



PROMOTION *GÉNÉRAL GALLOIS*
2016 -2017

L'Arctique: vers de nouveaux rapports de forces géopolitiques ?



IPA Nicolas Pellattiero

Sous la direction de :
M. Pascal Le Pautremat

*« There are two kinds of Arctic Problems, the imaginary and the real.
Of the two, the imaginary are the most real”.*

*Vilhjalmur Stefansson (1879-1962)
Canadian explorer and ethnologist*

Image de couverture : cérémonie organisée au pôle nord par la Russie le 25 octobre 2013 dans le cadre du parcours de la flamme olympique pour les jeux de Sotchi 2014. A noter également, le symbole du dernier relais effectué par Artur Tchilingarov, explorateur polaire russe, qui avait planté le drapeau de son pays 6 ans plus tôt au même endroit mais par plus de 4 000m de profondeur, réalisant ainsi une première historique encore plus symbolique.

Résumé

L'Arctique, véritable système à part entière et en interaction avec d'autres systèmes à l'échelle de la planète, regroupe un très large spectre de sujets, de disciplines, d'enjeux et d'intérêts. Ces dernières années, des évolutions régionales ou sur la scène internationale se sont opérées et ont été de nature à changer la donne en Arctique. Ainsi le domaine géopolitique semble connaître une dynamique modifiant les rapports de forces. Comment est-il possible de détecter objectivement cette évolution ? Dispose-t-on de signaux faibles ou de signaux forts ? Depuis quand et à quelle vitesse, les changements s'opèrent-ils ? Faut-il comprendre que de nouveaux rapports de forces se créent ou qu'ils se modifient, et le cas échéant, pourquoi et comment ? Quels seraient leurs impacts ? Sont-ils pérennes ou fragiles et pourraient-ils évoluer à l'avenir ? Pour répondre à ces questions, la Russie a été identifiée, parmi les différents acteurs, comme ayant un rôle primordial et pouvant être une clé de lecture intéressante pour comprendre l'évolution des rapports de forces. Dans cette perspective, l'étude fait, dans un premier temps, l'état des lieux des variables géopolitiques d'intérêt dans la région arctique afin d'en dégager leur évolution récente, puis décrit ensuite les acteurs pour faire ressortir leurs forces géopolitiques et ainsi être en mesure de les confronter.

Summary

The Arctic is a system in itself but is also in interface with global systems. It gathers a very wide range of topics, sciences, stakes and interests. In the recent years, changes have occurred in the region but also worldwide. Therefore the geopolitical field seems to be modified and in particular the forces ratio. How can the changes be identified? Does it exist strong or small cues? Since when and how fast did the changes occur? Does the forces ratio evolve or does new forces ratio appear? Why and how? To answer these questions, the case of Russia is identified, among all protagonists, as having a strong role and being a probable key for understanding the evolution in forces ratio. This study begins by analyzing the different geopolitical variables interesting the Arctic region, and describes then the protagonists in order to highlight their geopolitical forces and to confront them.

1	INTRODUCTION.....	5
2	L'ARCTIQUE : ENTRE REALITE, POTENTIELS ET FANTASMES.....	7
2.1	UNE DEFINITION PLURIELLE, ENTRE INTERETS REGIONAUX ET MONDIAUX.....	7
2.2	L'ENVIRONNEMENT : FONTE DES GLACES, ENTRE OBSERVATION ET EVOLUTION DIFFICILEMENT PREVISIBLE.....	8
2.3	LES RESSOURCES : POTENTIEL MAL CONNU ET RENTABILITE INCERTAINE.....	11
2.4	LA MARITIMISATION : EVOLUTION LENTE ET MULTIPLICITE DE DEFIS A RELEVER.....	23
2.5	LA LEGISLATION : L'UNCLOS PIECE CENTRALE DES TRAVAUX ACTUELS : ENTRE REFERENCE COMMUNE ET SOURCE DE LITIGES 30	
2.6	LA GOUVERNANCE : ENTRE DISCUSSIONS INTERNATIONALES ET DECISIONS EN MULTILATERAL RESTREINT.....	38
3	LES ACTEURS ET L'EXPRESSION DES RAPPORTS DE FORCE.....	41
3.1	RUSSIE : ACTEUR FONDAMENTAL AUX OPTIONS MULTIPLES.....	42
3.2	CANADA : ACTEUR MAJEUR PRIS ENTRE DEUX FEUX.....	50
3.3	ETATS-UNIS : ACTEUR MAJEUR MAIS MENACE.....	53
3.4	LA FRANCE : ACTEUR SECONDAIRE RESPONSABLE.....	59
3.5	CHINE : ACTEUR SECONDAIRE EN PASSE DE DEVENIR LE FUTUR PIVOT GEOPOLITIQUE POUR L'ARCTIQUE ?.....	59
4	CONCLUSION.....	63
5	BIBLIOGRAPHIE.....	67
	ANNEXE A : EVOLUTION DE LA COUVERTURE DE GLACE.....	73
	ANNEXE B : ILLUSTRATION DES DEFINITIONS INTERVENANT DANS LA DELIMITATION DU PLATEAU CONTINENTAL.....	76
	ANNEXE C : ETAT DES SOUMISSIONS A LA CLCS DES ACTEURS ARCTIQUES.....	77
	ANNEXE D : SYNTHESE DE L'ETAT COURANT DES LITIGES EN MATIERE DE REVENDICATIONS TERRITORIALES OU MARITIMES.....	78

1 Introduction

Il existe une catégorie d'êtres qui a su relier l'Homme à une nature arctique paradoxale, car à la fois hostile et fragile. Ces explorateurs, à la fois aventuriers et symboles d'une nation ou d'une époque, ont progressivement construit dans l'imaginaire collectif cette représentation de héros qui ont combattu la nature pour lui arracher le droit d'y être tolérés. Parmi les nombreux exemples, trois pourraient être utilement cités. La route permettant de relier l'Europe à l'Orient par l'ouest a nécessité une attente de près de quatre siècles entre la tentative de Jacques Cartier, qui s'est finalement interrompue avec la découverte du Canada, et le succès de Roal Amundsen en 1905. De même, le pôle Nord a lui aussi son lot de mythes et légendes, à commencer par les expéditions des Américains Cook (1908) ou Peary (1909), ou aussi plus tard, dans les années quarante, avec la naissance des premiers vols russes transpolaires entre Moscou et les Etats-Unis. Mais une fois passée l'époque des découvertes maritimes, terrestres et aériennes, c'est lors de la Guerre froide que la représentation de ces étendues blanches, faiblement peuplées en ours blancs et en population autochtone, a acquis une forte connotation militaire : quoi de plus marquant que d'imaginer un sous-marin naviguer en toute discrétion sous la glace, afin de pouvoir surgir à tout instant et déverser le feu nucléaire. Aujourd'hui, s'appuyant consciemment ou non sur cet héritage culturel collectif, les médias diffusent assez largement des messages selon lesquels l'Arctique serait à la fois menacé mais aussi le théâtre d'une lutte certaine et annoncée, pour le pouvoir et les richesses. Ces dernières décennies, un recul notable des glaces a été enregistré, ce qui laisse envisager l'accessibilité à un nouvel océan et donc à de nouvelles routes maritimes. Par ailleurs, il y a un peu moins de dix ans, une étude géologique a attisé toutes les convoitises sur les ressources possibles dans la région Arctique. Mais la situation est-elle aussi simple ? Qui plus est, la scène internationale s'est transformée à tous les niveaux : mondialisation, dégradation des aspects sécuritaires, mais aussi fracturation des relations internationales. Ces nouvelles tensions à l'échelle mondiale se répercutent sur les théâtres régionaux qui évoluent en parallèle eux aussi, à leurs niveaux. La zone arctique apparaît alors comme le creuset d'une friction entre des intérêts et des volontés différentes, et dont les lignes bougent. La géopolitique de l'Arctique semble donc connaître une dynamique et évoluer vers de nouveaux rapports de forces. Cette idée fait tout de suite écho aux idées de « forces profondes développées » par les travaux de Pierre Renouvin et Jean-

Baptiste Duroselle, plaçant les conditions géographiques, les mouvements démographiques et les particularités des mentalités collectives au centre des relations internationales et par conséquent du fonctionnement du monde. Cette question englobe également bon nombre de points de vue. Comment est-il possible de détecter objectivement cette évolution ? Dispose-t-on de signaux faibles ou de signaux forts ? Depuis quand et à quelle vitesse, les changements s'opèrent-ils ? Faut-il comprendre que de nouveaux rapports de forces se créent ou se modifient, et le cas échéant, pourquoi et comment ? Quels seraient leurs impacts ? Sont-ils pérennes ou fragiles et pourraient-ils évoluer à l'avenir ? L'Arctique regroupe un très large spectre de sujets, de disciplines, d'enjeux et d'intérêts. Cette question se fonde sur une base historique propre mais associée aux évolutions des époques contemporaines et modernes. Il s'agit d'un système à part entière en interface et en interaction avec d'autres systèmes à l'échelle de la planète. De très nombreux acteurs locaux ou mondiaux interviennent donc, et il nous faudra privilégier le référentiel étatique comme grille d'analyse. Plus précisément, un acteur étatique s'impose en particulier dans l'étude du contexte stratégique et géopolitique dans le lien ou les visées qu'il peut avoir sur les questions Arctiques. En effet, la Russie est actuellement au centre des attentions, voire des inquiétudes de plusieurs Etats ou organisations interétatiques comme l'OTAN. La situation présentée par les médias permet de relier les tensions notables à l'échelle de l'échiquier mondial avec ce qui se passe localement en Arctique, notamment par les images d'une militarisation rapide et importante de la zone, accompagnée par des comportements agressifs et des intimidations produites par des bombardiers stratégiques TU-160 *Blackjack* le long des côtes européennes. La Russie doit-elle être la clé de lecture des évolutions des rapports de forces géopolitiques en Arctique ?

Pour répondre à cette problématique, il est nécessaire de faire l'état des lieux des variables géopolitiques d'intérêt dans la région arctique, et de dégager leur évolution récente. Il sera ensuite possible de décrire les acteurs afin de faire ressortir leurs forces et ainsi être en mesure de les confronter. Cette étude s'appuie sur un travail bibliographique dont la mise en perspective et les limites identifiées sont présentées au chapitre 5. Toutefois, en complément du prisme indiqué pour traiter de la question posée, une limitation importante de l'étude doit être mentionnée. Etant donné les calendriers concomitants entre cette analyse et l'élection du nouveau président américain, il a été fait le choix de laisser hors du

champ d'étude et d'analyse cet élément, qui aura probablement des conséquences sur l'expression des rapports de force en Arctique.

2 L'Arctique : entre réalité, potentiels et fantasmes

2.1 Une définition plurielle, entre intérêts régionaux et mondiaux

Plusieurs définitions de l'Arctique ont été données, chacune d'entre elles traduisant une réalité particulière. Nous verrons ici les principales définitions et montrerons finalement que l'Arctique peut être associé à une surface du globe géographiquement et stratégiquement importante.

La définition recouvrant la plus petite surface oriente l'étude vers le volet maritime puisqu'il s'agit de l'océan Arctique qui est le plus petit océan de la planète avec une superficie de 13 millions de km².

Quelle que soit la définition considérée, la dimension océanique est toujours présente, traduisant l'aspect central de celle-ci. On trouve ensuite la définition la plus communément utilisée qui couvre l'ensemble des terres et des mers situées au-delà du cercle polaire (66°33'39" de latitude nord). Il s'agit donc d'un espace de 21 millions de km² qui inclut l'océan Arctique¹. Assez proche en taille et en mode de délimitation, vient ensuite la définition utilisée par le « code polaire », réglementation maritime applicable lors des navigations polaires depuis le premier janvier 2017, et qui correspond au cercle de 60° de latitude nord. Viennent en complément, la limite de l'isotherme à 10°C pendant le mois le plus chaud de l'année (juillet), puis le critère de nature de végétations (frontière taïga-toundra, pour le bas subarctique, frontière toundra-absence de végétation pour le haut subarctique), celui de la séparation des eaux froides et peu salées, des eaux relativement plus chaudes et plus salées, enfin les limitations administratives et des peuples autochtones. En remontant encore d'un niveau, il faut mentionner la notion d'états arctiques (riverains ou côtiers) ou d'états proche-arctiques, élargissant encore un peu plus la zone d'intérêt liée à l'Arctique. Pour finir d'étendre la problématique à l'échelle mondiale, il est nécessaire

¹ MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DU DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL, *Le grand défi de l'Arctique : feuille de route nationale sur l'arctique*, Paris, MAEDI, 2016, 64 p., Internet, http://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna_-_vf_-17-06-web-bd_cle8b359f.pdf, p. 7

également de considérer qu'en dehors des états précédemment mentionnés, des pays se définissent comme « acteurs arctiques » ou « utilisateurs potentiels » et peuvent être localisés loin de la première zone associée à l'océan arctique.

Il n'y a donc pas d'universalité de la définition de l'Arctique et il n'y a pas non plus une permanence des définitions, une partie d'entre elles étant établies sur des critères variables en fonction du temps. Il est aussi intéressant de souligner que dans la littérature, les définitions sont rattachées principalement aux milieux terrestre ou maritime. En général, la troisième dimension (aérienne et spatiale) n'est pas mentionnée car ne faisant pas l'objet d'achoppement. De surcroît, elle est régie par des textes de droit international bien cadrés. Etant donné l'objectif de cette étude, le choix a été fait de ne pas introduire de limitation particulière sur la zone géographique et de retenir une acceptation la plus large possible se fondant sur les acteurs significatifs du contexte géopolitique.

2.2 L'environnement : fonte des glaces, entre observation et évolution difficilement prévisible

Pour être en mesure d'étudier la taille de la banquise et son évolution, la communauté scientifique utilise notamment des instruments de mesure embarqués dans les satellites (radiomètres micro-onde). Grâce aux données récoltées, il est possible d'évaluer l'évolution de l'étendue des glaces, comme dans la feuille de route française de 2016 qui illustre quantitativement le retrait de la glace. Dans ce document, l'évolution est indiquée à deux moments de l'année, mars et juillet. Ils correspondent respectivement aux points morts haut et bas du cycle de vie de la banquise. Les tendances qui se détachent de l'analyse des données disponibles sur les 35 dernières années (1979-2014) montrent une diminution à la fois en hiver et en été. La superficie de banquise diminue moins en hiver (2.6% par décennie) qu'en été (13.3% par décennie)². Bien que la tendance numérique soit parlante, les images le sont encore plus. L'annexe A donne à ce titre quelques exemples obtenus à partir des mesures satellites pour les trois décennies passées. L'évolution de l'étendue de glace est

² MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DU DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL, *Le grand défi de l'Arctique : feuille de route nationale sur l'arctique*, Paris, MAEDI, 2016, 64 p., Internet, http://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna_-_vf_-17-06-web-bd_cle8b359f.pdf, p. 15

également donnée sous forme de graphique. Pour cette annexe, la source est le *National Snow and Ice Data Center* américain.

En complément, la communauté scientifique a également noté un amincissement de l'épaisseur de la calotte de glace. Par exemple, dans l'océan Arctique central, il a été analysé que l'épaisseur de la glace avait en moyenne diminuée de 48% entre 1980 et 2008 pour atteindre seulement 1.90m. En combinant surface et épaisseur, la calotte glaciaire aurait fondu de 75% depuis 1980. En supposant que la tendance persiste, il est envisagé que le bassin soit un jour libre de glace tout d'abord en été et peut-être plus tard même en hiver.

Bien que la zone Arctique ait fait l'objet d'une surveillance scientifique depuis des décennies, ce n'est que récemment que la communauté internationale a pris conscience des conséquences du réchauffement climatique dans cette région de la planète. Un rendez-vous de portée mondiale s'est déroulé en 2007-2008, regroupant des milliers de chercheurs de plus de 60 pays. Ainsi la quatrième session de l'année polaire internationale a contribué à diffuser très largement un message d'alerte quant aux enjeux et défis scientifiques pour l'environnement en arctique mais aussi quant aux retombées pour la planète toute entière. Il a été reconnu par plusieurs experts et même aussi officiellement par plusieurs pays, dont la France, que les phénomènes environnementaux polaires pouvaient avoir des conséquences bien au-delà de la région arctique et donc avoir un effet au niveau mondial. Par exemple la France a inscrit dans le texte du « Grenelle I de l'environnement » de 2009, que « *considérant que la zone Arctique joue un rôle central dans l'équilibre global du climat de la planète [...] et afin d'en protéger l'environnement, la France promouvra ou accompagnera, dans le cadre des instances internationales compétentes, l'adaptation de la réglementation internationale aux nouveaux usages de l'océan arctique rendus possibles par son accessibilité croissante* »³.

Toutefois, il existe une réelle fracture au sein de la communauté scientifique à propos des résultats et analyses sur le réchauffement climatique dont la fonte des glaces est une des

³MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DU DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL, *Le grand défi de l'Arctique : feuille de route nationale sur l'arctique*, Paris, MAEDI, 2016, 64 p., Internet, http://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna_-_vf_-17-06-web-bd_cle8b359f.pdf, p. 12

manifestations. De par le monde, de nombreux universitaires ou scientifiques ont rejoint les rangs des personnes sceptiques vis-à-vis des explications officielles données par les organisations internationales en charge de produire des analyses au profit de la communauté internationale. Différentes mouvances climatosceptiques peuvent être identifiées, comme les climato-réalistes qui insistent sur les faiblesses des mesures, des théories et des modèles utilisés pour justifier le réchauffement climatique, et les écolosceptiques qui rejettent l'intervention du politique dans les sujets environnementaux car suspectant manipulation et instrumentalisation. En 2009 et 2011, deux affaires connues sous le nom de *climategate* et *climategate 2.0*, ont secoué le monde de l'environnement. À partir de courriels piratés et sortis de leur contexte, une source anonyme a essayé de montrer que certains scientifiques (notamment Phil Jones du *Climate Research Unit*) étaient complètement partiaux et produisaient des analyses orientées en faveur de la démonstration du lien entre activité humaine et réchauffement climatique. Les intéressés s'étant expliqués et des commissions d'enquête indépendantes ayant reconnu leur honnêteté et intégrité scientifique, aucune suite particulière n'a été donnée à ces affaires. Néanmoins, ces épisodes témoignent de tensions et de divergences au sein de la communauté scientifique car, rappelons-le, il persiste aujourd'hui des scientifiques et universitaires sérieux et de renom dans chacun des deux camps. Il ne faut toutefois pas sombrer trop vite dans un climatoscepticisme de circonstance, comme ce fut le cas en 2013 et 2014. La tendance observée jusqu'à l'été 2012 qui fut le record jamais enregistré de plus faible emprise de glace en Arctique, s'est inversée légèrement les années suivantes, avec un surface couverte à la même époque sensiblement plus grande. Dès lors, certains y ont vu la preuve que le réchauffement climatique n'était pas avéré et ont eu tôt fait de conclure au triomphe des climatosceptiques et à la manipulation ou à l'erreur des réchauffistes. Les vrais scientifiques que compte la communauté des climatosceptiques y ont vu plutôt une forme de singularité passagère puisque les phénomènes s'inscrivent sur des temps longs.

Au-delà des clivages entre hommes de science, il est important de souligner l'interaction avec les agendas politiques des Nations pour comprendre que les enjeux de la meilleure démonstration sur le climat et des résultats les plus convaincants conduisent bien à des enjeux politiques. Par ailleurs, il faut retenir que derrière les instrumentalisations possibles par l'un ou l'autre des camps, il y a bien une réelle difficulté. En effet, même si les faits et les

observations ne sont pas discutables – ou pas trop si l'on prend le cas des mesures qui sont toujours soumises à de possibles erreurs comme la calibration, la variabilité dans le temps, etc–, il n'en demeure pas moins que les phénomènes physiques et chimiques qui interviennent dans le climat sont complexes et que leurs interdépendances rendent la compréhension et la modélisation, donc la prévision, très difficiles. Lorsqu'il est envisagé que le bassin océanique arctique soit un jour libre de glace, en été ou même en hiver, force est donc de mettre en avant que l'échéance est difficile à évaluer et qu'il faut prendre avec prudence les annonces faites concernant l'horizon à partir duquel la navigation sera possible sans entrave.

2.3 Les ressources : potentiel mal connu et rentabilité incertaine

Les ressources naturelles qui interviennent significativement ici sont de quatre types : hydrocarbures, minerais, halieutiques et tourisme. Le potentiel de chacune de ces ressources est mal connu et requiert donc des efforts pour être mieux cerné. Etant donné les contraintes présentes dans les régions polaires, l'exploitation de ces ressources ne peut être rentable qu'au prix d'un haut niveau de technicité associé à une gestion performante des risques environnementaux et commerciaux sous tendus par ces activités.

- **Ressources en hydrocarbures (pétrole et gaz)**

En 2008, l'*US Geographical Survey* (USGS) a diffusé un rapport qui a déclenché une vague de convoitise à l'échelle internationale, qu'il s'agisse de pays, riverains ou plus lointains, ou de grands groupes industriels. L'intérêt de la communauté mondiale a été stimulé par l'important potentiel mis en jeu : 90 milliards de barils de pétrole, 47 000 milliards de mètres cube de gaz et 44 milliards de barils de gaz naturel à l'état liquide⁴. Une analyse complémentaire du contenu de ces informations vient toutefois nuancer l'enthousiasme que ce rapport a pu motiver initialement. Tout d'abord, pour la bonne compréhension, il est nécessaire de préciser que deux notions coexistent pour les réserves qui peuvent être soit prouvées, soit estimées. Dans le cas du rapport de l'USGS, il s'agissait de réserves estimées.

⁴ Erreur ! Source du renvoi introuvable.

Donc pour vérifier ces valeurs, il est nécessaire d'avoir recours à des explorations sous-marines. Ce type d'opérations est coûteux. La surface à couvrir étant grande, il faut également du temps pour identifier les zones où des ressources en hydrocarbure sont effectivement présentes et en déterminer les caractéristiques. Celles-ci vont déterminer une partie des conditions d'exploitation : par exemple la profondeur, l'éventuel morcellement des poches d'hydrocarbure et le niveau de pureté du substrat en hydrocarbure. Ces éléments sont totalement inconnus et quand bien même les quantités seraient intéressantes, leur exploitation pourrait ne pas être possible car trop difficile ou pas assez rentable. Par ailleurs, ces estimations reposent sur des calculs menés à partir de modèles applicables à des bassins sédimentaires qui n'ont pas nécessairement les mêmes caractéristiques que le bassin Arctique ; ce qui serait de nature à pouvoir remettre significativement en cause les valeurs indiquées dans le rapport. Un effort financier et technique important s'inscrivant dans la durée est donc nécessaire pour améliorer la connaissance des fonds océaniques arctiques propices à l'exploitation des ressources en hydrocarbures.

Qu'il s'agisse de l'aspect scientifique ou des processus industriels, l'exploitation de ces ressources en hydrocarbures peut être source de coopération entre différents acteurs au sein d'un contexte économique qui reste, lui, très concurrentiel. Cela a été le cas dans l'exploration ou l'exploitation de gisements proches des côtes dans le bassin arctique. À titre d'exemple, plusieurs cas de partenariats resserrés avec des entreprises russes peuvent être donnés : *Rosneft* et *Exxon Mobil* à partir de 2011⁵, *Rosneft* et *British Petroleum* à partir de 2012⁶, et aussi *Total* et *Novatek* également à partir de 2011⁷.

Il arrive que les programmes d'exploration soient confrontés à des difficultés techniques comme en 2012 lors de l'échouement de la plate-forme Kulluk de la société *Shell* au large de

⁵ ROSNEFT, *Russia's Arctic seas*, sd, Internet,

https://www.rosneft.com/business/Upstream/exploration/Prospective_projects/arctic_seas/

⁶ BP, *Working in Russia*, sd, Internet, http://www.bp.com/en_ru/russia/about-bp-in-russia/business.html

⁷ NOVATEK, *Russie : Total et Novatek s'associent en vue de développer Yamal LNG*, sd, Internet, <http://www.total.com/fr/medias/actualite/communiqués/Russie-total-et-novatek-sassocient-en-vue-de-developper-yamal-lng>

l'Alaska.⁸ Les conséquences financières et celles potentielles que cela aurait pu avoir sur l'environnement lors de cet incident ont amené Shell à tout simplement arrêter ce programme d'exploration. Les programmes d'exploitation ne sont pas non plus à l'abri de troubles. Depuis 2012, de nombreux auteurs ou observateurs abordent le cas de l'arrêt du projet d'exploitation du gisement gazier de *Shtokman* en zone arctique de la mer de Barents. Le doublement des investissements nécessaires (24 milliards d'euros), par rapport à la prévision initiale pour mener à bien ce projet ambitieux, a tendu les relations entre les différents partenaires industriels⁹. Aujourd'hui le français *Total* et le norvégien *Statoil* ont délaissé cette affaire, laissant *Gazprom* seul dans la joint-venture créée en 2008¹⁰. Cette envolée du coût de lancement des installations est à mettre en regard de l'évolution du marché qui s'est déroulée en parallèle, notamment avec un fort développement de l'exploitation du gaz de schiste aux Etats-Unis. Combinant difficultés techniques et économiques, la rentabilité a été jugée insuffisante et a conduit au gel du projet et aux désengagements des deux partenaires industriels de *Gazprom* mentionnés plus haut. *Gazprom* ne maîtrisant pas les spécificités des exploitations *off-shore*, ne put mener à bien ce projet tout seul en l'état. Il lui fallait nécessairement un autre partenaire industriel. L'entreprise *SHELL* approchée dès 2012 pour prendre le relais de *TOTAL* et *STATOIL* n'a finalement pas donné suite. Le projet est au point mort et attend son dégel.

Il est également indispensable, dans l'étude, de mentionner trois risques liés aux hydrocarbures, pouvant être associés à des conséquences catastrophiques. Il s'agit bien évidemment d'un évènement de type pollution pouvant ainsi engendrer un risque écologique sur un environnement fragile et peu résilient, et un risque économique associé à toutes les opérations de gestion de crise et de lutte contre la pollution post-évènement.

⁸ LE MONDE, La plate-forme pétrolière de Shell en sécurité dans une baie d'Alaska, 08/01/2013, Internet, http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/01/05/sauvetage-en-vue-pour-la-plate-forme-echouee-en-alaska_1813186_3244.html

⁹ JEGO, M., *L'exploitation du gisement gazier de Shtokman est à nouveau repoussée*, LE MONDE, 28/05/2012, Internet, http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/05/28/l-exploitation-du-gisement-gazier-de-shtokman-est-a-nouveau-repousee_1708607_3234.html#8YfleaDpVfs0PQAK.99http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/05/28/l-exploitation-du-gisement-gazier-de-shtokman-est-a-nouveau-repousee_1708607_3234.html

¹⁰ SHTOKMAN AG, *About the company*, sd, Internet, <http://www.shtokman.ru/en/about/>

Le troisième risque concerne non seulement l'image des entreprises responsables des plateformes ou navires impliqués, mais aussi celle des pouvoirs publics locaux qui ont donné leur accord pour cette activité ou qui ne l'ont pas suffisamment encadrée. Leurs capacités à gérer les crises sont également pointées du doigt. Par exemple, l'explosion survenue sur la plateforme *Deepwater Horizon* le 20 avril 2010 a marqué les esprits par l'ampleur de la catastrophe écologique qui s'en est suivie (marée noire la plus importante ayant touché les côtes des Etats-Unis). Cela montre la difficulté de lutter contre la source du problème. Il aura fallu presque 7 semaines pour qu'une solution technique de fortune récupérant efficacement le pétrole qui s'échappait des puits soit trouvée, en attendant que des puits de secours soient construits et puissent prendre le relais. L'importance du coût de cet événement estimé à 54 milliards de dollars dont presque 19 d'amendes versées à la justice américaine pour BP, a entaché son image face aux stigmates causés par les nappes de pétrole sur la faune et la flore des côtes de la Nouvelle-Orléans. L'administration Obama n'a pas non plus été épargnée par la pression de l'opinion publique lors de la gestion de cette crise¹¹¹².

Dans un environnement particulièrement fragile, il est facile de comprendre l'importance des conséquences liées à un accident de plateforme ou de navire. Toutefois, trois considérations viennent amplifier la criticité de survenue d'un tel événement. Aujourd'hui, les moyens de lutte contre la pollution ne sont pas efficaces dans les eaux froides. Il n'est pas possible de disperser les nappes de pétrole lourd en des nappes de petites particules. Par ailleurs, l'éloignement des plateformes par rapport à la côte et la faible présence de moyens en zone arctique rendent plus compliquées l'intervention et la gestion d'une crise éventuelle. Enfin, du fait de la position de l'océan arctique et des circulations océaniques, les pollutions pourraient avoir un retentissement à une large échelle ou toucher des zones éloignées. L'exploitation de pétrole en Arctique est donc jugée plus risquée que l'exploitation de gaz vis-à-vis de ces critères.

¹¹ LE MONDE, *Marée noire : retour sur une catastrophe écologique hors norme*, 08/07/2010, Internet, http://www.lemonde.fr/planete/article/2010/06/15/maree-noire-retour-sur-une-catastrophe-ecologique-hors-norme_1372947_3244.html

¹² LE MONDE, *BP va verser une indemnisation record pour la marée noire de 2010*, 02/07/2015, Internet, http://www.lemonde.fr/ameriques/article/2015/07/02/maree-noire-de-2010-la-justice-americaine-et-bp-trouvent-un-accord-a-18-7-milliards-de-dollars_4667922_3222.html

Les enjeux et défis de l'exploitation des ressources sont considérables. D'un côté, ils ouvrent un avenir prometteur grâce aux avantages qu'ils pourraient procurer : indépendance accrue vis-à-vis des autres pays en matière d'approvisionnement énergétique, manne financière en cas de production excédentaire et exportation du surplus, dynamisation du tissu socio-économique régional autour des centres de production ou de transformation. En revanche, les difficultés techniques et économiques, ou, plus critiques, les risques associés à un incident ou accident d'activité, sont des freins aux investissements et à la réalisation des projets.

- **Ressources en minerais**

La zone arctique disposerait également de ressources minérales (confirmées ou estimées) importantes en complément des ressources en hydrocarbure. Nombreux sont les auteurs à l'affirmer sans pour autant donner d'éléments chiffrés. Il est donc difficile de trouver des informations objectives sur le sujet.

S'inspirant d'un projet précédemment conduit à l'échelle de la Scandinavie¹³, une coopération¹⁴ (Canada, Danemark, Groenland, Finlande, Norvège, Suède, Etats-Unis, Islande et Russie) a permis de réaliser un inventaire complet des ressources minérales connues dans la zone arctique. Les résultats de ces travaux peuvent s'obtenir auprès du *Geological Surveys of Norway*¹⁵. Néanmoins afin de fournir une première vision de la nature des travaux, deux illustrations ont pu être extraites d'une version intermédiaire des travaux de R. Boyd et de ses collègues¹⁶ :

¹³ GEOLOGICAL SURVEY OF FINLAND, *Fennoscandian Mineral Deposits application, Ore Deposits database and Maps*, Internet, <http://en.gtk.fi/information/services/databases/fodd/>

¹⁴ BOYD R. et al, *Paper Number: 3038_ The Circum-Arctic Mineral Resource Project*, Internet, <https://www.americangeosciences.org/sites/default/files/igc/3038.pdf>

¹⁵ BOYD R., *Mineral resources in the Arctic*, Internet, <http://www.ngu.no/en/camet>

¹⁶ BOYD R., *The circum-arctic mineral resource project – Fennoscandian exploration and minning conference LEVI 04.11.2015, 2015*, Internet, http://fem.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=2807764&name=DLFE-28482.pdf

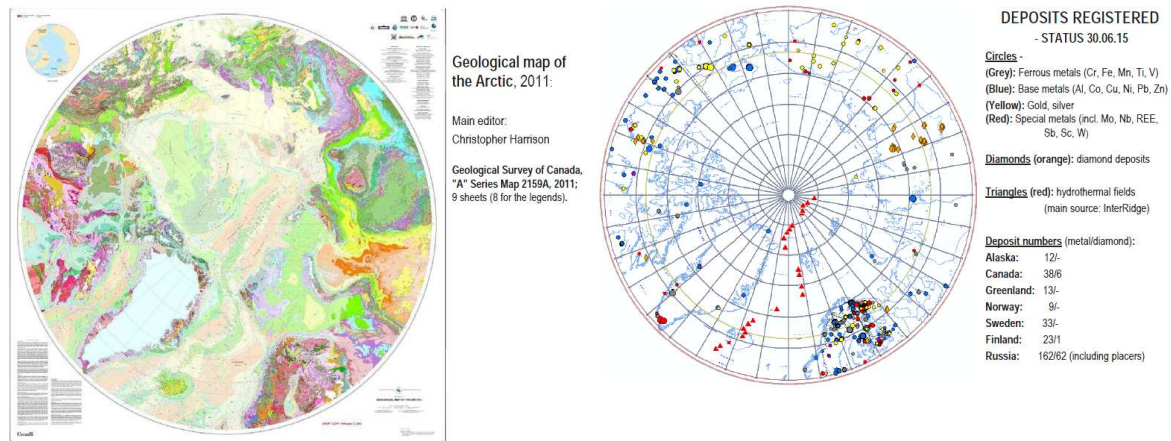


Figure 1 : inventaire des ressources minérales en Arctique (version de travail)

Les ressources minérales sont moins connues que le pétrole et le gaz, notamment car le nombre de matériaux concernés est assez élevé et que les détails techniques sont complexes.

Deux types ressources minérales doivent être principalement considérés : les minerais stratégiques et les terres rares.

Le premier type de minerais est utilisé pour de nombreuses applications stratégiques dans le domaine des technologies de pointe (électronique, communication), ou dans le domaine de la défense et dans lesquelles leurs présences sont indispensables et non substituables. Pour un pays qui entend ainsi garantir ses intérêts stratégiques et ceux de ses acteurs économiques nationaux, il est nécessaire de sécuriser l'approvisionnement de ces ressources minérales.

En parallèle, le second type de minerais correspond à ceux dont la répartition à la surface du globe en rend l'approvisionnement difficile pour des raisons géopolitiques. Les pays producteurs sont prêts à en contrôler l'exportation selon des critères politiques, idéologiques ou stratégiques, pouvant donc aller jusqu'à fonctionner en dehors de toute logique de marché classique. Une telle position est d'autant plus facile à tenir que le pays se trouve en situation de quasi-monopole. Cette situation offre alors au pays producteur le double intérêt de pouvoir réguler l'offre à un prix élevé tant que la demande est présente (intérêt économique) mais aussi de pouvoir décider de son portefeuille de pays clients (intérêt stratégique).

La Chine est au centre de toutes les attentions comme en attestent de nombreux auteurs.¹⁷¹⁸ Ces auteurs dressent également un inventaire des minerais impliqués dans les ressources stratégiques ou géopolitiques¹⁹. Actuellement, le Groenland et le nord de la Sibérie sous-tendent de grands espoirs sur le potentiel d'exploitation future de ces minerais. Des efforts importants, appuyés par des investisseurs étrangers, sont donc entrepris pour confirmer la faisabilité et le développement de nouvelles exploitations de minerais.

En complément, l'acheminement des matières premières des sites de production jusqu'aux sites de transformations, est également un paramètre important, car source de compétition entre les pays. Contribuant directement à la rentabilité et à l'efficacité de la chaîne de valeur de la filière toute entière, les modalités de transport des matières premières peuvent départager deux pays producteurs de ressources identiques. Dans la zone arctique les moyens maritimes, routiers ou ferroviaires se retrouvent en compétition. Il faut noter que les caractéristiques climatiques extrêmes rendent les conditions de transport difficiles et peuvent aller jusqu'à constituer des freins à l'activité. Par exemple, l'emprise des glaces peut s'étendre jusqu'à l'entrée des ports une grande partie de l'année et empêcher le transport maritime. La fonte des glaces peut rendre impraticable le transport terrestre. Enfin, les conditions hivernales peuvent détériorer significativement les voies ferrées et ainsi retarder la reprise de la circulation des trains de marchandises.

L'exploitation de minerais n'est pas exempte du risque environnemental à cause des possibles pollutions associées à cette activité. Bien que moins critiques que ne peuvent l'être les pollutions par hydrocarbures, les produits toxiques utilisés pour l'extraction des minerais, peuvent polluer les couches rocheuses ou nappes phréatiques autour des sites d'exploitation.

¹⁷ PAILLARD, CA, *Minerais et industries de défense, une dépendance à clarifier*, Diploweb, 2012, Internet, <http://www.diploweb.com/Minerais-et-industries-de-defense.html>

¹⁸ GARCIN T., *Géopolitique de l'Arctique*, Paris, Economica, 2013, 186 p., p.93

¹⁹ Afin de ne pas alourdir la présentation de cette étude, l'inventaire des minerais n'est pas rappelé dans le présent document. Toutefois, le lecteur intéressé est invité à se reporter aux sources mentionnées précédemment.

• **Ressources halieutiques**

De nombreuses inconnues existent dans la problématique des ressources halieutiques en zone arctique. Elles sont d'ordres scientifiques, techniques, économiques et juridiques. Actuellement, peu de chiffres consolidés sont en mesure d'indiquer la capacité totale de pêche dans la zone Arctique, étant donné la présence des glaces et la restriction d'accès qui en résulte pour les unités de pêche. Cependant, quand les statistiques sont disponibles, elles montrent que les volumes de pêche sont relativement faibles, comme par exemple pour la zone de responsabilité de l'Alaska, avec un volume qui correspond à 0.1% des prises mondiales²⁰. Une autre source citant la base de données 2013 de l'organisation des nations-unies pour l'alimentation et l'agriculture (ou *food and agriculture organisation for united-nations*, FAO), donne pour l'année 2011 une capture en mer arctique de 1 tonne sur un total de 83 536 855 tonnes, soit 0,000001%²¹ de la pêche mondiale. Pour comprendre, il faut télécharger le logiciel FishstatJ de la FAO, ainsi que la base de données « *statistiques mondiales des captures et de production d'aquaculture de la FAO* »²². Le tableau suivant donne les éléments filtrés pour la mer arctique, obérant les années sans information :

Pays (Pays)	Espèce (Espèce ASFIS)	Zone de pêche (Zone principale de pêche FAO)	Mesure (Mesure)	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Fédération de Russie	Églefin	Mer Arctique	Quantité (tonnes)											72		70					1	
Fédération de Russie	Flétan noir	Mer Arctique	Quantité (tonnes)											17								
Union des Rép.soc.sov.	Flétan noir	Mer Arctique	Quantité (tonnes)				100	1400	800	200												
Fédération de Russie	Gadiformes nca	Mer Arctique	Quantité (tonnes)										2	1		1	1					
Union des Rép.soc.sov.	Grenadier de roche	Mer Arctique	Quantité (tonnes)				1100	5900	2600	500												
Fédération de Russie	Morue de l'Atlantique	Mer Arctique	Quantité (tonnes)											390		517						
Fédération de Russie	Morue polaire	Mer Arctique	Quantité (tonnes)													1				3	1	10
Fédération de Russie	Phoque annelé ou marbré	Mer Arctique	Quantité (nombre)								170	327	146									
Canada	Phoque du Groenland	Mer Arctique	Quantité (nombre)	23406	3662		2629	3785														
Union des Rép.soc.sov.	Poissons marins nca	Mer Arctique	Quantité (tonnes)						100													
Fédération de Russie	Salmonoidés nca	Mer Arctique	Quantité (tonnes)															1	4	3	4	

Tableau 1 : ressources halieutiques en Arctique

La valeur de 2011 est bien retrouvée dans le tableau. Cependant, le nombre de pays donnant des informations est limité. Par ailleurs, les éléments sont très variables d'une année à l'autre. Ces valeurs chiffrées montrent donc l'absence de cohérence des données disponibles pour la région arctique.

²⁰ Chiffre avancé par l'université de Colombie britannique en 2012, in GARCIN T., *Géopolitique de l'Arctique*, Paris, Economica, 2013, 186 p.

²¹ DEBOUDT P., MEUR-FEREC C., MOREL V. (dir), TROUILLET B., *Géographie des mers et des océans*, Paris, Armand-Colin, 2014, p. 124

²² FOOD AND AGRICULTURE ORGANISATION, 2017, Internet, <http://www.fao.org/fishery/statistics/software/fishstatj/en>

Toutefois, de très fortes spéculations concernent l'évolution de la répartition des zones denses en poissons. La fonte de la glace et le réchauffement potentiel des eaux arctiques pourraient s'accompagner de la migration vers le nord des ressources halieutiques, comme par exemple l'important stock de poissons que l'on peut trouver en mer de Barents au nord de la Norvège. Cette migration potentielle vers les pôles doit être ainsi confrontée à la problématique de la revendication des zones de responsabilités, pour comprendre la convoitise et les tensions qui pourraient survenir.

Dans le cas où des stocks importants de poissons venaient à se trouver dans des zones où la pêche internationale serait possible, les bateaux de certains pays connus pour la pratique de la pêche intensive pourraient œuvrer massivement dans le bassin arctique, afin de tirer parti de ces ressources. Il est important de faire remarquer que pour l'instant aucune institution régionale n'est en mesure de déterminer ni de faire respecter les quotas de pêche prévus par la convention de Montego Bay²³ selon le principe d'accords régionaux, comme cela se fait dans d'autres bassins. Les évolutions climatiques et océanographiques pourraient donc recomposer la ressource halieutique dans le bassin, ce qui pourrait indirectement impacter le reste de la faune puisque le poisson est un des maillons de la chaîne alimentaire. Le devenir de l'écosystème est donc fortement lié à l'évolution des stocks de poissons dans la région arctique, en plus d'être directement impacté par la fonte des glaces et le réchauffement climatique.

La communauté scientifique, ayant pleinement conscience de la situation et des mécanismes déstructurants qui pourraient se mettre en place, reste très vigilante et recommande un effort de recensement et de surveillance de la ressource halieutique. Pour atteindre cet objectif dans un esprit raisonné, efficace et concerté, la démarche de coopération semble toute indiquée. Il paraît également important qu'une action soit menée au niveau de la communauté internationale pour sécuriser l'exploitation du poisson à hauteur des enjeux environnementaux en présence. Les échanges pour instruire ce sujet devraient très largement s'appuyer sur les relations internationales et diplomatiques pour conduire au

²³ Cf description §2.5 *La législation : l'UNCLOS pièce centrale des travaux actuels : entre référence commune et source de litiges*

consensus et éviter un statu quo qui donnera, à terme, des tensions, voire des accrochages en cas de revendications non reconnues et non respectées.

- **Ressource touristique**

Le tourisme en arctique s'articule entre une offre à terre et une offre en mer, ou une combinaison de des deux. Dans cette étude, l'analyse du volet maritime a été privilégiée.



Figure 2: *Crystal Serenity* – été 2016 lors de sa croisière « arctique » et passage du nord-ouest

Le secteur de la croisière a connu une nette progression de 62% de la demande entre 2005 et 2015. À l'échelle mondiale, le nombre total de passagers s'élève à 24.7 millions en 2016²⁴. Si les Caraïbes et la Méditerranée restent les deux bassins de croisières privilégiés, cumulant 55% des volumes, la progression de certains bassins est révélatrice de tendances possibles. Ainsi en 2012, l'Alaska représente environ 6% des parts, mais une croissance réduite de l'ordre de 5%. Les croisières en Alaska intéressent une partie plus réduite de la population, qui est en général aisée et à la recherche d'une croisière de haute qualité. La mer de Chine atteint 3.2% de parts, mais avec une progression annuelle de 302%.²⁵. Ce phénomène peut s'expliquer par la montée puissance du marché domestique chinois qui dispose d'un grand vivier de clients potentiels. Le renforcement de l'attractivité de l'Asie pour des touristes à l'étranger se combine au mécanisme précédent. En 2016, la progression annuelle en Asie est redescendue à une valeur de 24% des parts de marché.

²⁴ CRUISING LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION, *2017 cruise industry outlook*, 2016, Internet, <https://www.cruising.org/about-the-industry/research/2017-state-of-the-industry>, p. 7 et 12

²⁵ MOISSIEC A (dir.), FOURNIER C., *Géographie des mers et des océans*, Presses universitaires de Rennes, 2014, p229-230

La *Cruising Lines International Association* (CLIA) fait du développement du tourisme dans les zones polaires, une tendance forte du moment.²⁶ Les paysages et la nature qui s'offrent aux touristes sont quasi magnétiques dans l'inconscient collectif et répondent à une demande d'un certain nombre de touristes à travers le monde. Il ne peut être exclu non plus que l'histoire des grands explorateurs et les représentations collectives jouent un rôle dans l'intérêt pour la zone arctique. Les acteurs économiques et les pays d'accueil l'ont bien compris et ont entrepris de valoriser ce potentiel.

Toutefois, un accroissement de la fréquentation de l'Arctique pourrait ne pas être sans risque. En premier lieu, le risque environnemental est identifié. Sans un encadrement suffisant ou une responsabilisation appropriée des acteurs, l'empreinte de l'activité humaine dans cet environnement fragile et peu résilient pourrait être une menace significative.

Un autre risque concerne la sécurité des touristes dans ce milieu où la survie humaine n'est possible que si des conditions matérielles minimales sont réunies. Il est donc normal que l'évènement présenté comme une grande première par la société *Crystal*, fut considéré par d'autres comme une illustration des crises potentielles auxquelles la communauté internationale pourrait être confrontée.

A l'été 2016, le navire *Crystal Serenity*, embarquant environ 1 600 personnes (1 000 passagers et 600 membres d'équipage) a réalisé une croisière empruntant le passage du nord-ouest, puis a navigué entre les glaces, selon le trajet de l'explorateur Amundsen en 1903. Le *Crystal Serenity* est le premier navire de cette taille à avoir réalisé ce type de navigation.

Avant le départ de la croisière du *Crystal Serenity*, des dispositions particulières avaient été prises pour préparer l'évacuation et le sauvetage des passagers et membres d'équipage si besoin était, notamment en coordination avec les acteurs de sécurité et de sauvetage, et au travers de la réalisation d'un exercice grandeur nature.

Des dispositions spécifiques avaient été prises également pour la réalisation de la croisière, avec notamment l'accompagnement pendant les 32 jours de navigation par un brise-glace

²⁶ CRUISING LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION, *2017 cruise industry outlook*, 2016, Internet, <https://www.cruising.org/about-the-industry/research/2017-state-of-the-industry>, p. 25

dédié, le *Ernest Shackleton* armé pour l'occasion en matériels complémentaires et spécifiques, mais aussi par l'adjonction de deux hélicoptères pour la reconnaissance du trajet et la présence de glace²⁷²⁸.

Il s'agit donc d'une approche qui se veut raisonnée et qui sera riche d'enseignements pour le potentiel de développement de ce type de croisière, étant fort probable que la démonstration ainsi réalisée appelle à être reconduite, voire à se multiplier. Les moyens nécessaires et les coûts résultants de ces nouvelles mises en œuvre place cette croisière dans le secteur du tourisme de niche, mais semble viable : dès 2017 la société propose de renouveler le voyage.

Toutefois, nous pouvons demeurer interrogatifs, ou sceptiques, quant aux conséquences réelles de survenue d'un accident dans des conditions réelles. A titre d'exemple, le cas du *MS Explorer* peut être cité. Ce bâtiment navigue pour une croisière en antarctique, courant novembre 2007, avec 154 passagers et membres d'équipage à bord. Il entre en collision avec un *growler*, bloc de glace dure qui flotte entre deux eaux sous la surface. Bien que la coque ait été prévue pour les navigations en zone polaire, une voie d'eau se déclare. Après la constatation des dégâts et de l'évolution de la situation, toutes les personnes à bord sont récupérées quelques heures plus tard après avoir dérivé dans les embarcations de sauvetage. Quelques images sont données pour illustration ci-dessous.

En complément, des observateurs ont souligné des risques pour les populations autochtones vivant sur le littoral, arguant du fait que la petite taille de ces communautés ne permettrait pas de faire face à une catastrophe maritime. Ces communautés ne sont en effet pas prêtes à accueillir des bateaux avec un si grand nombre de personnes. Ils militent donc pour une réflexion sur la taille limite des bateaux et le nombre de bateaux qui pourraient réaliser ce type de navigation.²⁹

²⁷ MARITIME EXECUTIVE, *Rescue Exercise Conducted For Crystal Serenity Voyage*, 21/04/2016, Internet, <http://www.maritime-executive.com/article/rescue-exercise-conducted-for-crystal-serenity-voyage>

²⁸ UNITED STATES COAST GUARD, Joint Rescue Coordination Center (Canadian Air Force and Coast Guards), *Briefing: Crystal Serenity TTX Anchorage, Alaska*, 13/04/2016, Internet, http://www.uscg.mil/pvs/docs/NWPassage/NWP16_ArcticSAR_Panel_JRCC_Trenton_13Apr16.pdf

²⁹ WEBER, B. , *Northerners consider new cruise ship rules after Crystal Serenity's voyage*, CBCNews, 18/09/2016, Internet, <http://www.cbc.ca/news/canada/north/new-rules-for-arctic-cruises-1.3767846>

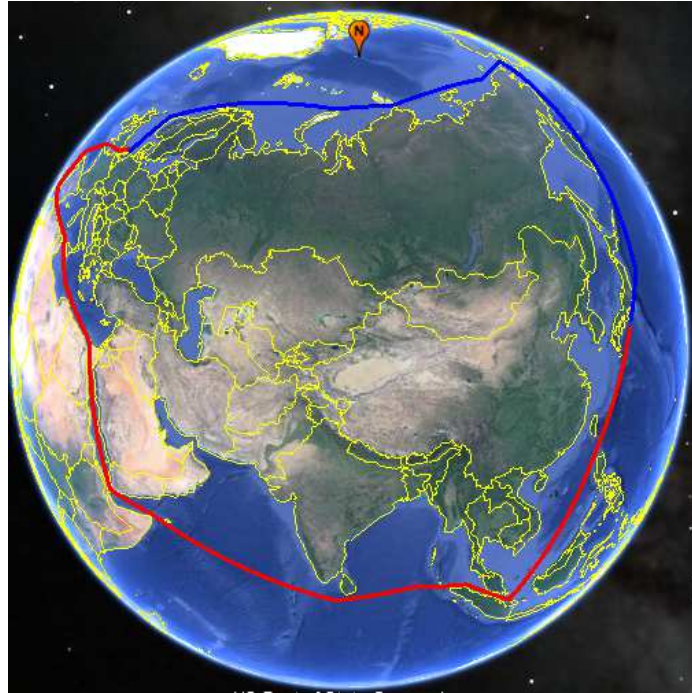


Figure 3: 2007 – accident MS explorer (navire après collision et passagers évacués ; quelques heures plus tard et entouré de glace ; embarcation de sauvetage avec quelques passagers à côté d'un iceberg)

2.4 La maritimisation : évolution lente et multiplicité de défis à relever

A moyen terme, le milieu arctique restera incertain, dangereux et extrême pour les hommes et les matériels. Le niveau de risque lié aux activités maritimes restera élevé encore pour longtemps. Face à cette incertitude, les infrastructures maritimes, les chaînes de secours et la navigation maritime constituent les principaux enjeux de transformation sur lesquels la communauté internationale se penche. Ces axes de travail devront permettre de préparer l'exploitation des futures opportunités offertes par l'Arctique tout en garantissant des conditions de sécurité maximales.

La fonte des glaces pourrait laisser le champ libre pour une mer accessible à la navigation ou permettre de pouvoir emprunter plus aisément des passages dont le franchissement n'était possible que dans le sillage d'un brise-glace. Trois passages privilégiés se dessinent, par le nord-est (le long des côtes de Sibérie), le nord-ouest (sinuant dans l'archipel nordique du Canada) ou directement par le pôle (si la glace venait un jour à disparaître complètement). Les deux premières options présentent un gain notable pour certains trajets de navires marchands par rapport aux transits maritimes courants. Afin d'illustrer le gain en distance, la Figure 4 montre qu'il y a un intérêt avéré pour relier l'est de l'Asie avec soit le nord de l'Europe (passage du nord-est), soit la côte est des Etats-Unis (passage du nord-ouest).



Bleu (8 100nm env) – Rouge (13 000nm env, +38%)



Bleu (8 700nm env) – Rouge (10 800nm env, +20%)

Figure 4: exemples de routes maritimes où un gain est notable : Asie – Europe ou Asie – Côte est USA

En revanche, la route maritime par le passage du nord-ouest n'est pas nécessairement avantageuse par rapport à trajet passant par le canal de Panama pour relier les deux côtes des Etats-Unis comme le montre la figure suivante :



Bleu (9 100nm env) – Rouge (9 200nm env)

Figure 5: exemple de route maritime où un gain n'est pas avéré

Le passage du nord-est est à l'heure actuelle jugé plus facile que celui du nord-ouest. Les hauts fonds y sont moins nombreux et l'infrastructure côtière meilleure, même si elle doit être rénovée ou complétée par de nouveaux ports afin d'améliorer le maillage littoral et la capacité d'accueil. Bien que la perspective de la fonte des glaces laisse initialement penser qu'il y a un gain significatif aux différentes options de transit, la motivation des armateurs reste aujourd'hui modérée. Le trafic a certes perceptiblement augmenté³⁰ mais il n'y a pas encore eu de recomposition profonde des routes maritimes.

Du côté des avantages, il est possible de noter le gain théorique en temps et en fioul. L'économie du droit de passage dans le canal de Suez n'est pas à négliger ainsi que la moindre exposition aux zones de piraterie.

En revanche, les inconvénients sont nombreux et constituent de sérieux freins à l'envolée des routes maritimes. Les bateaux qui naviguent dans ces zones doivent respecter des critères de sécurité stricts, notamment pour la conception et la fabrication de leur coque (dite alors coque polaire), ce qui est de nature à augmenter très sensiblement le prix du

³⁰ NORTHERN SEA ROUTE INFORMATION OFFICE, *Transits in 2016*, sd, Internet, http://www.arctic-lio.com/docs/nsr/transits/Transits_2016.pdf

navire. Par exemple un méthanier standard de la classe 200 M\$, voit son coût monter, pour le même bateau en version polaire, à plus de 300 M\$. Il est également possible de trouver dans l'armement du bateau pour la navigation polaire des matériels supplémentaires et spécifiquement adaptés à ce milieu : radar, projecteurs nocturnes, hélicoptère ou drone de reconnaissance, réception de cartes de position actualisée des glaces, équipements de survie adaptés, etc. Même si le bateau intègre ces caractéristiques, il peut être soumis à la nécessité de louer les services d'un brise-glace qui ouvre la voie. Par ailleurs, la Russie impose des critères à respecter pour le passage, comme les routes à emprunter et des formalités administratives lourdes qui doivent être effectuées avant la traversée. Elle recommande aussi de louer les services d'un de ses brise-glaces. Elle en possède treize dont sept sont à propulsion nucléaire offrant ainsi un surplus de puissance par rapport aux brise-glaces classiques. Mais la location d'un brise-glace se fait à un prix relativement élevé et constitue un poste de surcoût pour l'exploitant

Dans le cas où la zone de transit se trouverait libre de glace, il serait toutefois possible de rencontrer des glaces flottantes et des glaces immergées entre deux eaux. Ces deux dangers peuvent causer des dégâts importants au bateau, voire les obliger à se dérouter dans un port à proximité. Il peut même arriver que cela puisse entraîner la perte du navire, comme ce fut le cas du *MS Explorer* mentionné au paragraphe sur le tourisme, et potentiellement aussi la perte de sa cargaison. Ce risque vient donc diminuer les gains mentionnés plus haut et est de nature à augmenter les primes d'assurance. Par ailleurs, en fonction des conditions de navigation, de mauvaise météorologie courante dans ces zones, de transit en convoi derrière un brise-glace ou encore de zones avec présence de glace, le bateau se voit dans l'obligation de réduire sa vitesse. Il peut donc y avoir un gain sur la distance mais pas nécessairement sur la durée du trajet. Les armateurs cherchent à minimiser les risques et les coûts, mais cherchent aussi à avoir de la régularité et de la prévisibilité dans l'organisation de leurs flux. Les routes par le nord ne seront accessibles à moyen terme que pendant les mois d'été. Cela imposerait donc d'avoir sur l'année, une double organisation, une en été et une en hiver.

Il faut également mentionner que les cargaisons sont optimisées pour la route sud, le long de la ligne principale Europe-Suez-Chine : Rotterdam (Pays-Bas), Felixstowe (Royaume-Uni), Algeciras (Espagne), Marsaxlokk (Malte), Suez (Egypte), Singapour, Hongkong (Chine),

Shanghai (Chine)³¹. Chacun de ces ports constitue, en effet, un hub permettant de densifier les flux d'import-export à l'échelle mondiale. L'ensemble de ces éléments amènent donc les armateurs à ne pas considérer, pour le moment, le passage du nord-est comme suffisamment avantageux pour délaisser complètement les routages classiques.

En ce qui concerne le passage du nord-ouest, les problématiques mentionnées ci-dessus peuvent être également applicables. Il y a, par ailleurs, deux problèmes supplémentaires qui les complètent. Tout d'abord, le faible tirant d'eau (par exemple dans le détroit Union avec seulement 13 m) et la faible largeur, par endroit, restreignent l'accès à des navires de taille moyenne. De plus, le très faible maillage portuaire et le défaut d'infrastructures maritimes sur le littoral de l'archipel canadien constituent un frein à l'activité. Les brise-glaces de la région sont peu nombreux : 5 pour le Canada³² et 3 pour les Etats-Unis³³. Ils sont par ailleurs assez largement anciens et peu puissants. Ce dimensionnement correspond à la couverture des zones de responsabilités respectives, avec l'Atlantique pour le Canada et l'Alaska pour les Etats-Unis. Pour couvrir le littoral du passage du nord-ouest dans le cas d'une activité accrue, ce dimensionnement ne semble pas suffisant.

De façon générale, la couverture de l'Arctique en matière de cartes marines, données océanographiques et bathymétriques est faible, voire insuffisante. On estime à environ 11% la surface de l'océan arctique cartographié, dont 6% seulement selon les normes internationales³⁴.

³¹ GUY, E., LASSERRE, F., *Commercial shipping in the Arctic: new perspectives, challenges and regulations*, 2016, Internet,

<http://corpus.ulaval.ca/jspui/bitstream/20.500.11794/432/1/Guy%20Lasserre%20Commercial%20shipping%20in%20the%20Arctic%20Polar%20Record%202016.pdf>, p. 9

³² GARDE COTIERE CANADIENNE, *La flotte de brise-glace de la Garde côtière canadienne*, 2017, Internet,

<http://www.ccg-gcc.gc.ca/Deglacage/accueil>

³³ UNITED STATES COAST GUARD, *The cutters, boats, and aircraft of the U.S. COAST GUARD*, 2016, Internet,

http://www.overview.uscg.mil/Portals/6/Documents/PDF/CG_Cutters-Boats-Aircraft_2015-2016_edition.pdf?ver=2016-10-19-153700-540, p. 3

³⁴ GUY, E., LASSERRE, F., *Commercial shipping in the Arctic: new perspectives, challenges and regulations*, 2016, Internet,

<http://corpus.ulaval.ca/jspui/bitstream/20.500.11794/432/1/Guy%20Lasserre%20Commercial%20shipping%20in%20the%20Arctic%20Polar%20Record%202016.pdf>, p. 8

Enfin, les besoins en réglementation internationale et en organisation transnationale sont fondamentaux. Dans un environnement fragile et un écosystème faiblement résilient, toute empreinte de l'activité humaine ou toute pollution pourrait évoluer rapidement en catastrophe naturelle. Il s'agit d'un risque fort comme développé au paragraphe 2.3. Il a été montré que les risques pouvaient aussi être de nature à conduire à la perte de vies humaines, comme indiqué dans le même paragraphe. On l'a vu dans le cas de la Russie ; des règles particulières pour le passage du nord-est peuvent être imposées. Cela est conforme à la réglementation UNCLOS, dans son article 234 : « *Les Etats côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires [...] dans les zones recouvertes par les glaces et comprise dans les limites de la zone économique exclusive, [...] obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et [...] gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible.* » Mais pour que les dispositions prises par un état ne soient pas discriminatoires ou jugées comme excessives³⁵³⁶, il conviendrait de mieux encadrer et d'harmoniser l'interprétation de cet article. A défaut, cela peut conduire à des tensions car pouvant porter atteinte à la liberté de navigation, notion chère aux pays ayant une marine de premier plan.

Par ailleurs, pour pouvoir naviguer dans un environnement exigeant et qui le restera même si les glaces disparaissent au moins une partie de l'année, il faut avoir des navires adaptés (coque arctique), des équipements de sécurité spécifiques et des équipages formés. Entré en vigueur au premier janvier 2017, le code polaire mis sur pied par l'organisation maritime internationale est une autre réglementation importante qui doit donc être mentionnée. D'après certains experts, le code polaire n'introduit pas de révolution, mais permet de concaténer plusieurs recommandations ou pratiques dans un même texte de lois. Le texte de la convention pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS – *Safety Of Life at Sea*) ainsi que

³⁵ Exemple de position en faveur d'une meilleure gouvernance pour qu'il y ait équité de traitement et respecter de réglementation nationale non discriminatoire, organisation internationale des armateurs (International Chamber of Shipping, ICS, représentant 80% des armateurs mondiaux), revue annuelle 2015 : INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *2015 Annual review*, 2016, Internet, <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/ICS-Annual-Review-2015/ics-annual-review-2015.pdf>, p. 32-33

³⁶ Un exemple de projet discriminatoire russe (loi du sous-sol, protectionnisme préférentiel pour navire de pavillon russe) est mentionné dans la revue annuelle 2016 de l'ics : INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *2016 Annual review*, 2017, Internet, <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/ICS-Annual-Review-2016/ics-annual-review-2016.pdf?sfvrsn=9>, p. 56

la convention pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL – MARine POLLution) ont été amendés pour prendre en compte le code polaire. Le code de la convention sur les normes de formation, de certification et de veille des gens de mer (Convention STCW) a également été mis à jour. De portée internationale, son contenu est ainsi opposable aux navires³⁷ projetant une navigation polaire, donc dans la zone arctique.

En complément, il est nécessaire d'avoir une structure appropriée pour mettre en œuvre et vérifier la bonne application des réglementations. À ce niveau, avec le peu de recul disponible et le peu de documentation accessible sur le sujet, il n'est pas possible d'analyser le niveau de performance de ces normes même si elles ont été amendées. Nul doute qu'il faille dans quelques temps revenir sur ce point pour effectuer un premier bilan.

Au niveau politique, les membres permanents du Conseil de l'Arctique ont signé le 12 mars 2011, à Nuuk, un accord sur la coopération en matière de recherche et de sauvetage. C'est une étape importante car il est indispensable aussi de pouvoir disposer d'une organisation de recherche et sauvetage performante et coordonnée entre tous les pays de la zone pour accompagner les évolutions de la maritimisation progressive de la zone arctique.

Enfin, il convient de souligner une problématique connexe à la maritimisation qui pourra évoluer à moyen terme en parallèle de celle-ci. En effet, la morphologie de la criminalité de la zone arctique va, très probablement, connaître une mutation accompagnant les changements maritimes. Historiquement, la criminalité était relative à la présence des populations autochtones arctiques. Les évolutions de la zone arctique ont été prises en compte par la communauté internationale et les instances assurant la surveillance de la criminalité internationale³⁸. L'ouverture des routes entre l'Asie et l'Europe est une source de trafic commercial illicite, de trafic de drogue, d'exploitation illicite des ressources naturelles

³⁷ Le lecteur est renvoyé à la lecture de l'article suivant pour les conditions d'application (taille du bateau) et type d'exclusion (pêche) et d'autres détails couverts par la problématique du code polaire : BAUDU, H., *Le code polaire entre en vigueur au 01 janvier 2017*, sd, Internet, <http://fmes-france.org/wp-content/uploads/2017/01/Oc%C3%A9an-arctique-2017-01-01-Le-code-polaire-entre-en-vigueur-Pr.-BAUDU.pdf>

³⁸ EUROPOL, *Exploring tomorrow's organised crime*, 2015, Internet, https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0ahUKEwiWr4iV2LrSAhXLuhoKHTELA74QFggxMAM&url=https%3A%2F%2Fwww.europol.europa.eu%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fdocuments%2FEuropol_OrgCrimeReport_web-final.pdf&usq=AFQjCNEU6pRUFqhd-toqx8UHPd13KIFVHQ&cad=rja

(ex ressource halieutique). Le développement de la zone donne lieu également à des préoccupations sur les flux migratoires qui peuvent conduire à une nouvelle voie de transit en parallèle des itinéraires existants. Un impact possiblement négatif en matière de sécurité dans les régions d'accueil où des déséquilibres démographiques ou économiques peuvent survenir, notamment dans des zones initialement très faiblement peuplées. Il s'agit donc d'un enjeu important pour lequel les moyens d'action doivent être définis et revus périodiquement en regard du niveau de la menace.

2.5 La législation : l'UNCLOS pièce centrale des travaux actuels : entre référence commune et source de litiges

Ce référentiel de réglementation correspond à une multiplicité de cadres qui se chevauchent. Il n'y a pas encore un seul et même cadre partagé par tous. Bien que la communauté internationale ait produit des textes à vocation universelle, tous les pays ne les ont pas ratifiés et de nombreux accords bilatéraux ont été également définis parallèlement. Chaque texte ajoute sa part de complexité, conséquence des définitions qu'il se donne et des interprétations possibles qu'il crée. La complexité de ce référentiel augmente donc considérablement quand plusieurs textes se combinent et ne sont pas applicables à tous les protagonistes.

Tout d'abord, la convention de Montego Bay, également appelée *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) a été signée le 10 décembre 1982 et est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. A ce jour, ratifiée par 168 pays elle est la référence en matière de droit de la mer. Vis-à-vis de l'Arctique, les pays étant parties à la convention sont les suivants ³⁹:

³⁹ UNITED NATIONS OCEANS AND LAW OF THE SEA, *Listes chronologiques de ratifications, adhésions et successions à la Convention aux Accords y relatifs État*, 03/02/2017, Internet, http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm#The%20United%20Nations%20Convention%20on%20the%20Law%20of%20the%20Sea

Ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982		
Rang	Pays (date)	Riverain Arctique
146	Danemark (16 novembre 2004)	Oui (Groenland)
144	Canada (7 novembre 2003)	Oui
124	Union européenne (1 avril 1998)	Non
114	Fédération de Russie (12 mars 1997)	Oui
99	Suède (25 juin 1996)	Pas de côte en arctique
98	Norvège (24 juin 1996)	Oui (Nord du pays + Svalbard)
96	Finlande (21 juin 1996)	Pas de côte en arctique
92	Chine (7 juin 1996)	Non
87	France (11 avril 1996)	Non
20	Islande (21 juin 1985)	Non

Tableau 2: extrait des pays parties à la convention de Montego Bays et protagonistes en Arctique

Le point le plus significatif pour la problématique arctique est que les Etats-Unis n'ont pas, à ce jour, ratifié la convention de Montego Bay. L'UNCLOS est donc un texte de référence sur le plan du droit international, s'imposant ainsi à la grande majorité des Etats, à l'exception notable des Etats-Unis.

Pour leur part, les Etats-Unis sont liés uniquement à la première convention sur le droit de la mer, celle de Genève du 29 avril 1958 qu'ils avaient ratifié au préalable. Ils se retrouvent donc une position isolée car les Etats qui étaient également parties à la convention de Genève ont ensuite ratifié la convention de Montego Bay. De plus, dans la partie XVII de l'UNCLOS, l'article 311 stipule, dans son premier paragraphe, que la convention l'emporte sur les accords précédents, notamment sur la convention de Genève de 1958. Les Etats ayant ratifiés les deux conventions de Genève et de Montego Bay ne peuvent donc plus régir leurs relations avec les Etats-Unis par le biais d'un texte international commun.

Malgré les sollicitations répétées des administrations Bush et Obama devant le Congrès et le Sénat américains, afin de valider l'adhésion américaine à l'UNCLOS, les parlementaires ont toujours été réticents à le faire pour des raisons de préservation des intérêts politiques et stratégiques américains. Dans l'attente de l'éventuelle ratification américaine de l'UNCLOS, le processus de résolution des litiges avec ce pays reste incertain et délicat. Trois possibilités peuvent toutefois être identifiées : soit une ratification de l'UNCLOS suivie d'un processus standard auprès de la commission des nations unies en charge de ce sujet (*Commission on*

the Limits of the Continental Shelf, CLCS) ; soit une ratification de l'UNCLOS avec la valorisation des accords bilatéraux antérieurs ; soit la non ratification de l'UNCLOS accompagnée par des négociations bilatérales en vue d'aboutir à un accord. Dans ce dernier cas, les Etats-Unis devraient maintenir leur discours d'adhésion partielle à la convention de Montego Bay.

En effet, les Etats-Unis ont indiqué à plusieurs reprises, qu'ils souscrivaient à certaines parties de la convention de Montego Bay, notamment en ce qui concerne la délimitation des zones de propriétés et de responsabilités en mer.

A titre d'exemple, le programme inter-agences *U.S. extended continental shelf* (USECS) conduit entre 2003 et 2012, stipule, sur son site internet, clairement que la convention UNCLOS est prise comme référence⁴⁰.

Cette position est cohérente pour deux raisons. Tout d'abord, l'exception américaine sur la non ratification de la convention de Montego Bay amoindrit la légitimité de ce pays. D'autre part, cette position est cohérente avec la clarification apportée en 2012 par la Cour internationale de justice lors de la résolution du litige Nicaragua contre Colombie. Elle a ainsi officiellement acté que le paragraphe 76.1 avait acquis le statut de droit coutumier⁴¹.

Par ailleurs, les moyens et l'expertise du programme américain ont été mis à disposition d'une vingtaine de pays dans leurs démarches de délimitation de plateaux continentaux. Ces pays étant pour la plupart parties à la convention de Montego Bay, ces données ont pu alimenter les travaux de la CLCS sur ces dossiers.

Les Etats-Unis disposent donc de compétences reconnues mondialement leur permettant de compter sur une légitimité relative. Si leur capacité à produire des données satisfaisantes paraît peut contestable, en revanche, ils n'ont aucune légitimité vis-à-vis de la bonne interprétation des critères de la convention et des définitions parfois complexes qui peuvent être sujette à caution. En conséquence si les Etats-Unis veulent une reconnaissance, internationale et complète, de la délimitation de leurs plateaux continentaux, une soumission pour avis à la CLCS paraît incontournable.

⁴⁰ U.S. EXTENDED CONTINENTAL SHELF PROJECT, *Missions and data*, sd, Internet, www.continentalshelf.gov/missions_data/index.htm

⁴¹ FOUCHER M. (dir), *L'Arctique: la nouvelle frontière*, Paris, CNRS, 2014, 181 p.

Enfin vis-à-vis de son voisin canadien, des efforts conjoints semblent indiquer une volonté commune de résoudre au mieux les litiges potentiels, et ce, quelle que soit la stratégie retenue vis-à-vis de la CLCS. Sur le site internet de l'USECS, on apprend ainsi que des missions ont été menées conjointement avec le Canada pour réaliser des économies et augmenter la coopération scientifique et diplomatique entre les deux pays.

Afin d'introduire les enjeux de l'extension de la zone économique exclusive au plateau continental, les différents espaces maritimes et le rôle de l'Etat côtier sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Repère		Ligne de base (Laisse de basse mer)	Mer territoriale	LB + 12 nm	Zone économique exclusive (si l'état le demande)	LB + 200nm	Extension de la ZEE (si l'état apporte les éléments justificatifs)	extension jusqu'au bout du plateau continental	Zone internationale			
Nom	Eaux intérieures											
Surface	SJN		SJN (art 2)		EC		EC (art 77 et 78)		EC			
Colonne d'eau	SJN		SJN (art 2)		SJN (art 56.1.a)		EC (art 77 et 78)		EC			
Fond	SJN		SJN (art 2)		SJN (art 56.1.a)		SJN(art 77 et 78)		EC			
Sous-sol	SJN	SJN (art 2)	SJN (art 56.1.a)	SJN(art 77 et 78)	EC							

SJN : souveraineté et juridiction nationale
 EC : espace commun
 Rq : la zone contiguë n'est pas mentionnée car s'agissant d'une zone où l'état côtier peut intervenir si les lois et règlements applicables sur son territoire ou dans sa mer territoriale ont été transgressés ou son en passent de l'être. Adjacent à la mer territoriale, cette zone peut s'étendre jusqu'à 24nm. Elle n'a pas d'intérêt dans cette étude.

Tableau 3 : délimitation maritime et souveraineté nationale

En regard de chaque item du tableau précédent, il faut y associer un intérêt stratégique. Très schématiquement, en surface, il s'agit de la navigation. La colonne d'eau est liée à la pêche, le fond, à la pêche ou aux épaves et enfin le sous-sol, à l'exploitation des ressources en hydrocarbures et minerais. On voit donc tout l'enjeu de la délimitation du plateau continental pour chaque pays côtier et son intérêt à démontrer la plus grande zone possible lui appartenant, afin de pouvoir s'assurer un espace de contrôle le plus large et un accès aux ressources potentielles le plus grand au mieux de ses intérêts. Et inversement pour les pays

autres que les pays côtiers. Ces enjeux constituent donc des motifs de disputes ou de friction entre les Etats.

La deuxième source de litiges entre états résulte de définitions de l'UNCLOS qui ne sont pas interprétées de la même façon. C'est le cas tout d'abord de la définition concernant le tracé de la ligne séparant la mer intérieure de la mer territoriale, également dénommée ligne de base. La Russie et le Canada ont des côtes échanrées ou découpées ainsi que des chapelets d'îles. Ces deux pays ont privilégié la méthode de la ligne de base droite qui permet de relier deux îles ou les deux côtes d'un estuaire pour peu que les points ne soient pas trop distants et que les directions des deux côtes soient assez voisines. L'avantage pour ces deux pays réside dans l'augmentation possible par cette méthode de l'étendue de leurs eaux intérieures et donc de leur zone de souveraineté. Mais, relevant d'une interprétation souple des textes, essentiellement sur le critère de proximité immédiate appliqué aux chapelets d'îles (article 7.1 de l'UNCLOS)⁴², leur tracé est critiqué par les autres pays. Ces revendications sont importantes, car de facto, les routes maritimes des passages du nord-ouest et du nord-est seraient dans les eaux intérieures, respectivement russes et canadiennes.

Malgré une posture réciproque favorable entre les deux pays, la dispute entre le Canada et les Etats-Unis au sujet du statut du passage du nord-ouest, illustre la difficulté du processus pour aboutir à un accord. A cela s'ajoute une dynamique temporelle longue. En effet, le statu quo américano-canadien a été officialisé en 1988 dans un accord portant sur la navigation dans les eaux arctiques. Dans cet accord, les deux pays confirment leur désaccord sur la question, excepté pour les brise-glaces pour lesquels il est prévu que les Etats-Unis préviennent le Canada du passage de leur bâtiment

Le Canada considère la région comme relevant de ses eaux intérieures⁴³ alors que les Etats-Unis y voient le besoin d'une liberté de d'action (à savoir liberté de navigation) sans compromis, sans compte à rendre ni taxe à régler. En cela les Etats-Unis défendent un statut pour le passage du Nord-Ouest aligné sur celui d'un détroit international reliant deux Océans.

⁴² FOUCHER M. (dir), *L'Arctique: la nouvelle frontière*, Paris, CNRS, 2014, 181 p.

⁴³ CHARRON, A., *The northwest passage in context*, 2006, Internet, www.journal.forces.gc.ca/vo6/no4/north-nord-02-eng.asp

Les Etats-Unis ont affirmé à plusieurs reprises leur interprétation en réalisant des passages non déclarés au Canada. Cela a été le cas en 1969 avec le pétrolier SS Manhattan, puis avec le patrouilleur brise-glace *Polar Sea* (bâtiment *US Coast Guards*) en 1985, pour ne citer que deux exemples historiques.

Le Canada a établi par la suite, le 10 septembre 1985, le tracé de lignes de base droite dans la zone de l'archipel arctique canadien. La délimitation des eaux intérieures qui en résultent, inclut dès lors, le passage du nord-ouest.

Au niveau des définitions de l'UNCLOS ce sont, en particulier, ses articles 37 à 39 qui définissent le statut des détroits et de leurs conditions associées. Le Canada interprète la définition comme non applicable au passage du Nord-Ouest, du fait de l'absence constatée de navigation internationale à proprement parler. Alors que de son côté, les Etats-Unis, qui ne sont pas parties à la convention mais qui s'y réfèrent au besoin, rappelons-le, interprètent la définition dans sa dimension potentielle. Le fait qu'un jour un trafic maritime puisse utiliser ce passage suffirait à le rendre compatible de la définition donnée par l'article 37.

A ce jour, la communauté internationale reste divisée et n'a pas indiqué sa position, ni son interprétation concernant la méthode du tracé de base à appliquer.

Le second cas de litige d'interprétation de l'UNCLOS, concerne les limites de séparations latérales entre les zones adjacentes. Dans ce cas également, Canada et Etats-Unis se dispute une zone autour du méridien 141°. Le Canada fonde ses revendications sur un traité de 1825 entre la Russie et la Grande-Bretagne, qu'il n'a pas lui-même signé. Ce traité situe la frontière entre l'Alaska (avant sa vente aux américains) et le Canada sur ce méridien « *aussi loin que l'océan glacé* ». Le Canada interprète cette mention comme valable dans le prolongement en mer du 141^{ème} méridien jusqu'à la partie où les glaces sont présentes dans l'océan Arctique. Les Etats-Unis interprètent la mention « *aussi loin que l'océan glacé* » du traité de 1825 comme étant l'océan arctique et donc arrête la validité du 141^{ème} parallèle au trait de côte⁴⁴. Au-delà, il faut donc prendre en compte les définitions postérieures données par la conférence de Genève ou la convention de Montego Bay, à savoir le critère

⁴⁴ CELLARD, A., *Les relations américano-canadiennes en Arctique : de la confrontation à la coopération ?*, CESM, 2011, Internet, <http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/Cargo/2011/CARGO2011-Relations-americano-canadiennes.pdf>, p. 4

d'équidistance. Le litige est apparu en 1976 lorsque les Etats-Unis ont protesté contre l'attribution de concessions pétrolières par le Canada⁴⁵. La mer de Beaufort est connue pour ses exploitations d'hydrocarbures qui ont débuté en 1986, soit 10 ans après que l'existence du litige ait été relevée. L'enjeu de ce litige porte donc principalement sur l'attribution de gisements d'hydrocarbures connus et potentiels dans cette zone qui représente environ 21 000km², soit environ la moitié de celle de la Suisse (41 000 km²) ou un peu moins que la région la région Ile de France (12 000km²).

Les connaissances ayant donné naissance aux articles de la convention de Montego Bay, datent de plus de 30 ans. Or avec les progrès technologiques et les efforts scientifiques effectués pour délimiter les plateaux continentaux dans cette zone, il faudra évaluer la pertinence du modèle décrit dans l'UNCLOS, au risque d'avoir une législation internationale qui pourrait ne pas être tout à fait adaptée à la réalité géologique de la zone arctique.

Le processus de soumission auprès de la CLCS est long. Les justifications dont les Etats ont besoin pour appuyer leurs revendications sont difficiles à collecter. Par ailleurs, elles nécessitent des moyens coûteux et de solides compétences techniques, scientifiques et juridiques. Il est évident que la charge de travail est d'autant plus grande que l'état possède des côtes concernées. Par la suite les discussions de la commission des plateaux continentaux peuvent durer car celle-ci n'hésite pas à ajourner temporairement l'examen de la délimitation si les informations fournies ne sont pas jugées suffisantes. L'exemple de la soumission par la Russie pour la zone arctique est peut-être la plus démonstrative. Mais la CLCS ne traite pas uniquement de la zone arctique, elle a autorité sur la délimitation des plateaux continentaux de tous les Etats côtiers de la planète. Le processus d'examen étant découpé selon le rythme des soumissions des Etats, la commission rend des avis sans avoir l'ensemble des éléments. Cet étalement dans le temps pourrait conduire à des litiges ultérieurs. Avec les avancées technologiques et le progrès des connaissances scientifiques, des pays s'estimant lésés par de précédents arbitrages pourraient faire valoir de nouvelles revendications.

⁴⁵ LASSERRE, F., *Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable ?*, CERISCOPE Frontières, 2011, Internet, <http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part2/frontieres-maritimes-dans-larctique>

De façon plus générale, en cas de litige persistant, malgré l'avis de la commission des plateaux continentaux, les états doivent trouver un accord entre eux. Si l'obtention d'un accord ou d'un compromis demeure impossible, les états ont la possibilité de saisir la cour internationale de justice, juridiction compétente pour traiter et arbitrer ces questions. A ce jour, elle a traité 8 cas de litiges en matière de délimitation maritime⁴⁶.

Il faut noter également qu'un effort significatif a été initié pour mettre en œuvre l'article 82 de l'UNCLOS. Les dispositions mentionnées prévoient une contribution en espèce ou en nature, applicable aux états exploitants des ressources non biologiques dans l'extension de la zone du plateau continental au-delà des 200 miles nautiques. Elles prévoient également la mise en place d'un mécanisme de répartition, au profit de l'ensemble des pays, en favorisant ceux en développement (principe d'équité). Cet article repose sur le concept structurant, selon lequel « *la Zone et ses ressources sont le patrimoine commun de l'humanité* » (article 136 de l'UNCLOS).

Cette charge, qui plafonne à 7% du produit ou du volume de la production, est versée par l'Etat côtier à l'autorité internationale des fonds marins (*International Seabed Administration* – ISA) qui permet aux états parties à l'UNCLOS et à sa partie XI, d'organiser et de contrôler les activités menées dans la Zone (zone internationale au-delà des juridictions nationales). Comme précédemment évoqué, les Etats-Unis n'ont jamais ratifié cette convention, malgré les efforts de 3 présidents successifs (Clinton en 1994, Bush en 2009 et Obama en 2010). Une des raisons invoquées pour le report de la ratification de la convention, voire le refus des parlementaires américains de l'accepter, est leur forte réticence qu'ils manifestent au sujet du mécanisme d'équité et de répartition équitable pour les activités menées dans la zone internationale des fonds marins (partie XI de la convention de Montego Bay).

Donnant les grandes lignes et les concepts généraux, la convention ne définit aucun mécanisme de perception et de redistribution. L'ISA a donc entrepris une réflexion pour fixer

⁴⁶ Liste des affaires traitées par la cour internationale de justice : 1981 (Canada / Etats-Unis) ; 1988 (Danemark / Norvège) 1991 (Guinée Bissau / Sénégal) (Qatar / Bahrein) 2004 (Roumanie / Ukraine) ; 2013 (Nicaragua / Colombie) ; 2014 (Costa Rica / Nicaragua) (Somalie / Kenya)
INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, *List of Cases referred to the Court since 1946 by date of introduction*, 2017, Internet, www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=2

un processus approprié. Il s'agit d'un processus long, complexe et nécessitant des discussions d'experts⁴⁷⁴⁸⁴⁹.

2.6 La gouvernance : entre discussions internationales et décisions en multilatéral restreint

Hormis la réglementation internationale présentée plus haut, la gouvernance se déroule selon un schéma spécifique à l'Arctique. Différentes instances de discussion existent, dont certaines seront mentionnées plus bas. Les positions communes entre les Etats sont définies, soit en bilatéral soit en multilatéral. À noter que, jusqu'à ce jour, les décisions se prennent en petit comité entre pays riverains Arctique. Cette restriction à la « multi-latéralité du premier cercle » n'est pas vue d'un bon œil par les autres pays qui s'intéressent à l'Arctique et qui se sentent concernés par les évolutions et l'avenir de cette région.

Parmi les principales instances de gouvernance en lien avec l'Arctique, il est possible d'identifier les organisations suivantes : le Conseil de l'Arctique ; le Conseil Euro-arctique de la mer de Barents, le conseil nordique et les *Arctic security round tables*. Parmi ces instances, le Conseil de l'Arctique tient une place privilégiée. Créé le 19 Septembre 1996 à Ottawa, le Conseil de l'Arctique est essentiellement une instance de relations internationales et de diplomatie qui s'organise en trois cercles. La place centrale est occupée par les huit pays de la zone Arctique⁵⁰, puis viennent des membres permanents qui sont constituées d'organes de représentations des populations autochtones. Enfin, tous les pays, toutes les organisations intergouvernementales ou interparlementaires et organisations non-gouvernementales, qui sont intéressés par les problématiques arctiques et qui souhaitent participer aux échanges, forment le dernier cercle des observateurs. Actuellement douze

⁴⁷ AUTORITE INTERNATIONALE DES FONDS MARINS, *Implementation of article 82 of the united nations convention on the law of the sea*, 2012, Internet, <https://www.isa.org.jm/fr/node/253>

⁴⁸ AUTORITE INTERNATIONALE DES FONDS MARINS, *Enquête sur le mécanisme de paiement de 2015*, 2015, Internet, <https://www.isa.org.jm/fr/survey/enquête-sur-le-mécanisme-de-paiement-de-2015>

⁴⁹ AUTORITE INTERNATIONALE DES FONDS MARINS, *A study of key terms in the article 82 of UNCLOS*, 2016, Internet, <https://www.isa.org.jm/fr/node/16895>

⁵⁰ Les pays suivants ont le statut d'états membres au Conseil de l'Arctique : Canada, Danemark, Finlande, Islande, Norvège, Russie, Suède, Etats-Unis.

pays⁵¹, neuf organisations intergouvernementales ou interparlementaires et onze organisations non-gouvernementales ont accédé à ce statut. Les six Etats européens ayant pu accéder au statut d'états observateurs s'étaient impliqués dans les recherches scientifiques en Arctique. Par la suite, les nations ayant rejoint le rang d'observateurs ont démontré un intérêt croissant pour les questions et opportunités posées par la région arctique. Toutes n'ont pas participé de façon significative aux recherches scientifiques.

Dans ce forum à la représentation élargie, la méthode de fonctionnement est basée sur la coopération, la coordination et l'interaction. Il n'est donc pas étonnant que les productions de cette instance soit principalement des recommandations à destination des acteurs de la zone arctique à propos des sujets entrant dans son périmètre et présentés plus bas. Finalement, peu de positions ou avancées majeures ont été exprimées depuis la création du conseil, excepté les trois suivantes :

- 28 mai 2008 à Ilulissat concernant la déclaration des cinq Etats riverains à propos de leurs volontés de respecter le principe d'applicabilité de la convention des nations unies sur le droit de la mer de 1982 pour les activités devant se dérouler dans l'océan arctique ;
- 12 mai 2011 à Nuuk, concernant l'accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes dans l'Arctique (accord contraignant) ;
- 15 mai 2013 à Kiruna, concernant l'accord de coopération sur la préparation et la lutte en matière de pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique (accord contraignant) ;

Les deux derniers points sont les seuls accords contraignants produits par le Conseil de l'Arctique.

Les champs d'intervention sont relatifs aux thèmes suivants : environnement et climat (développement durable), biodiversité (faune et flore), économie et social (peuples autochtones), océans, gestion de crise (préparation, intervention). Le Conseil de l'Arctique

⁵¹ Par date d'adhésion, les pays suivants ont le statut actuellement le statut d'observateur: 1998 (Allemagne, Pays-bas, Pologne, Royaume-Uni); 2000 (France); 2006 (Espagne); 2013 (République Populaire de Chine; Italie, Japon, Corée du sud, Singapour, Inde).

fonctionne par comités (au nombre de 6⁵²) et de *task forces* (groupes de travail étudiant un sujet dédié sur une période donnée pour répondre à un objectif particulier).

La coopération s'illustre au travers de deux exemples mettant en œuvre l'accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes dans l'Arctique de 2011. Grâce à deux exercices réalisés en 2012 au Groenland et en 2014 au Canada, les pays membres du Conseil de l'Arctique ont pu tester les procédures de recherche et de sauvetage ainsi que la coordination entre les différents Etats.

La présidence suit un mécanisme de répartition cyclique parmi les états membres pour une durée de deux ans. Après les présidences suédoises et canadiennes, c'est au tour des Etats-Unis d'occuper la présidence pour la période 2015-2017 puis à la Finlande pour la période 2017-2019. À l'occasion du vingtième anniversaire du Conseil de l'Arctique, l'ambassadeur David Balton, chairman de la présidence américaine, revient sur les trois principaux challenges auxquels devra faire face le conseil dans les années à venir. Pour une structure qui n'a pu se doter d'un secrétariat que tardivement (en 2013), la problématique principale reste l'allocation de crédits de fonctionnements et d'investissements dans des projets et programmes. Le second challenge concerne les populations autochtones qui apportent sa légitimité au Conseil de l'Arctique au travers de leur participation au titre de membres permanents. Celles-ci ne sont pas facilement en mesure de suivre la croissance des activités mises en place par le conseil, par manque de personnes disponibles, de temps et d'argent. Voir les populations autochtones se distancier pour des raisons pratiques de l'instance pourrait être un facteur d'inquiétude car soulevant des doutes quant à la pertinence des réflexions menées et recommandations prises. Enfin, le Conseil de l'Arctique devra se positionner sur une question de fond, relative au besoin et aux conséquences de poursuivre l'ouverture de ses forums, avec l'admission de nouveaux acteurs en qualité d'observateurs. En 2016, 17 requêtes de nouvelles adhésions étaient en cours d'instruction. Il est fort probable que des décisions soient prises à l'avenir pour limiter le nombre et le rôle des observateurs, d'autant plus, qu'une tendance semble se renforcer car, en plus du nombre,

⁵² Les 6 comités du Conseil de l'Arctique sont: *Arctic Contaminants Action Program (ACAP)*, *Arctic Monitoring and Assessment Program (AMAP)*, *Conservation of Arctic Flora and Fauna (CAFF)*, *Emergency Prevention, Preparedness and Response (EPPR)*, *Protection of the Arctic Marine Environment (PAME)*, *Sustainable Development Working Group (SDWG)*.

plusieurs observateurs ont manifesté leur intention de s'impliquer et de peser d'avantage⁵³ Malgré ses limites et ses faiblesses, le Conseil de l'Arctique demeure incontournable et dispose d'axes de coopération prometteurs⁵⁴.

Dans le mandat initial signé à Ottawa, il est stipulé que les questions de sécurité sont exclues des travaux du conseil. Le volet sécurité en Arctique avait été laissé de côté, notamment sur demande des Etats-Unis⁵⁵, qui ne voulaient pas voir de questions difficiles de ce type se traiter au sein de ce forum où la Russie était présente... Plusieurs réflexions ont été menées ces dernières années pour savoir si un Conseil de Sécurité de l'Arctique devait être défini. Il a été impossible de parvenir à mettre en place une instance de coopération, de coordination ou de régularisation sur le plan sécuritaire. En cause, l'absence de vision commune autour de la définition des missions et des objectifs poursuivis. Il faut toutefois mentionner l'existence du forum spécifique l'*Arctic Security Roundtable* (ASFR), créé en 2012 à l'initiative de l'*US European Command* et de la Norvège. Sur le principe, douze nations⁵⁶ se retrouvent une à deux fois par an pour améliorer la communication et échanger sur leurs visions respectives concernant le domaine maritime dans la zone Arctique. Depuis 2014, les rencontres ont lieu à onze pays, la Russie ne participant plus aux discussions.

3 Les acteurs et l'expression des rapports de force

Aucun découpage temporel concernant l'Arctique n'a été noté dans les recherches bibliographiques. Et pourtant, si la science géopolitique est capable d'identifier les invariants dans ses principes directeurs, elle tend à éviter l'application des lois générales aux cas particuliers. Mais elle ne peut se départir d'une projection temporelle pour resituer la situation analysée dans son contexte. Au vu des différents éléments rassemblés et des

⁵³ BALTON, D. (ambassador), *20 years of the Arctic Council: What are the big questions ahead*, Arctic Council, 2016, Internet, <https://www.arctic-council.org/index.php/en/our-work2/8-news-and-events/418-20-years-balton-2>

⁵⁴ GARCIN T., *Géopolitique de l'Arctique*, Paris, Economica, 2013, 186 p., p. 147

⁵⁵ KEIL, K., *An Arctic Security Forum? Please, no!*, The Arctic Institute, 2016, Internet, www.thearcticinstitute.org/an-arctic-security-forum-please-dont/

⁵⁶ Les pays intervenant dans l'ASFR sont à ce jour: Allemagne, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Islande, Pays-Bas, Royaume-Uni, Russie, Suède,

réflexions menées, il est possible de proposer le phasage suivant (début ici mentionné depuis la fin de la guerre froide) :

- 1) 1991-2008 - Transition post guerre froide et élargissement de l'assiette de coopération en Arctique
- 2) 2008 – 2011 – Poussée vers l'or blanc
- 3) 2012 – 2014 - Réalisme appelant la coopération
- 4) 2014 – à nos jours – Fracturation et réapparition de blocs

Les variables qui sous-tendent les rapports de force sont nombreuses : reconnaissance de son identité, assise de son emprise territoriale, affirmation de sa puissance et de son influence, performance de sa diplomatie, sécurisation de son autonomie ou des partenariats stratégiques, minimisation des menaces perçues, etc. Entre tous ces facteurs, s'opère un dosage complexe propre à chaque acteur conduisant à son propre référentiel de représentation, d'analyse et d'action. L'analyse ci-dessous s'efforcera, dans la mesure du possible, de rendre compte de ce dosage et de cette complexité, mais également gardera en tête que chaque élément peut être lu et examiné à plusieurs niveaux. À ce titre, trois focales particulières sont nécessaires concernant l'Arctique : au niveau du système interne à l'état, puis au niveau régional et enfin au niveau international.

3.1 Russie : acteur fondamental aux options multiples

La Russie est un acteur clé gardant sa capacité de pivot régional. Elle peut et souhaite s'afficher comme respectueuse du droit international et comme disposant d'une légitimité identitaire.

- **Perception de l'Arctique par la population**

Les deux premiers mandats de Vladimir Poutine, de 2000-2008, ont mis en avant le patriotisme et ravivé le souvenir de mémoires passées, afin de relancer la fierté nationale et la puissance russe. Ces deux thèmes permettent le rassemblement politique. Défendant ainsi la grandeur passée d'une Russie forte car immense, sans pour autant revendiquer l'idéologie communisme, et relancer la puissance militaro-industrielle, les autorités russes

ont trouvé en Arctique un terrain propice à l'enracinement d'un discours patriotique et audible par la population russe. Toutefois, la grande majorité des Russes n'a pas une affinité ou une sensibilité particulière pour ce sujet et se satisfait des messages donnés par les principaux médias russes orientés par une politique de communication et d'influence⁵⁷.

Une clé de lecture importante est que la construction de la Russie repose sur un agrégat de provinces, régions conduisant à un état fédéral fragmenté. Pour le Kremlin, les territoires russes de la zone arctique ne constituent pas un tout mais un patchwork économique et démographique de contextes régionaux spécifiques. Les écarts de répartition en ressources naturelles qui pourraient se révéler à l'avenir, seraient de nature à renforcer les disparités déjà présentes entre ces territoires.

La Russie n'utilise le terme « Arctique » (*arktika*) que depuis les années 2000 pour assurer une cohérence avec l'appellation consacrée que l'on retrouve dans le débat international qui a lieu en parallèle des réflexions qui se déroulent au sein des élites russes. Le terme historique que l'on retrouve dans la culture et la pensée russe est le « nord lointain » (*krainyisever*). C'est donc logiquement le terme qui est employé dans la stratégie russe dès 2008.

Aujourd'hui, il y a un écart entre le traitement par le pouvoir exécutif et la perception par l'opinion publique. Pour le pouvoir exécutif, l'Arctique fait partie des leviers de puissance et à ce titre occupe une place significative dans son agenda politique. Alors que pour l'opinion publique, l'Arctique est loin de ses préoccupations. En parallèle des sanctions économiques imposées par l'Union européenne en 2014, la Russie a conjoncturellement été confrontée à une chute du prix du baril de pétrole et une chute importante du rouble sur le cours des échanges de devises, accompagnée par une inflation élevée (de l'ordre de 16%). Mais sur la scène intérieure, l'annexion de la Crimée et les sanctions économiques imposées à la Russie ont contribué à ce que les dirigeants politiques puissent compter sur le soutien de la population. Ce rassemblement est une dynamique de circonstance en réaction des populations au contexte global actuel. Elle est largement appuyée par la présentation qui en

⁵⁷ LARUELLE M., *Russia's arctic strategies and the future of the Far North*, Armonk, New York, M.E. Sharpe, 2014, 251 p. p. 9-11

est faite par les médias nationaux russes. Cette presse n'est pas indépendante mais rattachée directement à l'exécutif. Progressivement, seuls des partisans convaincus, et des populations servies par des éléments d'influence, se retrouvent associés à ce qui est apparu comme une « révolution conservatrice » prônant une voie russe spécifique, au détriment d'un potentiel de rapprochement avec l'Europe de l'Ouest. Enfin, mis à part sa quête pour redonner à la Russie son statut de superpuissance au regard des autres Nations, Vladimir Poutine voit en l'Arctique un avantage notable pour servir ses objectifs. En effet, il a la possibilité de connecter ses propres intérêts politiques et les intérêts économiques de son premier cercle d'influence et d'acointance.

- **Chantiers politiques et modernisation sociale et économique**

Dans le contexte de *patchwork* décrit ci-dessus, le besoin de décentraliser est nécessaire pour renforcer les pouvoirs locaux et adapter les politiques économiques et sociales au contexte de la région, comme par exemple les prérogatives de gestion de crise dans les régions faiblement peuplées⁵⁸.

À l'échelle du pays, le modèle économique et social de la Russie doit aussi évoluer. Cette évolution s'inscrit en trame de fond sur les questions arctiques. La Russie du Président Poutine a lancé les chantiers de modernisations, annoncés par le Président Medvedev⁵⁹, pour développer le secteur des services et des hautes technologies. La réforme de modernisation est lente. Le Président Poutine a donc besoin de profits substantiels pour financer ces transformations, mais également pour entretenir les infrastructures et les capacités de production d'hydrocarbure nécessaires au maintien de cette rente financière. Toutefois, les progrès technologiques et les choix effectués ne permettent à la Russie, pour l'instant, que de conserver un modèle centré sur l'exploitation des hydrocarbures. Cette technologie lui assure une rentabilité économique suffisante, utilisant une partie des subsides qui en découlent pour se diversifier. La modernisation pâtie des tensions avec les

⁵⁸ LARUELLE M., *Russia's arctic strategies and the future of the Far North*, Armonk, New York, M.E. Sharpe, 2014, 251 p., p. 200

⁵⁹ SMITH, MA, *Medvedev and the Modernisation Dilemma*, Shrivenham, Defence Academy of the United Kingdom, 2010, 15 p.

pays de l'ouest car elle entraîne une posture de repli, notamment des investisseurs étrangers, sans que la Russie soit complètement isolée non plus.

En complément, pour préparer un positionnement adéquat sur le transport maritime, la Russie a réalisé des efforts sur la délimitation de ses plateaux continentaux, mais aussi en matière de maritimisation, facteur clé pour un essor économique de la région arctique. Ainsi, en 2011, Vladimir Poutine a indiqué, lors du forum consacré à l'Arctique qui s'est tenu à Arkhangelsk, sa volonté de développer la route maritime nord. Pour cela il annonçait qu'un certain nombre d'efforts allaient être faits, comme par exemple le renforcement de la flotte de brise-glaces par de nouvelles unités (9 dont 3 à propulsion nucléaires) et la mise en place de 10 centres de secours et sauvetage⁶⁰. En janvier 2013, une nouvelle entité administrative dédiée à la navigation arctique a été ouverte à Moscou.

- **L'avantage procuré par les relations internationales en Arctique**

À l'occasion de la rencontre du club de Valdai fin octobre 2014, Vladimir Poutine a rappelé ce qu'il avait déclaré en 2007 lors de la conférence de Munich, à propos de sa conviction sur le fait que les Etats-Unis avaient pour fil rouge d'affaiblir son pays sur le plan stratégique. À l'heure où un retour des théories du *containment*, ou même du *roll-back* de la guerre froide sont perceptibles et significativement présents dans les cercles de pensées ou institutions de nombreux pays occidentaux⁶¹, il est crucial de montrer que les relations internationales sont durables en Arctique. En 1987, Mikhaïl Gorbatchev déclarait son souhait « *que le pôle Nord soit un pôle de paix* » et une « *zone de coopération fructueuse* ». Dans la continuité de cette intention, la Russie s'est engagée et est restée motrice dans la création et dans la participation aux forums régionaux tels que le Conseil de l'Arctique ou le Conseil Euro-Arctique de la mer de Barents.

L'Arctique est un espace dans lequel la Russie peut exposer une identité assumée et légitime vis-à-vis des autres pays arctiques mais aussi vis-à-vis de la communauté internationale. Bien que pleinement consciente des enjeux géopolitiques de la région et des intérêts en

⁶⁰ FOUCHER M. (dir), *L'Arctique: la nouvelle frontière*, Paris, CNRS, 2014, 181 p.

⁶¹ BONIFACE P. (dir), DUBIEN, A., *Le retour de la « question russe »*, *L'année stratégique 2016*, Armand Colin, 2016, p.303-306

présence, propres ou étrangers, la Russie peut toutefois bénéficier d'un climat de relation internationale plus favorable que dans d'autres points du globe. Aujourd'hui, les intérêts communs entre états riverains, associés à une situation régionale moins conflictuelle qu'en Ukraine ou en Syrie, transforment l'Arctique en l'une des zones les plus favorables pour les échanges internationaux russes. Elle peut également expérimenter un *soft power* au travers de son positionnement dans cette région.

Toutefois, des auteurs reconnaissent que la Russie n'a pas réussi pleinement à se hisser à une position de *leader* incontestable dans la région. Jusqu'à ce jour, elle n'a pas été en mesure de couvrir l'ensemble des sujets indispensables à un partenaire de premier plan. Les questions environnementales et de changement climatique, le statut des populations autochtones ou encore la gestion pérenne des ressources en Arctique comptent parmi les sujets sur lesquels, elle doit travailler encore pour asseoir sa légitimité⁶².

- **Une relation particulière avec l'Asie**

Dans le prolongement des relations internationales, il faut souligner que les liens créés avec l'Asie peuvent servir à développer de réels partenariats, comme par exemple avec le Japon et la Corée du sud, permettant une connexion profitable à la zone Asie pacifique. D'autres pays sont également des partenaires solides comme l'Inde et le Vietnam. En revanche, l'intervention d'un autre pays asiatique, à savoir la Chine, peut être vue par la Russie, selon les cas, soit comme une opportunité de partenariat particulier, soit comme une menace, source de friction voire de risque stratégique. Forte d'une proximité par une histoire commune, forte d'un potentiel d'investisseurs importants, d'industries compétentes et solides et d'une marine marchande permettant de reconnecter la côte nord de la Russie au reste du monde, grâce à l'ouverture des nouvelles routes maritimes et du passage du nord-est, la Chine peut être un partenaire particulier de la Russie. Mais la Russie est aussi préoccupée par sa frontière avec la Chine et la faible démographie de ses populations dans ces régions. L'installation de populations chinoises pourrait être de nature à recomposer assez facilement la démographie locale et serait de donc nature à menacer l'intégrité

⁶² LARUELLE M., *Russia's arctic strategies and the future of the Far North*, Armonk, New York, M.E. Sharpe, 2014, 251 p., p. 199

territoriale de la Russie. Et pourtant la Russie a intégré que la relation avec la Chine devait être privilégiée, voire qu'une dépendance pouvait s'installer (même si elle est difficilement acceptée). Cette perception devrait favoriser la coopération dans la zone arctique plutôt que de l'entraver.

- **Une militarisation en lien avec les objectifs nationaux**

Les brise-glaces tiennent une place particulière dans l'histoire et dans la vision de la Russie sur de l'Arctique. Elle les conçoit comme des moyens de souveraineté ou de puissance. En 1899, St Pétersbourg envoie pour la première fois au monde un brise-glace, le *Yermak*, atteindre Svalbard pour afficher les revendications de souveraineté de la Russie sur l'archipel⁶³. C'est lors de la guerre japoно-russe de 1904-1905, que la Russie découvre, au travers d'une erreur stratégique, l'importance de ce type de navire. Le choix des autorités de renoncer à la construction d'une flotte de brise-glaces, désavantage et contraint ainsi la marine russe à une très longue route depuis leurs bases en Baltique pour rejoindre le pacifique et défendre les intérêts russes dans ce conflit. Par la suite, le développement des flottes de brise-glace s'opère. L'exemple du sauvetage par les russes en 1928, de l'expédition italienne polaire à partir du *Krasin*, démontre l'efficacité des brise-glaces russes. Les brise-glaces ont toujours un intérêt, comme cela a été montré plus haut, en ce qui concerne tant les secours en mer que la sécurisation et l'ouverture des routes maritimes. Au niveau militaire, le brise-glace est un élément important de la liberté d'action de la marine russe. Le renforcement de la flotte de brise-glaces par de nouvelles unités (9 dont 3 à propulsion nucléaires), annoncé par Vladimir Poutine, en 2011, peut s'inscrire également dans cet intérêt.

Avec la disparition d'Etats tampons entre son territoire et les pays ou alliés de l'ouest, la présence de l'OTAN est perçue comme un facteur d'inquiétude, présent aux portes de la Russie. Dans un mécanisme d'escalade, la Russie décide d'accélérer son déploiement dans la zone arctique en réponse aux actions de l'OTAN, notamment aux mesures de réassurance

⁶³ LARUELLE M., *Russia's arctic strategies and the future of the Far North*, Armonk, New York, M.E. Sharpe, 2014, 251 p., p25

prises en place dans les pays baltes. L'île de Kotelny est située dans l'archipel de Nouvelle Sibirie, par 75 degrés de latitude nord, entre la mer de Laptev à l'ouest et la mer de Sibirie orientale à l'est. En septembre 2014, le 99^{ème} groupe tactique arctique s'installe sur cette île qui avait été abandonnée par l'URSS en 1993. Il y avait, à l'époque, une importante base navale. Avant sa réinstallation en 2014, subsistait juste une station de recherche civile. Les îles d'Alexandra Land (archipel de François Joseph), de Sredny (Zemle du Nord), mais aussi Rogachevo (Nouvelle zemble), Cape Schmidt et Wrangel font partie des lieux où le redéploiement des forces militaires russes est intervenu ces dernières années⁶⁴.

L'Arctique donne lieu à un cahier des charges particulier et à un effort en matière d'équipements particuliers ou d'adaptation des matériels existants mais inadaptés au monde polaire. Par exemple, la Russie a lancé un programme de transformation de l'hélicoptère Mil Mi 8 pour aboutir à la version Mil Mi-8AMTSh spécialement adaptée à l'arctique par l'ajout des capacités suivantes : dispositif d'atterrissage en condition de jour blanc, atterrissage sur neige et emploi étudié pour être compatible avec des conditions extrêmes - par exemple tenue en fonctionnement par -50°C. Ayant déjà largement abordé les aspects maritimes avec les brise-glaces et les bateaux compatibles en milieu arctique, il est intéressant de mentionner que, sur le plan terrestre, la Russie dispose de nombreux véhicules et équipements adaptés aux conditions de la zone arctique. Capables de débarquer d'un navire amphibie, équipés de chenilles pour se déplacer sur les sols gelés ou enneigés, ou équipés de grosses roues pour les zones humides et boueuses. Ces véhicules sont adaptés à un usage spécifique : transport de troupes, transport de matériels, transport d'armement, véhicule blindés, etc. Ces moyens sont régulièrement visibles sur les communications officielles ou relayées par les médias officiels russes et participent aux campagnes d'influence orchestrée par Moscou.

D'ailleurs, ces matériels ne sont, en général, qu'une partie des éléments utilisés au service de la communication. En complément, les soldats et les tactiques sont aussi mis en lumière afin de démontrer les capacités et la détermination des forces russes. Le scénario est souvent centré sur un exercice qui permet d'insister sur ces points forts et d'afficher un

⁶⁴ TASS, *Russia completes equipping of six military bases in Arctic – General Staff source*, TASS, 07/12/2015, Internet, tass.com/defense.841935

message persuasif pour montrer la puissance militaire russe dans la région. Comme en 2014 et 2015, la Russie a déployé, début octobre 2016, des missiles Iskander-M dans l'enclave de Kaliningrad. Ces missiles (code OTAN SS-26 Stone et d'une portée théorique de 500km), peuvent être de plusieurs types et notamment emporter une tête à charge nucléaire. Selon le porte-parole du ministère de la Défense, le général Igor Konachenkov, la Russie aurait même volontairement joué à laisser les satellites de renseignements américains capter la présence des missiles *Iskander*. Certes, les déclarations officielles font état d'un simple exercice. Mais la portée de cet événement va bien au-delà du simple entraînement et de la préparation des forces. Indiquant que ce type de missile a déjà été déployé plusieurs fois dans la région et qu'il continuera de l'être ultérieurement, toujours dans le cadre d'entraînements militaires des forces armées russes, le Général Igor Konachenkov, confirme, par la même, que le scénario sera amené à se reproduire. Comme à chaque occasion, les pays limitrophes ou les pays membres de l'OTAN expriment ouvertement leur désapprobation et leur inquiétude au sujet des intentions réelles de la Russie. Il est certain que la Russie mesure la portée et la perception qu'un exercice de ce type puisse engendrer. Il s'agit donc bien d'une manœuvre d'influence stratégique.

Il faut toutefois noter qu'avec les éléments disponibles en source ouverte, il est difficile de se faire une idée précise des capacités réelles. Par ailleurs, peu de sources contradictoires existent et les éléments ou support média transmis par les autorités russes ou relayés par les médias russes n'est jamais confirmé dans le détail par des sources officielles étrangères et indépendantes. En revanche, les autorités officielles des autres pays que la Russie, réagissent aux annonces faites par les autorités russes. Il faut donc principalement retenir que la Russie dispose très probablement de capacités spécifiques et adaptées pour la zone Arctique, mais que, sans que l'on puisse connaître avec précision et fiabilité le niveau de performance du schéma capacitaire et opérationnel russe, celui-ci est potentiellement instrumentalisé dans une campagne d'influence.

3.2 Canada : acteur majeur pris entre deux feux

Le Canada est un acteur prônant une identité arctique et disposant d'une puissance arctique volontariste mais raisonnée. Son positionnement en Arctique, passera par la gestion des rivalités territoriales avec son puissant voisin et partenaire stratégique, les Etats-Unis.

Les enjeux principaux du Canada en Arctique résident dans sa souveraineté territoriale terrestre et maritime, (notamment en mer de Beaufort et pour le passage du nord-ouest, ses zones disposant de ressources naturelles), dans son identité et enfin dans son leadership. Les deux acteurs principaux que sont les Etats-Unis et la Russie font partie des rapports de forces en présence. Pour chacun de ces acteurs, une vision ambivalente s'offre au Canada, entre menace et coopération (Russie) ou partenariat (Etats-Unis).

À l'image du *North American Aerospace Defense Command* (NORAD) créé en 1957, pour assurer une meilleure défense du nord du continent américain, le Canada et les Etats-Unis sont partenaires dans de nombreux domaines politiques et stratégiques. Mais le Canada perçoit également un certain nombre de situations comme source d'inquiétude profonde. Cette perception est très probablement liée à la proximité avec la puissance quasi hégémonique du grand-frère américain. Dans ces circonstances, les intérêts et la souveraineté du Canada pourraient être menacés. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le Canada a donné son accord pour que les Etats-Unis puissent se déployer sur le sol canadien. Ils ont pu ainsi rejoindre sans entrave l'Alaska dans le but de pouvoir manœuvrer convenablement vis-à-vis du Japon. Une idée largement répandue à l'époque, qui s'est avérée fautive, était qu'à l'issue de la guerre les Américains resteraient sur place et occuperaient le territoire canadien. Cet exemple illustre la perception de menace que peut ressentir le Canada à propos des Etats-Unis, cherchant à convoiter son espace vital. Il en est de même avec la zone arctique. En plus des différends existants sur le passage du nord-ouest et du méridien 141 mentionnés plus haut (cf. §2.5), le Canada est confronté au renforcement des actions et du positionnement des Etats-Unis dans cette zone.

En parallèle, le Canada voit également remonter la menace en provenance de la Russie qui cherche à réaliser des démonstrations de puissance au niveau régional. Il doit faire face,

comme plusieurs pays de la zone arctique, aux intimidations des avions russes qui sont capables d'aller se faire intercepter par la défense aérienne du pays concerné, puis de rentrer en Russie. Ce fut le cas le 18 février 2009 lorsque deux CF-18 ont intercepté deux Tupolev TU-95 au large du Canada dans la mer de Beaufort. En réaction à cet événement, les propos du premier ministre Stephen Harper qui s'est dit « très préoccupé » par les « *actions de plus en plus agressives de la Russie et ses intrusions dans l'espace aérien canadien* », démontrent que la perception d'une menace et d'une certaine inquiétude avérée⁶⁵.

L'intérêt du Canada pour l'Arctique s'est renforcé suite aux premières découvertes de nouvelles ressources en minerais et hydrocarbures et au potentiel de la mer de Beaufort. De par sa géographie et son positionnement, le Canada se voit comme une puissance arctique. La politique étrangère canadienne se veut libérale et respectueuse des droits de l'homme et du droit international. Dans un contexte anxieux, face aux menaces potentielles pouvant compromettre ses intérêts, le Canada dispose de peu de liberté de manœuvre. Il peut développer le volet partenariat/coopération, pour trouver un accord sur les différends en cours et coopérer avec les autres pays de la zone arctique – surtout la Russie – pour apaiser les tensions. En publiant en 2004 une nouvelle stratégie pour le Nord, le Canada définissait une politique qui se voulait dynamique, volontariste et crédible. Pour assurer sa souveraineté et son poids sur la scène internationale, le Canada renforce ses capacités militaires. Sur le plan matériel, un renouvellement de la flotte de brises glaces a été lancé et les moyens humains ont été renforcés. Par ailleurs, les exercices en zone arctique ont pris un intérêt grandissant.

La stratégie de 2009 prévoyait de renforcer la présence de troupes sur le sol arctique canadien, celle de navires dans les eaux arctiques et de surveillance du ciel. Concrètement, cela s'est traduit par un accroissement des exercices menés et une relance capacitaire des matériels des rangers et de la marine (surveillance maritime, brise-glace, garde côtes).

A l'issue de la guerre froide, le Canada s'était désengagé de la zone arctique. Mais avec le différend sur l'île de Hans avec le Danemark, les irritations avec Washington au sujet de passage non déclaré de bâtiments de la marine américaine et la dispute des limites des

⁶⁵ BEAUCHEMIN, M., *Un bombardier russe intercepté la veille de la visite d'Obama*, 28/02/2009, Internet, www.lapresse.ca/dossiers/obama-a-ottawa/200902/28/01-832056-un-bombardier-russe-intercepte-la-veille-de-la-visite-dobama.php

zones en mer, le Canada a de nouveau éprouver le besoin de démontrer sa capacité à exercer sa souveraineté. Pour cela des capacités militaires ont été développées comme le système radarsat-2, un système d'écoute sous-marine, comme la commande de navires de soutien interarmées capables de naviguer par 70 centimètres de glace et ainsi que des unités de rangers Inuits qui ont été renforcées.⁶⁶

Il y a une réelle perception de l'identité canadienne du Grand Nord et de l'Arctique. Cela résulte de la construction du pays à partir des populations anglophones, francophones et autochtones au sein d'un même espace très particulier, le Grand Nord. Le respect de cette identité passe par le souci de la protection de l'environnement et celle des populations autochtones. Le Canada a favorisé l'installation de familles autochtones dans les régions arctiques ainsi que le maintien de l'implantation de ces populations dans les territoires du nord. Des programmes de conservation de leur culture sont également menés depuis plusieurs décennies. L'intérêt de ce type d'opération est également de démontrer l'occupation du Grand Nord par la population canadienne, et donc asseoir sa souveraineté par ce témoignage⁶⁷. Il faut noter toutefois, la complexité des motivations sous-jacentes à ces programmes, tantôt humanistes, tantôt géopolitiques. L'adhésion des populations autochtones aux différents programmes est donc largement variable.

Le 6 décembre 2013, le Canada a déposé une requête concernant l'océan Atlantique devant la Commission des Nations unies en charge des limites des plateaux continentaux⁶⁸. Mais en parallèle, il a communiqué une information préliminaire concernant l'océan Arctique, faisant état d'une déclaration de souveraineté concernant plus de 1.2 millions de kilomètres carrés. Le Canada prévoit ainsi de pouvoir déposer sa demande finale à propos du plateau

⁶⁶ FOUCHER M. (dir), *L'Arctique: la nouvelle frontière*, Paris, CNRS, 2014, 181 p.

⁶⁷ BONESTEEL, S., *Les relations du Canada avec les Inuits: histoire de l'élaboration des politiques et des programmes*, Affaires autochtones et du Nord du Canada, 2006, Internet, <https://www.aadnc-aandc.gc.ca/fra/1100100016900/1100100016908#chp6>

⁶⁸ UNITED NATIONS OCEANS AND LAW OF THE SEA, *Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) - Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada, 29/12/2014*, Internet, http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can_70_2013.htm **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**

continental arctique en 2018⁶⁹. En l'état actuel des choses, il est fort probable que la déclaration canadienne aille jusqu'à couvrir les dorsales de Lomonossov et d'alpha-Mendeleïev. Afin de pouvoir considérer une dorsale comme faisant partie du plateau continental, il est nécessaire de démontrer, conformément à l'article 76, §3 de la convention de Montego Bay, que la dorsale puisse être assimilée à une dorsale sous-marine ou de haut fond, et non une dorsale océanique⁷⁰. Le Canada poursuit depuis 2013 des explorations scientifiques pour apporter les éléments techniques de justification à ses revendications sur le plateau continental. Une illustration récente de ces efforts peut être donnée par une exploration conjointe avec la Suède menée en septembre 2016 dans la région du pôle nord.

3.3 Etats-unis : acteur majeur mais menacé

Les Etats-Unis voient l'exercice de leur puissance et de leurs intérêts stratégiques menacés. Toutefois, ils sont en prise avec des difficultés pour sortir de leur handicap de légitimité causé par leur distanciation à la réglementation internationale.

Le positionnement des Etats Unis est motivé par des intérêts stratégiques (par exemple, liberté d'action, accessibilité de sa force océanique stratégique) et géopolitiques (ressources en Alaska, influence dans les relations internationales, puissance hégémonique mondiale).

L'élément historique qui relie sur le plan des territoires, les Etats-Unis à l'Arctique est la vente de l'Alaska par la Russie en 1867. L'Alaska a pu développer son économie grâce au transport aérien et aux exploitations d'hydrocarbures (champs de pétrole de Prudhoe Bay). Lors de la seconde guerre mondiale, les Etats-Unis repoussent les Japonais lors de la campagne des îles aléoutiennes de 1942 et 1943. Cette réussite est largement liée aux investissements conduits dans les années trente sur les réseaux de transports de l'Alaska. Pour asseoir la présence américaine par le facteur démographique et atteindre le statut d'état des Etats-Unis d'Amérique en 1959, un flux de population a été mis en place vers

⁶⁹ BENTZEN, N., HALL M., *Arctic continental shelf claims: mapping interests in the circumpolar North*, Bruxelles, European Parliamentary Research Service, 09/01/2017, 12 p., Internet, http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS_BRI%282017%29595870_EN.pdf, p. 4

⁷⁰ FOUCHER M. (dir), *L'Arctique: la nouvelle frontière*, Paris, CNRS, 2014, 181 p.

l'Alaska. Plus tard, lors de la Guerre froide, l'Arctique s'est retrouvé être une frontière nucléaire entre les deux blocs, exposant les Etats-Unis aux menaces des missiles balistiques ou aux attaques d'avions russes. En réponse, des moyens de détection ont été positionnés en Alaska et au Canada scellant, avec ce pays, un partenariat stratégique autour d'intérêts sécuritaires communs (cf. paragraphe 0). Les Etats-Unis ont été également présents sur le front stratégique pour lutter contre les menaces directes de leurs intérêts vitaux par le biais de forces sous-marines adverses. Cherchant à traquer les sous-marins ennemis pouvant tirer des missiles balistiques, mais cherchant à être eux-mêmes aussi en mesure de tirer des missiles balistiques, les Etats-Unis ont réalisé de gros efforts pour développer l'activité des sous-marins en Arctique. En particulier, ils sont les premiers à avoir pu naviguer sous la glace du pôle nord (SSN-571 *Nautilus* en 1958) et aussi à percer la glace (SSN-578 *Skate* en 1959). Le second aspect géographique de l'Alaska qui a une portée stratégique, est le détroit de Béring. En effet, ce passage clé constitue une possibilité de contrôler l'accès aux deux passages du nord-ouest et du nord-est. Enfin l'Alaska est un pré-positionnement stratégique de forces et d'influence dans la région. Le format et l'activité des unités stationnées en Alaska témoignent de la perception de l'état de la menace ressentie par les Etats-Unis, ce qui, de facto, augmente le niveau de militarisation quand ils se sentent menacés.

Les Etats-Unis ont publié plusieurs mises à jour de leur stratégie concernant l'Arctique. Le format et le contenu a varié dans le temps. Si en 2009, l'Arctique est traitée dans un document de portée plus générale (le *National Security Policy – directive 66* du président Bush), la stratégie définie en 2013 se décline en cinq volets, chacun traitant un niveau de détail supplémentaire :

- la stratégie globale : "*National Strategy for the Arctic Region*" (05/2013), visant à éviter toute appropriation de l'Arctique dommageable à la sécurité des Etats-Unis ;
- la déclinaison du département à la défense : "*Department of Defense Arctic Strategy*" (11/ 2013) ;
- la feuille de route de la marine américaine : "*Navy Arctic Roadmap*" (02/2014) qui exige de l'US Navy qu'elle soit en mesure d'opérer en Arctique ;
- l'*Executive Order 13689, Enhancing Coordination of National Efforts in the Arctic* (01/2015);
- l'agenda de la présidence du conseil de l'Arctique.

Alors que jusqu'à présent la stratégie militaire nationale était publiée, la version 2016 a été classifiée.⁷¹

Dans la stratégie de 2009 (*National Security Policy - directive 66*), les Etats-Unis insistent sur la ratification de l'UNCLOS et renforcent leur attention sur la zone arctique par rapport au document précédent de 1994. En 2013, l'administration du président Obama publie une mise à jour de la stratégie nationale à part entière pour l'Arctique. De nombreux axes sont traités : sécurité nationale ; protection de l'environnement ; la gestion responsable des ressources ; la prise en compte des populations autochtones ; le soutien aux recherches scientifiques et enfin le renforcement de la coopération internationale sur une large palette de problèmes. La stratégie de 2013 appelle également à l'évolution des infrastructures présentes en Arctique mais aussi au plan capacitaire. En septembre 2016, le Département d'Etat a appelé à poursuivre le leadership américain sur les sujets arctiques pour faire face aux intérêts politiques et activités russes dans la zone arctique. Le second élément identifié est la présence de la Chine dans la région qui doit constituer un point de vigilance pour en surveiller l'impact régional. Elle pourrait en particulier positionner ses activités et investissements en Islande et au Groenland.

À titre d'exemple des mesures concrètes sont prises pour la mise en œuvre de ces stratégies. Le cas de la feuille de route publiée en 2009 par l'*US Navy* est à ce titre intéressant. Elle vise à renforcer ses capacités de surveillance et d'intervention en zone arctique, préconise l'acquisition de brise-glace et recommande l'achat d'armes adaptées aux conditions arctiques. Après avoir déstocké des brise-glaces qui avaient quitté le service actif, les Gardes-côtes (USCG) ont, pour leur part, lancé le renouvellement de leur flotte adaptée aux espaces du grand Nord. Par la publication d'une demande d'information en janvier 2016 ils ont annoncé en août 2016 l'ouverture d'un programme estimé pour l'instant à 780 millions de dollars sur la période 2017-2021 pour lancer la construction d'un nouveau brise-glace lourd⁷².

⁷¹ AFTERGOOD, S., *Next U.S. National Military Strategy to be classified*, 13/04/16, Internet, <https://fas.org/blogs/secrecy/2016/04/military-strategy>

⁷² O'ROURKE, R., *Coast Guard Cutter Procurement: background and issues for Congress*, Congressional Research Service, 10/11/16, Internet, <https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL34391.pdf>

La publication du retour d'expérience de l'exercice biennuel ICEX organisé par l'US Navy en 2016 permet de confirmer et d'illustrer sur un cas concret, la mise en œuvre de la stratégie pour l'Arctique du département de la défense américain. ICEX entend synthétiser l'ensemble des objectifs des documents de stratégies mentionnés plus haut, en se focalisant plus particulièrement sur l'évaluation des performances des systèmes d'armes, des sonars, des moyens de communication et de navigation en milieu arctique. La campagne 2016 initialement prévue pour une durée de 2 mois, s'est finalement déroulée en mer de Beaufort sur 3 semaines, en mars 2016. La rupture des glaces dans la zone de l'exercice a entraîné une dérive du camp et du laboratoire installés pour l'occasion, conduisant ainsi à la décision d'arrêter l'exercice. Toutefois, les résultats de l'exercice ont été jugés très satisfaisants et les objectifs principaux atteints. Cette campagne regroupait 200 personnels avec un large spectre des nations représentées : américains principalement, mais aussi canadiens, britanniques et norvégien (1 observateur), et une trentaine environ d'organisations représentées. Par ailleurs, le volet sous-marin a été largement présent car deux sous-marins nucléaires d'attaque de la classe SSN-688 Los Angeles, basés à San Diego, ont aussi participé à l'exercice. Ils ont réalisé une navigation d'en moyenne 33 jours sous la banquise chacun totalisant chacun 7 ou 8 percements de banquise. Afin d'illustrer le contenu de cet exercice, les points clés suivants sont indiqués :

- déploiement et activité d'une équipe de 70 personnes en moyenne dans des conditions extrêmes : tentes, shelters et moyens spécialisés comme communications et plongées.
- expérimentations de moyens de recherche, sauvetage et survie :
 - *Long Range Search and Rescue* - shelter de secours aéro-largable. En parallèle parachutage de secouristes avec le shelter,
 - *Arctic Sustainment Package* - kit aéro-largable de matériels de survie pour une durée de 72 heures. En parallèle projection de secouristes avec le kit ;
- expérimentations des matériels opérationnels pour évaluer leurs tenues aux conditions extrêmes ;
- expérimentations des capteurs de mesure sur la glace à partir des sous-marins ou des avions - épaisseur de la glace, présence de failles, état de surface et traces de pas dans la neige en surface...);
- expérimentations de moyens de communications et de cibles sous-marines ;

- expérimentations de moyens de trajectographie de sous-marins à partir de la surface (*Arctic Tracking Range System*) ;
- mesures océanographiques du type levées hydrographiques, propagations des ondes, profil bathymétrique) et météorologiques.

Le centre pilote est l'*Arctic Submarine Laboratory (ASL)* basé à San Diego (CA). Bien qu'il ne s'agisse pas du seul exercice conduit par l'armée américaine ayant pour thème l'Arctique (cf. par exemple l'exercice *Chinook* 2016 réalisé en février 2016 en Alaska), l'exercice ICEX 2016 témoigne d'une coopération fructueuse et pérenne entre militaires et scientifiques. L'année 2016 n'est pas la première édition de la campagne ICEX. Elle s'inscrit ainsi dans la lignée des exercices et campagnes réalisés dans le cadre du programme de coopération fédérale inter-agences américaines *Submarine Arctic Science Program, SCICEX*, lancé en 1994 et opérationnel l'année suivante. Depuis plus de vingt ans, les militaires de l'*US Navy* et des chercheurs civils collaborent dans la collecte et l'analyse de données océanographiques, bathymétriques et hydrographiques issues de la zone arctique. A ce jour un total de 14 missions a été réalisé dans ce cadre.⁷³

Les contraintes techniques permettent de nuancer l'utilisation généralisée de sous-marin à partir du pôle. En effet, tous les sous-marins ne sont pas capables de percer la banquise ou ne peuvent le faire que sur des faibles épaisseurs de glace (45-90cm). Il faut que la structure du sous-marin soit assez solide, que les gouvernes mobiles puissent se mettre en position verticales ou localisées ailleurs sur le kiosque, que les protubérances du kiosque soient assez solides et enfin que des capteurs et systèmes appropriés soient intégrés pour déterminer où percer.

Les opposants motivent le refus américain de ratification de l'UNCLOS par le biais de plusieurs arguments à savoir : atteinte aux capacités de renseignements d'un Etat par la nécessité de respecter un texte international ; perception de l'UNCLOS par les Etats-Unis comme une emprise des Nations Unies sur la réglementation nationale américaine (l'antériorité de la proclamation n°267 du président Harry S. Truman à propos de la

⁷³ NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTER, *Dedicated Missions and SAM Cruise Dates*, sd, Internet, http://nsidc.org/scicex/cruise_dates.html

déclaration unilatérale du plateau continental, est aussi avancée); refus du principe et des mécanismes potentiels de l'article 82 de l'UNCLOS traitant des « contributions en espèces ou en nature au titre de l'exploitation du plateau continental au-delà de 200 milles marins ».

Il est primordial de souligner que les Etats-Unis sont attachés à la liberté de navigation et de survol en accord avec la réglementation internationale dans l'intérêt général. La liberté de navigation et la non ratification de l'UNCLOS sont donc les deux principales clés de lecture de la position américaine dans les différends concernant les passages du nord-ouest et du nord-est, et de leurs revendications territoriales (par exemple méridien 141° avec le Canada).

Les Etats-Unis n'ont pas d'intérêt à une confrontation forte avec le Canada de par leur relation de bon voisinage et leurs partenariats stratégiques, mais surtout par le partage des enjeux sécuritaires. Il ne peut donc pas y avoir de division trop forte à ce niveau, au pire un statu quo et au mieux la définition d'un compromis global sur l'ensemble des problématiques communes ayant trait à l'Arctique. En fonction de l'évolution du contexte international, deux rapports de forces pourraient se dessiner. Soit les Etats-Unis conserveraient le leadership régional (présence américaine forte et volontariste en Arctique), soit ils pourraient accepter que le Canada endosse ce rôle. Dans le second cas, le Canada serait maître de la gestion des intérêts communs tout en devant rester permissif vis-à-vis des besoins spécifiques des Etats-Unis. Il serait alors indispensable que les positions sur l'environnement et sur les populations autochtones ne soient pas trop contraignantes, notamment sur le plan économique.

Enfin, si la résolution des litiges entre les deux pays à propos du méridien et du passage du nord-ouest, ne pouvait s'envisager sur le plan bilatéral mais devait se traiter au niveau international, les Etats-Unis devraient d'abord ratifier l'UNCLOS. Ensuite, il leur faudrait arriver à convaincre la communauté internationale du bien-fondé de leurs positions avant de pouvoir résoudre ces disputes en leur faveur.

3.4 La France : acteur secondaire responsable

La France milite en faveur d'un équilibre entre les intérêts des Etats côtiers et ceux des autres Etats. En particulier, la France souhaiterait voir se renforcer le rôle des utilisateurs potentiels de l'arctique au sein de l'institution politique du conseil de l'Arctique. Par ailleurs les enjeux de gouvernance collective liés à la consolidation de la souveraineté de puissance des états riverains devraient être d'intérêt international.

La France a identifié le besoin d'assurer un pilotage de l'ensemble des projets et recherches scientifiques afin d'en assurer la cohérence et l'efficacité. En 2010, le centre national de la recherche scientifique, en lien avec l'institut polaire français Paul-Emile Victor (IPEV), assure la coordination d'environ 400 chercheurs.

En 2013, le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale introduit l'existence de conséquences stratégiques que l'ouverture de nouvelles routes maritimes poserait. Dans une « logique d'intérêt durable et général bien compris »⁷⁴, la feuille de route française, publiée en 2016, a permis de définir les priorités, orientations et recommandations en matière d'identification des intérêts nationaux, de l'équilibre entre ceux-ci et de l'intérêt général, du renforcement de la légitimité de la France et enfin de la protection de l'environnement.

3.5 Chine : acteur secondaire en passe de devenir le futur pivot géopolitique pour l'Arctique ?

La Chine n'a jamais publié de stratégie officielle en Arctique. Elle est toutefois connue pour ne pas indiquer les détails de sa vision et de ses projets dans ses communications et documents officiels. Elle s'en tient à de grandes généralités afin de se laisser une marge de manœuvre ultérieure⁷⁵. Comme la Chine n'a pas avancé ouvertement de position officielle, seules les observations et l'analyse permettent de projeter des hypothèses sur la volonté réelle de la Chine quant à la région arctique.

⁷⁴ MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DU DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL, *Le grand défi de l'Arctique : feuille de route nationale sur l'arctique*, Paris, MAEDI, 2016, 64 p., Internet, http://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna_-_vf_-17-06-web-bd_cle8b359f.pdf, p. 13

⁷⁵ FOUCHER M. (dir), *L'Arctique: la nouvelle frontière*, Paris, CNRS, 2014, 181 p., p. 121

La Chine se caractérise en Arctique par une présence volontariste faisant craindre une menace par les intérêts et ambitions de la Chine (*china threat theory*). Si sa volonté qu'elle donne à voir de l'extérieur est majoritairement scientifique, il existe bel et bien une volonté géopolitique, comme nous allons le voir.

Le champ des recherches scientifiques est très vaste, allant de l'étude des populations autochtones jusqu'aux enjeux géopolitiques et aux relations internationales. Les positions exprimées dans les productions scientifiques sont moins neutres que les positions officielles du gouvernement.

En janvier 2010, Li Keqiang, alors premier vice-premier ministre chinois, a déclaré qu'il y a avait un déplacement de l'activité de l'humanité, de son pays en particulier, vers les zones maritimes et espaces polaires. Les ressources devaient, dès lors, être redistribuées au profit des recherches scientifiques⁷⁶. Dès 1985, Pékin a mis progressivement en place un programme scientifique avec des recherches indépendantes et des expéditions polaires, principalement au pôle sud. Accompagnant ce mouvement, une revue scientifique sur les régions polaires a été créée en 1988. Puis en 1989, l'institut chinois de recherches polaires de Shanghai a débuté ses travaux. Un organisme de coordination des travaux a également été mis en place, le *state oceanic administration*. La Chine s'est ensuite dotée d'un brise-glace en 1994 pour venir en support aux campagnes polaires⁷⁷. Six expéditions ont été conduites en Arctique : 1999, 2003, 2008, 2010, 2012 et 2014. En 2012, les autorités chinoises ont indiqué qu'un second brise-glace allait être construit, mais ce n'est finalement qu'en novembre 2016 que le contrat a été signé pour une mise en service en 2019. La communauté scientifique internationale n'a pas perçu l'importance de l'ampleur de l'investissement chinois que tardivement.

Les programmes de recherche scientifique ont été source de nombreuses coopérations pour la Chine. Dès 1992, elle s'est liée aux universités allemandes de Kiel et de Brême grâce à un programme pluriannuel de 5 ans. En 2004, une station scientifique chinoise a été ouverte dans la base internationale de Ny-Alesund située sur l'île de Svalbard. En 2013, la Chine a annoncé la création d'un centre de recherche commun avec les pays scandinaves, le *china*

⁷⁶ FOUCHER M. (dir), *L'Arctique: la nouvelle frontière*, Paris, CNRS, 2014, 181 p., p. 121

⁷⁷ En 1994, la Chine a fait l'acquisition en Ukraine du Xuelong (dragon des neiges), bâtiment de 21 000 tonnes, et 167 m de long et de classe polaire 5

nordic arctic research center. Enfin dans les domaines de la glaciologie, l'océanographie et l'astronomie, la Chine coopère avec la France, les Etats-Unis et l'Australie.

La stratégie économique développée par la Chine correspond à la construction progressive, « par petits pas », d'un réseau de réseaux procédant « en tâche d'huile ». Après une phase de régionalisation puis d'internalisation des échanges, suivie par des échanges avec l'Afrique noire et les pays en développement, la Chine est actuellement à la phase d'« asiatisation » de ses intérêts avec de nombreux partenaires⁷⁸.

Dans le contexte actuel, la possibilité d'une exploitation conjointe sino-russe des champs gaziers et miniers de la région arctique russe se renforce. La Chine pourrait disposer d'une double casquette de client privilégié (évolution) mais aussi d'investisseur. Il serait possible de lui ajouter une troisième casquette car ayant des sociétés possédant une expérience de forage complexe dans les glaciers d'Himalaya, la Chine pourrait également être un partenaire industriel pour fournir une alternative aux industriels européens dont la Russie a besoin pour exploiter les ressources qu'offrent ses zones de souveraineté.

Dans ce contexte, les deux pays ont signé, en mai 2014 à Pékin, un partenariat stratégique pour une durée de 30 ans. En revanche, les compagnies chinoises n'ont pas encore manifesté un intérêt avéré pour les routes maritimes.

Si Deng Xiaoping avait pour ligne de conduite de « *mettre les conflits de côté, pour suivre un développement conjoint* », un virage s'est opéré avec Xi Jinping, voyant son pays comme leader des puissances émergentes mais responsables sur la scène internationale. L'objectif étant de faire entendre la voix de la Chine dans la gouvernance régionale en Arctique, comme sur d'autres sujets abordés dans d'autres forums, et ainsi compter dans l'équilibre du monde. La coopération scientifique est donc vue comme un outil efficace de démonstration de ses intérêts nationaux permettant d'assurer son positionnement de leadership.

Mais la Chine a surtout su développer une diplomatie arctique en multipliant les prises de contact avec les grands acteurs tel que la Russie et le Canada, sans négliger les contacts avec les acteurs plus modestes. À ce titre, les cas suivants peuvent être indiqués : lien avec les

⁷⁸ GARCIN T., *Géopolitique de l'Arctique*, Paris, Economica, 2013, 186 p., p. 143

pays scandinaves (visite à haut niveau) ; notamment lien avec la Finlande (aide financière et symbole fort de la visite de la nouvelle ambassade de Chine) ; rapprochement avec l'Islande (accord swap entre les deux banques centrales), ou rapprochement avec le Groenland (possibles ressources en hydrocarbures et en eau).

En outre, la Chine semble se positionner de façon similaire à la France, à bien des égards :

- perception d'un impact fort entre ce qui se passe en arctique et les conséquences climatologiques en Chine, par la circulation à l'échelle de la planète des phénomènes, et donc des conséquences sociales et économiques (notamment baisse des précipitations) ;
- pour l'instant respect de l'existant et des avancées juridiques internationales, mais rappelle que les utilisateurs potentiels ou plus généralement que l'humanité est concernée par la problématique arctique.

La Chine poursuit donc actuellement une politique de présence et vise à long terme de pouvoir exercer son influence, voire sa puissance dans la région arctique. Pour cela, elle aura besoin de se positionner sur le plan de la sécurité dans la région pour défendre ses intérêts nationaux.

Enfin, si elle veut pouvoir assurer la place qu'elle semble revendiquer, il est probable qu'il lui faille, à l'avenir, communiquer ses intentions comme l'ont fait les autres acteurs qui souhaitaient compter dans la problématique arctique (par exemple par le biais, soit d'une feuille de route, soit d'un plan stratégique, etc.).

4 **Conclusion**

Michel Foucher indique que « *des régions peu peuplées ou vides, en milieu extrême et difficile comme le Grand Nord, les zones arides, les forêts tropicales et équatoriales, entrent à leur tour dans le jeu du marché global et la problématique de souveraineté. Il n'y a, semble-t-il, plus de place pour des espaces vides et incontrôlés, au moins dans les représentations dominantes* »⁷⁹.

Entre héritage des relations passées et nouvelle donne actuelle, les pays impliqués ont des volontés et des intérêts propres qu'il a été nécessaire de cerner pour comprendre le contexte arctique et procéder à l'analyse du rapport de forces. L'Arctique conjugue divers problèmes inhérents aux questions climatiques environnementales, de ressources naturelles, d'identité nationale, de routes maritimes, de souveraineté territoriale, de zone économique exclusive, de populations autochtones ou encore de militarisation. Toutes ces variables, pour la plupart, sont interdépendantes.

Après les phases de poussée vers l'or blanc (2008-2011), puis celle du réalisme appelant la coopération (2012-2014), l'annexion de la Crimée en 2014 a changé la donne sur la scène internationale en fracturant, en Arctique comme ailleurs, les schémas de coopérations portés par l'ensemble des acteurs, laissant ainsi deux blocs se regarder en face à face comme ils l'ont fait pendant presque cinquante ans. Ce tournant à l'échelle internationale s'est répercuté sur les théâtres régionaux et a profondément recomposé les relations entre états. La transition vers la phase que nous avons dénommée « fracturation et réapparition de blocs » est caractérisée par un début d'évolution du rapport de forces géopolitiques. Pour l'instant, ce rapport ne s'est pas stabilisé. Il est en cours de définition, de murissement.

Les rivalités territoriales, quasi exclusivement maritimes, ne sont pas toutes résolues. Elles se nourrissent d'un appétit pour la recherche de puissance, pour les gains futurs autour des ressources probables, pour la liberté d'action, pour l'indépendance en ressources stratégiques ou rares. Mais elles sont aussi alimentées par des ressentis vis-à-vis du passif géopolitique que les Etats peuvent avoir (conditions de cession d'un territoire, fin d'une

⁷⁹ FOUCHER M. (dir), *L'Arctique: la nouvelle frontière*, Paris, CNRS, 2014, 181 p.

hégémonie territoriale, ...). La revendication de la souveraineté territoriale est appuyée, quand le pays en a les moyens, par une posture (bases, manœuvres tactiques) ou un effort militaire (lancement d'un nouveau programme, alliance). En revanche, une gradation dans la démonstration de force existe d'un état à l'autre. Cependant, l'espace arctique n'est pas un espace de liberté politique et stratégique. Il impose des contraintes sur les protagonistes étatiques. Toutes les actions et intentions doivent être légales, légitimes et crédibles, ou du moins pouvoir s'afficher comme tel.

En 2014, la Russie a démontré sa capacité à convaincre la commission des plateaux continentaux à propos de ses revendications dans la mer d'Okhotsk, faisant oublier ainsi la déconvenue du renvoi de sa première soumission de 2001 concernant l'Arctique. Nul doute que sa seconde soumission de 2015 soit donc solide et influe fortement sur le sujet des revendications territoriales maritimes dans l'océan Arctique. À l'heure où certains pays n'ont toujours pas transmis d'éléments (Canada) ou n'ont même pas statué sur leur requête du cadre légal international (Etats-Unis), la Russie semble en avance. Dans le cas où ses revendications trouveraient un écho favorable auprès des experts internationaux et indépendants de la CLCS, la Russie pourrait bien réduire la liberté d'action des autres états en les contraignant à s'adapter à cette nouvelle jurisprudence

En parallèle de l'avancée de la reconnaissance internationale de ses revendications territoriales, Moscou a aussi accéléré sa préparation militaire permettant d'asseoir celles-ci en réponse à l'évolution de sa position perçue sur la scène internationale suite à la crise en Crimée, et surtout vis-à-vis des réactions de l'OTAN. Il est difficile de dire ce qui pourrait se passer si les revendications contenues dans sa soumission à la CLCS n'étaient pas suivies. Pour l'instant non menaçante, la militarisation de la zone maritime au nord de la Sibérie, pourrait donc rapidement devenir le socle d'un déploiement militaire plus significatif. Grâce à ce renforcement, la Russie pourrait alors disposer d'une posture durable de contrôle et de défense des zones qu'elle revendique en Arctique.

Les sanctions imposées par l'Union Européenne depuis 2014 ont entraîné le départ des industriels et investisseurs européens des explorations ou exploitations de ressources naturelles des zones arctiques, laissant ainsi le champ libre à d'autres acteurs potentiels, chinois notamment. La baisse de la présence des intérêts européens dans l'Arctique russe et

le recul des partenariats stratégiques entre la Russie et les pays Européens est un point dur pour la sécurité d'approvisionnement en ressources stratégiques.

Avec l'isolement de la Russie, certaines des actions réelles ou de façade qu'elle entreprenait ne seront plus poursuivies. Elle consentait à ces efforts dans l'optique de s'assurer la crédibilité et la légitimité nécessaires à une puissance influente, pouvant avancer son *soft power* dans les instances de concertation régionale qui sont, en réalité, ouvertes sur le reste du monde, grâce à leurs participants. L'inclusion de la Russie à la table de la coopération avait donc le mérite de tirer vers le haut les problématiques environnementale, sociale, démographique et de biodiversité, motivations chères à bon nombre de pays présents en Arctique et privilégiant le *soft power* au *hard power*.

Pour ces quatre raisons, la Russie est donc bien une clé de lecture primordiale pour comprendre l'évolution des rapports de forces géopolitiques en Arctique.

Grâce à cet axe d'étude, il a été possible de montrer objectivement la tendance à l'évolution du rapport de forces entre acteurs de premier plan mais aussi la recomposition du paysage par des acteurs du second cercle qui pourraient, à l'avenir, devenir des *game changers* dans la donne régionale. Aucun des acteurs présents ne dispose d'une politique sans faille ou surpuissante. Il y a toujours un aspect qui peut lui être contesté (non adhésion des Etats-Unis à l'UNCLOS, statut déclaré d'eaux intérieures pour les passages du nord-ouest et du nord-est pour le Canada et la Russie). De cette observation, on voit également que le rapport de forces reste équilibré pour l'instant, malgré son caractère évolutif.

Complexe, multidisciplinaire et mal vulgarisé, l'Arctique fait largement appel à des spécialistes possédant un haut niveau d'expertise dans leur domaine. Toutefois au niveau politique et stratégique, le besoin de synthèse est indispensable pour être capable de forger une vue d'ensemble cohérente mais respectueuse des détails et des vérités concernant le terrain et les enjeux. Sans cela, des biais de compréhension et des erreurs d'analyse peuvent survenir. Voire même, il est possible que cette complexité puisse créer des zones exploitables pour des manœuvres d'influence ou d'instrumentalisation de l'Arctique, au service d'agenda particulier.

Les enjeux militaires sont, en particulier, très techniques et scientifiques et requièrent à ce titre une politique spécifique de ressources humaines. Il est nécessaire d'avoir des compétences particulières qui s'acquièrent par une formation poussée et qui se maintiennent par un entraînement régulier et suffisant. Les nations qui veulent donc être prêtes, doivent ainsi avoir un schéma opérationnel adapté mais également investir sur une masse critique suffisante de personnels compétents et entraînés. Pour être en mesure de réussir sur le plan capacitaire, deux facteurs indispensables doivent au préalable être combinés. Tout d'abord, il faut des personnes capables d'exprimer un besoin opérationnel pertinent. Ensuite, il est nécessaire d'avoir des industriels capables de concevoir et produire des matériels et équipements en réponse au besoin exprimé. Etant données les spécificités du monde arctique et plus généralement du monde polaire, il est indispensable d'inscrire la démarche capacitaire dans un des piliers de la stratégie d'ensemble.

Ce qui sera une zone de compétition pourra (re)devenir alors très certainement une zone de coopération au travers du regroupement de tous les acteurs dans un but unique, par exemple la gestion d'une crise environnementale ou humaine de portée internationale ou le traitement de ses conséquences et enseignements.

L'Arctique appelle donc l'homme à rester modeste quant à sa présence et à ses activités dans cette région mais également à être bienveillant quant à son milieu fragile et exposé aux conséquences de ses projets dans cette région, voire bien au-delà à l'échelle de planète entière. Rappelons enfin que, demain, les retombées scientifiques, environnementales ou économiques ne seront pas limitées à la région Arctique mais auront une portée mondiale. L'Arctique est donc un sujet international tout autant que régional.

5 **Bibliographie**

Cette section présente les sources citées dans ce mémoire. D'autres sources ont été consultées mais n'ont pas fait l'objet d'une mention ci-dessous. Par ailleurs, il faut noter que la littérature sur l'Arctique est surabondante dans le nombre de sujets, et en volume. Il a été très fréquent de trouver les mêmes éléments dans plusieurs ouvrages. Cela entraîne deux difficultés. Il n'est pas évident d'identifier quels sont les éléments nouveaux ou les idées clés de l'auteur, celles-ci étant sporadiquement dispersées dans un flot d'éléments communs et déjà connus. Etant donné le temps disponible pour l'étude, il a été privilégié de sélectionner un nombre restreint de sources qui paraissaient complémentaires. Le deuxième problème réside dans la maîtrise du référentiel bibliographique, celui-ci étant très vaste. En effet, il est difficile d'identifier des sources communes dans la liste des références mentionnées dans les différents ouvrages accessibles dans le fond documentaire du CDEMS ou dans les publications internet. Il s'en suit un véritable réseau de sources dont l'étendue est difficile à maîtriser et à explorer. Ensuite, il est utile de préciser que des biais de perception sont nécessairement présents dans cette étude. La barrière de la langue et la production nationale sont les premiers biais identifiés. En effet, seuls des ouvrages ou articles en langue française et en langue anglaise ont été utilisés. Un prisme culturel ou de mode de pensée peut être appliqué à l'analyse, même si les auteurs se veulent objectifs (cas des ouvrages d'auteurs natifs de la langue). Les productions peuvent tout à fait aussi être altérées par un biais de type influence (communication), voire propagande. C'est particulièrement le cas, dans certains pays, pour les communications officielles rédigées en anglais à destination du reste de la communauté internationale. Enfin, il faut noter que tous les pays n'ont pas la même culture de l'ouverture, la même transparence en matière d'information. Un déséquilibre peut se créer dans l'accès aux éléments, renforçant ainsi le biais de perception de cette étude.

Le dernier point à noter est l'aspect temporel de la bibliographie. Les ouvrages académiques nécessitent un temps long pour compiler les faits et les analyses avant d'être publiés. Ces sources ne permettent pas de couvrir l'évolution récente du sujet. Les ouvrages académiques ont donc été utilisés pour préparer la base de cette étude. Mais il a été nécessaire d'y adjoindre des productions par articles (soit académiques, soit officielles, soit média, soit acteurs) afin d'actualiser le sujet et rendre ce travail pertinent dans le contexte

actuel. Cela est particulièrement vrai pour l'Arctique depuis 2014 avec plusieurs évolutions qui ont suivi la crise en Ukraine. Ces ressources sont disponibles sur Internet.

La recherche bibliographique en support de cette étude s'est donc attachée à fonder sa crédibilité sur des sources académiques ou officielles (livres et Internet) mais aussi à porter des éclairages particuliers ou à actualiser le sujet par des consultations de sources diverses sur Internet. A chaque fois leur pertinence a été évaluée.

Ouvrages académiques

- SMITH, MA, *Medvedev and the Modernisation Dilemma*, Shrivenham, Defence Academy of the United Kingdom, 2010, 15 p.
- GARCIN T., *Géopolitique de l'Arctique*, Paris, Economica, 2013, 186 p.
- DEBOUDT P., MEUR-FEREC C., MOREL V. (dir), TROUILLET B., *Géographie des mers et des océans*, Paris, Armand-Colin, 2014, 324 p.
- MOISSIEC A (dir.), FOURNIER C., *Géographie des mers et des océans*, Presses universitaires de Rennes, 2014, 494 p.
- LARUELLE M., *Russia's arctic strategies and the future of the Far North*, Armonk, New York, M.E. Sharpe, 2014, 251 p.
- **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**
- BONIFACE P. (dir), DUBIEN, A., *Le retour de la « question russe », L'année stratégique 2016*, Armand Colin, 2016, p.303-306

Remarque : toutes les sources internet mentionnées ci-dessous ont été vérifiées le 09/03/17 : les liens sont corrects et les ressources sont disponibles à cette date.

Sources internet –entités étatiques ou internationales

- MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DU DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL, *Le grand défi de l'Arctique : feuille de route nationale sur l'arctique*, Paris, MAEDI, 2016, 64 p., Internet, http://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/frna_-_vf_-17-06-web-bd_cle8b359f.pdf
- FOOD AND AGRICULTURE ORGANISATION, 2017, Internet, <http://www.fao.org/fishery/statistics/software/fishstatj/en>
- CRUISING LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION, *2017 cruise industry outlook*, 2016, Internet, <https://www.cruising.org/about-the-industry/research/2017-state-of-the-industry>
- UNITED STATES COAST GUARD, Joint Rescue Coordination Center (Canadian Air Force and Coast Guards), *Briefing: Crystal Serenity TTX Anchorage, Alaska*, 13/04/2016,

Internet,

http://www.uscg.mil/pvs/docs/NWPassage/NWP16_ArcticSAR_Panel_JRCC_Trenton_13Apr16.pdf

- NORTHERN SEA ROUTE INFORMATION OFFICE, *Transits in 2016*, sd, Internet, http://www.arctic-lio.com/docs/nsr/transits/Transits_2016.pdf
- INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *2015 Annual review, 2016*, Internet, <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/ICS-Annual-Review-2015/ics-annual-review-2015.pdf>
- INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *2016 Annual review, 2017*, Internet, <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/ICS-Annual-Review-2016/ics-annual-review-2016.pdf?sfvrsn=9>
- GARDE COTIERE CANADIENNE, *La flotte de brise-glace de la Garde côtière canadienne*, 2017, Internet, <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Deglacage/accueil>
- UNITED STATES COAST GUARD, *The cutters, boats, and aircraft of the U.S. COAST GUARD*, 2016, Internet, http://www.overview.uscg.mil/Portals/6/Documents/PDF/CG_Cutters-Boats-Aircraft_2015-2016_edition.pdf?ver=2016-10-19-153700-540
- EUROPOL, *Exploring tomorrow's organised crime*, 2015, Internet, https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=0ahUKEwiWr4iV2LrSAhXLuhoKHTeLA74QFggxMAM&url=https%3A%2F%2Fwww.europol.europa.eu%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fdocuments%2FEuropol_OrgCrimeReport_web-final.pdf&usq=AFQjCNEU6pRUFqhd-toqx8UHPd13KIFVHQ&cad=rja
- U.S. EXTENDED CONTINENTAL SHELF PROJECT, *Missions and data*, sd, Internet, www.continentalshelf.gov/missions_data/index.htm
- INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE, *List of Cases referred to the Court since 1946 by date of introduction*, 2017, Internet, www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=2
- AUTORITE INTERNATIONALE DES FONDS MARINS, *Implementation of article 82 of the united nations convention on the law of the sea*, 2012, Internet, <https://www.isa.org.jm/fr/node/253>
- AUTORITE INTERNATIONALE DES FONDS MARINS, *Enquête sur le mécanisme de paiement de 2015*, 2015, Internet, <https://www.isa.org.jm/fr/survey/enquête-sur-le-mécanisme-de-paiement-de-2015>
- AUTORITE INTERNATIONALE DES FONDS MARINS, *A study of key terms in the article 82 of UNCLOS*, 2016, Internet, <https://www.isa.org.jm/fr/node/16895>
- BALTON, D. (ambassador), *20 years of the Arctic Council: What are the big questions ahead*, Arctic Council, 2016, Internet, <https://www.arctic-council.org/index.php/en/our-work/2/8-news-and-events/418-20-years-balton-2>
- UNITED NATIONS OCEANS AND LAW OF THE SEA, *Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) - Outer limits of the continental shelf beyond 200 nautical miles from the baselines: Submissions to the Commission: Partial Submission by Canada, 29/12/2014*, Internet, http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/submission_can_70_2013.htm

- BONESTEEL, S., *Les relations du Canada avec les Inuits: histoire de l'élaboration des politiques et des programmes*, Affaires autochtones et du Nord du Canada, 2006, Internet, <https://www.aadnc-aandc.gc.ca/fra/1100100016900/1100100016908#chp6>
- BENTZEN, N., HALL M., *Arctic continental shelf claims: mapping interests in the circumpolar North*, Bruxelles, European Parliamentary Research Service, 09/01/2017, 12 p., Internet, http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2017/595870/EPRS_BRI%282017%29595870_EN.pdf
- NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTER, *Dedicated Missions and SAM Cruise Dates*, sd, Internet, http://nsidc.org/scicex/cruise_dates.html
- ORGANISATION DU TRAITE DE L'ATLANTIQUE NORD, *Le Conseil de l'Atlantique Nord achève sa visite en Norvège*, 08/05/2013, Internet, http://www.nato.int/cps/fr/natohq/news_100335.htm
- ORGANISATION DU TRAITE DE L'ATLANTIQUE NORD, *Why Europe needs to step up for security*, 10/05/2013, Internet, http://www.nato.int/cps/fr/natohq/opinions_100375.htm?selectedLocale=fr

Sources internet – articles académiques

- KENNETH, J., *Circum-Arctic resource appraisal : estimates of undiscovered oil and gas north of the Arctic Circle*, U.S. Geological Survey Fact Sheet 2008-3049, 4 p., <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>
- BOYD R. et al, *Paper Number: 3038 _ The Circum-Arctic Mineral Resource Project*, Internet, <https://www.americangeosciences.org/sites/default/files/igc/3038.pdf>
- BOYD R., *The circum-arctic mineral resource project – Fennoscandian exploration and minning conference LEVI 04.11.2015, 2015*, Internet, http://fem.lappi.fi/c/document_library/get_file?folderId=2807764&name=DLFE-28482.pdf
- PAILLARD, CA, *Minerais et industries de défense, une dépendance à clarifier*, Diploweb, 2012, Internet, <http://www.diploweb.com/Minerais-et-industries-de-defense.html>
- GUY, E., LASSERRE, F., *Commercial shipping in the Arctic: new perspectives, challenges and regulations*, 2016, Internet, <http://corpus.ulaval.ca/jspui/bitstream/20.500.11794/432/1/Guy%20Lasserre%20Commercial%20shipping%20in%20the%20Arctic%20Polar%20Record%202016.pdf>
- BAUDU, H., *Le code polaire entre en vigueur au 01 janvier 2017*, sd, Internet, <http://fmes-france.org/wp-content/uploads/2017/01/Oc%C3%A9an-arctique-2017-01-01-Le-code-polaire-entre-en-vigueur-Pr.-BAUDU.pdf>
- CHARRON, A., *The northwest passage in context*, 2006, Internet, www.journal.forces.gc.ca/vo6/no4/north-nord-02-eng.asp
- CELLARD, A., *Les relations américano-canadiennes en Arctique : de la confrontation à la coopération ?*, CESM, 2011, Internet,

<http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/Cargo/2011/CARGO2011-Relations-americano-canadiennes.pdf>

- LASSERRE, F., *Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable ?*, CERISCOPE Frontières, 2011, Internet, <http://ceriscope.sciences-po.fr/content/part2/frontieres-maritimes-dans-larctique>
- KEIL, K., *An Arctic Security Forum? Please, no!*, The Arctic Institute, 2016, Internet, www.thearcticinstitute.org/an-arctic-security-forum-please-dont/

Sources internet – articles non académiques

- ROSNEFT, *Russia's Arctic seas*, sd, Internet, https://www.rosneft.com/business/Upstream/exploration/Prospective_projects/arctic_seas/
- BP, *Working in Russia*, sd, Internet, http://www.bp.com/en_ru/russia/about-bp-in-russia/business.html
- NOVATEK, *Russie : Total et Novatek s'associent en vue de développer Yamal LNG*, sd, Internet, <http://www.total.com/fr/medias/actualite/communiqués/Russie-total-et-novatek-sassocient-en-vue-de-developper-yamal-Ing>
- LE MONDE, *La plate-forme pétrolière de Shell en sécurité dans une baie d'Alaska*, 08/01/2013, Internet, http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/01/05/sauvetage-en-vue-pour-la-plate-forme-echouee-en-alaska_1813186_3244.html
- JEGO, M., *L'exploitation du gisement gazier de Shtokman est à nouveau repoussée*, LE MONDE, 28/05/2012, Internet, http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/05/28/l-exploitation-du-gisement-gazier-de-shtokman-est-a-nouveau-repoussee_1708607_3234.html#8YfleaDpVfs0PQAK.99http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/05/28/l-exploitation-du-gisement-gazier-de-shtokman-est-a-nouveau-repoussee_1708607_3234.html
- SHTOKMAN AG, *About the company*, sd, Internet, <http://www.shtokman.ru/en/about/>
- LE MONDE, *Marée noire : retour sur une catastrophe écologique hors norme*, 08/07/2010, Internet, http://www.lemonde.fr/planete/article/2010/06/15/maree-noire-retour-sur-une-catastrophe-ecologique-hors-norme_1372947_3244.html
- LE MONDE, *BP va verser une indemnisation record pour la marée noire de 2010*, 02/07/2015, Internet, http://www.lemonde.fr/ameriques/article/2015/07/02/maree-noire-de-2010-la-justice-americaine-et-bp-trouvent-un-accord-a-18-7-milliards-de-dollars_4667922_3222.html
- GEOLOGICAL SURVEY OF FINLAND, *Fennoscandian Mineral Deposits application, Ore Deposits database and Maps*, Internet, <http://en.gtk.fi/information/services/databases/fodd/>
- BOYD R., *Mineral resources in the Arctic*, Internet, <http://www.ngu.no/en/camet>

- MARITIME EXECUTIVE, *Rescue Exercise Conducted For Crystal Serenity Voyage*, 21/04/2016, Internet, <http://www.maritime-executive.com/article/rescue-exercise-conducted-for-crystal-serenity-voyage>
- WEBER, B. , *Northerners consider new cruise ship rules after Crystal Serenity's voyage*, CBCNews, 18/09/2016, Internet, <http://www.cbc.ca/news/canada/north/new-rules-for-arctic-cruises-1.3767846>
- TASS, *Russia completes equipping of six military bases in Arctic – General Staff source*, TASS, 07/12/2015, Internet, tass.com/defense.841935
- BEAUCHEMIN, M., *Un bombardier russe intercepté la veille de la visit d'Obama*, 28/02/2009, Internet, www.lapresse.ca/dossiers/obama-a-ottawa/200902/28/01-832056-un-bombardier-russe-intercepte-la-veille-de-la-visite-dobama.php
- AFTERGOD, S., *Next U.S. National Military Strategy to be classified*, 13/04/16, Internet, <https://fas.org/blogs/secrecy/2016/04/military-strategy>
- O'ROURKE, R., *Coast Guard Cutter Procurement: background and issues for Congress*, Congressional Research Service, 10/11/16, Internet, <https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL34391.pdf>

ANNEXES

Annexe A : évolution de la couverture de glace

Remarque : la définition concernant la couverture de glace (*sea ice extent*) donnée dans cette annexe provient du *National Snow and Ice Data Center* et correspond à une zone pour laquelle les mesures satellites par micro-ondes ont donné un résultat supérieur à 15% de glace au point de mesure considéré.

http://nsidc.org/data/seaice_index/more-about-monthly.html

http://nsidc.org/data/seaice_index/archives/image_select.html

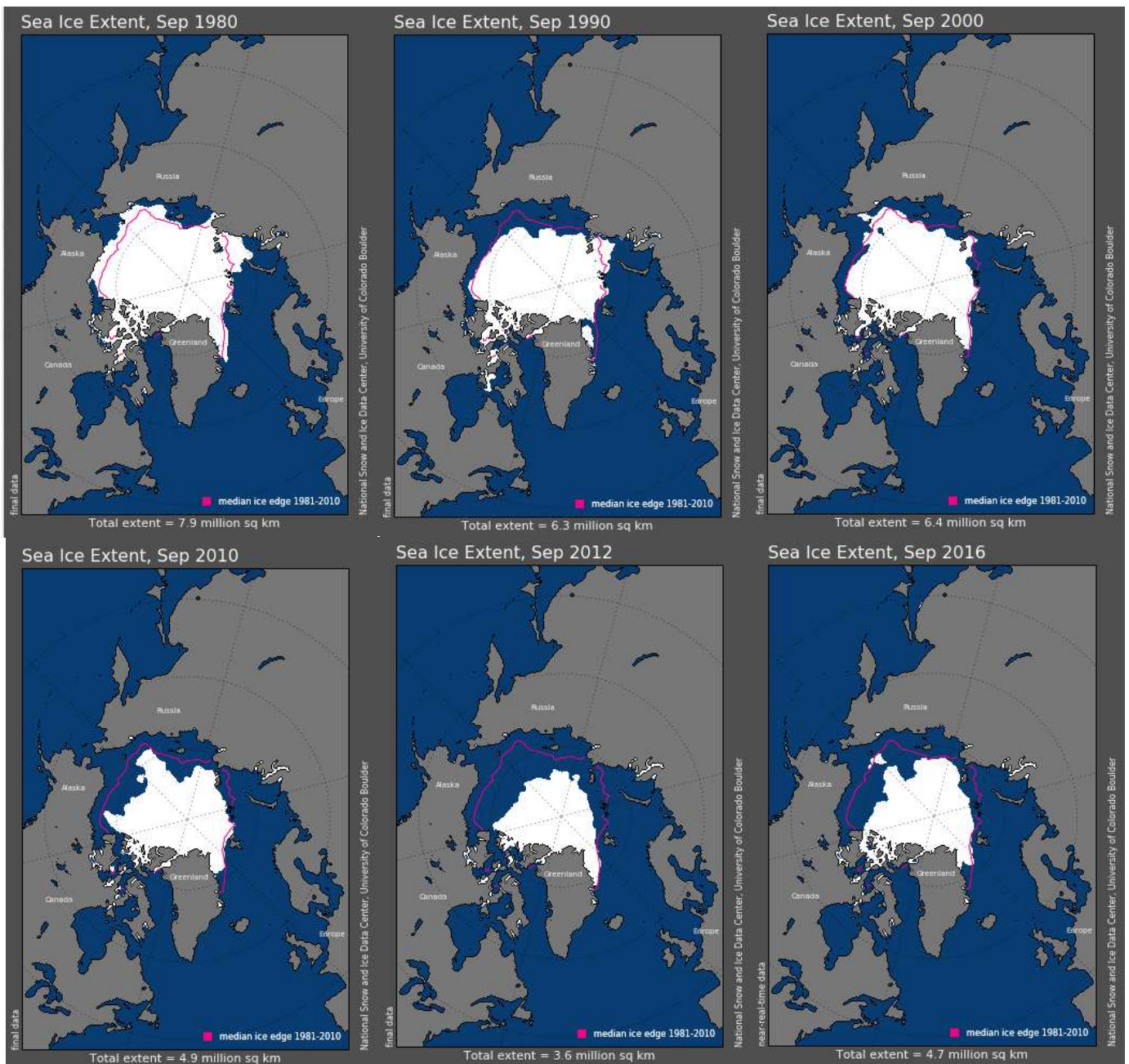


Figure 6 : étendue de glace pour le mois de janvier entre 1980 et 2017

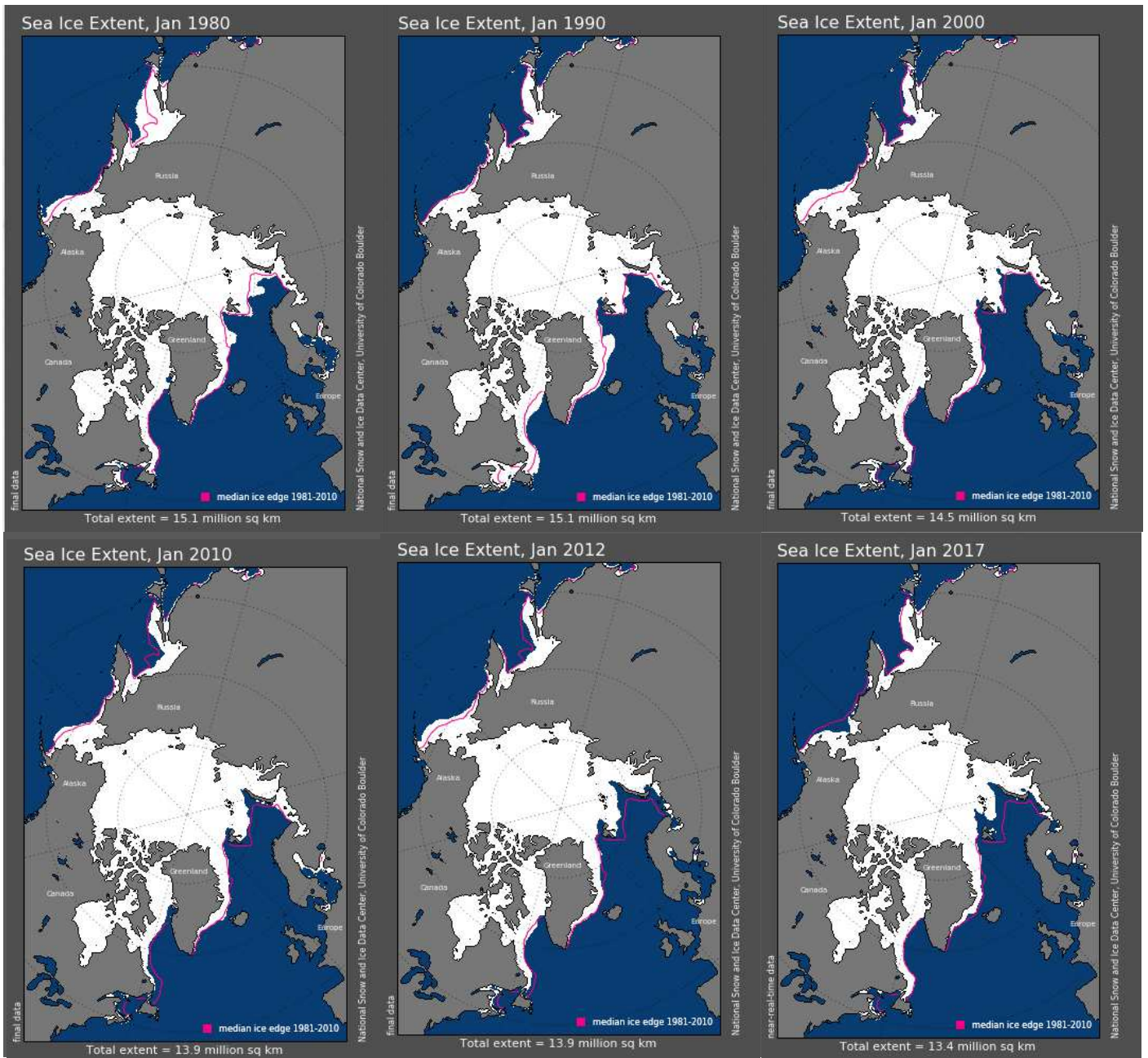


Figure 7 : étendue de glace pour le mois de janvier entre 1980 et 2017

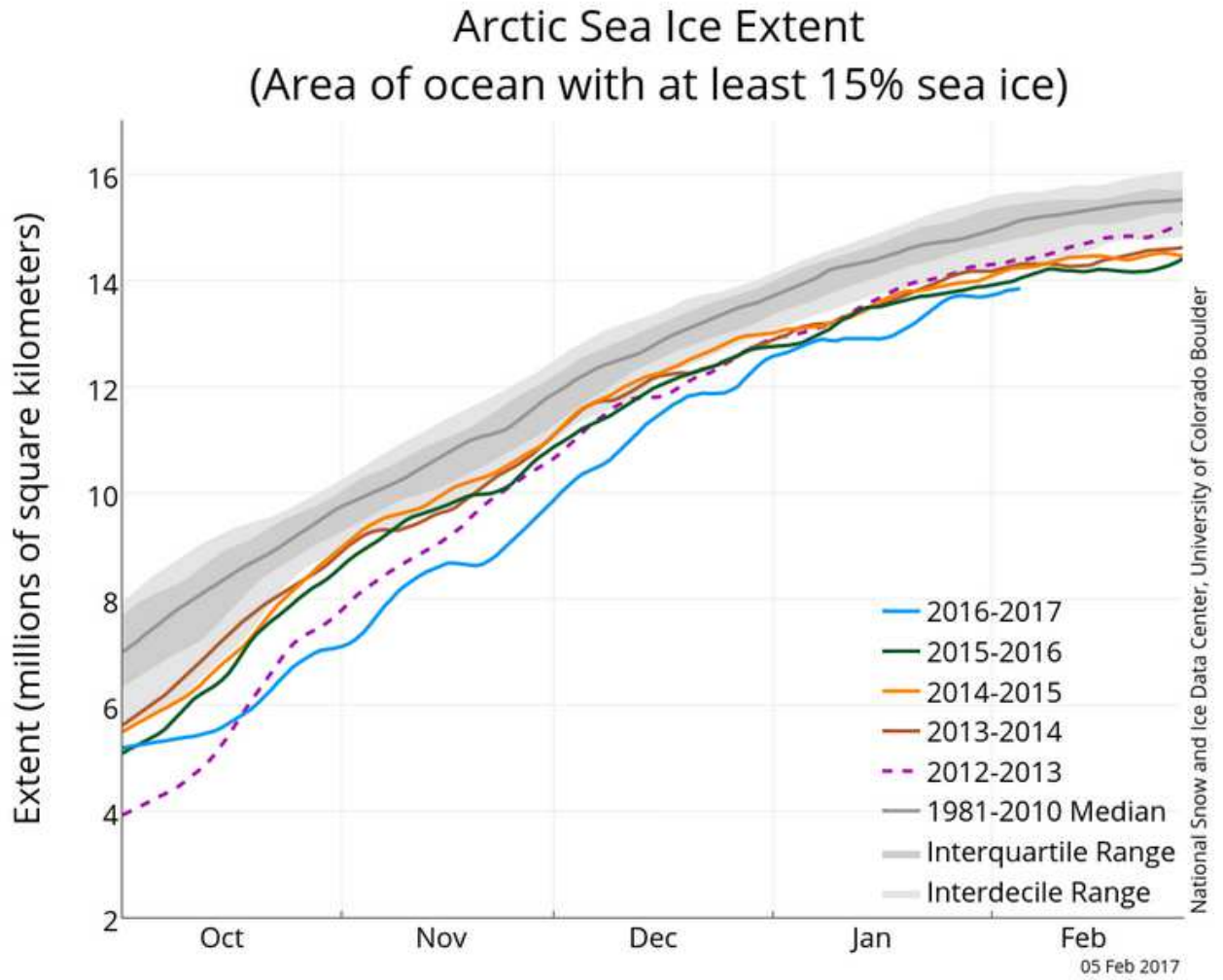


Figure 8: évolution mensuelle de l'étendue de glace

Annexe B : illustration des définitions intervenant dans la délimitation du plateau continental⁸⁰

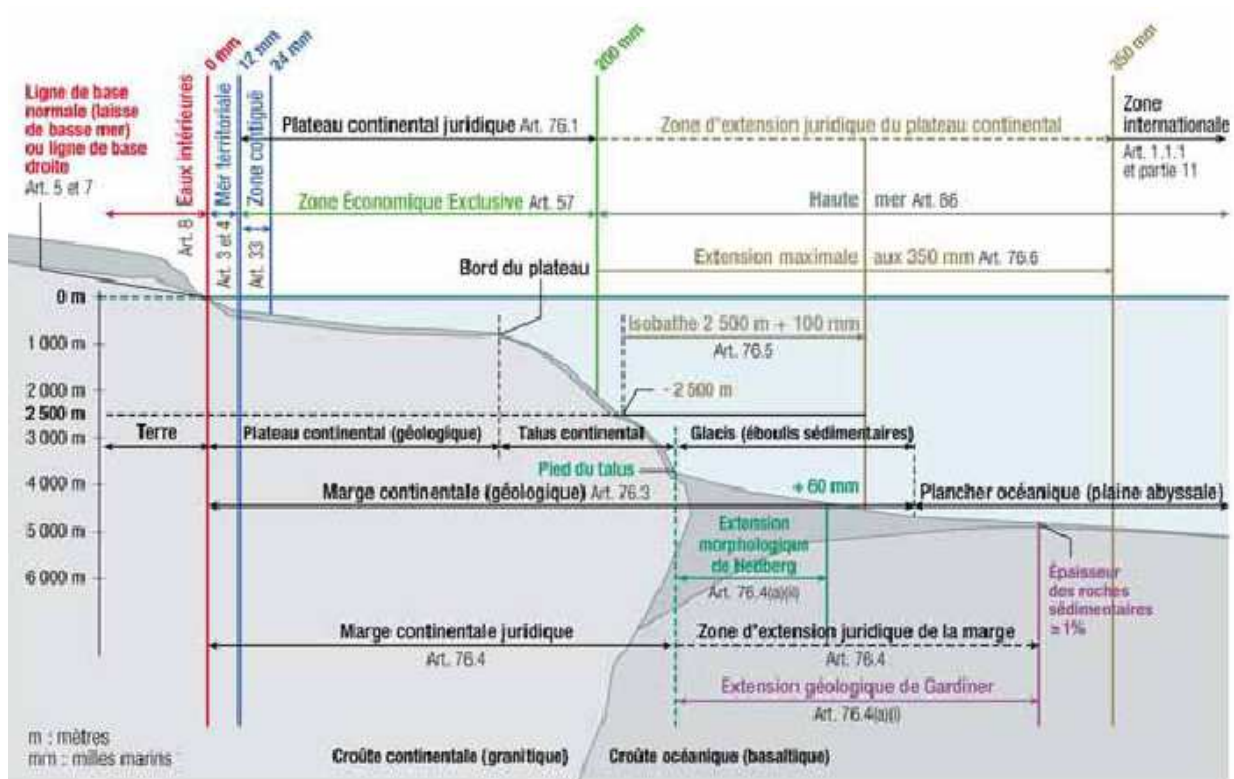


Figure 9 : Les différents paramètres de l'extension du plateau continental dans la convention nations unies sur le droit de la mer

⁸⁰ <http://www.senat.fr/rap/r11-674/r11-6741.pdf>

Annexe C : état des soumissions à la CLCS des acteurs arctiques⁸¹

	Submission by	Date of submission	Presentation to the CLCS*	Subcommission established	Recommendations adopted on
1.	Russian Federation	20 December 2001	See CLCS/32	See CLCS/32	27 June 2002 See CLCS/34
1a.	Russian Federation - partial revised Submission in respect of the Okhotsk Sea	28 February 2013	See CLCS/80	See CLCS/80	11 March 2014 See CLCS/83
1b.	Russian Federation - partial revised Submission in respect of the Arctic Ocean	3 August 2015	See CLCS/93	See CLCS/93	
7.	Norway - in the North East Atlantic and the Arctic	27 November 2006	See CLCS/54	See CLCS/54	27 March 2009 See CLCS/62
27.	Iceland - in the Ægir Basin area and in the western and southern parts of Reykjanes Ridge	29 April 2009	See CLCS/78	See CLCS/76	10 March 2016 See CLCS/93
28.	Denmark - in the area north of the Faroe Islands	29 April 2009	See CLCS/64 & CLCS/78	See CLCS/76	11 March 2014 See CLCS/83
30.	Norway - in respect of Bouvetøya and Dronning Maud Land	4 May 2009	See CLCS/66	See CLCS/80	
54.	Denmark - Faroe-Rockall Plateau Region	2 December 2010	See CLCS/70		
61.	Denmark - in respect of the Southern Continental Shelf of Greenland	14 June 2012	See CLCS/95		
68.	Denmark - in respect of the North-Eastern Continental Shelf of Greenland	26 November 2013	See CLCS/95		
70.	Canada - in respect of the Atlantic Ocean	6 December 2013			
76.	Denmark - in respect of the Northern Continental Shelf of Greenland	15 December 2014	See CLCS/95		

Tableau 4: soumissions CLCS pour les pays (Russie, Canada, Danemark, Norvège, Islande).

Rq : les Etats-Unis n'ont pas communiqué de soumission à ce jour

⁸¹ http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm

Annexe D : synthèse de l'état courant des litiges en matière de revendications territoriales ou maritimes

Acteurs	Norvège (hors Svalbard)	Groenland (Danemark)	Etats-Unis	Canada	Svalbard (Norvège)
Russie	Accords 2007 et 2010	Chevauchement possible revendications plateau continental	Accords 1990 (détroit Bering) non ratifié par Douma	Chevauchement possible revendications plateau continental	
Norvège		Accords 1995			
Groenland (Danemark)				<ul style="list-style-type: none"> - Accords 1973 et 2004 (ne concerne pas mer de Lincoln et île d'Ellesmere) - Accords 2012 (mer de Lincoln) non ratifié - Chevauchement possible revendications plateau continental - Litige île Hans (1.3km²) 	Accords 2006
Etats-Unis				<p>Litige sur délimitation méridien 141°</p> <p>Litige sur passage du nord-ouest</p>	
Canada					

Tableau 5: synthèse de l'état courant des litiges en matière de revendications territoriales ou maritimes