océan arctique. Je pense que, dans la mesure où les relations internationales s'amélioreront, nous pourrions ouvrir la voie à des navires étrangers escortés par nos brise-glaces*¹⁸ ». C'est ainsi que le 1^{er} juillet 1991, l'URSS fait appliquer le nouveau « *règlement de navigation sur la route maritime du nord* » qui autorise dorénavant le trafic à toutes les nations. Cette décision a eu deux conséquences importantes.

La première est que la saison d'utilisation, normalement de mi-juillet à octobre, a été notablement prolongée grâce à des brise-glaces de plus en plus nombreux¹⁹. *La seconde* est d'avoir déclenché en 1993 le programme nordique international de route maritime (INSROP)²⁰, financé par la Russie, la Norvège et le Japon. Ce projet a duré six ans et son but a été d'accroître l'intérêt de l'utilisation de la RMN entre l'Europe et le Japon. Les experts ont évalué son potentiel à cinq millions de tonnes de fret en provenance de l'est et à trois millions de tonnes en provenance de l'ouest²¹. Ce programme a été l'occasion d'expérimenter, durant l'été 1995, la ligne maritime commerciale entre les ports de Yokohama (Japon) et Kirkenes (Norvège)²².

1.3.2 - Des résultats d'exploitation décevants

Dans les faits, les résultats d'exploitation de la RMN sont décevants puisqu'en 2000, « *à peine 1,6 millions de tonnes de fret ont emprunté la RMN, soit 25% des volumes atteints dans la seconde moitié des années 1980*²³ ». La rentabilité économique d'une telle route n'est en effet pas immédiate et se heurte à deux obstacles.

La première difficulté concerne évidemment la navigation qui est dangereuse et l'ouverture de la route par brise-glaces ne suffit pas à empêcher les navires, qu'ils entraînent dans leur sillage, de se trouver périodiquement bloqué par les glaces, notamment en mer des Tchouktsches. Sans compter les primes d'assurance élevées, ces conditions d'environnement extrêmes exigent de lourds investissements financiers pour d'une part construire une flotte de navires tankers aux normes de la navigation glacière et d'autre part moderniser la flotte de brise-glaces. Les experts russes estiment « *qu'une flotte de 75 navires à étrave et coque renforcée sera utile dès 2010 pour transporter les exportations de pétrole et de gaz du Grand Nord russe*²⁴ ». Concernant l'entretien d'une flotte de brise-glaces, les mêmes experts estiment que « *dès que le trafic en Arctique aura atteint 3,5 millions de tonnes par an, la flotte de brise-glaces pourra s'autofinancer sur la base de services taxés à 12 dollars la tonne. Au-delà de 12 millions de tonnes, ce que l'exploitation des*

¹⁸ VEYSER Alexandre, commandant, « Le passage du nord-est », revue Col Bleu, avril 1993.

¹⁹ C'est ainsi, qu'aux côtés des géants *Arktika* et *Sibir*, apparaît vers 1990 une nouvelle génération de brise-glaces, représentée par le *Tamyr* et le *Vaygach*, moins puissants, mais dont le faible tirant d'eau leur permet d'être opérationnels dans les eaux côtières peu profondes. Entre 3 et 5 brise-glaces sont nécessaires selon les saisons, sachant que les glaces atteignent leur étendue et leur épaisseur maximales entre février et mai.

²⁰ INSROP (*International Northern Sea Route Programme*) est un programme de recherche en matière de conditions naturelles et de navigation dans les glaces, de facteurs environnementaux, de commerce et de transport maritime, de facteurs stratégiques, politiques et juridiques. La conférence des utilisateurs de la route maritime du Nord a été organisée à Oslo en novembre 1999 pour présenter les conclusions des six années de recherche. www.fni.no/insrop/excsum.htm.

²¹ YAKOLEV M. / PERESYPKINE V., « La Russie ouvre une voie maritime en Arctique », *Morskoï Sbornik*, sept 2005.

²² La démonstration a été faite que la RMN réduit le temps de navigation de 15 jours par rapport à Suez.

²³ SELINE / ASTOMINE, « Problèmes et perspectives de développement de la RMN », *Morskoï Sbornik*, mars 2005.

²⁴ SELINE / ASTOMINE, « Problèmes et perspectives de développement de la RMN », *Morskoï Sbornik*, mars 2005..

gisements de pétrole laisse envisager, le niveau de taxation diminuerait à 9 dollars la tonne, ce qui ferait de la RMN une route très compétitive ».

La deuxième difficulté est d'asseoir la crédibilité de cette route auprès des armateurs. Pour compenser les investissements qu'entraînent les contraintes climatiques, l'administration de la RMN doit pouvoir garantir un acheminement régulier et sûr de leur trafic. Plus encore, le gouvernement russe doit être en mesure d'apporter des assurances politiques de libre pratique.

En définitive, peu de bâtiments font aujourd'hui le périple complet. Le trafic maritime est scindé en deux parties, l'une occidentale et l'autre orientale : à l'ouest, la RMN offre un accès depuis l'Europe ou l'Amérique du nord à l'Arctique russe, en mer de Kara ; à l'est, elle permet d'atteindre depuis le Pacifique des ports situés en mer de Laptev et à l'est de la Sibérie.

1.4.- Le passage nord-ouest

Long de 13 500 km, le passage nord-ouest relie les mers de Béring et du Labrador. Il est accessible à l'est par le large détroit de Davis²⁵, à l'entrée de la mer de Baffin. En fait, il n'existe pas « un » passage, mais sept chenaux plus ou moins praticables selon les saisons et le renforcement de la coque des navires. Toutes ces routes se ramènent à deux cas théoriques : une voie côtière continentale qui serre le continent nord américain et une voie « insulaire » qui consiste à emprunter les chenaux les plus larges de l'archipel canadien.

Historiquement et encore aujourd'hui, le passage demeure d'un intérêt limité étant donné la difficulté de navigation. Les conditions climatiques sont plus difficiles qu'au nord-est et tous les tronçons de mer qui le composent connaissent des périodes de navigation favorables différentes ; ce qui réduit à quelques semaines d'août et de septembre la possibilité de réussir le passage complet, sans brise-glace. Depuis la première traversée complète menée par l'explorateur Amundsen (1903 – 1906), et saufs d'éventuels transits de sous-marins gardés secrets²⁶, ce n'est guère plus de quelques dizaines de bâtiments qui ont effectué le passage complet. En 1969, la tentative de passage par un pétrolier américain de 155 000 tonnes à coque renforcée, le *Manhattan*, a été un échec : il s'est retrouvé bloqué dans la glace à huit reprises et sa navigation a nécessité l'aide permanente de deux brise-glace. Au bilan, cette voie maritime reste très peu fréquentée et aucun bâtiment de combat n'a encore fait la traversée.

1.5.- Le « Pont arctique »

La route maritime du « pont arctique » est celle qui relie le port de Mourmansk à celui de Churchill, au nord du Canada. Elle est ouverte de juillet à octobre, la baie de Husdon étant gelée le reste du temps. Elle « serait le chemin le plus court pour acheminer l'abondant pétrole russe vers les marchés canadien et américain²⁷ ». C'est pourquoi, la société américaine *OmniTRAX*, propriétaire du port et de la voie ferrée de Churchill, étudie sérieusement la possibilité d'accroître la capacité du port. Il s'agit de le mettre à niveau, alors que trente cinq millions de dollars ont déjà

²⁵ Il mesure environ 600 km de long et entre 320 à 640 km de large.

²⁶ En 1960, le SNA américain *Seadragon* est le premier sous-marin à avoir emprunter le passage nord-ouest.

²⁷ LASSERRE Frédéric, « Fonte des glaces arctiques dans le passage du nord-ouest », *Policy option*, novembre 2004

été investis à Mourmansk pour moderniser ses infrastructures de chargement de céréales et pour pouvoir accueillir du trafic supplémentaire. Par ailleurs, les compagnies pétrolières russes y ont investi plus de cinq milliards de dollars²⁸ en vue de construire partir de 2007, un terminal en eaux profondes destiné à l'expédition du brut par tankers de 300.000 tonnes vers les Etats-Unis²⁹.

2. - Le statut juridique des mers arctiques

2.1.- La théorie des secteurs

Afin d'éviter une revendication sur « un territoire sans maître »³⁰, la Cour suprême du Canada a formulé, pour la première fois en 1907, la théorie des secteurs. Elle est inspirée du principe de la contiguïté, c'est-à-dire qu'un territoire sans maître adjacent est considéré comme le prolongement naturel d'un territoire étatique.

Cette théorie réserve aux seuls Etats dotés d'un littoral sur l'Arctique la souveraineté des terres émergées de cet océan. La répartition est faite suivant des secteurs ayant pour sommet le pôle, pour base le littoral de l'Etat et pour côtés les méridiens extrêmes de ce littoral. La Russie, dont la côte arctique embrasse 160° de longitude, a été la plus grande bénéficiaire de cette théorie et l'a naturellement reprise à son compte en 1926. En revanche, les autres Etats riverains (Danemark, Norvège et Etats-Unis) s'y sont opposés. Cette théorie, non admise par le droit international, est officiellement abandonnée par le Canada en 1956.

2.2.- La Convention de Montego Bay (la CMB)

Comme partout ailleurs, les Etats côtiers exercent en Arctique leur souveraineté sur *la mer territoriale* jusqu'à 12 nautiques des lignes de base. Dans la *Zone Economique Exclusive (ZEE)*, qui s'étend jusqu'à 200 nautiques, ils disposent de droits souverains et exclusifs d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles. Ils y possèdent également une compétence juridique en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Concrètement, l'Etat côtier a le droit exclusif de pêcher, d'exploiter les minéraux et le pétrole, de concéder sur ces ressources des droits à des Etats tiers, de réglementer et de protéger ces activités, de contrôler la recherche scientifique et de se prémunir contre la menace de la pollution. En revanche, il doit respecter les prérogatives des autres Etats qui jouissent des libertés de la haute mer (liberté de navigation et de survol, de faire des exercices et des manœuvres, de poser des câbles sous-marins). *La notion de « plateau continental »*³¹ permet d'étendre la ZEE dans certains cas particuliers, tout en le limitant au maximum à 350 nautiques. L'Etat côtier n'a pas sur cet espace de souveraineté nationale mais il peut exercer des droits exclusifs d'exploration et d'exploitation sur

²⁸ LASSERRE Frédéric, « Fonte des glaces arctiques dans le passage du nord-ouest », *revue Policy option*, novembre 2004.

²⁹ Rapport d'information sur la mission en Russie du Sénat. <http://www.senat.fr/rap/r03-161/r03-16122.html>, 2003.

³⁰ DU CASTEL Viviane, « La mer de Barents : vers un nouveau "grand jeu" », IFRI, octobre 2005.

³¹ La CMB stipule que "le plateau continental d'un Etat côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure".

les ressources naturelles, qu'elles soient minérales (nodules), fossiles (hydrocarbures), végétales (algues, plancton) ou biologiques (crustacés).

En Arctique, la détermination des lignes de base droite et la délimitation des ZEE sur le principe de l'équidistance n'ont en général pas posé de problème ; comme le montrent les accords conclus entre la Norvège, l'Islande et le Danemark. Les contentieux proviennent plutôt du statut à accorder aux détroits ou encore de la méthode de partage de certaines zones prometteuses en ressource pétrolière. Les Etats-Unis défendent d'autant plus âprement leurs intérêts qu'ils ne possèdent qu'une ZEE réduite : elle est la plus petite de tous les Etats arctiques puisque l'Alaska est la seule façade polaire ne présentant aucune île.

Au-delà de la ZEE ou du plateau continental, commence *la haute mer* non susceptible d'appropriation nationale et soumise à un régime de liberté de navigation. Du fait de sa configuration « méditerranéenne », la haute mer de l'Océan arctique est limitée à la zone centrale des bassins. Ce domaine est tout entier compris dans la zone des glaces permanentes où la navigation de surface est impossible. La « haute mer arctique » n'existe donc pas en pratique.

2.3.- Les principaux contentieux juridiques

2.3.1- *La question du statut juridique des détroits (Cf. annexe 3)*

Au Canada, la contestation internationale provient uniquement du statut juridique du passage nord-ouest, et non de la question des droits souverains dans la ZEE. Le problème est de savoir s'il faut lui appliquer ou pas le régime juridique d'un détroit international et lui accorder ainsi le droit de transit sans entrave³².

Le Canada estime que ce passage relève de ses eaux intérieures, essentiellement pour des raisons historiques³³. Pour se donner les moyens légaux d'affirmer cette souveraineté, il a mis en place différentes lois. En 1963, une zone de pêche exclusive de 12 nautiques a été proclamée autour de toute sa côte. En 1970, le Parlement a délimité une « zone canadienne anti-pollution³⁴ » qui oblige les navires à se signaler dès lors qu'ils sont à moins de 100 nautiques de la côte, au nord du 60 N. Cette loi ouvre la possibilité de refuser le passage à tout navire représentant un risque de pollution. Enfin, en 1987, à la suite du passage non autorisé du brise-glace américain *Polar Sea*³⁵, le Canada a proclamé de façon unilatérale le tracé d'une ligne de base droite autour de l'archipel arctique. Celle-ci englobe l'ensemble de l'archipel et transforme les eaux en deçà de son tracé en

³² Le droit de transit sans entrave garantit la liberté de navigation aux navires qui doivent le franchir promptement selon leur mode normal de transit (ce qui permet aux sous-marins de naviguer en plongée). Il ne peut être suspendu par les Etats riverains. Toutefois, les navires et aéronefs ne doivent pas les menacer, ni polluer et s'abstenir de toute activité autre que celles qu'implique un transit continu et rapide. Ils doivent respecter les règlements maritimes et aériens destinés à assurer la sécurité de la navigation.

³³ En 1973, une déclaration du ministère de la Justice affirme que les eaux de l'archipel sont bien des eaux intérieures du Canada, « sur une base historique, bien qu'elles n'aient pas été déclarées comme telles par aucun traité ni par aucune législation » - Bureau of legal Affairs, décembre 1973.

³⁴ ZCAP : Arctique Pollution Prevention Zone.

³⁵ Il relève de la marine militaire (coast-guard) comme tous les brise-glace américains.

eaux intérieures. Or selon l'article 8 (2) de la CMB³⁶, un Etat ne peut fermer un détroit international en déclarant des lignes de base droite.

Les Etats-Unis, l'Union européenne et le Japon considèrent pour leur part que ce passage constitue un détroit international dans lequel s'applique le droit de transit sans entrave³⁷. Un accord entre le Canada et les Etats-Unis est néanmoins intervenu le 11 janvier 1988, précisant que « *toute navigation de brise-glace des Etats-Unis dans les eaux que le Canada revendique comme intérieures ne sera entreprise qu'avec l'accord du gouvernement du Canada*³⁸ ». Cet accord ne modifie en rien la position des Etats-Unis, qui est bien de défendre la validité de la décision de la Cour Internationale de Justice dans la cause du détroit de Corfou. Dans cette cause, la Cour avait statué qu'un détroit international était un espace marin qui relie deux espaces marins internationaux et qui est utilisé à des fins de transport maritime international.

Même s'il est vrai que la glace entrave l'utilisation du passage nord-ouest, le Canada risque de peiner à faire valoir sa souveraineté sur des eaux qui sont en fait de larges détroits reliant les océans atlantique et pacifique, soit deux plans d'eau internationaux. En revanche, il pourrait se prévaloir de la CMB pour faire appliquer des normes environnementales plus rigoureuses. En effet, l'article 234 qui porte sur les eaux prises par des glaces, permet à un Etat côtier d'édicter à l'intérieur de sa ZEE des lois nationales en matière de protection de l'environnement³⁹. Cet article n'accorde en revanche pas aux Etats côtiers le droit de refuser le passage.

En 1985, pour des motifs également historiques, l'URSS avait décidé par décret et de façon unilatérale que ses détroits arctiques constituaient des eaux intérieures. Si ces prétentions devaient être aujourd'hui reconnues, non seulement tous les détroits séparant la mer de Kara, des Laptev et de Sibérie orientale seraient interdits du droit de transit sans entrave mais les eaux territoriales et la ZEE se trouveraient aussi agrandies.

2.3.2.- Litige entre le Canada (territoire du Yuko) et les Etats-Unis (Alaska)

Les perspectives pétrolières en mer de Beaufort sont suffisamment intéressantes pour qu'elle soit un lieu de friction entre les Etats-Unis et le Canada. Les deux pays y revendiquent le droit de procéder à des recherches pétrolières, sans pour autant s'être mis d'accord sur le tracé de la frontière. Ils opposent deux méthodes de délimitation du plateau continental. Pour les Etats-Unis, il faut tirer à partir de la frontière terrestre, une droite perpendiculaire à la ligne générale de côte. Pour le Canada, il suffit de prolonger la frontière terrestre en mer jusqu'à la bordure du plateau continental. Pour le moment, le désaccord est contenu car la sévérité du climat rend l'exploitation commerciale de la région économiquement irréaliste⁴⁰.

³⁶ « Lorsque le tracé d'une ligne de base droite inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles, le droit de passage inoffensif prévu dans la Convention s'étend à ces eaux ».

³⁷ HUEBERT Rob, Associate Director Center for Military and Strategic Studies, University of Calgary, « *Northern interests and canadian foreign policy* ».

³⁸ COUTAU-BEGARIE Hervé, « Arctique : la guerre des glaces », *revue défense nationale*, mai 1989.

³⁹ « Les Etats côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans la limite de la zone économique exclusive, lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou le perturber de façon irréversible ».

⁴⁰ HUEBERT Rob, University of Calgary, « *Northern interests and canadian foreign policy* ».

2.3.3.- Controverse entre la Norvège et la Russie en mer de Barents

La mer de Barents est un espace stratégique pour la Russie du fait, notamment de la base navale de Mourmansk. Mais c'est la découverte d'importants gisements de gaz naturel et de pétrole au large de la presqu'île de Kola, dans les années 80, qui a envenimé ses relations déjà conflictuelles avec la Norvège. « *La mer de Barents renferme des ressources naturelles en quantité importante, renouvelables ou non. Elle constitue la zone de pêche la plus importante d'Europe, représente l'avenir en matière d'énergie, et est appelée à devenir une voie de transport capitale*⁴¹ ».

Depuis 1974, la Russie soutient le principe de la théorie des secteurs pour délimiter la ligne de partage de la mer de Barents, alors que la Norvège revendique l'application du principe dit de « la ligne médiane ». La « zone grise » comprise entre ces deux lignes abriterait dans son sous-sol près de 12 milliards de barils de pétrole et de gaz⁴². L'enjeu est important pour la Norvège car dans sa partie maritime, un champ de gaz va certes bientôt être exploité mais il s'agit du seul et les prospections y sont pour l'instant décevantes⁴³ ; alors que des découvertes remarquables ont déjà été faites dans la partie russe⁴⁴.

2.3.4.- Le cas particulier des îles du Svalbard (Spitzberg)

La souveraineté de la Norvège sur l'archipel du Svalbard, y compris l'île stratégiquement importante de l'Ours, est établie avec certitude depuis la signature par quarante nations du traité de Paris⁴⁵ (en 1920). Il interdit les fortifications ou des bases navales sur tout l'archipel, qui ne doit pas servir à des fins militaires ; et impose à la Norvège deux limitations majeures. *La première* est que les entreprises des pays signataires ont le droit d'exercer des activités économiques (droit à des concessions minières) aux mêmes conditions que les sociétés norvégiennes. « *Durant la guerre froide, les Soviétiques ont été les seuls à user de cette facilité : ils ont exploité à grands frais une mine de charbon lourdement déficitaire, mais qui fournissait un prétexte à leur présence*⁴⁶ ». *La seconde* est que le traité ne prévoit pas de régime juridique particulier pour le partage des ressources au-delà des eaux territoriales, limitées à l'époque à quatre nautiques.

Aujourd'hui, la question est de savoir si ce traité est toujours équitable⁴⁷. Les Russes, ainsi que l'Islande, prétendent que les droits égaux consentis, à l'intérieur des eaux territoriales telles que définies en 1920, doivent également l'être sur le plateau continental ; ce que contestent les Norvégiens. Ces derniers soutiennent que le traité doit être interprété de façon littérale et restrictive. Georges Labrecque, expert français en droit maritime, estime que « *cette interprétation n'est pas la bonne, puisque seul le concept de mer territoriale existait au moment de la signature du traité et que par analogie, on devrait en étendre l'application aux autres concepts (plateau continental et zone de pêche) qui ont émergé depuis, avec l'évolution du droit de la mer*⁴⁸ ».

⁴¹ GAHR SORE Jonas, Colloque « le Grand Nord : problématiques géopolitiques et de sécurité », novembre 2005.

⁴² Estimation présentée en décembre 2004 par la compagnie norvégienne Statoil,

⁴³ Il s'agit du gisement de Snohvit, dont la compagnie Statoil va démarrer l'exploitation. Près de 8,8 milliards de dollars ont été investis dans ce projet qui devrait débiter en 2007.

⁴⁴ Le gisement de gaz de Stockmanovskoje, qui est considéré comme le plus important du monde.

⁴⁵ Il concerne les îles comprises entre les longitudes de 10° E et de 35 E et les latitudes de 74° N et 81° N.

⁴⁶ COUTAU-BEGARIE Hervé, « Arctique : la guerre des glaces », *revue défense nationale*.

⁴⁷ DU CASTEL Viviane, « La mer de Barents : vers un nouveau "grand jeu" », octobre 2005.

⁴⁸ LABRECQUE Georges, *Les frontières maritimes internationales* : L'Harmattan, 2004, p 273.

2.3.5.- *La question du plateau continental arctique*

La délimitation du plateau continental fait l'objet d'un désaccord, en particulier du fait de sa dissymétrie importante entre les « rives » américaines et eurasiatiques⁴⁹. Côté américain, l'extension du plateau continental est extrêmement réduite et les Etats-Unis sont perdants au regard des dispositions du droit de la mer, face au Canada et surtout la Russie. Au Canada, le plateau est aujourd'hui encore inaccessible mais la ratification récente de la CMB lui donne désormais le droit de réclamer des droits exclusifs sur celui-ci.

2.3.6.- *La question du plateau continental de Jan Mayen*

Le Danemark administre la côte occidentale du Groenland depuis 1721 et a affirmé sa souveraineté sur l'espace insulaire en 1921. Quant à l'île isolée⁵⁰ de Jan Mayen, située dans la mer du Groenland, elle a été annexée en 1929 par la Norvège. Les eaux qui entourent cette île sont placées sous sa souveraineté mais il reste un contentieux avec le Danemark au sujet de la délimitation du plateau continental, dans la zone maritime qui la sépare de la côte orientale du Groenland. Cette zone ne fait que 250 nautiques de large ; et empêche les deux pays d'établir chacun une ZEE de 200 nautiques, sans qu'il y ait un recouvrement. Celle-ci est particulièrement riche en capelans, en baleines et en phoques. La Norvège souhaite la partager selon une ligne médiane. Le Danemark juge inéquitable un tel partage et revendique une ZEE de 200 nautiques, en raison de facteurs géographique (disparité dans la longueur des côtes) et socio-économique⁵¹.

2.3.7.- *La question de l'île de Hans et de la pêche illégale : litige entre le Canada et le Danemark*

Il existe un différend territorial entre le Canada et le Danemark concernant l'île de Hans⁵², située entre l'île d'Ellesmere et le Groenland. Cet îlot est revendiqué par les deux pays depuis 1973, date de la signature de l'accord délimitant la frontière maritime entre le Canada et le Groenland. Pour marquer sa souveraineté sur l'île, le gouvernement danois a envoyé, en 2002, une frégate patrouiller autour de cette île. En réaction, en juillet 2005, le ministre canadien de la défense nationale a effectué une visite sur l'île et y a fait flotter le pavillon canadien.

Par ailleurs, en mer de Baffin, un conflit entre pêcheurs canadiens et ceux venant du Groenland et des îles Féroé est en train de naître. Le Canada est persuadé, même s'il n'a pas les moyens de surveillance *ad hoc* pour l'affirmer de façon certaine, que ces pêcheurs rentrent illégalement dans ses eaux.

⁴⁹ BESIDA Jean-Claude, « Géopolitique de l'Arctique », mémoire présenté sous la direction de Mr Yves Lacoste.

⁵⁰ Cette île n'est habitée que par une quarantaine de personnes.

⁵¹ LABRECQUE Georges, *Les frontières maritimes internationales* : L'Harmattan, 2004, p280.

⁵² Coordonnées géographiques : 80.08 N – 67.10W.

CHAPITRE 2

UN THEATRE A FORT POTENTIEL STRATEGIQUE

« Conquis par les airs et sous la glace, l'Arctique a été le siège du seul véritable changement stratégique depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale et le cœur de la stratégie océanospatiale américaine face à l'union soviétique. Il est désormais le centre de gravité géographique désert et glacé de la CSCE⁵³ ».

Guy Labouërie

L'intérêt stratégique de l'Arctique est apparu avec les techniques du XXème siècle. L'avion a permis d'opérer au-dessus des glaces ; l'invention du brise-glace⁵⁴ a rendu possible la navigation à travers la banquise et l'arrivée du sous-marin a permis d'agir sous la glace. Mais c'est bien « l'antagonisme russo-américain qui a donné à l'Arctique sa plus grande importance⁵⁵ ». L'« Arctique a été une interface géopolitique entre puissances⁵⁶ ». Depuis lors, la géopolitique du continent européen s'est modifiée, mais son potentiel stratégique reste intact et se renforce même avec la fonte de la calotte glaciaire. Les trois dimensions du théâtre, - sous-marine, aérienne et surface -, conservent chacune un intérêt au plan militaire. Par ailleurs, la « bataille pour l'énergie » qui s'y prépare relance son importance économique. Car si les réserves potentielles ne sont pas encore complètement connues, l'Arctique possède déjà un riche capital. Les experts norvégiens estiment qu'un quart des réserves mondiales non encore découvertes de pétrole et de gaz se situent en Arctique⁵⁷. Le plateau continental arctique, dont 50% revient de droit à la Russie, renfermerait 600 à 700 milliards de tonnes de pétrole ainsi que 500 à 700 000 Gm³ de gaz naturel⁵⁸. Dans ce contexte, les routes maritimes sont essentielles sur les plans commercial et économique ; la RMN contribue quant à elle spécifiquement à la sécurité de la Russie.

1.- L'effet du réchauffement climatique

1.1- Le constat : l'Arctique fond (Cf. annexe 4)

Le réchauffement climatique et la fonte des glaces sont deux sujets préoccupants. Il est possible de recenser trois études sérieuses qui convergent vers le même constat : les glaces de l'Océan arctique se réduisent continuellement.

⁵³ LABOUERIE Guy, *Stratégie : réflexions et variations*, collection esprit de défense, ADDIM, 1993.

⁵⁴ Invention russe, faite par l'amiral Makarov, en 1898.

⁵⁵ sous la direction d'Yves LACOSTE, *Dictionnaire de géopolitique* : Flammarion, 1993, p 176.

⁵⁶ BESIDA Jean-Claude, « Géopolitique de l'Arctique », mémoire présenté sous la direction de Mr Yves Lacoste.

⁵⁷ PEKKARINEN Mauri, ministre du commerce et de l'industrie de Finlande, discours d'ouverture de « l'Arctic shipping conference » tenue à Helsinki, le 16 mai 2005. Elle a été organisée par la *Lloyd's list* a réuni près de 150 experts du monde entier pour discuter des enjeux à venir en matière de transport maritime en Arctique. Dans son inventaire des ressources pétrolières mondiales, le US Geological Survey estime que l'Arctique pourrait receler le quart des réserves non découvertes de la planète.

⁵⁸ YOUCHKO P., « l'exploitation des gisements du bouclier arctique dans la politique russe », revue *Morskoï Sbornik*, 2005.

La première provient d'un symposium international scientifique (ACIA⁵⁹), mobilisé par le Conseil de l'Arctique et le Japon, et qui a synthétisé dans un rapport⁶⁰ paru en 2004, les travaux de 300 scientifiques. Il prévoit une accélération des changements climatiques.

La seconde a été menée par un réseau de chercheurs canadiens (ArticNet) qui s'est intéressé au réchauffement de l'Arctique. Ils ont étudié les impacts du réchauffement sur les écosystèmes marins et terrestres. Louis Fortier⁶¹, professeur à l'université Laval de Québec, est le directeur scientifique de ce réseau et résume le consensus scientifique de la façon suivante : « dans les années 1980, le signal était ambigu. Dans les années 1990, la tendance est devenue nette. Dans les années 2000, elle est manifeste : l'Arctique fond ». Frédéric Lasserre⁶², également professeur au sein de cette université, affirme que « les scientifiques sont maintenant globalement d'accord sur ce point : avec les changements climatiques, la banquise permanente de l'Océan arctique, du moins dans le secteur de l'archipel canadien, devrait disparaître d'ici vingt ans environ. Seule subsisterait une banquise d'hiver, dont l'étendue et le calendrier demeurent encore inconnus⁶³ ».

La troisième est le fruit de chercheurs américains appartenant à la Nasa, ainsi qu'au NSIDC⁶⁴. Leur étude⁶⁵ évalue la diminution de la superficie de la glace en Arctique à 20% depuis 1979, soit environ 1,3 millions de km². Il ne reste aujourd'hui plus que 5,3 millions de km² de banquise, contre 7,5 millions de km² en 1978. Selon leurs observations, la disparition des glaces a franchi un nouveau record durant l'été 2005. Ces mesures sont corroborées par celles des sonars de sous-marins qui révèlent également une réduction de 40% de l'épaisseur de la glace⁶⁶, passant de 3,1 m en moyenne à 1,8 m. Au bilan, cette étude estime que la fonte accélérée a toutes les chances de se poursuivre et que la calotte glacière arctique continuera à se réduire de 40 à 50% d'ici 2100.

1.2.- L'avenir

Même si ces trois études laissent transparaître une réelle incertitude sur la vitesse à laquelle le réchauffement va produire ses effets, les climatologues prévoient d'ici une cinquantaine d'années une amélioration, du moins en période estivale, des liaisons maritimes dans le nord⁶⁷. L'Océan arctique canadien pourrait être libre de glaces durant l'été d'ici à 2050. « A Iqualit, la capitale du territoire du Nunavut au nord du Canada, les glaces disparaissent de plus en plus tôt, allongeant la saison navigable de deux mois et demi à désormais trois à cinq mois⁶⁸ ». De la même façon, dans l'Arctique russe, « la saison de navigation d'été, traditionnellement de juillet à octobre, s'étend jusqu'au mois de novembre, voire début décembre⁶⁹ ». La RMN risque d'être

⁵⁹ Symposium scientifique de l'étude de l'impact du climat arctique : *Arctic Climate Impact Assessment (ACIA)*.

⁶⁰ Rapport publié par « *the press syndicate of the university of Cambridge* » et disponible sur <http://www.cambridge.org>.

⁶¹ En 2003-2004, 200 scientifiques de plusieurs pays se sont relayés à bord du brise-glace océanographique *Amundsen* et se sont intéressés aux impacts environnementaux, socio-économiques et géopolitiques liés au réchauffement.

⁶² Frédéric Lasserre est professeur adjoint au département de géographie de l'Université Laval, et chercheur à l'Institut québécois des hautes études internationales (IQHEI).

⁶³ LASSERRE Frédéric, « Fonte des glaces arctiques dans le passage du nord-ouest », *Policy option*, novembre 2004.

⁶⁴ National Snow and Ice Data Center de l'université de du Colorado (Boulder).

⁶⁵ Disponible sur www.nasa.gov/vision/earth/environment/ice_sheets.

⁶⁶ Arctic Climate Impact Assessment, chp 6.

⁶⁷ HUEBERT Rob, University of Calgary, « *Northern interests and canadian foreign policy* »

⁶⁸ LASSERRE Frédéric, « Fonte des glaces arctiques dans le passage du nord-ouest », *Policy option*, novembre 2004.

⁶⁹ LASSERRE Frédéric, « Fonte des glaces arctiques dans le passage du nord-ouest », *Policy option*, novembre 2004.

navigable jusqu'à 100 jours⁷⁰ par an en 2080. Le passage étant possible dans des eaux glacées à 75% pour des navires ayant des capacités brise-glace, la période de navigation pourra être rallongée à 150 jours.

2.- L'importance stratégique sur le plan militaire

2.1.- La dimension aérienne : le théâtre avancé de la *National Missile Defense (NMD)*

Dès le début de la guerre froide, les Etats-Unis ont compris l'intérêt de l'Arctique, sa traversée constituant pour ses bombardiers B52, puis pour ses missiles, le plus court chemin en direction de l'Union soviétique⁷¹. Ils ont développé un réseau nordique de bases aériennes⁷², qui a progressivement perdu de son importance avec le développement des missiles et du ravitaillement en vol. Au début des années 60, le commandement du NORAD⁷³ a converti ces bases en des centres de détection, intégrés dans des réseaux anti-missile - *Balistic Missile Early Warning System (BMEWS)* - et anti-aérien - *Distant Early Warning (DEW)* - ; qui ont été modernisés dans les années 80, et rebaptisés *North Warning System (NWS)*.

Aujourd'hui, les activités militaires ont sensiblement diminué. Mais les Etats-Unis maintiennent leurs efforts pour y renforcer le réseau des sites radars nécessaires à l'alerte avancée de leur défense anti-missile. C'est pourquoi, ils souhaitent que le Canada maintienne la structure du NORAD et sollicitent les gouvernements de certains autres pays nordiques pour qu'ils autorisent l'installation de sites radars. De telles demandes ont été faites auprès du Danemark et de la Norvège. C'est ainsi que le gouvernement danois est en train d'autoriser l'accueil d'un radar dans la base de Thulé au Groenland. Tout en développant un dialogue avec la Russie, la Norvège a pour sa part accepté l'installation d'un radar sur son territoire à Vardo⁷⁴.

2.2.- La dimension sous-marine

« *La stratégie américaine d'affrontement avec l'URSS remonte de plus en plus vers le Nord[...], la bataille de l'Atlantique évolue pour aboutir, à partir de 1985, à une bataille purement américaine et sous-marine, la bataille de l'Arctique permettant la confluence des deux flottes Atlantique et Pacifique. Elle entraîne la marginalisation progressive de l'Europe de l'ouest*⁷⁵ ». Durant la guerre froide, l'Arctique a été le théâtre d'un duel russo-américain où les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) américains se sont toujours efforcés de pister les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) soviétiques, du type *Delta* puis *Typhoon*. Ces sous-marins, capables de lancer des missiles intercontinentaux, en plongée et sous une mince pellicule de glace (appelée polynie), ont trouvé un refuge idéal dans les grands fonds arctiques. Le bruit des glaces et les forts

⁷⁰ Données disponibles dans le rapport « Arctic Climate Impact Assessment », chp 6.

⁷¹ sous la direction d'Yves LACOSTE, *Dictionnaire de géopolitique* : Flammarion, 1993, p 176.

⁷² Il s'agit en outre des bases de Sondre Stromf-jord et Thulé au Groenland.

⁷³ Le NORAD (*North America Defense*) est un commandement militaire binational créé en 1958 par le Canada et les Etats-Unis afin de surveiller et de défendre l'espace aérien de l'Amérique du Nord. Pour assurer sa double mission d'alerte et de contrôle. Le NORAD est divisé en trois régions : l'Alaska, le Canada et le territoire des Etats-Unis.

⁷⁴ DU CASTEL Viviane, « La mer de Barents : vers un nouveau "grand jeu" », octobre 2005

⁷⁵ LABOUERIE Guy, *Stratégie : réflexions et variations*, collection esprit de défense, ADDIM, 1993

gradients de température perturbent en effet la détection acoustique et le pack glaciaire les protège des observations par satellite. Seuls des sous-marins nucléaires, ayant l'autonomie nécessaire et spécialement conçus pour naviguer sous la banquise, peuvent prétendre opérer⁷⁶ dans un tel environnement. En particulier, les sous-marins doivent être dotés de barres de plongée avant rétractables et d'un kiosque renforcé pour pouvoir faire surface sous la glace. Seuls les Américains et les Russes possèdent de tels sous-marins, capables de naviguer en milieu polaire.

Il est raisonnable de penser que l'Océan arctique continue à abriter aujourd'hui des sous-marins américains et russes, non plus dans la cadre d'une guerre sous-marine déclarée entre deux superpuissances, mais plutôt dans celui d'une stratégie de dissuasion « tous azimuts ». De surcroît, l'Otan a estimé, dès le lendemain de la guerre froide et après la signature des accords sur la maîtrise des armements START II⁷⁷, que la Russie allait désormais accorder plus d'importance à la dissuasion en mer qu'à celle basée à terre⁷⁸. Cet océan demeure donc essentiel pour ces deux pays et peut, potentiellement, le devenir pour tous ceux qui ambitionnent d'afficher un jour une stratégie de dissuasion nucléaire avec des capacités de frappe en second. Pour s'en convaincre, il suffit de lire une carte du monde, centrée sur le pôle, et donnant les villes équidistantes par rapport à celui-ci⁷⁹ (Cf. annexe 5). Lorsqu'il n'y a plus d'« ennemi désigné », l'Océan arctique permet de faire peser une menace de représailles nucléaires sur toutes les grandes villes de l'hémisphère nord.

2.3.- La dimension surface

Historiquement, le Canada et la Russie ont toujours eu un intérêt stratégique propre à relier par l'Océan glacial, l'Atlantique et le Pacifique. Quant aux Etats-Unis, ils reconsidèrent aujourd'hui leur vision de l'Arctique en matière de stratégie navale.

Le Canada possède trois façades maritimes. Ses deux principales bases navales, Halifax côté atlantique et Esquimalt côté pacifique, situées respectivement en Nouvelle Ecosse et sur l'île de Vancouver, sont séparées de 6 400 nautiques par le canal de Panama. La route passant par l'Arctique est plus longue de 200 nautiques, mais elle permet en revanche d'éviter la situation de précarité et de dépendance que procure le canal de Panama : il peut être fermé, détruit ou interdit.

Comme l'avait déjà mis en évidence la guerre russo-japonaise de 1904-1905, le passage boréal est pour la Russie doublement stratégique⁸⁰ : il constitue la seule sortie libre de contraintes sur l'océan et l'unique rocade capable de relier la Flotte du Nord à celle du Pacifique. *Premièrement*, la Russie ne possède pas la clé des détroits danois et turcs, et ne maîtrise donc

⁷⁶ En 1958, le SNA américain *Nautilus* traverse en 99 heures le bassin arctique, de l'Alaska au Spitzberg et six mois plus tard, le *Skate* fait surface au pôle (le 17 mars 1959), à la faveur d'un chenal de jeune glace localisé par échosondage.

⁷⁷ START II (*Strategic Arms Reduction Talks*) sont des accords signés en 1993 : ils tendent à réduire des 2/3 les armements stratégiques détenus par les USA et l'URSS et prévoient des plafonds finaux de 3000 à 3 500 têtes nucléaires. Ils ont été ratifiés par le Sénat américain en 1996 et par la Douma russe en 2000.

⁷⁸ TORE GODAI Bjørn, ministre des Affaires étrangères de Norvège, « La coopération régionale dans le Grand nord européen », revue de l'OTAN, vol 42, juin 1994.

⁷⁹ Cette carte, établie par Guy Labouërie, renforce l'aspect océanique du monde et relativise la notion de continent. Il dénombre six îles - Amérique du Nord, du Sud, Afrique, Eurasie, Australie et Antarctique – et fait apparaître nettement la mise à l'écart de l'Afrique de l'aire d'activité centrale qu'est l'Eurasie. En ayant cette vision du monde, on conçoit aisément pourquoi l'Arctique continue à procurer la puissance pour celui qui y fait patrouiller des SNLE.

⁸⁰ En janvier 1905, la flotte nipponne était parvenue à neutraliser la flotte russe d'Extrême-Orient et à assurer le débarquement de ses armées en Mandchourie. L'escadre de la Baltique, venue la soutenir après un périple par le cap de Bonne-Espérance, arrivera finalement trop tard pour changer le cours de la guerre et se fera battre à Tsushima par la flotte japonaise.

l'accès ni à la mer du Nord, ni à la Méditerranée. De surcroît, l'éclatement de l'URSS a renforcé ces difficultés d'accès aux ports de la Baltique et de la mer Noire⁸¹. Dans ce contexte, l'intérêt des îles Kouriles pour les Russes est évident : leur présence sur toutes les îles de l'archipel leur permet de faire de la mer d'Okhotsk un véritable « lac russe » et une zone de patrouille sécurisée pour leurs sous-marins nucléaires⁸². Deuxièmement, la RMN relie les deux grands ports militaires de la Russie septentrionale. Du côté occidental, le port de Mourmansk concentre les plus grandes bases navales et aériennes, les radars à très grande portée, et des sous-marins nucléaires. De l'autre côté, sur la presqu'île du Kamtchka et directement ouverte sur l'océan pacifique, se trouve la rade stratégique de Petropavlosk-Kamtchatski, qui abrite également des sous-marins nucléaires.

Depuis que l'*US Navy* a pris conscience que le réchauffement climatique allait permettre aux bâtiments de surface d'opérer encore plus au nord, elle commence à réfléchir aux implications en matière d'équipement et d'entraînement⁸³. Dans son livre « *Globalization and maritime power* »⁸⁴, Sam Tangredi consacre un chapitre entier aux implications stratégiques et économiques du réchauffement de l'Arctique. L'auteur regrette que les Etats-Unis n'y aient pas encore affiché une position de leadership, alors qu'ils « *devraient et pourraient* » le faire. Il imagine déjà les conséquences stratégiques de la réduction de la calotte glaciaire ; qui obligerait en particulier l'*US Navy* à mener une « *vieille mission dans une région nouvelle* », qui est celle de la protection des voies maritimes.

3.- L'importance stratégique sur le plan économique

3.1.- Bilan des ressources non renouvelables (Cf. annexe 6)

3.1.1.- L'Arctique russe (Cf. annexe 7)

Le nord du continent russe est riche en minerais : nickel, fer et phosphates de la presqu'île de Kola ; cuivre, nickel, cobalt et charbon du bassin de Petchora, en Sibérie occidentale ; or et diamant de Sakha-Iakoutie, en Sibérie centrale ; gisements d'étain de part et d'autre du détroit de Béring ; la plus grande réserve forestière de la planète avec près de 20% des régions forestières mondiale en Sibérie. L'Arctique russe représente 30% des réserves mondiales d'hydrocarbures⁸⁵ et son plateau continental concentre à lui seul la grande partie des richesses gazières. C'est pourquoi, les gisements sont peu profonds et regroupés en une vingtaine de bassins facilement exploitables en mer de Barents et de Kara⁸⁶. A mesure que les gisements de la mer du Nord commencent à se vider, la mer de Barents se profile clairement comme la nouvelle grande région productrice d'énergie en

⁸¹ Il s'agit en particulier de Kaliningrad et de Sebastopol.

⁸² CHAUPRADE Aymeric, Géopolitique : constantes et changements dans l'histoire, Ellipse, 2003.

⁸³ HUEBERT Rob, University of Calgary, « *Northern interests and canadian foreign policy* ».

⁸⁴ TANGREDI Sam, *Globalization and maritime power* : édité par l'*Institute for national strategic studies* et préfacé par le vice-amiral GAFFNEY de l'*US Navy* – National Defense University.

⁸⁵ FELDEN Marceau, « la confrontation océanique : Arctique contre Pacifique », *la revue maritime*, 1992.

⁸⁶ Leur exploitation par les sociétés russes *Lukoil*, *Gasprom* et *Ykos* est opérationnelle depuis 2004.

Europe⁸⁷. Les réserves de la mer du Nord ne représentent en effet que 25 années d'approvisionnement européen sur la base des niveaux de production actuels⁸⁸.

Dans le domaine énergétique, la Sibérie est particulièrement riche et ses ressources en énergie identifiées représentent 59% des réserves mondiales de charbon, 38% des réserves de gaz naturel et 14% de celles de pétrole. Elle couvre plus de la moitié des ressources hydrauliques et hydroélectriques de la Russie. Les quantités de gaz extraites dans la région pourraient augmenter de plus de dix fois d'ici à 2015 et de quinze fois à 2020⁸⁹. C'est pour cette raison que le président Poutine tient absolument à créer en Sibérie orientale et en Extrême-Orient russe un système unifié d'extraction et de transport du gaz⁹⁰.

3.1.2.- *Le Canada*

Le rapport « ressources / contraintes naturelles » est plus favorable du côté russe que celui américain. D'une part, les perturbations atmosphériques sont moins actives en Russie, et rendent son climat polaire moins rude que dans la partie nord américaine. D'autre part, le volume des ressources naturelles y est plus riche qu'au Canada ou en Alaska.

Néanmoins, le Canada dispose d'importantes ressources énergétiques⁹¹. Il est le premier producteur mondial d'électricité hydraulique ; le premier producteur et exportateur d'uranium ; le deuxième exportateur de gaz naturel avec des réserves estimées à 1 700 Gm³, représentant l'équivalent de douze années de production. Il possède l'équivalent de cent années de production de charbon⁹²; ainsi que des réserves, certes modestes en pétrole conventionnel⁹³, mais considérables en sables asphaltiques. Le champ pétrolifère d'Amuligak, situé au nord de la Baie de Mackenzie, en mer de Beaufort, est en cours d'exploitation et des prospections sont lancées dans la région du Groenland⁹⁴. L'Arctique canadien contient par ailleurs toute une gamme de minerais comme du plomb, du zinc, de l'or, du tungstène, de l'uranium ou de l'argent. La production de diamant dans les îles du Grand Nord pourrait bientôt atteindre 15% de la valeur mondiale.

3.1.3.- *L'Alaska pétrolier*

Le pétrole alaskien est classé comme ressource stratégique et est interdit à l'exportation. Le premier gisement a été découvert à Prudhoe Bay⁹⁵, en mer de Beaufort, en 1968 et sa mise en exploitation a été accélérée avec la hausse du prix du baril survenue lors du premier choc pétrolier (1974). Les recettes pétrolières générées alimentent près de 85% du budget de l'Alaska.

Les réserves de l'état de l'Alaska, limité à seule partie terrestre, sont estimées à seulement 10,4 milliards de barils selon le Service géologique des États-Unis. En comparant la consommation

⁸⁷ DU CASTEL Viviane, « La mer de Barents : vers un nouveau "grand jeu" », octobre 2005.

⁸⁸ Livre vert sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie, commission européenne, 2001.

⁸⁹ TOMBERG Igor, chercheur à l'Institut d'économie relevant de l'Académie des sciences de Russie, « La Sibérie orientale et l'Extrême-Orient sont l'avenir de la Russie », Russian News and information agency Novosti, 24 janvier 2006.

⁹⁰ TOMBERG Igor, id 89

⁹¹ Source des différentes données chiffrées : www.canada.gc.ca

⁹² 8,6 Gt.

⁹³ 925 Mt, soit 10 années de production environ.

⁹⁴ Le Danemark a délivré une licence de prospection d'hydrocarbures à la compagnie canadienne *Encana Corporation*, qui prévoit plusieurs forages jusqu'en 2008.

⁹⁵ Coordonnées géographiques : 70.20 N – 148.20 W.

actuelle du pays, cette réserve permettrait de satisfaire à la demande pétrolière américaine pour une période de seize mois⁹⁶. C'est pourquoi, l'administration Bush cherche à poursuivre l'exploration pétrolière dans le domaine maritime, en mer de Beaufort. La prospection et l'exploitation pétrolières se heurtent néanmoins à trois difficultés.

La première est financière. Les surcoûts sont multiples et concernent : les contraintes du pergélisol lors de la pose de pipe-lines⁹⁷ ; les prix élevés des concessions territoriales ; et les importantes compensations financières à verser aux peuples autochtones⁹⁸. *La deuxième est technique.* Elle est relative à la présence prolongée de la banquise (pendant 9 à 10 mois sur 12) et surtout à sa dérive. Aux coûteuses îles artificielles, suffisamment lourdes pour résister à la pression des glaces, les compagnies pétrolières préfèrent souvent les « îles de glace », plates-formes flottantes qui s'appuient sur la banquise, mais présentent l'inconvénient d'être éphémères. *La troisième est politique* puisque le Sénat américain est réticent à autoriser des projets d'exploitation pétrolière, dans une zone qui est protégée depuis 1960.

3.1.4.- La Norvège (Cf. annexe 7)

La Norvège ne possède que 1% des réserves connues de pétrole mais est le deuxième exportateur mondial. En effet, la production de son plateau continental, dont 90 % est exportée, a connu un essor considérable. « *Il ne suffit plus aujourd'hui que trois jours de production pour extraire autant de pétrole que pour toute l'année 1971, première année d'exploitation du secteur norvégien de la mer du Nord. C'est ce que nous appelons communément le miracle norvégien*⁹⁹ ». La Norvège se classe également parmi les cinq plus importants producteurs de gaz au monde, sachant que ses réserves de gaz ne représentent que 3% des réserves mondiales.

A l'échelle de l'Europe, sa position comme nation productrice de pétrole et de gaz est d'autant plus importante qu'elle possède environ la moitié de toutes les ressources européennes en hydrocarbure. Elle est le deuxième exportateur de gaz à destination de l'Europe. En 2003, elle a produit 25 % du gaz consommé au total dans les pays d'Europe occidentale¹⁰⁰. Seule la Russie en produit et exporte davantage vers l'Europe.

3.2.- Bilan des ressources renouvelables et de l'apport économique du tourisme

3.2.1.- Les ressources halieutiques

L'Arctique comporte sur sa périphérie des aires riches en ressources halieutiques exploitables, en particulier sur les côtes du Labrador, du Groenland, de l'Islande, à l'ouest du Svalbard et en mer de Barents. La mer de Béring est l'une des plus grandes réserves de poisson du monde. « *S'il fallait hasarder une estimation, on pourrait dire que l'Arctique fournit plus de 6%*

⁹⁶ SAUMURE Eric, « États-Unis et pétrole : l'Alaska et l'Arctique en ligne de mire », La Grande époque, janvier 2006.

⁹⁷ Ce terme recouvre l'ensemble des matériaux (sol, formations superficielles, substratum) qui demeurent gelés pendant au moins deux ans consécutifs, et la plupart du temps, pendant des millénaires.

⁹⁸ Un seul projet de construction de pipe-line transalaskien n'a pour l'instant abouti : il s'agit de celui achevé en 1977, reliant sur 1 300 km les champs pétrolifères de Prudhoe Bay au port de Valdez.

⁹⁹ HAGLAND Jan, direction générale du pétrole, « Pétrole et gaz norvégiens à l'aube du XXI^{ème} siècle », 1999.

¹⁰⁰ GAHR SORE Jonas, Colloque « le Grand Nord : problématiques géopolitiques et de sécurité », 24 novembre 2005.

*des captures totales dans le monde*¹⁰¹». Demain, l'Océan arctique pourrait devenir une nouvelle zone de pêche. En effet, plusieurs spécialistes s'accordent sur l'idée que certaines espèces, notamment les espèces subarctiques, migreront vers le nord du fait du réchauffement climatique.

3.2.2.- *L'eau douce*

Les inlandsis groenlandais recèlent les plus vastes réserves en eau douce de la planète¹⁰². Le remorquage d'icebergs de grande taille en direction des régions désertiques se heurte actuellement à des difficultés techniques et financières. Il pourrait être mis en œuvre à plus long terme compte tenu de l'accroissement des besoins en eau, lié à l'augmentation de la population mondiale.

3.3.3.- *Le tourisme*

Depuis la fin de la guerre froide, le tourisme est en pleine croissance dans les régions arctiques. Le nord canadien développe l'écotourisme, avec cinq à dix voyages annuels, partiels ou complets, à travers le passage nord-ouest. En Alaska, les visites estivales de touristes ont doublé durant les années 90 et représentent maintenant près de 3% de son PIB. En Islande, le nombre de touristes a triplé entre 1970 et 1995, passant de 50 000 à 165 000. Au Spitsberg, le nombre de visiteurs a également augmenté de 12% par an, excédant aujourd'hui 30 000, soit deux fois plus qu'au Groenland. Enfin, l'Arctique sibérienne s'ouvre progressivement aux touristes dont la plupart voyagent à bord des brise-glaces à propulsion nucléaire qui empruntent la RMN. « *Les touristes sont prêts à déboursier 1 500 dollars par jour pour voyager vers le pôle Nord à bord du brise-glace Yamal. Leur nombre est actuellement réduit car un seul bâtiment leur propose ce service. Les frais d'exploitation d'un brise-glace à propulsion nucléaire se montent à 300 000 dollars par jour si bien que l'accueil de 50 personnes permettrait de couvrir ces frais sur deux mois*¹⁰³ ».

3.3.- Le « marché énergétique de l'Arctique » va inévitablement accroître son attractivité

3.3.1.- *Une réponse à la problématique énergétique*

Les investissements étatiques et privés, tant dans les domaines de l'exploration des ressources, de leur exploitation et de leur transport, risquent d'augmenter en Arctique pour deux raisons principales. *La première* est que ces ressources, en particulier en mer de Barents, vont répondre à la demande sans cesse croissante en pétrole et en gaz, notamment de la part de la Chine et de l'Inde. A l'horizon 2015, les Etats-Unis ne seront en mesure de n'assurer eux-mêmes que 30 % de leur consommation de pétrole, contre 70 % actuellement¹⁰⁴. Comme l'ont souligné des experts réunis au forum de Davos tenu en janvier 2006, « *le continent arctique, avec ses énormes réserves naturelles, se profile comme une solution possible aux difficultés d'approvisionnement en*

¹⁰¹ Amiral BESNAULT, *Géostratégie de l'Arctique* : Economica, 1992 – p 161.

¹⁰² GODARD Alain et ANDRE Marie-Françoise, *Les milieux polaires* : Armand Colin, 1999.

¹⁰³ SELINE / ASTOMINE , « Problèmes et perspectives de développement de la RMN », revue *Morskoï Sbornik*, mars 2005

¹⁰⁴ Rapport d'information sur la mission en Russie de la délégation des affaires économiques du Sénat.

énergie de la planète ». La seconde est que l'Arctique renforce la sécurité énergétique des pays importateurs, en proposant une source d'approvisionnement alternative à celle de l'OPEP. La diversification des pays producteurs rend l'accès à l'énergie moins sensible à des pressions géopolitiques ou à une crise éventuelle.

3.3.2. - Une meilleure attractivité financière et technique est escomptée

Les difficultés arctiques rendent le prix d'un forage pétrolier, y compris à terre, cinq fois plus élevé qu'ailleurs¹⁰⁵. Mais la réduction progressive de la calotte glaciaire, la hausse irréversible du coût du baril de pétrole, et les efforts engagés pour faire baisser le prix de son transport vont contribuer à améliorer la rentabilité commerciale de la production. La Russie étudie même la transformation de certains de ses SNLE de la classe *Typhoon* pour leur permettre de transporter du pétrole sous la glace¹⁰⁶. S'il est effectivement possible de construire des systèmes d'extraction sous la glace, il est encore difficile de dire si ce projet est sérieux ou pas. Il témoigne simplement de l'incroyable imagination déployée pour exploiter ces ressources.

Grâce à la baisse des coûts des technologies de construction navale, comme par exemple celle de la double coque renforcée, il sera de plus en plus courant pour les cargos de naviguer dans les eaux où flotte une banquise résiduelle. Par ailleurs, la technologie du gaz naturel liquéfié, déjà utilisée sur le gisement norvégien de Snøhvit, est novatrice et ouvre la voie à la mise en exploitation de l'important gisement Chtokman, dans la partie russe de la mer de Barents¹⁰⁷. Enfin, un nouveau type de navire¹⁰⁸ capable de naviguer seul dans la glace est en cours de développement au sein des chantiers finlandais *Aker Finnyards*. Même si sa conception ne fait pas encore l'unanimité des experts¹⁰⁹, elle préfigure ce que devront être à l'avenir les spécifications des navires transportant du gaz liquéfié (GNL). En particulier, l'objectif est d'atteindre la vitesse de 20 nœuds, alors que pour un navire inséré dans un convoi dirigé normalement par un brise-glace, elle n'est seulement que de 5 à 8 nœud ; sans compter le temps qu'il perd à attendre l'assistance d'un brise-glace.

4. – L'importance stratégique des routes maritimes du Nord

4.1.- Importance sur le plan du commercial international (Cf. annexe 3)

Les routes du nord présentent deux avantages. *Premièrement*, elles permettent de relier l'Europe du nord avec l'Asie du nord-est, ou encore la côte nord-ouest de l'Amérique du nord par des voies plus courtes que celles de Suez ou de Panama. « *La RMN est la voie la plus courte et la moins chère de l'hémisphère nord entre l'Atlantique et la Pacifique*¹¹⁰ ». Ces routes offrent un gain en distance de 40% et « *la RMN permet de réduire d'une dizaine de jours le temps de transit par*

¹⁰⁵ Amiral BESNAULT, *Géostratégie de l'Arctique* : Economica, 1992.

¹⁰⁶ KURDRIK Igor, « Typhoon subs to ship Oil and Gas », *Bellona – the Russian Northern Fleet*, May 15, 2003.

¹⁰⁷ Celui-ci pourra couvrir l'équivalent de la consommation française de gaz pendant 70 ans.

¹⁰⁸ Ils sont appelés « *Double Acting Tanker* "ou DAT.

¹⁰⁹ PEKKARINEN Mauri, ministre du commerce et de l'industrie de Finlande, discours d'ouverture de « *l'Arctic shipping conference* » tenue à Helsinki, le 16 mai 2005.

¹¹⁰ SELINE / ASTOMINE, « Problèmes et perspectives de développement de la RMN », revue *Morskoï Sbornik*, mars 2005.

rapport aux routes de l'océan indien. 500 000 dollars peuvent ainsi être économisés sur un volume de 200 000 tonnes.¹¹¹ ». Deuxièmement, elles ne limitent pas le tonnage ou le tirant d'eau des navires comme ils peuvent l'être à Panama ou à Suez¹¹². C'est ainsi qu'un armateur de la compagnie Louis Dreyfus note pertinemment que « cette voie rendrait compétitives des marchandises qui ne le sont pas du fait du coût du transport, par exemple les céréales d'Europe vers la Chine »¹¹³.

4.2.- Importance sur le plan économique

Outre leur contribution indispensable à l'essor du tourisme, les routes du nord serviront à l'évacuation des hydrocarbures ou des minerais puisés sur le plateau continental arctique. Le ministère des transports russe estime que le trafic de la RMN devrait passer de « 3 millions de tonnes en 2005 à 13 à 14 millions de tonnes à l'horizon 2015¹¹⁴ ». Ces chiffres tiennent compte de l'évacuation de la production pétrolière du bassin de La Petchora, en Sibérie occidentale. En matière de transport de gaz liquéfié, les prévisions tablent également sur une forte augmentation, passant de 170 000 Gm³ à 370 000 Gm³ en 2010 ; et 550 000 Gm³ en 2020¹¹⁵. De son côté, la Norvège va également être obligée d'emprunter la voie maritime pour exporter vers l'Amérique du Nord, qui sera son acheteur principal, le gaz sous forme liquéfié (GNL)¹¹⁶ qu'elle exploite en mer de Barents. Du côté canadien, l'évacuation saisonnière par voie maritime des minerais de l'archipel a commencé, et donne une impulsion au développement du réseau de communications nord-sud, encore assez ténu.

En complément au transport d'hydrocarbure, les voies maritimes peuvent aussi servir au développement de territoires excentrés et mal desservis, en facilitant l'exploitation de leurs gisements de pétrole et de minerais. La croissance économique de la Russie, comme celle du Canada, dépend en partie du désenclavement de leur région polaire.

4.3.- Importance de la RMN sur le plan de la sécurité russe

Le succès commercial de la RMN est vital pour la Russie car son bon fonctionnement est certes un élément clef de son activité économique, mais est surtout une garantie de sa sécurité. « La réalisation de ce projet commercial contribuera à renforcer la sécurité nationale et économique de notre pays au 21^{ème} siècle ¹¹⁷ ». Cet aspect est parfaitement analysé par André Vigarié lorsqu'il écrit que « les centres industriels et tertiaires indispensables à la sécurité de la nation russe, y compris les arsenaux, sont placés aux deux extrémités occidentale et orientale. Entre l'ouest et l'est, le besoin de liaisons permanentes et sûres est donc une donnée majeure de la sécurité de la nation soviétique ¹¹⁸ ».

¹¹¹ SELINE / ASTOMINE, « Problèmes et perspectives de développement de la RMN », revue *Morskoï Sbornik*, mars 2005.

¹¹² Le canal de Panama autorise le passage des navires d'un tonnage inférieur à 70 000 tonnes.

¹¹³ KEMPF Hervé, « L'Océan arctique bientôt navigable », *journal le Monde*, 27 octobre 2004.

¹¹⁴ SELINE / ASTOMINE, « Problèmes et perspectives de développement de la RMN », revue *Morskoï Sbornik*, mars 2005.

¹¹⁵ Ces informations proviennent de la conférence sur l'"Arctic shipping", tenue à Helsinki, le 16 mai 2005.

¹¹⁶ GAHR SORE Jonas, Colloque « le Grand Nord : problématiques géopolitiques et de sécurité », novembre 2005.

¹¹⁷ SELINE / ASTOMINE, « Problèmes et perspectives de développement de la RMN », revue *Morskoï Sbornik*, mars 2005.

¹¹⁸ VIGARIE André, *La mer et la géostratégie des nations* : Economica, bibliothèque stratégique, 1995.

CHAPITRE 3

LES EVOLUTIONS GEOPOLITIQUES DE L'ARCTIQUE, LES DEFIS A VENIR ET LES ENJEUX POUR LA FRANCE

Le fort potentiel stratégique de l'Arctique génère cinq tendances « lourdes » qui vont faire évoluer la situation géopolitique actuelle : le Canada souhaite affirmer son leadership ; la Russie veut renforcer sa stratégie pétrolière ; les risques de pollution vont s'aggraver ; les tensions politiques internationales risquent de se durcir ; et l'économie régionale va être marquée par l'internationalisation des investissements. Ces tendances géopolitiques nouvelles appellent à relever plusieurs défis : *d'une part*, pour l'ensemble de la communauté internationale, il s'agit de maintenir la sécurité régionale et d'assurer la protection de l'environnement ; *d'autre part*, les pays riverains auront à s'investir davantage financièrement pour y marquer leur présence. Ils sont en effet tous confrontés à la même difficulté : comment affirmer leur souveraineté dans des régions pratiquement inhabitées, si ce n'est en adoptant une politique volontariste (d'acquisition de moyens) qui promeut la tâche d'y montrer le pavillon national au rang d'un impératif majeur¹¹⁹ ? La communauté internationale peut tirer avantage de cette problématique d'équipement, en la replaçant dans une perspective élargie, non pas limitée aux seuls intérêts des pays riverains, mais orientée vers des préoccupations plus générales en matière d'environnement et de sécurité. Une présence canadienne plus marquée dans son archipel renforcerait en effet la prévention des risques environnementaux ; et le succès de la RMN consoliderait la sécurité de la Russie, et donc celle de la région.

N'ayant ni ZEE à exploiter, ni physiquement accès à la haute mer, la France pourrait, au premier abord, n'avoir aucun intérêt immédiat dans la région. Ce n'est pas le cas. Elle en possède au contraire en propre, dans cet espace où règne la liberté de navigation pour ses navires et la concurrence sur les marchés pour ses entreprises. Plus encore, elle est directement concernée par ceux que l'Union européenne y entretient. *Economiquement*, l'Arctique est une réponse à la stratégie européenne d'approvisionnement énergétique. *Politiquement*, l'intérêt de l'Union est de renforcer ses liens avec les pays de la région. En particulier, la Russie devient un de ses partenaires incontournables du fait de son rôle clef dans la sécurité régionale et de la part importante qui lui revient dans le partage des richesses. C'est en soutenant des coopérations au sein des différents forums nordiques, en apportant des réponses concrètes aux défis de la région, que l'Union sera en mesure d'influer et de garder un œil protecteur sur ses intérêts. L'Otan peut également être prétexte à des actions de coopération et aider au rapprochement avec la Russie.

¹¹⁹ Les efforts réalisés par l'administration russe pour maintenir ouverte la RMN, les polémiques canadiennes sur l'opportunité de construire un brise-glace capable de patrouiller toute l'année dans l'archipel arctique, l'investissement norvégien dans un aéroport à Longyearbyen, au Spitzberg, répondent certes à des considérations économiques ou stratégiques, mais revêtent également cette valeur hautement symbolique d'affirmation de souveraineté.

1.- Les tendances géopolitiques

1.1.- L'affirmation du leadership canadien

Jusqu'à présent, le Canada s'était assez peu préoccupé de son domaine arctique et les ressources budgétaires allouées à ces zones ont toujours été réduites¹²⁰. Il veut aujourd'hui mieux occuper sa position stratégique que lui octroie sa géographie dans l'Arctique. Il cherche des occasions de coopération internationale sur les questions circumpolaires, par le biais du Conseil de l'Arctique ou de l'Union européenne. Le volet nordique de sa politique étrangère¹²¹ illustre cette volonté de leadership à l'échelle internationale dans cette sphère. Quatre orientations structurent cette politique : accroître la sécurité et la prospérité des Canadiens ; faire valoir la souveraineté du Canada dans le Nord et veiller à son respect ; faire de la région circumpolaire une entité géopolitique dynamique ; et promouvoir le développement durable de l'Arctique.

1.2.- La stratégie pétrolière de la Russie

La Russie cherche pour sa part à se positionner comme un acteur incontournable du marché pétrolier mondial. De fait, elle est aujourd'hui, avec 5,88 millions de barils par jour, le deuxième exportateur mondial derrière l'Arabie saoudite (7,06 millions de barils par jour)¹²². Ce niveau de production est élevé et la Russie souhaite encore l'augmenter dans les prochaines années, puisqu'elle vise un objectif de 10 millions de barils par jour¹²³.

C'est ainsi qu'elle se présente au monde occidental comme une alternative au pétrole du Moyen-Orient. Dans une optique de diversification et de sécurisation des approvisionnements, les présidents américain et russe ont engagé des négociations visant à augmenter les exportations de pétrole russe à destination des Etats-Unis¹²⁴. D'autres négociations sont menées par la Russie en vue de fournir en pétrole la Chine et le Japon.

1.3.- Un environnement plus vulnérable (Cf. annexe 7)

Les menaces qui pèsent sur l'écosystème de la mer de Barents, et de l'Arctique d'une façon plus générale, sont de trois natures différentes : la surexploitation des stocks halieutiques, les pollutions par hydrocarbure ou nucléaire.

En dépit des mesures de contrôle et de régulation, *la pêche intensive* continue au-delà des limites biologiques¹²⁵.

Le risque de *pollution par hydrocarbure* augmente depuis que les gisements découverts (et à découvrir) sont exploités et que le transport maritime s'accroît en conséquence. Par ailleurs, le passage nord-ouest restera encore longtemps périlleux car le réchauffement climatique multipliera la dérive d'icebergs. Or, le moindre désastre écologique a des conséquences plus catastrophiques

¹²⁰ En raison de la crise budgétaire du début des années 1990, les projets de brise-glace, de sous-marins nucléaires et de bases militaires de l'Arctique ont tous été annulés.

¹²¹ www.canada.gc.ca - le volet nordique de la politique étrangère du Canada.

¹²² Rapport d'information sur la mission en Russie du Sénat. <http://www.senat.fr/rap/r03-161/r03-16122.html>, 2003.

¹²³ Rapport d'information sur la mission en Russie de la délégation des affaires économiques du Sénat, 2003.

¹²⁴ Ce dossier a été au centre du sommet américano-russe qui s'est tenu en septembre 2003 à Saint-Petersbourg.

¹²⁵ DU CASTEL Viviane, « La mer de Barents : vers un nouveau "grand jeu" », octobre 2005.

en Arctique que partout ailleurs, comme l'a montré le naufrage de *l'Exxon Valdez*¹²⁶. Le pétrole pollue plus longtemps car son taux d'évaporation est plus faible en raison des basses températures. De plus, l'absence de lumière pendant une grande partie de l'année polaire empêche la radiation des ultraviolets nécessaires à la décomposition du pétrole.

La pollution radioactive qui menace l'Atlantique nord à trois sources principales : les naufrages d'unités à propulsion nucléaire, les déversements de déchets en mer et les essais nucléaires remontant à la guerre froide. La région située au nord de la presqu'île de Kola connaît la plus forte concentration de navires à propulsion nucléaire au monde et renferme d'importantes quantités de débris nucléaires¹²⁷.

1.4.- Des tensions internationales plus dures

Les tensions politiques internationales risquent de se durcir compte tenu des intérêts économiques en jeu et des conflits de souveraineté qui n'ont pas encore été réglés. Elles vont en particulier se cristalliser autour du partage équitable des ressources et du libre accès aux voies maritimes.

1.4.1.- *La gestion des ressources vivantes internationales*

En haute mer, le problème de la gestion des ressources vivantes concerne l'ensemble de la communauté internationale. Cette question se pose avec acuité aux frontières des zones économiques, étant donné qu'elles ne sont pas encore toutes universellement reconnues. Ainsi, il existe encore de nombreux litiges concernant les pêcheries des régions du Nord¹²⁸ et leurs issues sont d'autant plus incertaines qu'aucun mécanisme de règlement n'existe, en dehors de la saisine de la Cour internationale de La Haye - à la condition, toutefois, que les deux parties acceptent de reconnaître sa juridiction-. De surcroît, la CMB ne contient pas de dispositions contraignantes sur la gestion des ressources vivantes en dehors des zones économiques.

1.4.2.- *La question concernant le statut des détroits*

L'ouverture possible du passage nord-ouest grâce au réchauffement climatique va remettre à l'ordre du jour la question du règlement du statut juridique des détroits. La souveraineté canadienne sur ces espaces risque d'être à nouveau remise en cause par la communauté internationale et en particulier par les Etats-Unis. D'un côté, le Canada montre clairement son intention de leadership et revendique la souveraineté des détroits. De l'autre, cette attitude est susceptible de réveiller à la fois : l'intérêt que la communauté internationale porte à cette région ; tous les autres litiges qui sommeillent encore, que ce soit en mer de Beaufort ou ailleurs¹²⁹.

¹²⁶ En 1989, le super tanker *Exxon Valdez* s'est échoué et a déversé 42 millions de litre de pétrole brut sur le Sound Prince William en Alaska. C'est la plus grande catastrophe pétrolière qui soit jamais intervenue dans les eaux américaines. Des études récentes ont montré qu'il restait encore en 2003 du pétrole sur les plages de la catastrophe.

¹²⁷ Exemples récents d'accidents / naufrages de navires et sous-marins russes ; 12.08.2000 : naufrage du sous-marin nucléaire *Koursk* ; 30.08.2003 : naufrage du sous-marin *K-159*, remorqué vers un chantier de démontage ; 24.03.2004 : avarie grave du croiseur lance-missile à propulsion nucléaire *Pierre le Grand*. Une centaine de sous-marins nucléaires soviétiques déclassés rouillent dans la mer de Barents.

¹²⁸ Notamment entre le Canada et l'Espagne - l'Union européenne, au large de Terre-Neuve, ou entre la Norvège, la Russie, l'Islande et le Groenland, dans la mer de Barents.

¹²⁹ HUEBERT Rob, University of Calgary, « *Northern interests and canadian foreign policy* »

De la même façon, la ferme position russe sur ses détroits rencontrera probablement de plus en plus l'opposition des utilisateurs potentiels de la RNM. En effet, certains d'entre eux pourront être réticents à l'emprunter, sous prétexte que cela puisse paraître comme une reconnaissance implicite des revendications russe en matière de souveraineté.

1.5.- Une ouverture internationale des investissements

Le développement de la région, l'exploitation des ressources et leur transport nécessitent des investissements financiers dont l'approche est nouvelle : la planification uniquement étatique est en train de céder le pas à des initiatives internationales, privées ou publiques (compagnies pétrolières, ONG, ou institutions multinationale). N'ayant pas les capacités suffisantes d'investissement, les Etats de la région en particulier la Russie, concentrent davantage leur rôle sur la régulation de la concurrence¹³⁰ et la fourniture d'un cadre réglementaire sûr et stable aux investisseurs.

1.5.1.- *Le cas de l'exploitation pétrolière de l'arctique russe*

La mise en valeur des nouveaux gisements russes requiert des moyens techniques considérables (technologies d'extraction adaptées à des sous-sols gelés, extractions off-shore), dans des régions où les infrastructures de transport font souvent défaut. Ces difficultés incitent les sociétés pétrolières russes à accepter le partenariat des grandes compagnies occidentales pour l'exploitation de nouveaux gisements. C'est ainsi que *Total*, *Shell* et *Exxon Mobil* sont mises en concurrence en Russie pour la mise en valeur de champs pétrolifères¹³¹.

1.5.2.- *Le développement du Grand Nord : le projet Barents¹³² 2020*

La Norvège a récemment lancé une initiative, baptisée *Barents 2020*, pour aider les efforts de recherche dans le Grand Nord. Elle développe des projets de coopération qui concernent la production de pétrole, la pêche, ainsi que la préservation de l'environnement et des ressources. Ce programme réunit des intérêts russes et occidentaux. La Norvège veut en faire un trait d'union entre les experts internationaux, les institutions universitaires, les acteurs de l'économie et de l'industrie des différents pays impliqués.

1.5.3.- *Le transport d'hydrocarbure : le programme ARCOP*

Une forte impulsion au développement de la partie occidentale de la RMN a été donnée par le programme international de recherche ARCOP¹³³. Ce programme a été décidé pour valider un modèle de transport capable de rentabiliser l'exploitation des gisements de pétrole et de gaz de la mer de Barents, en cherchant à abaisser le coût du transport maritime. Il s'agit d'expérimenter un modèle d'exportation de plus de 20 millions de tonnes annuelles à l'échéance de 2015. Les

¹³⁰ www.Europa.eu.int - dimension septentrionale de la politique énergétique de l'Europe

¹³¹ ¹³¹ Rapport d'information sur la mission en Russie du Sénat. <http://www.senat.fr/rap/r03-161/r03-16122.html>, 2003.

¹³² GAHR SORE Jonas, Colloque « le Grand Nord : problématiques géopolitiques et de sécurité », novembre 2005.

¹³³ ARCOP : *Arctic Operational Plateform – informations disponibles sur le site* : www.arcop.fi/arcop.htm

conclusions importantes des projets antérieurs, tels que INSROP, Ice Routes¹³⁴ et ARCDEV¹³⁵ ont été utilisés. Il en ressort trois points : *premièrement*, le transport d'hydrocarbures par mer exige 1,5 fois moins d'investissements que le transport par pipe-lines¹³⁶ ; *deuxièmement*, la faisabilité technique du transport de pétrole liquide par -30° est possible et a été démontrée par un pétrolier à coque renforcée de 16 000 tonnes entre la péninsule de Yamal, en mer de Kara, et Mourmansk ; *et enfin troisièmement*, les capacités de lutte contre les pollutions souffrent en revanche d'un déficit considérable.

Le programme propose la création d'un système commun de transport¹³⁷ vers les marchés européens et recommande une gestion des risques écologiques. Ces recommandations devraient avoir deux effets : *d'une part*, l'économie d'échelle réalisée sur le coût du transport devrait le faire baisser de son prix actuel (et prohibitif) de dix euros par baril à deux euros¹³⁸. *D'autre part*, la parution de bases législatives en matière de transport de matières premières et de protection de l'environnement. A travers ce projet qui a duré trois ans et qui s'est récemment clôturé en novembre 2005, la Russie s'est assurée de financements à la fois privés de compagnies pétrolières et publics de l'Union européenne. Il a en effet rassemblé 21 compagnies privées appartenant à la Russie, à la Norvège, et à cinq Etats de l'Union européenne¹³⁹. Les deux « leaders » du programme ont été le chantier finlandais *Aker Finnyards* et l'Union européenne, qui en a financé près de la moitié (3,2 des 5,2 millions d'euros).

2.- Les défis à venir

2.1.- Les défis d'intérêt général

2.1.1 - Maintenir la sécurité de la région

Le maintien de la sécurité dans l'Arctique est la condition nécessaire à son développement économique. Le ministre français de la défense est persuadé que « *les problématiques de sécurité de la région concernent toute l'Europe... Je le dis ici en Finlande, pays non-membre de l'Otan, comme je le dis aux membres de l'Alliance qui ne sont pas membres de l'Union*¹⁴⁰ ». Or, les efforts menés pour organiser la coopération en matière de sécurité dans l'Arctique ont été pratiquement interrompus. En l'absence de perception d'une menace, il est difficile de donner l'élan politique nécessaire pour aborder les questions de sécurité. C'est pourtant lorsque les tensions sont faibles

¹³⁴ « Ice Routes » est un projet de Recherche et Développement de l'Union européenne, dont l'objectif est d'optimiser la navigation : utilisation automatique d'image satellite, analyses, évaluation des performances des navires dans l'environnement des glaces. Il date de 1998.

¹³⁵ *Arctic Demonstration and Exploratory Voyage*. Le projet européen ARCDEV est destiné à montrer de façon pratique la viabilité du transport d'hydrocarbures par voie maritime dans la partie ouest de la RMN.

¹³⁶ YAKOLEV M. / PERESYPKINE V., « La Russie ouvre une voie maritime en Arctique », *revue Morskoï Sbornik*, sept 2005

¹³⁷ Il s'agit d'expérimenter le transport d'hydrocarbure depuis le sud-est de la mer de Kara vers Rotterdam par un pétrolier à double coque moderne de 100 000 tonnes.

¹³⁸ Capitaine de frégate Eric LUXEMBOURGER, « La route maritime du nord : en attendant le réchauffement climatique de l'océan Arctique », *bulletin d'études de la marine*, n°32, octobre 2005

¹³⁹ Finlande, Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Unis et Italie.

¹⁴⁰ ALLIOT-MARIE Michèle, « la dimension nordique de la PESD », Helsinki, le 28 décembre 2004.

que les meilleures occasions devraient se présenter pour garantir les acquis en matière de sécurité et établir des régimes de sécurité efficaces.

2.1.2.- Assurer la protection de l'environnement

La prévention contre les risques de pollution nécessite de nouvelles technologies et une coopération internationale. Ces questions font l'objet d'un travail spécifique dans le double cadre de la coopération Barents et de la Coopération des pays riverains de la mer Baltique (CEMB). Les divers projets en cours concernant le contrôle, l'évaluation ou la protection de l'environnement de l'Arctique transcendent les querelles entre pays et comptent la Russie parmi leurs participants. Ainsi, en mer de Barents, la Norvège a instauré une coopération bilatérale avec la Russie pour limiter le risque de toute catastrophe écologique, en particulier d'origine pétrolière. L'enjeu est d'édicter des réglementations internationales très strictes en matière d'assistance de brise-glace, d'amélioration des cartes et de prévisions d'iceberg, de capacités anti-pollution, ou encore d'adoption de standard de construction¹⁴¹. En ce qui concerne la pollution nucléaire, même si les niveaux de radioactivité relevés sont actuellement faibles¹⁴² et, en l'état, ne présentent pas de risque pour la population et l'environnement, les différentes coopérations sur le sujet devront établir une stratégie à long terme pour le stockage de ces déchets et leur manipulation.

2.2.- Les défis particuliers

2.2.1.- *Le Canada doit renforcer sa présence ainsi que ses investissements*

Le Canada doit faire face à un double défi : financier pour accroître ses moyens de surveillance et politique pour susciter l'investissement en Arctique.

Le premier défi est financier. Le Canada est conscient de la faiblesse de ses seuls outils juridiques, en l'absence d'autres moyens, pour rendre crédible l'obligation de se signaler à l'entrée de ses eaux arctiques. C'est pourquoi, il a besoin de renouveler sa flotte d'avions de patrouille maritime, d'augmenter celle de brise-glace et de navires à coque renforcée. La marine canadienne a également l'intention de moderniser ses sous-marins, en leur donnant une autonomie plus importante, sans pour autant leur octroyer une capacité de navigation sous la glace. L'enjeu est important car au sein de l'Otan, les informations¹⁴³ ne sont échangées qu'entre les Etats qui possèdent des sous-marins, et surtout qui les font patrouiller dans une même zone. En étant absent des eaux glaciaires, le Canada n'est pas en mesure de diffuser du renseignement « utile », susceptible de lui fournir en échange les mouvements des sous-marins étrangers. Ce programme de modernisation reste néanmoins soumis au succès de la technologie des piles à combustible qui progresse mais qui n'est pas encore arrivée à maturité.¹⁴⁴

¹⁴¹ Il existe déjà un Code Polaire pour régir la construction et l'exploitation de navires de transport maritime.

¹⁴² DU CASTEL Viviane, « La mer de Barents : vers un nouveau "grand jeu" », octobre 2005.

¹⁴³ Il existe un système de gestion de l'eau des sous-marins et de notification concernant leurs opérations dont l'objectif principal est d'éviter les collisions.

¹⁴⁴ Dans une pile à combustible, l'hydrogène et l'oxygène se combinent pour former de l'eau, et l'énergie libérée produit un courant électrique. Même si nous sommes loin d'un système énergétique reposant entièrement sur l'hydrogène, les piles à combustible pourraient contribuer à la production d'énergie d'ici à 2010.

Le deuxième défi est de susciter les investissements. Selon Frédéric Lasserre¹⁴⁵, il faut soutenir fermement « *les projets de construction de ports en eau profonde qui sont envisagés dans la région : leur conception est directement reliée aux nouveaux projets miniers ainsi qu'à la perspective de navigation plus libre sur un passage du nord-ouest moins englacé* ».

Par ailleurs le renforcement des moyens de contrôle, tant au niveau sous-marin qu'aérien et spatial¹⁴⁶, intéresse aussi la communauté internationale puisqu'elle permettrait au Canada, certes de mieux marquer sa souveraineté, mais surtout d'entrevoir un règlement possible au statut juridique des détroits. Une réserve à la liberté de transit sans entrave pourrait en effet être envisagée uniquement dans le cadre de la protection de l'environnement¹⁴⁷. « *En contrôlant les entrées du passage du nord-ouest, le Canada pourrait organiser une meilleure veille de sa sécurité environnementale et économique : prévenir le passage de navires marchands non sécuritaires ou mal adaptés à la navigation arctique, dont le naufrage provoquerait des catastrophes importantes pour le fragile environnement nordique*¹⁴⁸ ».

2.2.2.- La Russie doit réussir la transformation de la RMN

La question du transport en Russie est cruciale et est, à cet égard, une priorité politique¹⁴⁹. L'augmentation de la demande en énergie va soumettre les voies existante d'acheminement à une pression supplémentaire et nécessiter de réussir la transformation de la RMN. Or, celle-ci ne deviendra réellement attractive qu'à condition d'obéir à un cycle vertueux : l'ouverture au trafic international devrait permettre de rentabiliser l'entretien d'une flotte de brise-glace, laquelle permettrait d'allonger la période d'utilisation de la route et aider à l'exploitation des matières premières ; leur transport devrait contribuer à alimenter le trafic et ainsi assoir la rentabilité de la route. Le ministère des transports russe souhaite en faire « *un corridor de transit qui rapporterait selon les estimations 300 millions de dollars, et dont les revenus serviraient à entretenir la flotte brise-glace*¹⁵⁰ ». Il compte « *sur une durée de navigation de la RMN de 110 jours par an, ce qui permettrait de rentabiliser de nombreux gisements actuellement connus mais non exploités* ». Le plan stratégique approuvé par le gouvernement de Russie le 28 avril 2005 et le projet de l'Institut Central de Recherches Scientifiques fixent les trois étapes essentielles de ce développement¹⁵¹ : promulgation d'un cadre juridique et normatif ; renouvellement et renforcement de la flotte de brise-glace¹⁵², pour garantir une navigabilité indépendante des saisons et de l'état des glaces ; établissement d'infrastructures (terminaux portuaires et centre logistiques) et de conditions garantissant la sécurité des navires et du transport international¹⁵³.

La réussite russe dans cette entreprise intéresse de près les pays susceptibles d'importer des hydrocarbures en provenance du Grand Nord, c'est-à-dire en premier lieu les Etats-Unis et l'Union

¹⁴⁵ Professeur adjoint au département de géographie de l'université de Laval.

¹⁴⁶ Le projet de surveillance par satellite *Polar Epsilon* devrait être opérationnel en 2008.

¹⁴⁷ HUEBERT Rob, University of Calgary, « *Northern interests and canadian foreign policy* ».

¹⁴⁸ LASSERRE Frédéric, « *Fonte des glaces arctiques dans le passage du nord-ouest* », *revue Policy option*, novembre 2004.

¹⁴⁹ Livre vert sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie, commission européenne, 2001.

¹⁵⁰ SELINE / ASTOMINE, « *Problèmes et perspectives de développement de la RMN* », *revue Morskoï Sbornik*, mars 2005.

¹⁵¹ YAKOLEV M. / PERESYPKINE V., « *La Russie ouvre une voie maritime en Arctique* », *revue Morskoï Sbornik*, sept 2005.

¹⁵² La préservation du leadership mondial dans la construction et l'exploitation d'une flotte de brise-glace à propulsion nucléaire est considérée comme un facteur clé de la sécurité nationale.

¹⁵³ SELINE / ASTOMINE, « *Problèmes et perspectives de développement de la RMN* », *revue Morskoï Sbornik*, mars 2005.

européenne. En effet, la sécurité de leurs approvisionnements énergétiques dépend certes de la capacité des pays à leur fournir des quantités suffisantes, mais également de l'existence de ressources techniques et financières nécessaires à la maintenance des voies de transit (en particulier de la RMN); et enfin de l'établissement d'un cadre international garant de conditions commerciales stables¹⁵⁴.

3.- Les enjeux pour la France : quels sont ses intérêts et les moyens de les faire valoir ?

3.1.- Les intérêts européens et ceux plus spécifiques à la France

La sécurité des approvisionnements énergétiques et le resserrement des liens avec la Russie sont deux dossiers qui intéressent de près l'Union européenne. Si les intérêts de la France se confondent à ceux de l'Union sur ces deux dossiers, elle en possède également qui lui sont propres.

3.1.1.- Assurer la sécurité de l'approvisionnement en énergie

La dépendance énergétique croissante de l'Union européenne est susceptible de devenir l'une de ses principales priorités. La Commission a récemment rédigé un Livre Vert sur le sujet, constatant que d'ici 30 ans, l'Europe devrait couvrir ses besoins énergétiques à 70 % par des ressources importées contre 50 % actuellement. A moins d'un progrès décisif qui permettrait d'affranchir le secteur des transports de sa dépendance quasi-totale à l'égard du pétrole, l'Europe risque d'être presque entièrement tributaire du pétrole du Moyen-Orient - et de l'OPEP - à condition qu'aucune difficulté géopolitique ne s'y oppose.¹⁵⁵ Le groupe d'études européen de l'énergie affirme que « *l'objectif d'indépendance doit guider les choix énergétiques, tant au niveau communautaire que national*¹⁵⁶ ». Il propose de limiter la dépendance à son niveau actuel à l'horizon 2020. Pour cela, et compte tenu des taux de croissance économique prévisibles, la solution passe par la diversification des approvisionnements et la nature des ressources.

La région arctique répond à ce double besoin européen : se prémunir des incertitudes qui pourraient peser à l'avenir sur la disponibilité des réserves du Moyen-Orient et s'offrir une solution à la nécessaire diversification des approvisionnements.

3.1.2.- Renforcer les liens avec les pays de la région et en particulier la Russie

L'Union européenne a tout intérêt à privilégier des liens politiques solides avec la Russie : elle est la clef de voûte de la sécurité de la région et un partenaire inévitable en matière d'approvisionnement énergétique.

La dépendance de l'Union européenne à l'égard des réserves en gaz naturel de la Russie devrait en effet s'accroître à l'avenir¹⁵⁷. Dans le domaine de la sécurité et de la défense, le rapprochement avec la Russie se heurte à une certaine méfiance : d'une part, la Russie s'est

¹⁵⁴ Livre vert sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie, commission européenne, 2001.

¹⁵⁵ Rapport d'information sur la sécurité d'approvisionnement en énergie de l'Union européenne, n° 218 (2000-2001) fait au nom de la commission des affaires économiques du Sénat, déposé le 7 février 2001.

¹⁵⁶ Rapport d'information de l'Union européenne n° 218 (2000-2001) déposé le 7 février 2001.

¹⁵⁷ Livre vert sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie, commission européenne, 2001.

toujours montrée inquiète par l'élargissement de l'Alliance, et dans une moindre mesure par celui de l'Union européenne ; d'autre part, les pays voisins vivent sous la menace militaire russe, certes retenue aujourd'hui, mais qui n'a pas potentiellement disparu. Comme l'a rappelé le ministre norvégien des affaires étrangères, «*il ne faut pas oublier la considérable masse de moyens militaires conventionnels qui sont concentrés sur la presqu'île de Kola. Dans l'avenir, la dimension militaire restera donc un facteur à prendre en compte dans la région nordique et demeurera une cause de préoccupation potentielle pour les voisins nordiques de la Russie*¹⁵⁸ ». Dans ce contexte, la proximité des relations qu'entretiennent les pays nordiques de l'Union européenne avec la Russie, en particulier dans les domaines économique, politique ou géographique dans la région de Barents, constitue un apport stratégique essentiel à la sécurité de l'Europe.

3.1.3.- Les intérêts particuliers de la France

Il est dans l'intérêt de la France de faire participer ses grandes entreprises au développement de la région et de s'y assurer la liberté de navigation.

La Norvège et la France sont associées, dans le domaine de l'énergie, par des liens historiques. La Norvège est le premier fournisseur de gaz de la France, avec presque un tiers de la consommation française. Des entreprises françaises ont apporté leur contribution, sous forme de capitaux et de technologie, à l'exploitation des champs pétrolifères de Mer du Nord. Les deux pays sont matériellement rattachés par le gazoduc NORFRA, inauguré en 1998, qui relie la Mer du Nord et la ville de Dunkerque¹⁵⁹. Des sociétés françaises sont aujourd'hui partie prenantes au développement de la mer de Barents. Un groupe de cinq sociétés occidentales participe ainsi à la dernière phase de sélection préalable à l'attribution des licences du gisement russe de Chtokman. En font partie, *Total* et les deux sociétés norvégiennes *Hydro* et *Statoil*¹⁶⁰.

Dans la bataille juridique sur le droit de la mer qui se profile, le statut des détroits canadiens constitue pour la France un enjeu stratégique. Le maintien du principe de la liberté de navigation est en effet une des conditions nécessaires à la dilution océanique de ses SNLE ; et donc à la crédibilité de sa dissuasion nucléaire.

3.2.- Comment les européens peuvent-ils répondre aux défis que pose l'Arctique ?

Les défis que pose l'Arctique réclament des actions de coopération, et les pays européens peuvent s'y associer au travers de l'union européenne ou de l'Otan.

3.2.1.- La coopération au travers de l'Union européenne

L'Union européenne entretient trois politiques de coopération avec les régions du nord : la « dimension nordique » ; la coopération spécifique avec le Canada¹⁶¹ ; et la politique étrangère de sécurité et de défense (PESD) qui a l'ambition de maintenir la paix sur l'ensemble du continent.

¹⁵⁸ TORE GODAL BjØrn, « La coopération régionale dans le Grand nord européen », revue de l'OTAN, vol 42, juin 1994.

¹⁵⁹ GAHR SORE Jonas, Colloque « le Grand Nord : problématiques géopolitiques et de sécurité », novembre 2005.

¹⁶⁰ GAHR SORE Jonas, id 159.

¹⁶¹ Coopération septentrionale UE-Canada, rapport d'étape, décembre 2002.

La première est la « dimension nordique 2004-2006 », reconduite régulièrement depuis 1997, et qui a vocation à augmenter la prospérité, combattre les dangers tels que la pollution de l'environnement, les risques nucléaires et le crime frontalier dans les régions septentrionales. Cette politique est mise en application par l'intermédiaire d'organismes déjà établis, tels que le Conseil des états de la mer baltique (CEMB), le Conseil euro-arctique de la mer de Barents, et le Conseil de l'Arctique. Si elle n'est pas encore parvenue à faire de l'UE un acteur stratégique dans le Nord¹⁶², la Commission y a pris néanmoins une part active via les programmes, de fonds régionaux, Tacis¹⁶³ et Interreg ou encore ARCOP. La deuxième est la coopération avec le Canada qui est centrée sur l'amélioration du bien-être économique, social et culturel des peuples originaires du Grand Nord. La troisième est la PESD qui appelle à des actions communes et qui a un rôle d'autant plus important à jouer dans le Grand Nord, que l'intérêt de l'Otan a diminué à son égard. Cette politique a vocation à prévenir des menaces (terrorisme, prolifération, criminalité, périls sur l'environnement), qui justement ne connaissent plus de frontières et qui peuvent intéresser les régions nordiques.

Ces politiques offrent à l'Union européenne l'opportunité de resserrer ses liens avec la Russie, la Norvège ou encore le Canada. Avec ces pays, l'Union peut doublement jouer de son influence. *D'une part*, en apportant son expertise par le biais de la recherche, en favorisant le dialogue avec les entreprises et les pays producteurs d'énergie, mais aussi en coordonnant les politiques dans les domaines des approvisionnements énergétiques. *D'autre part*, en faisant valoir la garantie qu'elle peut apporter aux investisseurs, dont l'aide financière est indispensable au développement des ressources du Grand Nord. Pour réduire les risques, les investisseurs ont certes besoin de capital et d'avoir accès aux marchés pour vendre leurs produits, mais plus encore il leur faut un cadre légal et institutionnel prévisible, que peut leur favoriser l'Union.

3.2.2.- La coopération dans le cadre de l'Otan

Dans le domaine de la sécurité, l'Otan peut également offrir aux pays européens des opportunités de coopération avec la Russie. Un excellent exemple est la recherche et le sauvetage en Arctique¹⁶⁴, qui favorise particulièrement les contacts entre les forces russes et occidentales¹⁶⁵. C'est en 1993 que le premier exercice conjoint Otan / Russie été mené dans ce domaine. A cette occasion, les hélicoptères de la Garde aérienne nationale de l'Alaska se sont déployés sur la base aérienne de Tiksi, dans le nord de la Sibérie. Un deuxième exercice a eu lieu en 1994, en Alaska, et un autre, plus important, au Canada, en mars 1995. Aujourd'hui, le ministre français de la défense a la conviction que l'Alliance atlantique et la Russie, à travers l'Acte fondateur Otan-Russie, peut « encore approfondir une relation de sécurité fondée sur la coopération¹⁶⁶ ».

¹⁶² RIEKER Pernille, « la Mer de Barents : problématique géopolitique et de sécurité » à Paris /IFRI, novembre 2005.

¹⁶³ INTERREG : initiative communautaire dont l'objectif est de promouvoir la coopération, financée par les fonds structurels, son champ d'action se limite à l'UE. TACIS : programme destiné à aider les pays partenaires en transition d'Europe orientale et de l'Asie centrale. La coordination entre les deux programmes est appelée à apporter une contribution importante dans le cadre de la dimension septentrionale.

¹⁶⁴ HOEKEMA Jan (Pays-Bas) et ROMPKEY William (Canada), sous-commission OTAN sur les questions de sécurité nordique,

« Pas de sécurité en Arctique sans la Russie », Secrétariat international, 27 août 1997.

¹⁶⁵ Des informations sont régulièrement échangées grâce aux systèmes de satellites couplés SARSAT et COSPAS.

¹⁶⁶ ALLIOT-MARIE Michèle, « la dimension nordique de la PESD », Helsinki, le 28 décembre 2004.

CONCLUSION

« *Claims of expanded territory are being pursued the world over, but the Arctic Ocean is where experts foresee the most conflict*¹⁶⁷ ».

KRAUSS Clifford, *The New York times*, samedi 15 octobre 2005

L'Arctique gagne manifestement en importance stratégique à l'échelle internationale, en particulier depuis la prise de conscience de la fonte progressive de la banquise. Les voies que peut suivre la géopolitique arctique ne sont pas encore complètement déterminées, selon que telle ou telle tendance actuelle s'infléchira ou pas. Les scénarios possibles prennent place entre deux tendances extrêmes.

D'une part, une « *tendance idéale* » allant vers une neutralisation géopolitique, à un élargissement de la coopération entre les nations circumpolaires, privilégiant les risques environnementaux, ou ceux liés aux questions ethniques ou aux disparités économiques. Le bassin arctique pourrait devenir une aire de coopération pour le développement des ressources naturelles. C'est ce que cherche à promouvoir les forums nordiques, et en particulier le Conseil de l'Arctique. D'autre part, une « *tendance réaliste* » marquée par un jeu géopolitique plus actif, avec l'émergence croisée de nouveaux dynamismes régionaux. Ceux-ci s'accompagneront inévitablement d'un durcissement des conflits de souveraineté, qui se limitent encore aujourd'hui aux plans politique et juridique. Deux sujets de contestations majeurs se dessinent : le problème de la propriété des ressources naturelles, en particulier dans la délimitation des zones économiques ; le problème du libre accès aux voies maritimes.

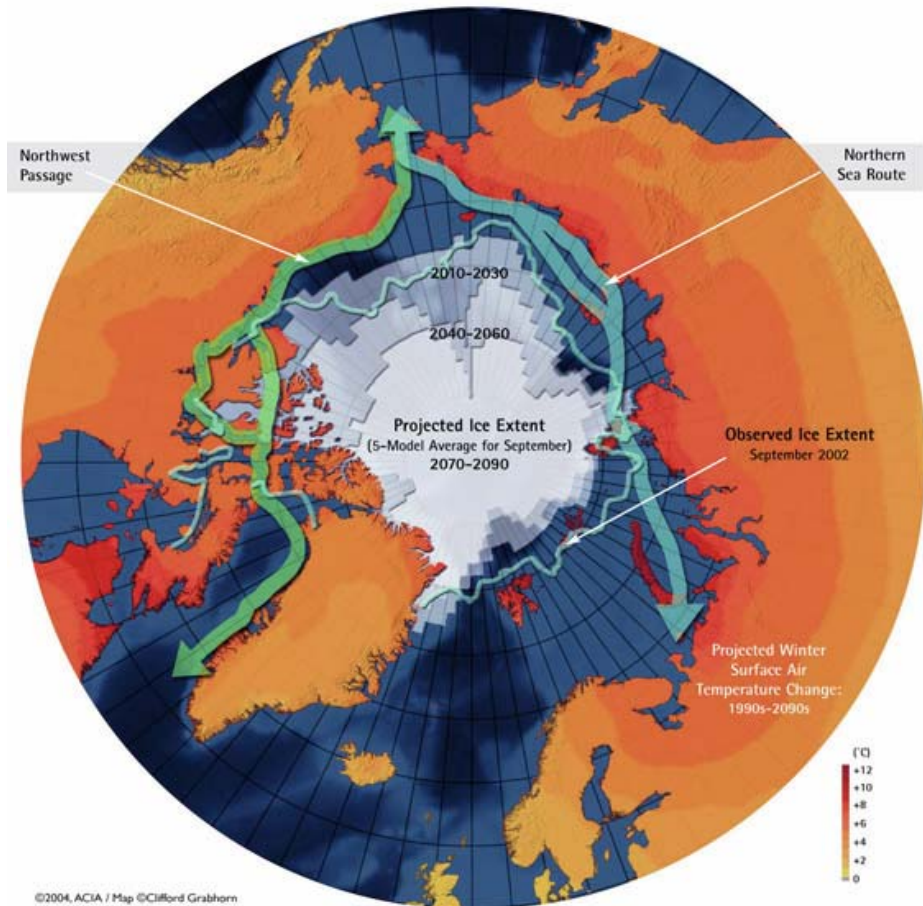
Compte tenu du fort potentiel stratégique de l'Arctique, qui va s'accroître avec la fonte des glaces, la région se dirigera probablement vers la deuxième voie ; surtout, si aucune action de coopération n'est entreprise pour relever les défis, d'ordre sécuritaire et environnemental. Les réponses exigent des stratégies communes, impliquant aussi bien les pays riverains que la communauté internationale. Dans ce contexte, le spectre d'une tragédie écologique pourrait aider au dépassement des égoïsmes nationaux.

L'Union européenne, et à travers elle, la France, est concernée par cette évolution géopolitique. La sécurité de la région et de ses approvisionnements énergétiques en dépend. La France ne doit pas perdre de vue ses propres intérêts et peut s'impliquer encore davantage, au travers de l'Union européenne et de l'Otan, en soutenant les actions de coopération avec la Russie, le Canada et la Norvège ; ou en influant, grâce à l'Union, au sein des différents forums nordiques.

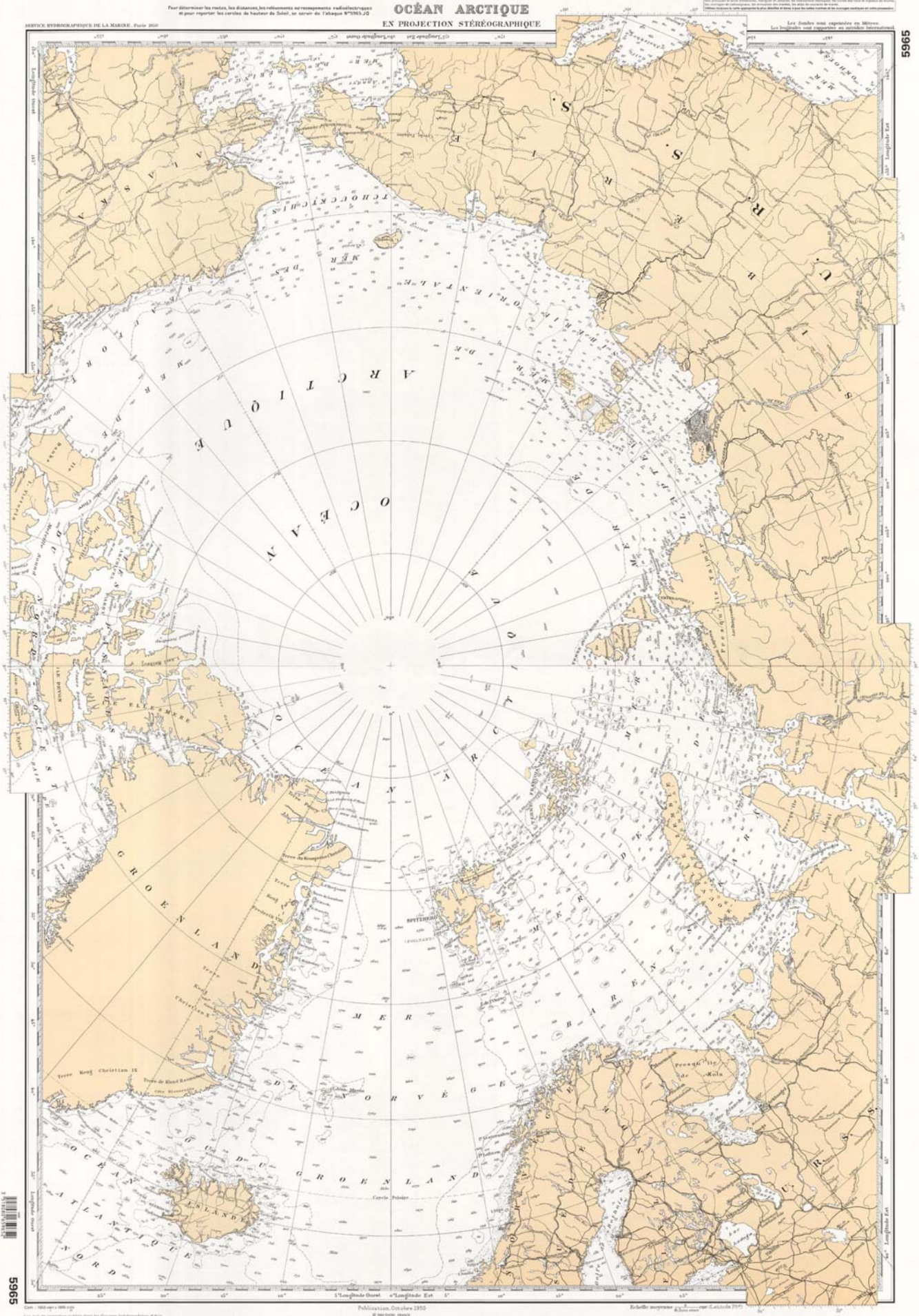
¹⁶⁷Traduction : « *Les différends territoriaux concernent les états du monde entier, mais c'est bien en Arctique que les experts s'attendent à voir le plus de conflits* » - KRAUSS Clifford, « a Gold Rush at the top of the world », *The New York times*, samedi 15 octobre 2005.

ANNEXE 1

L'OCEAN GLACIAL ARCTIQUE



OCÉAN ARCTIQUE
 EN PROJECTION STÉRÉOGRAPHIQUE



5965

5965

Carte 1188 (1914) et 1188 (1915) 1910
 Les cartes de navigation publiées dans les Groupes hydrographiques d'Asie
 aux renseignements sont accessibles sur le site Internet www.who.int
 Publication, Décembre 1910
 Échelle nominale : 1:100 000
 Les hauteurs sont exprimées en Mètres
 Les longitudes sont exprimées en degrés Est

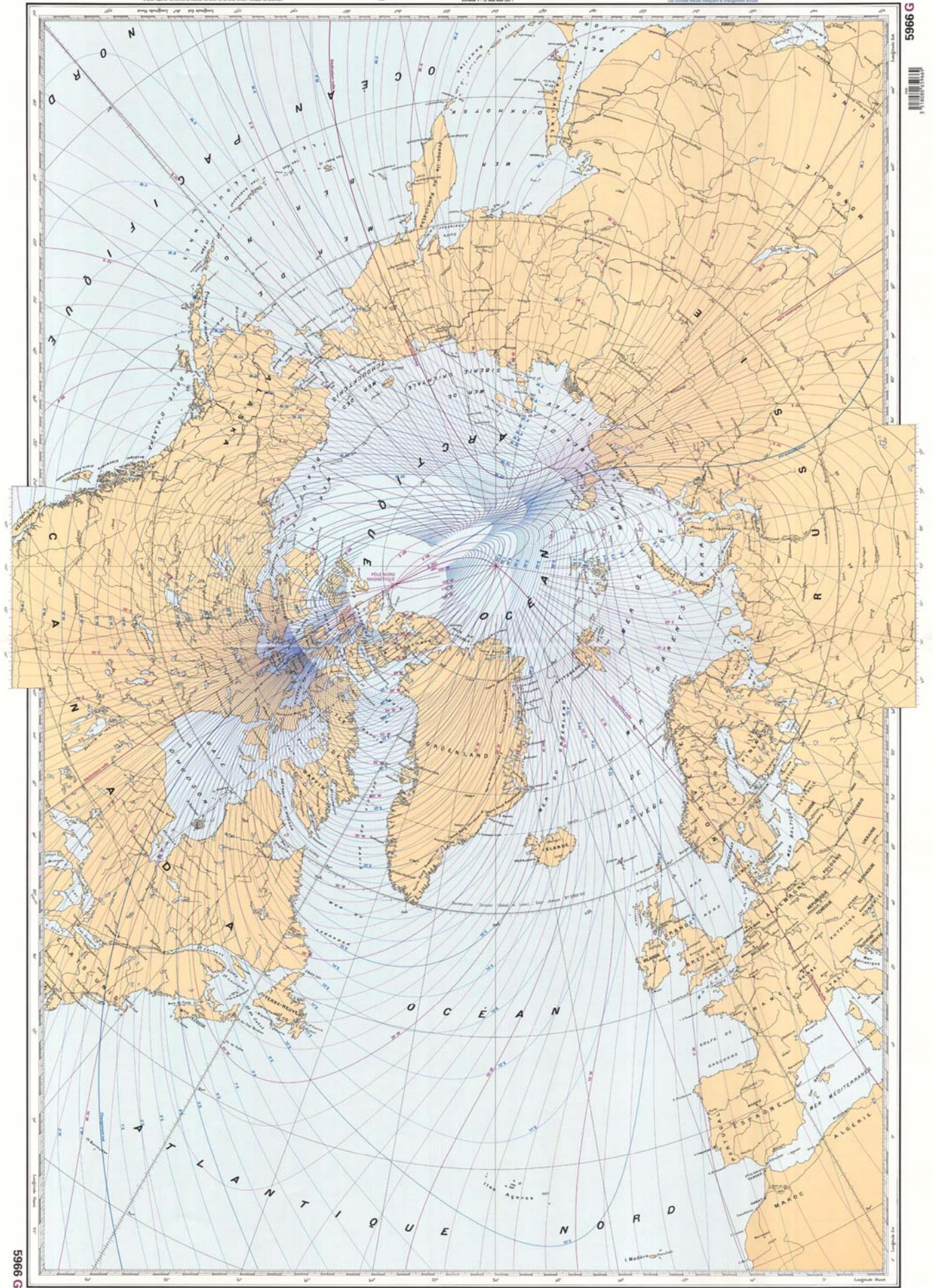


**CARTE POLAIRE NORD
EN PROJECTION STÉRÉOGRAPHIQUE**

Échelle 1 : 12 000 000 000

DÉCLINAISON MAGNÉTIQUE 2000

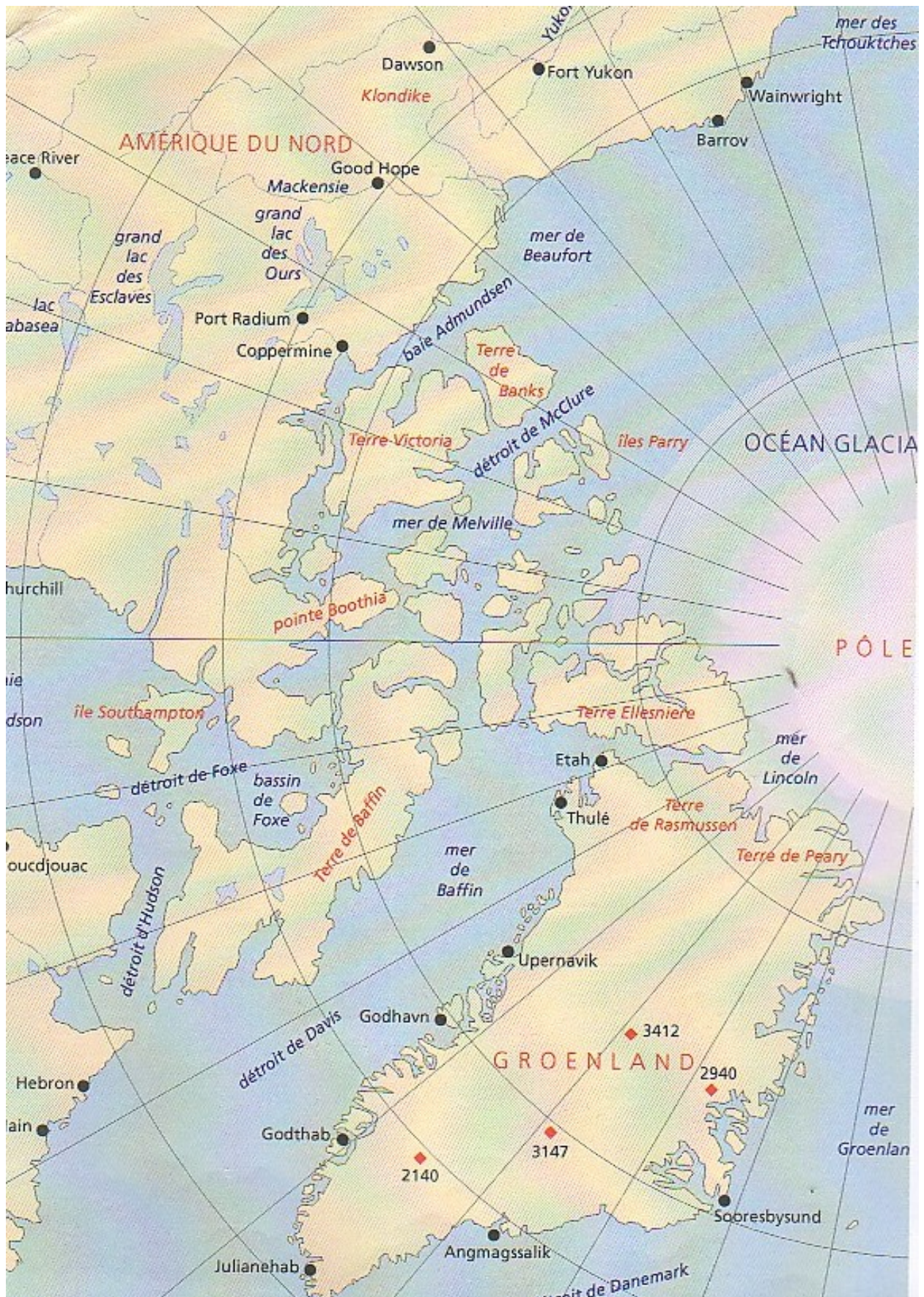
Les valeurs de la déclinaison sont le résultat de la somme de la déclinaison géomagnétique et de la déclinaison locale. Les données sont basées sur le programme de calcul de la déclinaison.

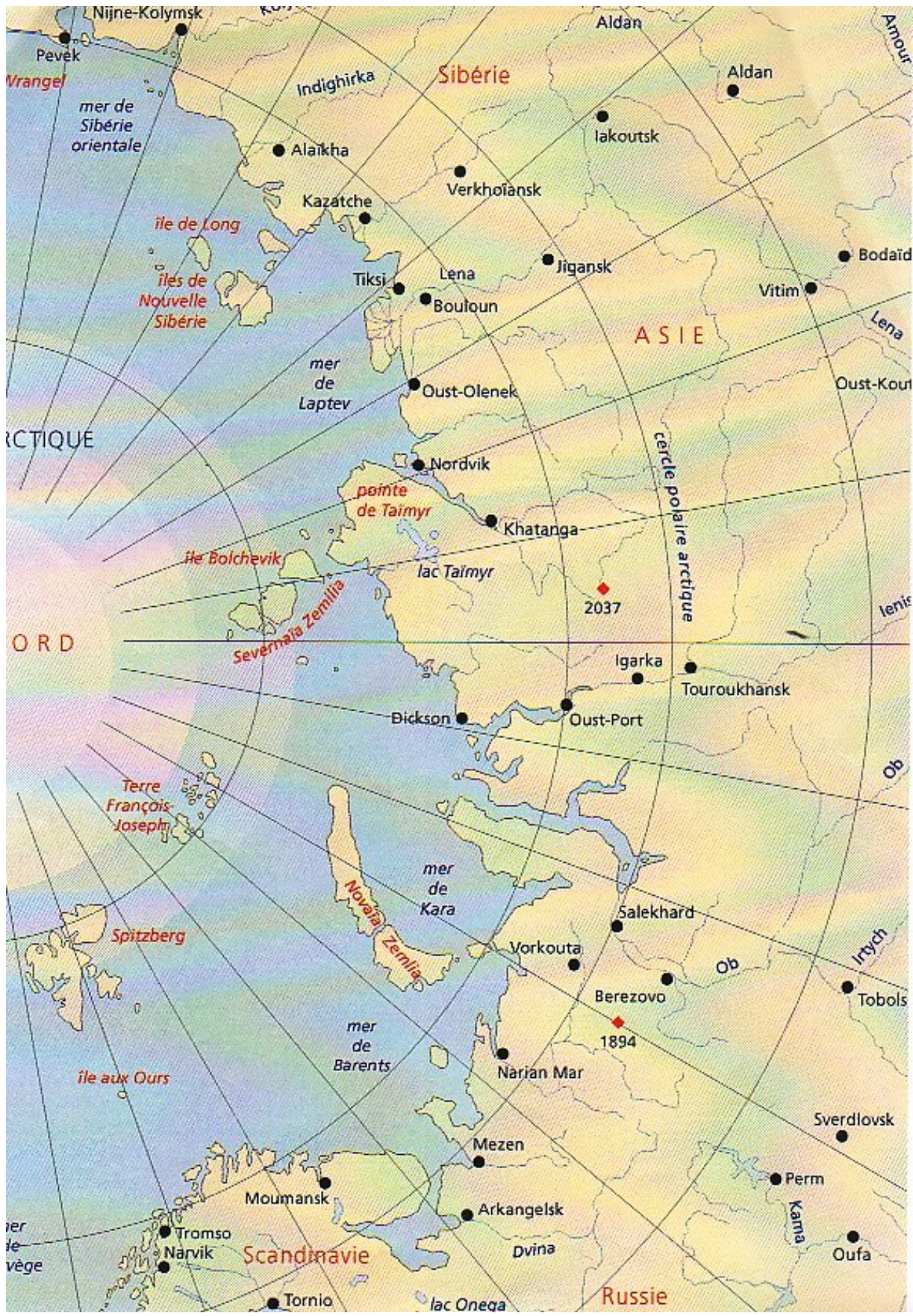


5996S

5966G



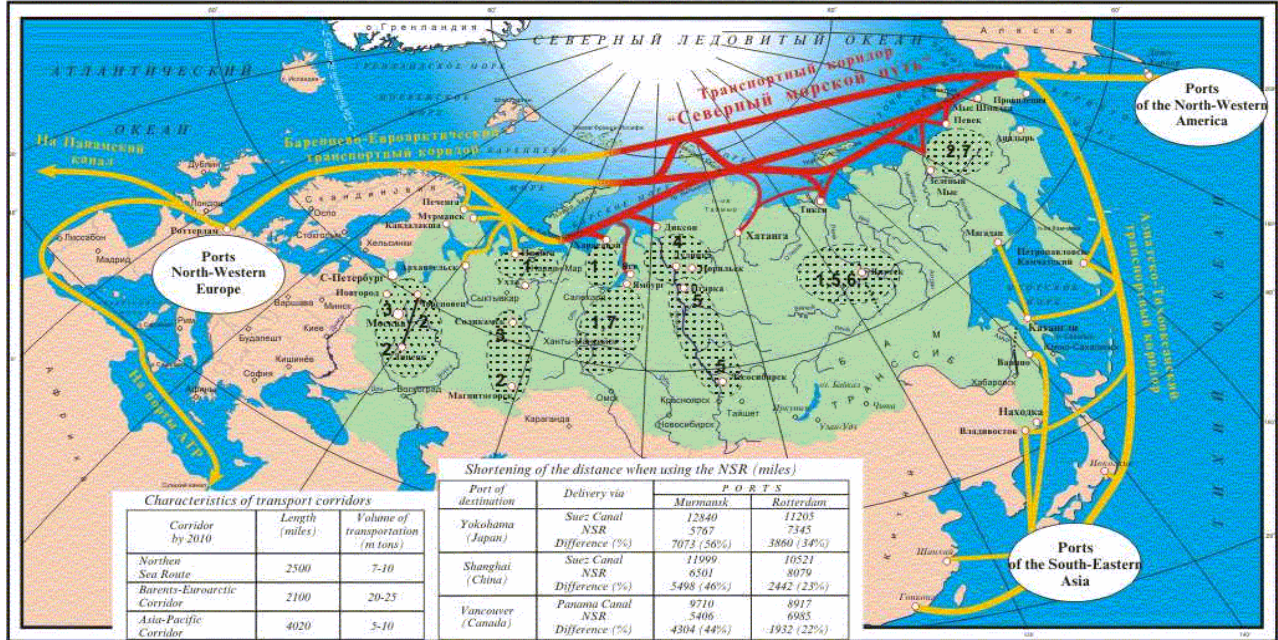




ANNEXE 2

LES ROUTES MARITIMES NORD

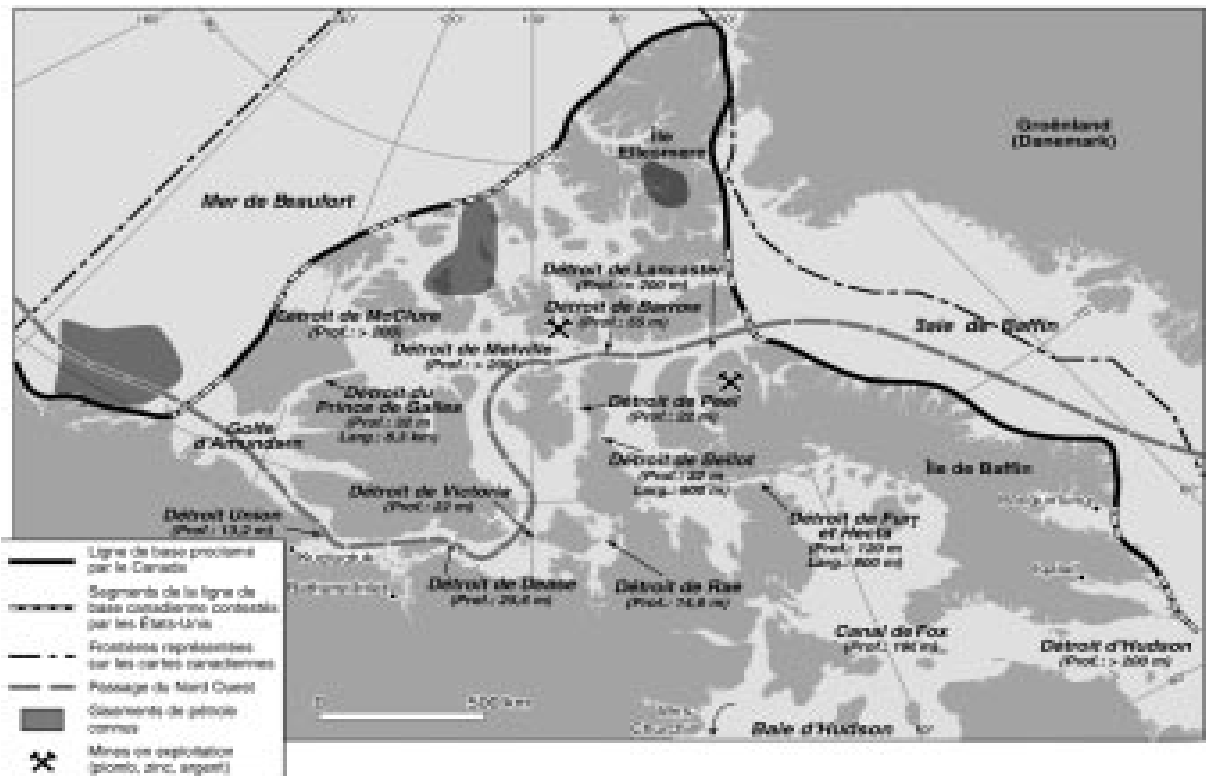
RUSSIAN TRANSPORT CORRIDOR "NORTHERN SEA ROUTE" within the system of international transport corridors West-East-West



Symbols: Export: 1 - hydrocarbons, 2 - metals, 3 - mineral fertilizers, 4 - products of the Norilsk Mining and Metallurgical Integrated Works, 5 - timber, 6 - coal. Import: 7 - products (goods).

- Sea transport corridor
- Railways.
- Railways to be constructed.

- River shipping lines.
- Area of the formation of cargo.
- Sources for the Northern Sea Route.



ANNEXE 3

CAS DU PASSAGE NORD OUEST

1. - Distance entre différents ports selon la route maritime

itinéraire	Londres / Yokohama	New York / Yokohama	Hamburg / Vancouvers
Panama	23 300	18 560	17 310
Suez et Malacca	21 200	25 120	29 880
Cap Horn	32 289	31 639	27 000
Passage du Nord ouest	15 930	15 220	14 970

En empruntant le passage nord-ouest, un navire allant de l'Europe vers l'Asie pourra sauver 7 000 km s'il n'a plus à emprunter le canal de Panama, 5 000 km s'il n'a pas à emprunter le canal de Suez et 16 000 km s'il n'a plus à doubler le Cap Horn.

2.- Historique du contentieux juridique entre les Etats-Unis et le Canada

1969 : une compagnie américaine, *Humble oil*, construit un pétrolier de 155 000 tonnes à coque renforcée, le *Manhattan*, pour aller chercher le pétrole de l'Alaska destiné aux marchés de la côte est américaine. Il transite par le passage nord-ouest, sans en demander la permission officielle au gouvernement canadien. L'objectif est de démontrer le rôle commercial stratégique que joue cette route maritime. Mais le pétrolier se retrouve bloqué dans la glace à huit reprises.

1970 : le Parlement canadien délimite une « zone canadienne anti-pollution¹⁶⁸ ». Le Canada revendique un droit de regard sur les navires qui empruntent le passage du Nord ouest à moins de 100 nautiques de la côte au nord du 60 N. Les navires ont l'obligation de signaler leur entrée.

1973 :

- Déclaration du ministère de la Justice affirmant que les eaux de l'archipel arctique sont bien des eaux intérieures du Canada, sur une base historique, bien qu'elles n'aient pas été déclarées comme telles par aucun traité ni par aucune législation.

- Traité partageant à l'amiable les eaux mitoyennes du Canada et du Danemark.

1984 : navigation commerciale à travers le passage du paquebot américain *Lindblad Explorer* .

1985 : le brise-glace américain *Polar Sea* traverse l'archipel arctique sans demander l'autorisation.

1987 : le Canada proclame de façon unilatérale le tracé d'une ligne de base droite autour de l'archipel. Celle-ci englobe l'ensemble de l'archipel arctique.

11 janvier 1988 : accord entre Canada et Etats-Unis précisant que « toute navigation de brise-glace des EU dans les eaux que le Canada revendique comme intérieures ne sera entreprise qu'avec l'accord du gouvernement du Canada ».

1999 : premier passage non américain à des fins non commerciales : cas d'une compagnie russe qui avait vendu un dock flottant basé à Vladivostok.

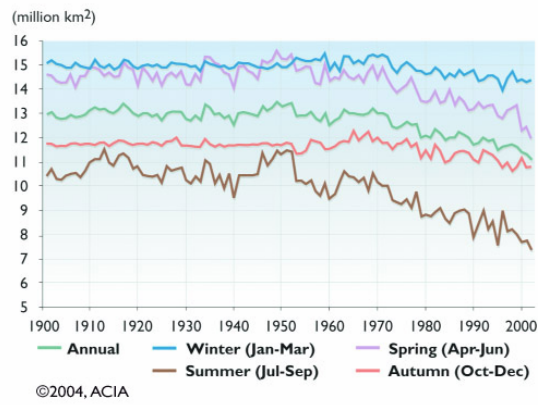
2003 : ratification de la Convention de Montego Bay par le Canada

¹⁶⁸ ZCAP : Arctique Pollution Prevention Zone

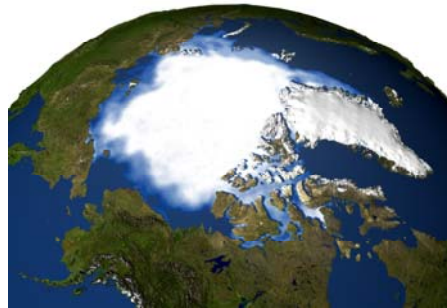
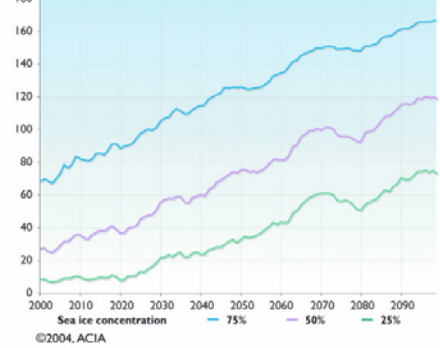
ANNEXE 4

LA FONTE DE LA CALOTTE GLACIAIRE

Observed seasonal Arctic sea-ice extent (1900-2003)

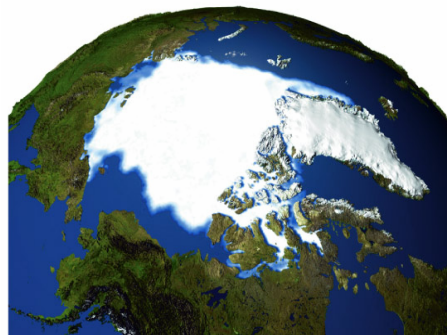


Northern Sea Route Navigation Season
Projection for 2000-2100



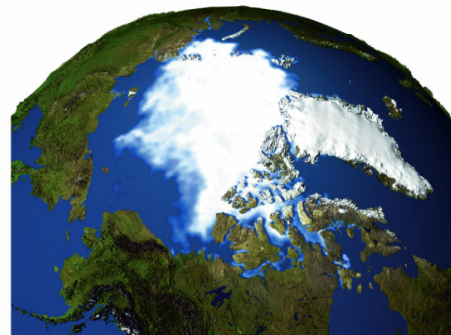
Evolution entre 1979 – 1981

Observed sea ice September 1979



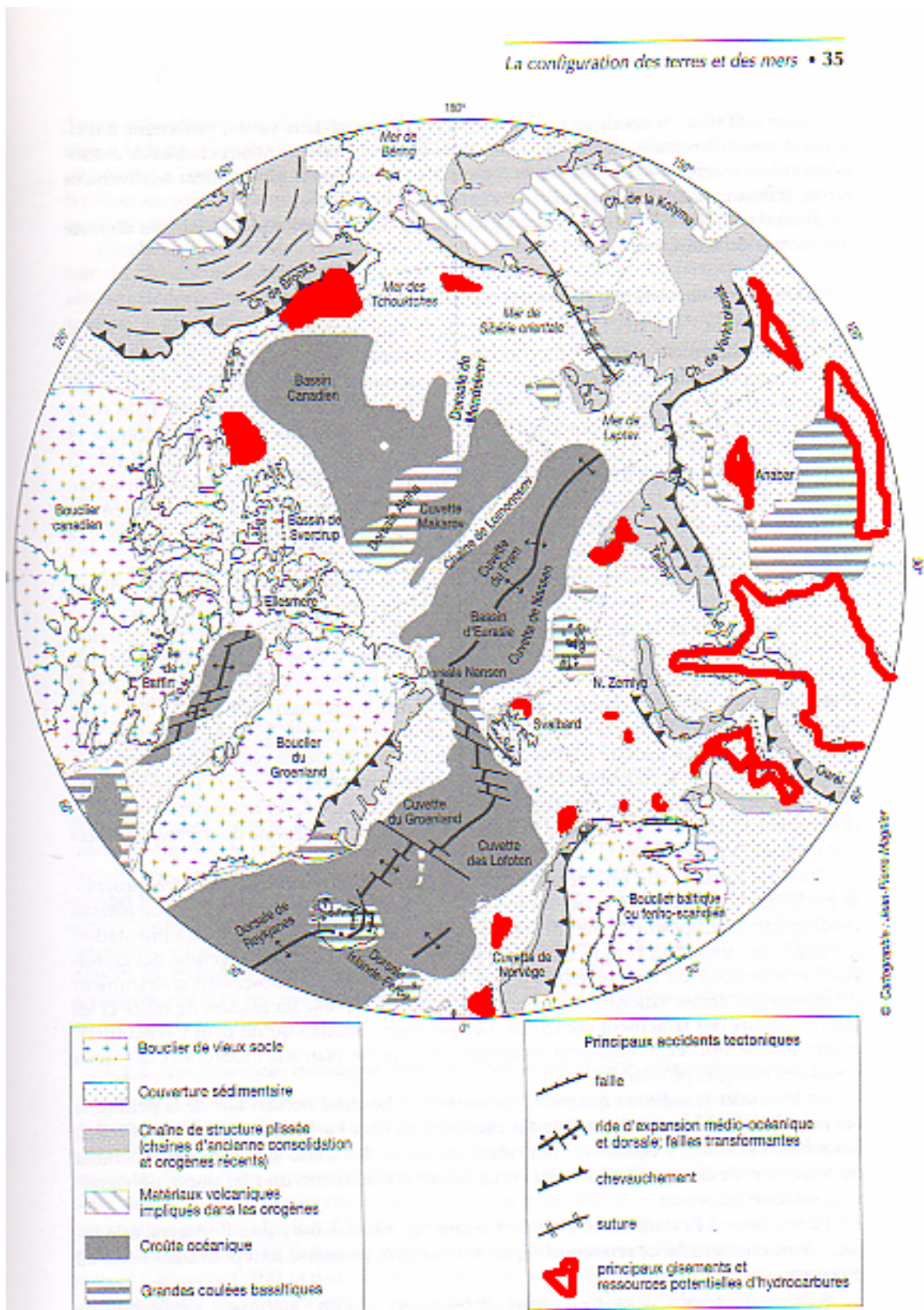
©NASA

Observed sea ice September 2003



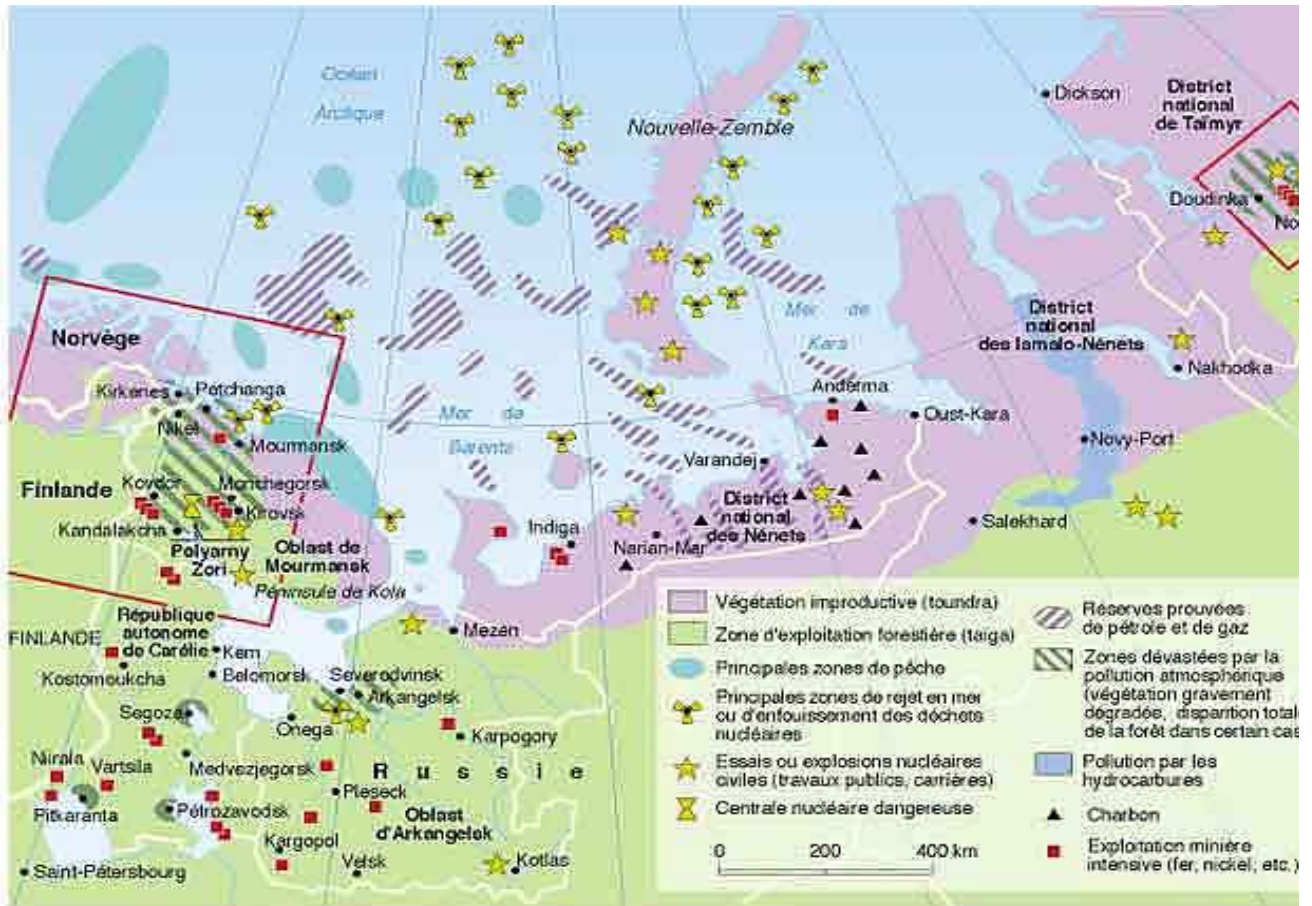
Evolution entre 2003 – 2005

PRINCIPAUX GISEMENTS ET RESSOURCES POTENTIELLES D'HYDROCARBURES



ANNEXE 7

LA REGION DE BARENTS



BIBLIOGRAPHIE

1.- Ouvrages

- TANGREDI Sam, *Globalization and maritime power*, préfacé par le vice-amiral GAFFNEY de l'US Navy : university Press of the Pacific, Honolulu, Hawaii, 2004 – chapitre 9, *Economic and Strategic implication of Ice-Free Arctic seas*, CARMAN Jessie.C.
- LABRECQUE Georges, *Les frontières maritimes internationales – géopolitique de la délimitation en mer* : L'Harmattan, 2004
- CHAUPRADE Aymeric, *Géopolitique : constantes et changements dans l'histoire*, Ellipse, 2003
- GODARD Alain et ANDRE Marie-Françoise, *Les milieux polaires* : Armand Colin, 1999
- VIGARIE André, *la mer et la géostratégie des nations* : Economica, bibliothèque stratégique, 1995
- LABOUERIE Guy, de l'Académie de marine, *Stratégie : réflexions et variations*, collection esprit de défense dirigée par Pascal Pommier, ADDIM, 1993
- sous la direction d'Yves LACOSTE, *Dictionnaire de géopolitique* : Flammarion, 1993
- Amiral BESNAULT, *Géostratégie de l'Arctique* : Economica, 1992

2.- Articles - revues

- TOMBERG Igor, chercheur à l'Institut d'économie relevant de l'Académie des sciences de Russie, « La Sibérie orientale et l'Extrême-Orient sont l'avenir de la Russie », *Russian News and information agency Novosti*, 24 janvier 2006. Disponible sur www.rian.ru
- Capitaine de frégate Eric LUXEMBOURGER, « La route maritime du nord : en attendant le réchauffement climatique de l'Océan Arctique », *bulletin d'études de la marine*, n°32, octobre 2005
- Trois articles de la *revue Morskoï Sbornik* écrits en russe et traduits par l'aspirant Guillaume Joguet (CESM) :
 - YAKOLEV M. (Contre-amiral retraité) / PERESYPKINE V. (docteur en sciences techniques), « La Russie ouvre une voie maritime en Arctique pour le transport du pétrole », *revue Morskoï Sbornik*, septembre 2005.
 - YOUCHKO P. (docteur sciences économiques), « l'exploitation des gisements offshore du bouclier arctique dans la politique russe de sécurité énergétique », *revue Morskoï Sbornik*, août 2005.
 - SELINE V. / ASTOMINE A., tous les deux docteurs en sciences économiques, « Problèmes et perspectives de développement de la route maritime du Nord », *revue Morskoï Sbornik*, mars 2005
- LASSERRE Frédéric, « Fonte des glaces arctiques dans le passage du nord-ouest : quel avenir pour la souveraineté canadienne ? », *revue Policy option*, novembre 2004
- Impact géopolitique des changements climatiques, *revue diplomatie*, n°9, juin et juillet 2004
- TORE GODAI Bjørn, ministre des Affaires étrangères de Norvège, « La coopération régionale dans le Grand nord européen », *revue de l'Otan*, vol 42, juin 1994
- VEYSER Alexandre, commandant, « Le passage du nord-est », *revue Col Bleu*, avril 1993
- FELDEN Marceau, professeur à l'université de Paris-sud, « la confrontation océanique : Arctique contre Pacifique », *la revue maritime*, 1992
- COUTAU-BEGARIE Hervé, « Arctique : la guerre des glaces », *revue défense nationale*, mai 1989

3.- Articles de presse

- SAUMURE Eric, « États-Unis et pétrole : l'Alaska et l'Arctique en ligne de mire », *La Grande époque*, janvier 2006.

- KRAUSS Clifford, « a Gold Rush at the top of the world », *The New York times*, samedi 15 oct 05.
- KEMPF Hervé, « L'Océan arctique bientôt navigable », *journal le Monde*, 27 octobre 2004.
- KURDRIK Igor, « Typhoon subs to ship Oil and Gas », *Bellona – the Russian Nothern Fleet*, May 15, 2003.
- HAGLAND Jan, directeur de l'information à la direction générale du pétrole, « Pétrole et gaz norvégiens à l'aube du XXIème siècle », 1999.

4.- Rapports

- Arctic Climate Impact Assessment, rapport publié par « *the press syndicate of the university of Cambridge* », <http://www.cambridge.org>.
- rapport d'information sur la mission en Russie de la délégation des affaires économiques du Sénat, <http://www.senat.fr/rap/r03-161/r03-16122.html>, 2003
- livre vert sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie, commission européenne, 2001 (disponible sur le site de l'Europe).
- rapport d'information sur la sécurité d'approvisionnement en énergie de l'Union européenne, n° 218 (2000-2001) de MM. [Henri REVOL](#) et [Jacques VALADE](#), fait au nom de la commission des affaires économiques du Sénat, déposé le 7 février 2001.
- HOEKEMA Jan (Pays-Bas) et ROMPKEY William (Canada), sous-commission Otan sur les questions de sécurité nordique, « *Pas de sécurité en Arctique sans la Russie* », Secrétariat international, 27 août 1997.

5.- Discours

- GAHR SORE Jonas, ministre norvégien des Affaires étrangères, Colloque « le Grand Nord : problématiques géopolitiques et de sécurité », IFRI, 24 novembre 2005.
- RIEKER Pernille, présentation lors du colloque « la Mer de Barents : problématique géopolitique et de sécurité » à Paris /IFRI, 24 novembre 2005.
- DU CASTEL Viviane, « La mer de Barents : vers un nouveau "grand jeu" », IFRI, octobre 2005.
- PEKKARINEN Mauri, ministre du commerce et de l'industrie de Finlande, discours d'ouverture de « *l'Arctic shipping conference* » tenue à Helsinki, le 16 mai 2005.
- HUEBERT Rob, Associate Director Center for Military and Strategic Studies, University of Calgary, « *Northern interests and canadian foreign policy* ».
- ALLIOT-MARIE Michèle, « la dimension nordique de la PESD », Helsinki, le 28 décembre 2004, <http://www.defense.gouv.fr/sites/defense/>

6.- Mémoire : BESIDA Jean-Claude, « Géopolitique de l'Arctique », mémoire de maîtrise présenté sous la direction de M Yves Lacoste (disponible a centre de documentation du CESM).

7.- Sites internet

- www.fni.no/insrop/execsum.htm / www.arcop.fi/arcop.htm / www.oilonline.com / www.cdi.org/russia/johnson/7238-18.cfm
- www.Europa.eu.int - dimension septentrionale / www.canada.gc.ca - politique étrangère du Canada / www.nasa.gov/vision/earth/environnement/ice_sheets

8.- Atlas : Encarta - Cartes du SHOM : Océan arctique en projection stéréographique – carte 5965 et 65966G.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE

INTRODUCTION	p.2
CHAPITRE 1 : LE CADRE GEOPOLITIQUE DE L'ARCTIQUE	
1.- L'Océan glacial arctique et les routes maritimes	p.3
1.1.- Les caractéristiques de l'Océan arctique	
1.2.- Les instances de coopération nordique	
1.3.- Le passage du nord-est ou la Route Maritime Nord (RMN)	
1.3.1- <i>L'ouverture progressive de la RMN au commerce international</i>	
1.3.2 - <i>Des résultats d'exploitation décevants</i>	
1.4.- Le passage nord-ouest	
1.5.- Le « Pont arctique »	
2. - Le statut juridique des mers arctiques	p.8
2.1.- La théorie des secteurs	
2.2.- La Convention de Montego Bay (la CMB)	
2.3.- Les principaux contentieux juridiques	
2.3.1- <i>La question du statut juridique des détroits</i>	
2.3.2.- <i>Litige entre le Canada (territoire du Yuko) et les Etats-Unis (Alaska)</i>	
2.3.3.- <i>Controverse entre la Norvège et la Russie en mer de Barents</i>	
2.3.4.- <i>Le cas particulier des îles du Svalbard (Spitzberg)</i>	
2.3.5.- <i>La question du plateau continental arctique</i>	
2.3.6.- <i>La question du plateau continental de Jan Mayen</i>	
CHAPITRE 2 : UN THEATRE A FORT POTENTIEL STRATEGIQUE	
1.- L'effet du réchauffement climatique	p.13
1.1- Le constat : l'Arctique fond	
1.2.- L'avenir	
2.- L'importance stratégique sur le plan militaire	p.15
2.1.- La dimension aérienne : le théâtre avancé de la <i>National Missile Defense (NMD)</i>	
2.2.- La dimension sous-marine	
2.3.- La dimension surface	
3.- L'importance stratégique sur le plan économique	p.17
3.1.- Bilan des ressources non renouvelables	
3.1.1.- <i>L'Arctique russe</i>	
3.1.2.- <i>Le Canada</i>	
3.1.3.- <i>L'Alaska pétrolier</i>	
3.1.4.- <i>La Norvège</i>	
3.2.- Bilan des ressources renouvelables et de l'apport économique du tourisme	
3.2.1.- <i>Les ressources halieutiques</i>	
3.2.2.- <i>L'eau douce</i>	
3.3.3.- <i>Le tourisme</i>	
3.3.- Le « marché énergétique de l'Arctique » va inévitablement accroître son attractivité	
3.3.1.- <i>Une réponse à la problématique énergétique</i>	
3.3.2. - <i>Une meilleure attractivité financière et technique est escomptée</i>	

4. – L’importance stratégique des routes maritimes du Nord	p.21
4.1.- Importance sur le plan du commercial international	
4.2.- Importance sur le plan économique	
4.3.- Importance de la RMN sur le plan de la sécurité russe	
CHAPITRE 3 : LES EVOLUTIONS GEOPOLITIQUES DE L’ARCTIQUE, LES DEFIS A VENIR ET LES ENJEUX POUR LA FRANCE	
1.- Les tendances géopolitiques	p.23
1.1.- L’affirmation du leadership canadien	
1.2.- La stratégie pétrolière de la Russie	
1.3.- Un environnement plus vulnérable	
1.4.- Des tensions internationales plus dures	
1.4.1.- <i>La gestion des ressources vivantes internationales</i>	
1.4.2.- <i>La question concernant le statut des détroits</i>	
1.5.- Une nouvelle approche internationale des investissements	
1.5.1.- <i>Le cas de l’exploitation pétrolière de l’arctique russe</i>	
1.5.2.- <i>Le développement du Grand Nord : le projet Barents 2020</i>	
1.5.3.- <i>Le transport d’hydrocarbure : le programme ARCOP</i>	
2.- Les défis à venir	p.27
2.1.- Les défis d’intérêt général	
2.1.1 - <i>Maintenir la sécurité de la région</i>	
2.1.2.- <i>Assurer la protection de l’environnement</i>	
2.2.- Les défis particuliers	
2.2.1.- <i>Le Canada doit renforcer sa présence ainsi que ses investissements</i>	
2.2.2.- <i>La Russie doit réussir la transformation de la RMN</i>	
3.- Les enjeux pour la France : quels sont ses intérêts et les moyens de les faire valoir ?	p.30
3.1.- Les intérêts européens et ceux plus spécifiques à la France	
3.1.1.- <i>Assurer la sécurité de l’approvisionnement en énergie</i>	
3.1.2.- <i>Renforcer les liens avec les pays de la région et particulier la Russie</i>	
3.1.3.- <i>Les intérêts particuliers de la France</i>	
3.2.- Comment les européens peuvent-ils répondre aux défis que pose l’Arctique ?	
3.2.1.- <i>La coopération au travers de l’Union européenne</i>	
3.2.2.- <i>La coopération dans le cadre de l’OTAN</i>	
CONCLUSION	p.33
ANNEXES	
Annexe 1 : L’Océan glacial arctique	p.34
Annexe 2 : Les routes maritimes nord	p.39
Annexe 3 : Cas patriculier du passage nord-ouest	p.40
Annexe 4 : La fonte de la calotte glaciaire	p.41
Annexe 5 : Projection polaire équidistante de l’hémisphère nord	p.42
Annexe 6 : Principaux gisements et ressources potentielles d’hydrocarbures	p.43
Annexe 7 : La région de Barents	p.44