

Quelles forces en présence dans l'Arctique ?

Ruée vers les matières premières : un nouvel affrontement international ?

mercredi 28 août 2019, par [Laurence ARTAUD](#)

Citer cet article / To cite this version :

[Laurence ARTAUD](#), **Quelles forces en présence dans l'Arctique ?**, *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 28 août 2019.

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site <https://fr.tipeee.com/diploweb> . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.

Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

Voici un vaste tableau sur les incidences géopolitiques et stratégiques du changement climatique en Arctique. L'auteure présente d'abord les enjeux militaires et politiques au XXe siècle, puis les antagonismes des pays riverains, enfin les nouveaux paradigmes du XXIe s liés au changement climatique : le passage du Nord-Est, la souveraineté économique et l'accès aux ressources naturelles.

DEPUIS très longtemps, [l'Arctique](#) et le Pôle nord ont fasciné l'imaginaire des explorateurs, des scientifiques, des anthropologues et des ethnologues. Ils ont ensuite attiré les compagnies faisant commerce de peaux, puis des sociétés d'exploitation minière et aurifère, pétrolière ainsi que d'autres ressources, notamment le diamant dont la Russie est devenue au cours de cette décennie le premier producteur mondial (République de Yakoutie). Pendant la Seconde Guerre mondiale, puis pendant la Guerre froide, ces régions qui s'étendent de la Sibérie orientale à l'Alaska ont pris une dimension militaire et stratégique. Large de seulement 85 kilomètres, [le détroit de Béring](#) cristallise depuis 1947 la confrontation Est/Ouest et ce, d'autant que les zones arctiques sont toujours très militarisées, notamment du côté russe.

Des enjeux stratégiques militaires à des enjeux économiques et commerciaux

Au XXIème siècle, « les forces en présence » impliquaient principalement les pays riverains, c'est à dire la Russie, le Canada, les États-Unis, le Danemark (en raison du Groenland) et dans une moindre mesure la Norvège (Svalbard). Les enjeux étaient géostratégiques et militaires ; mais avec le réchauffement climatique occasionnant tout à la fois la fonte du permafrost, le recul des glaciers et la fonte de la banquise (réduction spatiale et volumique progressive), [les convoitises vers l'Arctique](#) s'accroissent : l'accès aux ressources naturelles et l'ouverture de la voie maritime du passage du Nord-Est attirent désormais de nouvelles puissances pour des raisons économiques et commerciales.

Depuis le milieu du XXIème siècle le Canada et la Russie exploitent des gisements miniers et gaziers ainsi que des puits d'hydrocarbures sur leurs territoires respectifs. Depuis la période soviétique, la Russie est très active dans la péninsule de Yamal et elle investit aujourd'hui massivement pour y exploiter du pétrole.

[Le réchauffement climatique](#) facilite l'accès aux ressources naturelles, or des recherches scientifiques récentes révèlent que le sous-sol est riche en minerais divers et en terres rares. Néanmoins, les difficultés techniques d'exploitation et [le coût élevé des activités dans un environnement très hostile](#) ralentissent encore un développement véritablement concurrentiel du pétrole alors même que de nombreux gisements de gaz de schiste ont été découverts et exploités à moindre frais ces dix dernières années, en particulier sur le territoire américain (Kansas, Oklahoma, ...) à la frontière du Canada. En outre, très peu de pays maîtrisent encore ces technologies et les « nouveaux entrants » devront s'appuyer sur des partenaires plus expérimentés pour travailler à ces latitudes.

La pêche, même à moins de cinq cents kilomètres du Pôle nord, constitue également un enjeu économique pour toutes les flottilles de l'hémisphère nord. Les Zones Économiques Exclusives (ZEE) définies en 1982 par la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer (appliquées seulement en 1994) font désormais l'objet d'une attention particulière des pays asiatiques non signataires.

Enfin, le dernier volet de tensions concerne la navigation dans le passage du Nord-Est. Cette voie maritime est en effet un atout majeur puisqu'elle réduit le trajet des exportateurs asiatiques vers l'Europe. La Route Maritime du Nord (RMN) intéresse donc non seulement la Chine mais aussi le Japon, la Corée du sud et Taïwan. Les convoitises de ces pays laissent

augurer des négociations internationales placées sous le signe d'affrontements économiques. Ainsi, réchauffement climatique et mondialisation des échanges changent-ils la « géographie ». Le passage du Nord-Ouest est déjà ouvert aux portes-containers et pétroliers plus de 6 mois par an, et celui du Nord-Est devient lui aussi rapidement libre de glaces durant l'été austral. Dans les deux cas, les navires sont toujours précédés de brise-glaces, à coûts très onéreux, pour réduire les risques d'accident.

Le Conseil de l'Arctique : première représentation des populations autochtones

Un nouvel acteur institutionnel s'est constitué en 1996 (Conférence d'Ottawa) ; le Conseil de [l'Arctique](#). Il traite des problématiques rencontrées par les huit États ayant une partie de leur territoire dans l'espace arctique et permet aux peuples autochtones d'obtenir, pour la première fois, une véritable représentation. Pour la première fois, six associations autochtones ont le statut de *participants permanents* au Conseil

A l'origine, en 1991, le traité était limité à la Stratégie pour la Protection de l'Environnement [Arctique](#) mais la déclaration d'Ottawa (1996) instaura un [Conseil de l'Arctique](#) renforcé en charge de la promotion du développement durable et de la supervision des risques inhérents aux substances toxiques et polluantes. Néanmoins, ses déclarations ne sont pas contraignantes.

Il est composé de 8 membres permanents qui sont (par ordre alphabétique), [le Canada](#), [le Danemark](#), [les États-Unis](#), [la Finlande](#), [l'Islande](#), [la Norvège](#), la Suède et [la Russie](#), 6 associations autochtones de la région arctique et des membres observateurs, organisations non gouvernementales, organisations internationales et 13 pays, dont la France, y sont régulièrement admis.

Ces observateurs n'ont pas de pouvoir décisionnel mais leur présence atteste de l'intérêt croissant du monde pour ces régions. La France espère y faire entendre sa voix dans la mesure où elle souhaite y développer des activités économiques (hydrocarbures, mines, recherche scientifique, tourisme).

Si, depuis des siècles, l'imaginaire des Européens les a attirés pour explorer l'Arctique dès le IXe siècle (Vikings), puis au XVIe et XIXe siècle, à la recherche des deux passages (Nord-Ouest puis Nord-Est), au XXe siècle, les enjeux militaires se sont doublés de convoitises économiques internationales en raison de la richesse des sous-sols et des réserves halieutiques.



I. Au XXe siècle : des enjeux militaires et politiques

La Seconde Guerre mondiale puis la Guerre froide ont illustré la position géostratégique de l'Arctique et l'émergence des rivalités militaires entre les pays riverains de l'Atlantique nord.

Navigation arctique des alliés pour échapper aux sous-marins allemands

L'importance stratégique de la route Transatlantique est apparue pendant la Première Guerre mondiale.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, elle facilita les ravitaillements matériels (bois, fer, explosifs carburants, ...) et alimentaires pour les alliés. L'entrée en guerre des États-Unis en 1941 a imposé aux convois maritimes de naviguer le plus possible à l'écart des nombreux sous-marins allemands présents en Atlantique nord. Néanmoins, plus d'une centaine de navires marchands furent coulés par les U-boats allemands sur cette période. Dès lors, les premiers convois ralliant l'Amérique du nord à l'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS) ont commencé à s'engager plus au nord sur la Route arctique pour déjouer les sous-marins ennemis.

La route du fer et la bataille de l'eau lourde

L'Allemagne qui était très dépendante du fer suédois (pays neutre), devait acheminer le minerai par voie maritime, longeant les côtes de la Suède, de la Finlande ou de la Norvège (Narvik).

Mesurant le rôle stratégique de ces voies, la Grande-Bretagne décida de couper la route du fer (bataille de Narvik).

Les batailles de *l'eau lourde* conduites par les alliés en 5 opérations militaires successives et dont l'objectif était de détruire une usine productrice d'eau lourde implantée en Norvège, illustrent l'intensité de la compétition dans la course au nucléaire.

L'Arctique base nucléaire durant la Guerre froide

Les États-Unis ont conservé leur inviolabilité nucléaire en raison de leur éloignement géographique jusque à l'explosion russe de 1949.

Néanmoins, à partir de 1949, ils sont menacés par les bombardiers russes intercontinentaux, capables de survoler l'Arctique et d'atteindre le nord-est du Canada et des États-Unis., C'est la raison pour laquelle, les Canadiens ont installé dès 1952 des radars placés au plus près de la banquise pour protéger la partie septentrionale de leur pays désormais menacée. De la même manière, le Groenland abrita différentes bases militaires américaines le long de sa côte ouest, la plus stratégique étant celle de Thulé, située à 1 600 km du pôle.

Le lancement en 1957 du premier satellite soviétique *Sputnik* remet en question la supériorité stratégique américaine ; ce succès spatial civil pouvait aisément être appliqué à des objectifs militaires en équipant une ogive nucléaire dans le satellite.

Cette nouvelle dimension, pendant la Guerre froide positionna à nouveau l'Arctique au centre des conflits stratégiques est-ouest. La calotte glaciaire se trouvait au centre d'un affrontement nucléaire techniquement possible entre les États-Unis et l'URSS. Les pays européens situés sur les trajectoires étaient également menacés.

[Jusqu'à la chute de l'Union soviétique \(1991\)](#), le nucléaire est au centre des rivalités Est-Ouest en Arctique.

Les grandes puissances occidentales se sont positionnées dans la région soit en implantant des bases offensives, soit en positionnant des sites pour des moyens d'alerte avancés, situés autour du 70. ième parallèle, soit à la latitude de la Route du Nord-Ouest.

On citera notamment des installations établies depuis la Seconde Guerre mondiale par les alliés, parfois renforcées pendant la Guerre froide : au Groenland, Thulé, (Sondre Stormfjord - Kangerlussaq, Baie de Disko) ; au Canada, (Goose Bay - Labrador, ...) ; en Alaska et jusqu'aux îles Aléoutiennes (non arctiques mais si proches). En Islande, les États-Unis avaient établi

pendant la Seconde Guerre mondiale une base aérienne à Keflavik (à proximité de la capitale Reykjavik,). Cette situation au centre de l'Atlantique nord permet de contrôler tout l'espace aérien de l'Atlantique nord. Située sur l'aéroport international, elle fut ouverte comme base aérienne stratégique.

Depuis 1951, les États-Unis avaient pris en charge la défense de [l'Islande](#) ; en 2006, les militaires américains quittent l'île ; la base fut « fermée » ou plutôt « mise en sommeil » puisque autour de l'année 2016, l'*US Navy* envisagerait de s'y réinstaller afin d'y placer patrouilleurs maritimes et des Boeing P-8 Poséidon pour observer l'évolution des sous-marins russes dans l'Atlantique nord.

En effet, [la recrudescence des tensions entre les puissances occidentales et la Russie, l'annexion de la Crimée, le conflit en Ukraine](#) et une activité militaire russe réaffirmée, l'Islande retrouve un intérêt géostratégique.

Enfin, il convient de prendre en compte « le pouvoir de dissimulation de la banquise » qui garantit un « abri naturel » aux sous-marins dont la capacité d'autonomie a été augmentée par la propulsion nucléaire. Le sous-marin peut ainsi rester plusieurs semaines en immersion sous la banquise et, l'eau restant libre de glace (sous la banquise), refaire surface pour effectuer des opérations militaires offensives classiques.

II. Les antagonismes des pays riverains

Les 23 600 km de façade maritime le long de sur l'océan glacial [arctique](#) ont longtemps assuré la domination de [la Russie](#) sur cette région malgré des différends militaires « contenus » avec la Norvège.

Oslo et Moscou : « compartimenter » et « s'accorder sur les questions maritimes »

Bruno Tertrais, directeur adjoint de la Fondation pour la recherche stratégique (FRS) , rappelle dans un article du 12 janvier 2019, que « l'exercice de l'OTAN, *Trident Juncture 2018*, a attiré à nouveau l'attention sur [l'Arctique](#), notamment en raison de "la réaction russe". »

Le différend historique Norvège - Russie est ancien en raison de leur proximité géographique à la frontière nord et de possibles « débordements » d'activités militaires russes malgré des réassurances répétées de la part de ce pays.

Néanmoins, il existerait des coopérations renforcées entre ces deux États pour le sauvetage en mer.

Oslo admet en 2019 que la Russie constitue un « défi stratégique mais pas une menace », les Russes sachant « compartimenter » et cette « coopération » de circonstance en Arctique est maintenue.

Le cas du Svalbard

L'archipel du Svalbard est placé sous la souveraineté de la Norvège depuis le Traité de Paris en 1920 qui prévoit « une égalité de traitement entre les signataires pour les activités économiques mais interdit d'implanter des bases militaires ».

L'activité charbonnière est abandonnée par les Norvégiens en raison de la difficulté de

l'exploitation et du déclin de cette énergie. Néanmoins, les Russes maintiennent une *présence* de près de 500 « mineurs » installés avec leurs familles dans le fjord de Longyearbyen (Pyramiden, ...) même si les mines ne sont guère exploitées.

Les Norvégiens ont ensuite transformé l'archipel en base de recherche scientifique qui accueille des chercheurs du monde entier, installés pays par pays dans des stations « nationales » bien distinctes. [La Chine](#) vient de rejoindre la base de Longyearbyen.

En 2006, la « stabilité » du sous-sol avait même permis d'installer dans l'archipel du Svalbard, à proximité de Longyearbyen, la Réserve mondiale de « graines ». Cette « Chambre forte mondiale de graines » creusée à flanc de montagne à 120 mètres de profondeur, avait été conçue pour protéger les semences des cultures vivrières du monde entier. En mai 2017, la chambre forte a été inondée en raison de la fonte du permafrost sous l'effet du réchauffement climatique. La réserve de graines serait cependant demeurée intacte.

Situation tendue pour les eaux internationales

La convention de Montego Bay de 1982 sur la délimitation maritime mondiale a reconnu la souveraineté russe sur les Terres de François Joseph mais en a limité l'espace territorial.

Des difficultés persistent entre la Norvège et la Russie pour délimiter les zones de pêche et ce d'autant plus que les pays d'Europe du nord considèrent, par-delà les traités, qu'ils ont également un droit d'accès à ces eaux pour la pêche du crabe.

« L'équilibre actuel » pourrait se poursuivre en raison des convergences d'intérêt économiques et militaires.

La Russie

Durant toute la période soviétique, la Russie avait, *de jure* ou *de facto*, un accès peu contrôlé aux [régions arctiques](#) notamment par le détroit de Béring et le port de Mourmansk, soit une distance de 5 700 km dont une partie occidentale libre de glaces toute l'année (Péninsule de Kola, Mourmansk).

Cependant, l'accès de l'océan [Arctique](#) (mer des Tchouktches) à l'océan Pacifique (mer de Béring) est « compliqué » dans la mesure où si le détroit n'est large que de 85 km, il est obstrué par l'archipel américain des Diomèdes...

De nombreux archipels, dont la Nouvelle-Zemble, permettaient aux Russes de multiplier l'implantation de relais terrestres pour y installer des centres d'essais nucléaires.

Quels sont les nouveaux paradigmes ?

III. Les nouveaux paradigmes du XXIe siècle

Les rivalités de la fin du XXe siècle s'exacerbent au XXIe siècle ; elles concernent la souveraineté du passage du Nord-Est, la délimitation des zones de pêche, et la course internationale aux ressources minières et pétrolières.

Les convoitises portent aujourd'hui sur trois domaines : l'exploitation des minerais, des terres rares et des hydrocarbures, l'accès au passage du Nord-Est et la délimitation des zones de pêche. Les conflits frontaliers s'exacerbent désormais *sur et sous la banquise*.

Le réchauffement climatique planétaire affecte en premier lieu les régions arctiques (et antarctiques) avec pour effet immédiat le dégel du permafrost, la fonte de la banquise garantissant un accès libre de glace du passage du Nord-Est sur toute la période estivale.

En conséquence, de nouvelles voies maritimes s'ouvrent, facilitant la circulation des navires,

l'accès aux zones de pêche et les sous-sols sont plus faciles à explorer et exploiter même si un dégel trop important déstabilise les sous-couches d'exploration de manière dangereuse. Cette situation d'origine climatique rebat les cartes de la souveraineté internationale et de nouveaux acteurs, en particulier [la Chine](#) et [le Japon](#), convoitent ce nouvel eldorado. La question est de savoir si, derrière ces effets d'aubaine, [les sociétés d'exploration et d'exploitation des sous-sols \(mines, hydrocarbures\)](#) poursuivront leurs activités. En effet, les conditions climatiques hostiles pour l'homme et les machines, entraînant des coûts de production très élevés à réévaluer à la hausse en raison des risques avérés de pollution maritime et terrestre, pourraient freiner ces développements.

Le passage du Nord-Est et les questions de souveraineté économique de la région

La fonte de la banquise a redonné tout son sens au projet imaginé au XVI^e siècle par les explorateurs européens d'utiliser le mythique passage du Nord-Est pour transiter par les routes arctiques entre Atlantique Nord et Pacifique Nord.

Les premières tentatives remontent au XVI^e siècle mais ce n'est qu'en 1879 qu'un navigateur finlandais, Adolf Erik Nordenskiöld, passe de l'Atlantique au Pacifique en utilisant cette voie suivie par le norvégien Roald Amundsen en 1918 - 1920.

La Route Maritime du Nord libre de glaces pendant l'été arctique est le plus court chemin de l'Europe à l'Asie. Les navires sont escortés par des brise-glaces nucléaires russes afin de prolonger la durée d'ouverture du passage.

Deux grands enjeux font l'objet de discussions très tendues entre les pays riverains de [l'Arctique](#) mais aussi avec des pays européens et asiatiques :

- . d'une part, le statut juridique des routes maritimes des passages du Nord-Ouest et du Nord-Est alors que l'on anticipe un accroissement de la navigation dans ces zones : s'agit-il de détroits internationaux ou bien sont-ils placés sous la souveraineté complète du Canada et de la Russie ?

- . d'autre part, la question de l'extension de la souveraineté économique sur les plateaux continentaux au-delà des 200 miles nautiques au regard de l'abondance des ressources naturelles de deux régions.

Ces deux perspectives, parfois contradictoires pour un même État, conduisent à des jeux d'alliances souvent remis en question.

Le passage du Nord-Est devient un centre de rivalités importantes en termes de souveraineté nationale.

Le passage du Nord-Est ouvre la voie à de nouvelles routes maritimes compétitives

Depuis quelques années, le passage du Nord-Est suscite l'intérêt de la marine marchande.

Même si les porte-conteneurs doivent être escortés par des brise-glace nucléaires russes, aux frais des armateurs, les trajets entre le Pacifique et l'Atlantique sont considérablement réduits avec des écarts de l'ordre de 40% pour les navires en provenance du Japon, 30% pour ceux en provenance de Corée du sud, de 25 % pour ceux en provenance de Chine (Shanghai).

Cette réduction des délais d'acheminement représente une baisse significative des coûts en carburant et en main d'œuvre embarquée. Par ailleurs, fait non négligeable, les compagnies d'assurance ne facturent pas de risque pour la piraterie maritime (à la différence de la Somalie, du golfe d'Aden, ou plus récemment du Golfe de Guinée...). Enfin, le passage n'impose aucune contrainte de largeur et de tirant d'eau à la différence du canal de Suez.

En septembre 2018, le *Venta*, porte-conteneurs danois de la société Maersk en provenance de

Corée du sud est arrivé à Saint-Pétersbourg après un voyage de 37 jours seulement en traversant le détroit de Béring puis en longeant les côtes septentrionales de la Sibérie, chargé de poissons congelés russes et de composants électroniques coréens. C'est le premier navire de cette catégorie à franchir la route maritime du nord via l'Arctique russe avec une cargaison commerciale à son bord.

Ce navire long de 200 mètres, pesant à vide 42 000 tonnes et d'une capacité de 3596 conteneurs EVP est en mesure d'opérer par des températures pouvant atteindre - 25 degrés Celsius et de se frayer un passage au milieu des glaces de la Baltique. Il fait partie d'une nouvelle série de 7 porte-conteneurs construits dans les chantiers navals chinois Cosco de Zhoushan

Cet exemple illustre les perspectives commerciales du passage du Nord-Est qui permet aux armateurs de gagner près de deux semaines par rapport à la voie classique du canal de Suez. Si cet itinéraire est encore difficile et onéreux, la Russie ainsi que plusieurs pays asiatiques sont très intéressés à la perspective d'en obtenir rapidement un développement commercial rentable. Fin août 2019, de nombreux médias français relaient la décision du groupe CMA-CGM, n°4 mondial du transport maritime, de ne "jamais naviguer en Arctique" pour "protéger l'environnement et la planète" pour les "générations futures". Selon Mika Mered, ce serait une opération de communication de type "greenwashing". A suivre.

Les ressources maritimes

La plupart des ressources halieutiques sont bien connues mais elles pourraient prochainement muter, se déplacer ou disparaître, la température de l'eau et sa salinité se modifiant de plus en plus vite. Des espèces venues du sud pourraient migrer vers ces eaux froides désormais plus tempérées.

La réglementation internationale de la pêche ne s'applique pas encore à l'Arctique central. La pêche commerciale est actuellement régie par la Convention internationale du droit de la mer de 1982 qui ne recouvre pas expressément l'Arctique ni ses particularités.

Des scientifiques observent déjà que le volume répertorié est très limité et ils redoutent déjà un épuisement de la ressource par une exploitation industrielle intensive. Ils se sont exprimés en 2012 en faveur d'une interdiction préalable pour les pêcheries. Parallèlement, les flottilles des pays asiatiques se rapprochent à la faveur de l'eau libre : les Japonais grands consommateurs de poissons se positionnent sur les zones de pêche et les grands ports chinois ne sont qu'à 8000 km de [l'Arctique](#)...

[L'Union européenne](#) maintient une position de prudence sur la réglementation de la pêche mais la Norvège, qui n'est pas membre de l'UE, et dont la pêche et l'aquaculture constituent le deuxième poste d'exportation (derrière les hydrocarbures) bénéficie d'une situation particulière, plus favorable.

Une terre qui attise les convoitises et conduit à des rivalités très conflictuelles pour la course aux matières premières

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les zones arctiques avaient déjà été explorées, en particulier les gisements pétroliers terrestres et les ressources minières déjà exploitées.

Pétrole et gaz

Les premières plateformes pétrolières sont apparues dans les années 1930 au Venezuela, en 1947 dans le Golfe du Mexique, et ne se multiplient en mer du Nord qu'à partir des années 1960.

Ce n'est qu'en 1968 que le pétrole fut découvert en Alaska et, dans le cas du Grand Nord, l'hostilité et la dureté du climat imposent des conditions de vie très pénibles pour les hommes et exigent des équipements et des matériels techniques très robustes et coûteux ; alors même que le pétrole du Moyen-Orient est encore abondant, facile à extraire et compétitif.

Ainsi, les plateformes pétrolières de Trading Bay (Alaska), situées sur une étroite bande côtière, sont très souvent prises dans les glaces et leur exploitation suspendue pour plusieurs semaines.

Néanmoins, malgré les difficultés d'extraction et d'exploitation de ces matières premières, les grandes puissances s'engagent toutes dans une course de vitesse et d'intimidation pour affirmer leur volonté de puissance et occuper des positions géopolitiques.

En 2008, [les États-Unis](#) ont publié un rapport précisant que 22% des ressources énergétiques potentielles exploitables se situeraient [Arctique](#). D'autres études divergent estimant que la ressource en gaz/ gaz de schiste sera bien plus importante que celle du pétrole et serait plus facile à exploiter sous le plateau continental et non sous la mer.

En 2019, l'exploitation demeure aléatoire mais des crises politiques ou économiques pourraient accélérer les recherches. Ces exploitations resteront coûteuses et désormais les opinions publiques internationales sont bien plus attentives aux questions écologiques d'autant plus incertaines que les risques de pollution environnementale ne sont pas encore maîtrisés à ces latitudes. Le développement de ces activités pourrait donc se voir ralenti occasionnant au regard de nombreuses incertitudes.

Les entreprises

Shell a tenté d'explorer la mer des Tchouktches, au large de l'Alaska mais ces recherches ont suscité de telles controverses que Shell a dû renoncer à poursuivre son projet malgré une dépense de plusieurs milliards de dollars.

Total, Engie et EDF s'efforcent d'être présents en Arctique mais dans un contexte de baisse des tarifs mondiaux des hydrocarbures, de nombreux projets ont été abandonnés ou mis en sommeil dans cette région.

Néanmoins, les explorations se poursuivent et des entreprises françaises nouent des partenariats avec des sociétés canadiennes (ENGIE détient des droits pétroliers au large de l'île de Baffin), ou des sociétés russes qui maîtrisent mieux les risques de cette région (en particulier le géant Gazprom).

La Norvège fait l'objet d'investissements étrangers notamment d'EDF et la firme pétrolière italienne ENI vient d'ouvrir une plateforme pétrolière dans l'Arctique norvégien.

Minerais et terres rares

Les minerais et terres rares sont devenus essentiels pour les pays de plus en plus consommateurs de nouvelles technologies produisant des objets connectés et autres, dont la fabrication requiert uranium, lithium et autres ressources minérales.

Or, [l'Arctique](#) recèlerait des réserves prometteuses de ces matières notamment des diamants, de l'or, du fer, de l'uranium et même des rubis.

En octobre 2013, le ministre groenlandais de l'Industrie et des Minerais, Jens-Erik Kirkegaard, annonce la levée de l'interdiction de l'exploitation minière notamment pour l'uranium. La société britannique London Mining avait déjà bénéficié d'un permis d'exploitation d'un gisement de minerais de fer situé à 150 km au nord-est de la capitale Nuuk. Ce site doit produire quelque 15 millions de tonnes par an et employer de 1000 à 3000 personnes au cours du temps.

Depuis les années 1990, les Inuits s'opposent au lancement des projets miniers au Nunavut. Ainsi, le projet d'Areva d'exploitation d'uranium, localisé sur le site de Kiggavik (Baker Lake) a-t-il été retoqué en 2009 par un référendum local. Les populations autochtones redoutent l'impact des mines sur leur habitat et l'éloignement des caribous estimant qu'Areva a sous-estimé les risques environnementaux.

En 2019, les attitudes des Inuits évoluent et certains membres de leurs communautés manifesteraient un intérêt pour ces nouvelles activités au motif que le travail dans les mines apporterait un développement de la région.

Mais, il faut aujourd'hui compter avec une opinion internationale qui pourrait se dresser contre la mise en route d'exploitations insuffisamment sécurisées risquant de modifier les équilibres écologiques de la région. Les organisations environnementales internationales alertent sur la dangerosité de ces projets ; elles voient là une menace du système écologique de l'Arctique affirmant que les dangers de telles exploitations constituent des menaces « irréversibles » pour la faune et la flore locales tant en situation de fonctionnement régulier qu'en cas très critique d'accident industriel. En effet, les températures glaciales, les conditions climatiques extrêmes, l'éloignement géographique pourraient être « désastreuses » dans le cas de pollutions imprévues et ce d'autant plus que les industriels n'ont encore aucune expérience de cet environnement.

En outre, certaines communautés inuit estiment que les activités industrielles, qui dans un premier temps leur ont fait augurer un développement rapide, sont aujourd'hui considérées comme dangereuses d'autant qu'elles contribuent à accélérer le réchauffement climatique qui menace leurs habitats et leurs modes de vie.

Une stratégie chinoise agressive en Arctique ?

. [La Chine](#) poursuit depuis les années 1980 des recherches académiques très poussées pour préparer de futures activités et sensibiliser l'opinion publique chinoise à l'importance socio-économique d'une forte présence en Arctique. Cette démarche apparemment limitée au seul domaine universitaire s'inscrit également dans le programme de Pékin de renforcer le nationalisme chinois. Ces publications font l'objet de désaccords dans le monde académique. Néanmoins, la volonté de puissance de la Chine en Arctique se déploie désormais sur le terrain : dès 1992 donc avant que l'on parle abondamment de l'ouverture des Passages, la Chine a organisé un premier programme de recherche de 5 ans avec les universités de Kiel et Bremen (Allemagne).

En 1994, la Chine acquiert un brise-glace ukrainien pour mettre en place un programme de recherches polaires coordonné par une agence nationale (Chinese Arctic and Antarctic

Administration). A cette occasion, elle a établi sa première station scientifique à Ny Alesund (Spitzberg).

Parallèlement à ces activités, la Chine conduit une diplomatie très subtile et très active ; ainsi du rapprochement inattendu avec l'Islande avec lequel 6 accords de coopération ont été conclus dans les domaines de l'énergie et des sciences. La Chine a également signé de nombreux partenariats bilatéraux de coopération politiques et économiques avec les pays arctiques. Ils englobent tout à la fois des échanges académiques et scientifiques, des études sur la navigation en Arctique, sur l'exploitation des ressources naturelles,...

En 2019, la Chine n'intervient pas (encore) dans la gouvernance du Conseil Arctique mais elle souhaite faire entendre sa voix sur les questions relatives aux ressources naturelles, à la navigation et l'application de la Convention sur le droit de la mer...

. Dans le domaine économique, la Chine manifeste un intérêt très prononcé pour l'extraction minière et l'exploitation des hydrocarbures.

Elle s'est ainsi alliée à l'entreprise britannique London Mining qui débute l'exploitation d'une très importante mine de fer située à Isua au sud-ouest du Groenland. Dans le Nunavut, elle s'est associée à Wesco (Canada) pour le gisement de fer situé au Nunavut et elle a acquis l'une des plus importantes sociétés canadiennes (Canadian Royalties Inc.) pour exploiter un gisement de nickel à Nunavik,

Dans le domaine des hydrocarbures, on assiste à la mise en place de stratégies « croisées » entre la Russie et la Chine. En effet, la Russie, qui contrôle le passage du Nord-Est, et qui souhaite développer une exploitation massive des ressources naturelles dans sa zone est consciente de l'intérêt chinois pour l'Arctique. La Russie estime que la Chine pourrait lui apporter les capitaux nécessaires à ces nouveaux projets alors même qu'elle constituerait un client privilégié pour l'utilisation de la Route Maritime du Nord.

Les obstacles sont doubles et de nature différente : d'une part, la Chine vient de découvrir de très importants gisements de pétrole de schiste sur son territoire, accroissant ainsi ses réserves locales, d'autre part, ses difficultés techniques pour exploiter les sites dans l'Arctique car la Chine ne dispose pas d'une expertise technologique spécialisée très avancée.

En ce qui concerne la navigation à travers le passage du Nord-Est, la Chine se positionne très vigoureusement pour raccourcir ses trajets tant pour transporter des hydrocarbures en provenance des gisements pétro-gaziers arctiques ressources naturelles que pour des produits manufacturés.

Les Russes ont été les premiers à utiliser cette voie maritime en 2010 pour livrer des hydrocarbures en Chine. Le tanker Baltica a livré du condensat de gaz naturel de Mourmansk au nord-est de la province chinoise de Zhejiang.

Cette initiative a été suivie de la signature d'un accord bilatéral de coopération à long terme pour la navigation arctique et pour le développement de la Route maritime du Nord-Est entre la société russe de transport Sovcomflot et China National Petroleum Corporation (CNPC). Cet accord, signé entre les plus hauts dignitaires des deux pays, a été officiellement déclaré comme partie « intégrante de la stratégie de coopération énergétique sino-russe ».

Cet accord, en plus des conventions déjà existantes, détermine les modalités de l'utilisation conjointe du passage du Nord-Est. Les deux pays poursuivent des objectifs différents : la Russie compte sur un partenariat économique avantageux et la Chine sur une nouvelle route maritime concurrentielle.

Ces efforts sino-russes de coopération, initiés dans les années 2010, rencontrent des résultats significatifs : on recense ainsi 5 transits maritimes en 2010, 34 en 2011, 47 en 2012 et la

croissance se confirme progressivement. Néanmoins, les navires chinois sont encore peu nombreux, le trafic restant majoritairement le fait d'armateurs russes ou européens.

*

La fonte de la banquise et de la calotte glaciaire ne sont que l'aspect le plus spectaculaire des profonds bouleversements qui modifient structurellement le système écologique de la région ; on observe déjà un accroissement des précipitations, des risques accrus de tempête et de cyclones ainsi que d'interminables feux de forêt provoquant de nombreux morts.

Ce nouvel environnement crée certes de nouvelles opportunités économiques pour les pays non riverains mais elle aiguise de nouvelles rivalités et modifiera les relations politiques héritées des siècles précédents. De nouveaux entrants, asiatiques dont l'Inde pourraient revendiquer de nouveaux accords.

Depuis les années 2000, le Canada et [la Russie](#) s'affrontent pour la souveraineté sur le pôle Nord. Hisser un drapeau sur le pôle n'est pas d'actualité mais, en 2007, les Russes ont envoyé un sous-marin pour planter un drapeau sous la mer.

Ainsi, l'île Hans, îlot inhabité de 1,3 km² et situé à équidistance entre Thulé (Groenland) et le Nunavut, fait l'objet de tensions visibles aux yeux de tous puisque chaque pays envoie à tour de rôle des militaires pour occuper symboliquement le terrain. Les Danois y ont planté leur drapeau avant que le premier Ministre canadien ne s'y rende. La question est « pendante » auprès de l'Organisation des Nations-unies...

Les Canadiens affirment aujourd'hui que « ce qui se passe en Arctique n'est pas sans importance pour le reste du monde », ne fut-ce que parce que l'on enregistre déjà une élévation du niveau des océans, une modification des courants marins sans négliger pour autant les effets terrestres déjà enregistrés en Arctique, notamment des émissions très élevées de méthane et une moindre réflexion de la lumière, ...

Face à ces nouvelles menaces, les États riverains accélèrent leurs relevés cartographiques dans l'espoir de pouvoir s'adjointre de nouveaux espaces malgré les risques d'exploitation. En outre, les conflits frontaliers ne sont plus seulement terrestres, ils pourraient également se jouer sous la banquise.

Enfin, le statut des deux passages Nord-Ouest et Nord-Est - eaux intérieures, territoriales et détroit de Béring - fait toujours débat tant auprès des pays riverains qu'auprès de la communauté commerciale internationale.

Tant que les affrontements se limitent aux pays riverains, le Conseil Arctique peut contenir ces volontés historiques de puissance. Mais en 1996, l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Pologne y ont été admis comme « observateurs permanents ». La France n'est entrée au Conseil qu'en 2000.

Quinze ans plus tard, un rapport interministériel français (2016), « *Le grand défi de l'Arctique* » met l'accent sur les enjeux environnementaux et la nécessité de veiller à associer les populations locales. Il identifie des opportunités pour les entreprises françaises auxquelles il conseille de se rapprocher des acteurs locaux et d'établir des partenariats. Les secteurs

privilégiés, ceux où l'avance technologique française pourrait être mise en avant sont l'exploitation des ressources minières et celle des hydrocarbures, la surveillance spatiale, les énergies renouvelables, les TIC et un tourisme « équitable ». Néanmoins l'implication politique de la France ne semble pas prioritaire.

Mais depuis lors, en 2013, le Conseil a admis la Chine, le Japon, la Corée du sud, Singapour, l'Inde et l'Italie ; autant de pays asiatiques (à l'exception de l'Italie) très déterminés pour affirmer leur volonté de puissance pour accéder aux ressources minières et pétrolières ainsi que de d'utiliser les deux « passages » de l'arctique pour leurs porte-conteneurs accélérant ainsi leurs navigations. Les ententes du XXe siècle pourraient être déstabilisées et le centre de gravité de l'économie mondiale pourrait basculer vers les pays asiatiques et le Pacifique.

Copyright Août 2019-Artaud/Diploweb.com

Plus

Vidéo de la conférence : "L'Arctique est-il -vraiment- stratégique ?"

Par ordre d'apparition. Olivier Caron, directeur général du CSFRS. Pierre Verluise, fondateur associé du Diploweb.com. Thomas Merle, agrégé d'histoire, agrégé de géographie, doctorant en Géographie politique à l'Université de Reims. Ambassadeur Michel Foucher, Chaire de Géopolitique mondiale au Collège d'études mondiales de la Fondation Maison des Sciences de l'Homme. Laurent Mayet, adjoint de l'ambassadeur pour les océans. Depuis 2006, président-fondateur du think tank Le Cercle Polaire. Plus d'une cinquantaine de séjours en Arctique. Images et son : Jérémie Rocques. Montage : Fabien Herbert. Résumé : Joséphine Boucher pour Diploweb.

Bonus : [le résumé de cette vidéo "L'Arctique est-il -vraiment- stratégique ?"](#)

Bibliographie indicative

FOUCHER Michel (dir.) *L'Arctique : la nouvelle frontière*, Editions CNRS, 2014.

GARCIN Thierry, *Géopolitique de l'Arctique*, Economica, 2013.

LASSERRE Frédéric, *La géopolitique de l'Arctique sous le signe de la coopération*, CERISCOPE Environnement, 2014.

LASSERRE Frédéric, ALEXEEVA Olga, *La Chine en Arctique ?*, Diploweb.com, 2013.

MARE Cyril et RAHER Rémi, *Géopolitique de l'Arctique, La terre des ours face à l'appétit des nations*, L'Harmattan, 2014.

PETITJEAN Olivier *L'Arctique, soumise au réchauffement climatique, résistera-t-elle à la convoitise des pétroliers ?* Observatoire des multinationales, 2016.

TERTRAIS Bruno, *Coexistence pacifique dans l'Arctique ? La Russie, la Norvège et l'archipel du Svalbard*, janvier 2019, FRS.

Le Grand Défi de l'Arctique - Feuille de route nationale sur l'Arctique, rapport du ministère des Affaires étrangères (français), 2016.

Vidéo

FOUCHER Michel, MAYET Laurent et MERLE Thomas, « L'Arctique est-il - vraiment - stratégique ? » Diploweb.com, 19 octobre 2018,

<https://www.diploweb.com/Video-de-la-conference-L-Arctique-est-il-vraiment-strategique.html>

P.-S.

Diplômée de littérature et civilisations comparées (DEA Sorbonne Paris III) puis d'HEC, Laurence Artaud a conduit sa carrière au sein d'organisations françaises en charge de l'appui aux exportations. Elle s'est ensuite spécialisée dans l'analyse des concepts et pratiques d'intelligence économique et a ainsi acquis une compréhension des enjeux de la géopolitique. Passionnée par le Grand nord où elle se rend régulièrement depuis vingt-cinq ans, elle a pu observer les mutations géographiques et politiques de la région.