diploweb.com La revue géopolitique
ISSN : 2111-4307

Géopolitique. L'Arctique ou les Arctiques ?

samedi 5 juin 2021,par Thierry GARCIN

Citer cet article / To cite this version :
Thierry GARCIN, **Géopolitique. L'Arctique ou les Arctiques ?** , *Diploweb.com : la revue géopolitique, 5 juin 2021.*

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

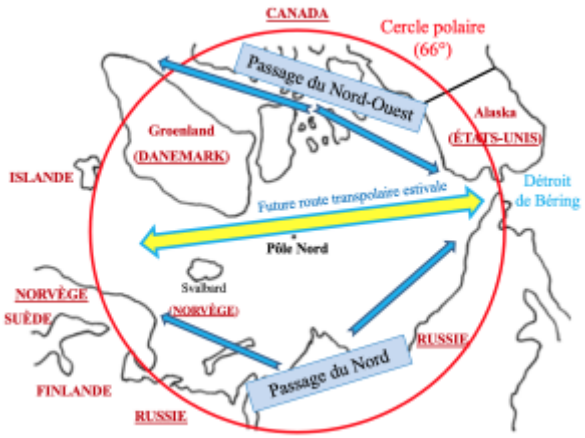
Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser une participation à votre convenance par PayPal via **la page suivante** . 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.

Sous le double effet de l'internationalisation et de la régionalisation, l'Arctique mérite désormais une approche multiscalaire par sous-régions, lesquelles n'obéissent pas aux mêmes logiques de développement. Il est donc dans l'ordre des choses que la coopération à la carte y soit privilégiée. Bref, on peut déjà parler des Arctiques dans l'Arctique démontre brillamment Thierry Garcin. Celui-ci vient de publier la deuxième édition de « *Géopolitique de l'Arctique* », éd. Economica. Trois cartes accompagnent cet article.

QUELLE que soit l'évolution du climat dans les décennies à venir, l'Arctique restera une région à part, ne fût-ce que pour des raisons géographiques : le froid, l'éloignement, la nuit, l'existence d'une banquise hivernale, une nature hostile à l'homme, une faune spécifique, etc. Prendre cette partie de la Terre comme un tout se justifie pleinement, au point que l'Arctique s'insère peu à peu dans les relations internationales classiques [1]. De fait, les politiques de puissance s'y exercent, les cinq États riverains (Canada, Danemark via le Groenland, États-Unis via l'Alaska, Norvège via le Svalbard, Russie) sont des acteurs géopolitiques de première grandeur. Par souci de simplification, l'Arctique concernera ici l'espace essentiellement situé au nord du cercle polaire, tandis que les dossiers stratégiques (défense) ne seront pas traités en tant que tel.

Mais, à mesure qu'il s'internationalise, **l'Arctique se subdivise**. Raison pour laquelle, et pour les besoins de la démonstration, on insistera sur les spécificités de chaque État, de chaque sous-région, de chaque approche thématique, quand bien même une étude transversale demeurerait indispensable [2]. D'ailleurs, l'expansion en cours des techniques d'information et de communication (bientôt amplifiée par les réseaux de câbles sous-marins) et l'augmentation attendue des échanges économiques n'uniformiseront pas l'Arctique, dont quantité de caractéristiques sont à la fois remarquables et pérennes. Bref, « les Arctiques » [3] sont de plus en plus présents sur la scène internationale.



Carte n° 1 : L'Arctique vu du pôle Nord et les cinq pays riverains (soulignés)
Cliquer sur la vignette pour agrandir la carte. Conception et réalisation : Thierry Garcin. NB : pas d'échelle
Garcin/Diploweb.com

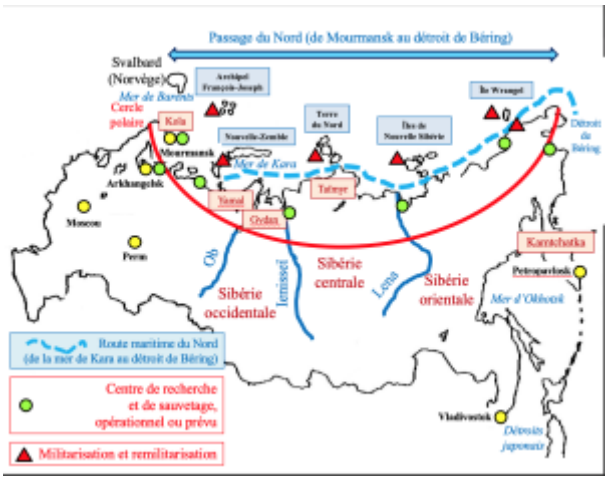
Certes, des similitudes évidentes…

La seule façon commode d'étudier le monde arctique est de le surplomber, c'est-à-dire de le regarder à la verticale du pôle Nord (voir carte n° 1, projection azimutale [4]).

Certes, ainsi situé, on relève de grands facteurs d'unité, qui perdureront. Entre autres, le réchauffement climatique ; la fonte de la banquise estivale et du pergélisol (sol gelé en permanence) ; l'exploitation plus ou moins heureuse des routes maritimes (les deux passages du Nord-Ouest canadien et du Nord russe, outre la future route transpolaire estivale) ; le recours à la Commission des limites du plateau continental (ONU), même si elle n'émet que des recommandations ; le rôle du Code polaire, exigeant des navires et de leurs équipages des qualifications propres au-dessus du 60° de latitude ; l'absence de réelle végétation (toundra) ; les menaces qui pèsent sur une faune particulière (ours, poissons, oiseaux…) ; l'interdiction de pêcher au pôle Nord, protégeant une zone de 2,8 millions km² (moratoire de 2017) [5] ; la proximité avec de grands centres économiques, car des villes peuplées entourent l'Arctique, alors que l'Antarctique (dépourvu d'ailleurs de populations autochtones) est particulièrement loin des agglomérations.

Surtout, pour tous, la notion clé de sécurité restera essentielle, car vitale. **Sécurité terrestre tout autant que maritime**, les deux étant liées. En cas d'avaries de bâtiment, de naufrages, de désastres écologiques (marées noires…), etc., les secours viendront de très loin, seront lents, mal adaptés et en grande partie militaires. Par exemple, les précieux hélicoptères, qu'il faudra acheminer le moment venu, sont rares, ont une autonomie limitée et une allonge réduite. Les vaillants remorqueurs dépendent par définition de leurs ports d'attache, fréquemment très distants, et ne se caractérisent pas par leur vélocité. D'ailleurs, pour tous, civils et militaires, travailler dans le froid extrême et dans la nuit, tout en affrontant des éléments déchaînés, reste profondément aléatoire, malgré les prouesses techniques et le courage des hommes. En 2019, un bateau de croisière (1 300 passagers), le *Viking Sky*, totalement à la dérive durant une tempête, a failli se jeter de peu sur les rochers de la côte norvégienne, plus de quatre cents personnes devant être hélitreuillées (individuellement ou par deux) dans des conditions épouvantables : les images sont édifiantes. On a frôlé la catastrophe de justesse. Bien sûr, on peut affirmer que la coopération internationale sera au rendez-vous, la solidarité entre gens de mer étant proverbiale, ajoutée à l'hospitalité propre aux habitants des milieux extrêmes (forêts vierges, haute montagne, déserts…).

Deux initiatives positives sont aussi à relever. D'une part, Moscou et Washington ont poussé en 2018 à l'adoption par l'Organisation maritime internationale (OMI) d'un règlement établissant « six routes à double sens de circulation et six zones de prudence dans la mer de Béring et le détroit de Béring, au large de la côte de la péninsule Tchoukotka et de l'Alaska », ajoutées à des zones à éviter. D'autre part, devrait être mis en place à partir de 2021 un réseau de centres de recherche et de sauvetage dans le passage du Nord, avec 16 bateaux de plusieurs types prévus (coût attendu de 434 millions d'euros) (voir carte n° 2). Enfin, les litiges frontaliers, terrestres et maritimes, paraissent solubles dans la négociation.

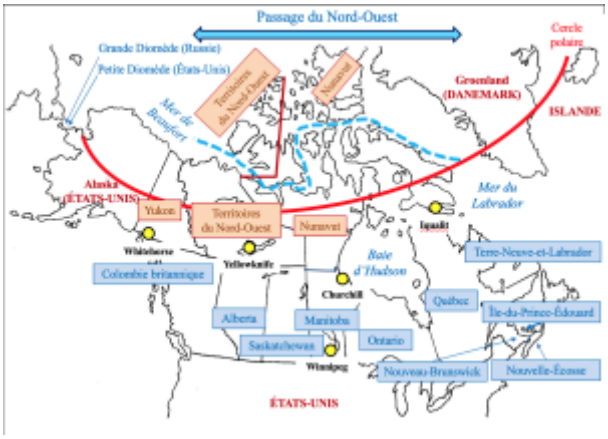


Carte n° 2 : L'Arctique russe

Cliquer sur la vignette pour agrandir la carte. Conception et réalisation : Thierry Garcin. NB : pas d'échelle

Garcin/Diploweb.com

Observons à ce stade que dans son environnement propre voire à ses abords, la Russie est le pays le mieux équipé, même si ses côtes arctiques s'étendent sur 14 000 km environ (les chiffres varient d'une source à l'autre). La militarisation ou la remilitarisation de bases russes est dénoncée, souvent avec grandiloquence : ces installations seront pourtant fort utiles, par les moyens dont elles disposent, en cas de situations civiles dramatiques. Ce qui n'est pas du tout le cas de la base américaine de Thulé au Groenland (très isolée) ni des méritoires mais très faibles dispositifs militaires canadiens au nord du cercle polaire (équipements, ports, *Rangers*…). Quant au réseau des radars et équipements d'alerte avancée américains dans le Grand Nord canadien (« *North American Aerospace Defense Command* », NORAD), ils ne seront d'aucune aide, tout comme les missiles antimissiles américains situés en Alaska (voir carte n° 3). Seuls, les drones (notamment, ceux à haute altitude et à long rayon d'action) seraient d'une grande utilité dans cette si vaste région, mais ils ne sont pour l'heure que l'apanage des États-Unis [6]. Heureusement, les satellites extra-atmosphériques pallient en partie cette absence cruelle de moyens d'observation mobiles et rapidement disponibles.



Carte n° 3 : L'Arctique canadien

Cliquer sur la vignette pour agrandir la carte. Conception et réalisation : Thierry Garcin. NB : pas d'échelle

Garcin/Diploweb.com

En un mot, la « recherche et sauvetage » (« *Search and Rescue* »), par nécessité, est puissamment fédératrice : le Conseil arctique a adopté en 2011 un accord en ce sens (de même en 2013 pour la lutte contre la pollution et en 2017 pour la coopération scientifique et technique [7]). Les grandes tendances convergentes en Arctique sont donc renforcées par les intérêts bien compris des cinq pays riverains [8] et par les organisations économiques régionales [9].

… mais, des réalités géographiques disparates

En effet, toute approche globale a ses limites, d'autant plus que l'Arctique se diversifie grandement.

Des natures différentes

On remarquera d'abord que, si le cercle polaire est une délimitation commode de l'espace arctique (à cette latitude, il y a au moins un jour de l'année sans soleil et un autre sans nuit) [10], l'Arctique peut descendre largement en-dessous de cette ligne (Canada, Russie), tandis que l'archipel norvégien du Svalbard et le sud du Groenland profitent d'un climat moins sévère. Faune et flore supposent donc des capacités d'adaptation différentes, de surcroît dépendantes du réchauffement climatique depuis quelques décennies. Ajoutons que, même pour les peuples autochtones, l'identité arctique est perçue, vécue et transmise d'une manière non-homogène. Leur diversité est patente : rapport au territoire, organisation sociale, coutumes, langues, dialogue avec le pouvoir central, degré d'association aux richesses et aux destinées de la région, etc. Un éleveur de rennes n'est pas un chasseur de phoques. Quant à la banquise elle-même, elle fond différemment en été d'une sous-région à l'autre, se rétractant au nord du Svalbard et de la Russie, mais pouvant coller aux terres au nord du Groenland et dans l'ouest de l'archipel canadien.

Sur le plan maritime, ce ne sont pas non plus les mêmes logiques à l'œuvre. La Russie regarde les océans Arctique et Pacifique, tout comme les États-Unis en Alaska. Le Danemark et la Norvège regardent seulement les océans Arctique et Atlantique. Seul, le Canada est baigné par les trois océans, Arctique, Pacifique et Atlantique. Et quant au rapport aux régions subarctiques, il n'est pas le même : la question ne se pose pas géographiquement pour les États-Unis en Alaska ni pour le Danemark au Groenland, alors qu'il est fondamental pour la Russie et le Canada [11]. Le cas norvégien dispose bien d'une sous-région péri-arctique au nord de son territoire continental (du cap Nord aux îles Lofoten), mais sans continuité terrestre avec le Svalbard (mer de Norvège).

L'Arctique russe dynamique, l'Arctique canadien isolé

À ce sujet, on peut dresser une rapide et sommaire comparaison entre les deux grands pays arctiques, la Russie et le Canada, qui prouvera que la Russie est incomparable en Arctique et qu'elle conservera ce statut dans les prochaines décennies : les quatre autres pays riverains ne jouent pas dans la même cour.

Certes, Russie et Canada se ressemblent, dans la mesure où l'Arctique leur est une frontière

intérieure naturelle, espace d'une grande superficie, très difficilement jointif entre l'est et l'ouest. L'archipel arctique canadien occupe 1,4 million de km². L'immensité sibérienne, un peu au nord et largement au sud du cercle polaire s'étale sur 12,5 millions de km². Au point que les Russes ont toujours nourri un complexe obsidional justifié, de tout temps encerclés par le froid, la glace, la nuit et l'immensité des territoires. En effet, ils ne peuvent aisément gagner la haute mer et rejoindre la profondeur stratégique des grands océans : sur le versant occidental et méridional, mer Baltique et mer Noire semi-fermées, mer Méditerranée semi-fermée jusqu'au percement du canal de Suez (1869) ; sur le versant oriental, mer d'Okhotsk entravée et dépendante des détroits japonais (Tsushima, Tsugaru et La Pérouse dit Soya), contrôlés par l'empire japonais puis par les Américains. Les trois seules sorties russes permanentes sont donc Mourmansk vers l'Atlantique, Petropavlovsk (latitude de Brême et… à 2 300 km du détroit de Béring) et Vladivostok (latitude de Biarritz) vers le Pacifique. Quant au Canada, tout mouvement de bascule maritime de l'ouest vers l'est et réciproquement constituerait un tour de force. Le passage du Nord-Ouest n'a été franchi pour la première fois qu'en 1906 (par le Norvégien Roald Amundsen), au terme d'un périple de trois ans. Dernier point commun : Moscou et Ottawa affichent des revendications symétriques sur la région du pôle Nord lui-même.

Toutefois, la liste des ressemblances point à point est vite close.

Les deux passages, du Nord (russe), du Nord-Ouest (canadien)

D'abord, l'Arctique canadien est composé d'un puzzle triangulaire de terres glacées, entourées de chenaux eux-mêmes généralement glacés (35 500 îles !), alors que l'Arctique russe se présente comme un littoral gelé les trois quarts de l'année, linéaire à sa façon et dépendant d'une navigation délicate le reste du temps. De fait, celle-ci reste très difficile dans sa partie orientale (« Route maritime du Nord »), vers le détroit de Béring : l'escorte d'un puissant brise-glace russe à propulsion nucléaire est souvent requise. D'ailleurs, elle laisse passer peu de navires (« trafic en transit », directement de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, et réciproquement [12]). Sur la Route maritime du Nord, avaient été échangés deux millions de tonnes en 2010, 18 millions en 2018, environ 30 millions selon les sources en 2020. Soit, un décuplement des cargaisons dans la seule décennie 2010, les chiffres partant de presque rien, il est vrai.

Néanmoins, le « trafic de destination », lui, touchant des ports au cours du voyage (surtout en provenance et à destination des ports arctiques russes centraux et orientaux, outre des ports européens et asiatiques) augmente sensiblement. En 2019, on comptait 2 694 voyages, effectués par 278 bateaux. Essentiellement des pétroliers, des méthaniers géants (gaz naturel liquéfié) à capacité brise-glace et des cargos (charbon, plomb, nickel, zinc et autres minerais), qui vont de la presqu'île de Yamal et de la vaste péninsule de Taïmyr (400 000 km²) vers les pays asiatiques [13]. Dans un premier temps, avant de modérer leurs prévisions, les autorités fédérales avaient souhaité atteindre 80 millions de tonnes d'ici 2024 (échéance repoussée depuis à 2030), cela pour l'ensemble du passage du Nord (de Mourmansk au détroit de Béring). Car, désormais, l'ensemble du passage du Nord et la Route maritime du Nord (de la mer de Kara au détroit de Béring) s'ouvrent à la circulation plus tôt et plus longtemps, compte tenu du réchauffement climatique.

Diversité des Arctiques, encore : l'Administration de la Route maritime du Nord n'établit pas

moins de sept subdivisions dans les mers côtières [14]. On relèvera également que ce passage du Nord est longé par des îles souvent peu distantes de la côte (d'ouest en est : archipel François-Joseph, Nouvelle-Zemble, Terres du Nord, îles de la Nouvelle Sibérie, île Wrangel). Enfin, l'Arctique russe connaît de gigantesques incendies estivaux de plus en plus fréquents et contient une véritable « poubelle nucléaire » (sous-marins à quai en déshérence ou coulés - volontairement ou non -, et réacteurs au fond de la mer).

Au contraire, le passage canadien du Nord-Ouest, situé à la même latitude, n'est pas près de s'ouvrir à la grande circulation maritime : itinéraire particulièrement sinueux, navigation lente, courants traîtres, brouillard estival, glaces dérivantes, récifs, faible tirant d'eau, passages étroits, embâcles soudaines, débâcles dangereuses, éloignement de tout centre urbain et de tout moyen de secours, absence de brise-glaces, cartographie réputée lacunaire, etc. [15] Une marée noire serait une catastrophe majeure et durable. De fait, si l'on y a compté 33 transits en 2017 [16], il s'agissait souvent de bateaux de plaisance ou de petits tonnages. À juste titre, armateurs et assureurs regardent cette route comme une bizarrerie anti-ergonomique et financièrement contre-productive.

La Russie, acteur exceptionnel

Comme dans toutes ces terres inconnues, obscures, lointaines, souvent inatteignables, les explorations ont été discontinues et souvent itératives. Il y a de quoi. Les températures sont assassines pour le corps humain : il peut y faire -50° ou -60°. L'explorateur norvégien Fridtjof Nansen notait près du pôle : « Temps très froid : le 8 au soir, le thermomètre descend à -48°, le 11 à -50° et dans la soirée à -51,22 » (expédition du *Fram*, 1893-1896). Il en a été de même pour les Russes en Sibérie, front pionnier dès les XVe-XVIe siècles. Et, de nos jours, ni les hommes ni les infrastructures ni les métaux n'aiment le grand froid, tandis que les militaires savent que le général hiver préfère laisser l'ennemi s'enfoncer dans le froid extrême et les étendues désolées, qui constituent un bouclier naturel (Napoléon, Hitler).

Parallèlement, il ne faut jamais oublier que la Russie n'a été réunie avec elle-même, jusqu'à l'océan Pacifique, que tardivement.

Sur le plan géographique, la Sibérie en tant que telle est une représentation de l'esprit plus qu'une région à part entière. Ainsi la toundra arctique russe (15 % du territoire) descend-elle bien en dessous du cercle polaire. Le record absolu du froid en Arctique russe, performance peu enviée, est d'ailleurs détenu par la ville continentale de Verkhoïansk (latitude approximative du cercle polaire) : -67,8° en 1892, laquelle en 2019-2020 a connu entre l'été et l'hiver un écart de température de 95° (+38°, -57°) [17]. Reconnaissons donc que la Sibérie reste une béance intérieure complexe et, définitivement, un autre monde.

« La Sibérie est tout sauf homogène », relève Jean Radvanyi [18], d'autant plus que son sud est administrativement frontalier de la Mongolie et de la Chine. En fait, on dénombre traditionnellement trois Sibérie, de l'ouest à l'est. La plaine de la Sibérie *occidentale* (2,4 millions km²), entre les fleuves Ob et Ienisseï, jouxtant ou accueillant des ressources considérables en hydrocarbures (Yamal) ; le plateau de la Sibérie *centrale*, entre les fleuves Ienisseï et Lena (4,1 millions km²), où les rigueurs extrêmes de l'Arctique descendent en profondeur vers le sud du pays ; les montagnes de la Sibérie *orientale* enfin (6 millions de km², sommets entre 2 000 et 3 000 m, population réduite). Cette dernière est souvent associée à

l'Extrême-Orient russe. De surcroît, celui-ci présente une double façade : monde arctique jusqu'au détroit de Béring (monts de l'Anadyr et monts de la Kolyma), monde pacifique vers Petropavlovsk (péninsule du Kamtchatka). De surcroît, la Sibérie et l'Extrême-Orient au-dessus du cercle polaire relèvent d'une région administrative (*oblast*), d'un territoire administratif (*kraïs*) et d'une république. Autant dire que la Sibérie est un immense ensemble (23 fois la France), subdivisé de multiples façons.

Au reste, en face de l'Alaska, l'Extrême-Orient arctique russe est l'un des flancs les plus vulnérables de la Russie : des territoires vides, hormis quelques petites villes et des exploitations minières. Quant à la presqu'île du Kamchatka (longue de 1 400 km), elle appartient à une autre réalité socio-économique (forêts). C'est cet Extrême-Orient, bicéphale sur le plan maritime (océan Arctique, océan Pacifique), qui est de plus en plus promu par l'administration présidentielle. Mais il s'agit beaucoup plus d'un vide géopolitique que d'une véritable sous-région. À juste titre, les autorités veulent y installer des infrastructures capables de contrer l'influence chinoise et des plaques tournantes maritimes (« hubs ») pour le transbordement entre navires arctiques et navires de haute mer.

Des arrière-pays russe et canadien non comparables

En effet, grâce à une extension du « *Gulf Stream* », la partie occidentale de la Russie (péninsule de Kola) jouit d'un climat moins rigoureux qu'ailleurs, même si le port voisin d'Arkhangelsk (situé pourtant à une latitude plus basse que Mourmansk) est pris par les glaces une partie de l'année. Citadelle (base de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins), Mourmansk (288 000 habitants) est également un grand port de pêche et un grand port industriel (charbon…). C'est à la fois un solide tremplin océanique et une porte ouverte vers l'Atlantique (convois maritimes transatlantiques en provenance du Canada et des États-Unis, durant la Seconde Guerre mondiale). De surcroît, cet Arctique occidental russe profite de réseaux de communication convenables (fleuves, voies ferrées, routes, aéroports, télécommunications…), même s'il est mal relié à la Finlande et à la Scandinavie. Le nord de la Norvège et de la Finlande, toutes deux frontalières, est dépourvu de trains (ce qui n'est pas le cas de la Suède, bien équipée). On remarquera d'ailleurs que cette région arctique russe bénéficie d'un arrière-pays aux connexions complexes mais multiples [19] et à la population nombreuse. Rappelons que les Russes résident dans l'ouest du pays : 80 % de la population n'occupe que 25 % du territoire.

En comparaison, la Sibérie est quasi vide, sinon le long de puissants, structurants et très longs fleuves, qui coulent du sud au nord [20] : Ob (3 600 km ou 5 400 km avec son affluent, l'Irtych), Ienisseï (3 500 km) et Lena (4 400 km). Les trois fleuves sont navigables en tout ou en partie à la bonne saison, avantage notable.

La Russie possède donc des atouts dont ne bénéficient pas les autres riverains : un projet (« Arctic 2035 »), une administration centralisée, un organisme dédié à la Route maritime du Nord (*Sevmorput*), l'obligation gouvernementale que les navires arctiques russes soient construits en Russie sauf exception, une flotte de brise-glaces à propulsion nucléaire (puissance, autonomie…) dont l'un est confié à l'armée [21], la première d'une série de barges supportant de petites centrales nucléaires (installée à Pevek, Extrême-Orient arctique) [22].

En regard, au Canada, Churchill (latitude approximative de Stockholm, moins de 1 000

habitants) est le seul port arctique en eau profonde du Canada, encastré au fond de la baie d'Hudson [23]. Au moins dispose-t-il d'une gare (la seule voie ferroviaire arctique canadienne), le reliant au sud-ouest du Manitoba (Le Pas, 5 500 habitants) et lui permettant d'exporter des grains ; également, d'un aéroport, aux liaisons certes peu nombreuses (surtout, vers la capitale de la province, Winnipeg). Encore faut-il préciser que le port a été fermé de 2016 à 2019, outre que la voie ferrée a été condamnée par des inondations. L'arrière-pays lui, est pour ainsi dire vide d'hommes [24], constellé de lacs, parsemé de forêts (solution de continuité permanente, compliquant tout déplacement), même s'il profite de barrages hydro-électriques dans sa partie sud-est (surtout, la péninsule péri-arctique du Labrador dans le Grand Nord du Québec, outre Terre-Neuve) [25].

De nouvelles perspectives

L'Arctique restera essentiellement un monde maritime, où les rapports de force géopolitiques (donc terrestres) seront à l'œuvre, entre coopération, compétition et rivalité. De ce côté-là, rien de nouveau sous le soleil, l'approche irénique n'étant pas de mise et restant géopolitiquement hémiplégique. Certes, nul ne peut prévoir les évolutions à long terme des régimes russes et chinois. Cependant, quelques tendances lourdes persisteront dans les domaines politique et économique, tandis que de nouvelles interrogations apparaissent déjà.

Politiquement, le G-5 (les cinq riverains) gardera sa prééminence, ne souhaitant pas voir son influence ou sa puissance érodée : le Conseil arctique (les Cinq plus la Finlande, l'Islande et la Suède, outre des organisations communautaires et des observateurs permanents) restera utile et innovant mais non contraignant. Ni Washington ni Moscou n'ont intérêt à le renforcer. De toute façon, il n'y a pas d'organisations régionales dans l'Arctique nord-américain [26] ni dans l'Arctique extrême-oriental. L'influence de certaines organisations de peuples autochtones sur les opinions publiques et sur les États reste difficile à prévoir. En revanche, l'indépendance programmée du Groenland modifiera le paysage. Le moment venu, ce macro-État géographiquement deviendra-t-il un micro-État politiquement, fragilisé par le clientélisme chinois et les pressions d'États-Unis impériaux et impérieux ? Sera-t-il même « islandisé » par Washington ?

Économiquement, si le gaz est de plus en plus prisé, quel sort réservera-t-on au pétrole, maudit quand il est transporté par bateau (États-Unis, Norvège, Russie) ? Quant aux ressources minières, elles sont très inégalement distribuées par la nature : fort mal connues au Groenland, résiduelles au Svalbard, significatives en Alaska, importantes au Canada, considérables en Russie. Les réserves des terres rares, si prisées, ne sont pas encore clairement inventoriées. L'hydroélectricité au Canada subarctique et en Norvège (95 % de l'électricité) demeurera favorisée. Le tourisme, notamment de croisière au Groenland et au Svalbard voire en Russie (à bord de brise-glaces), ne concernera pas la Sibérie orientale ou la Russie de l'océan Pacifique et restera sujet aux avaries, échouages, accidents, etc. [27], sans parler des conséquences commerciales des épidémies et pandémies (coronavirus). La mise en valeur de l'arc russe qui va de la Sibérie orientale à la Russie du Pacifique sera certainement l'un des dossiers les plus intéressants à étudier (le Japon avait déjà proposé ses services, en vain, dans les années 1960 et 1990). Le projet chinois de « Route de la soie polaire », annoncé en 2016-2017 et l'une des trois branches maritimes (avec l'axe océan Indien-Méditerranée et l'axe Chine-Pacifique Sud jusqu'à l'Amérique du Sud), devra subir l'épreuve des faits. Les câbles en Arctique (fibre optique) ouvriront une nouvelle ère, objet de rivalité tout autant que

de coopération. L'ouverture à terme de la route transpolaire estivale ne pourra que majorer le rôle de la Norvège, passage obligé pour les navires, et celui du détroit de Béring, où les Américains et les Russes auront sans doute intérêt à s'entendre, pour contrer les ambitions de la Chine (tous deux, parmi les cinq riverains, sont membres permanents du Conseil de sécurité de l'ONU). Cette nouvelle Méditerranée, mer entre les terres devenue interocéanique, réduira mécaniquement le trafic du passage du Nord russe et attirera beaucoup de convoitises. Plus tard, voir des brise-glaces nucléaires et des SNLE chinois dans ce nouveau bassin, n'aura rien de surprenant [28].

*

Ainsi, sous le double effet de l'internationalisation et de la régionalisation, l'Arctique mérite désormais une approche multiscalaire par sous-régions, lesquelles n'obéissent pas aux mêmes logiques de développement. Il est donc dans l'ordre des choses que la coopération à la carte y soit privilégiée. Bref, on peut déjà parler des Arctiques dans l'Arctique.

Copyright Juin 2020-Garcin/Diploweb.com

Plus

. Thierry Garcin, « *Géopolitique de l'Arctique* », 2e éd., Paris, Economica, 2021, 256 p. Sur Amazon

L'Arctique est devenu un véritable enjeu des relations internationales. C'est un théâtre qui s'ouvre et un nouvel espace de convoitise. Mais c'est aussi un monde complexe, que la grande presse a beaucoup simplifié. Raison de plus pour identifier les grands dossiers et évaluer les logiques de puissance à l'œuvre, à moyen et à long termes.

Dix chapitres, clairement subdivisés, identifient les questions clés. Vingt-trois encadrés précisent des points essentiels. Un cahier en couleurs central de seize cartes familiarise le lecteur avec cette nouvelle problématique.

L'auteur : Thierry Garcin, docteur en science politique (Sorbonne) et habilité à diriger des recherches, est chercheur associé à l'Université de Paris (École doctorale) et professeur invité à l'université Sorbonne Abou-Dhabi. Il a enseigné à la Sorbonne, à la Sorbonne nouvelle, aux universités de Marne-la-Vallée et de Reims Champagne-Ardenne, à Sciences-Po Paris et à l'Institut international d'administration publique (IIAP).

Ancien auditeur à l'Institut des hautes études de défense nationale (IHEDN), ancien enseignant à l'École de guerre, conférencier à l'École nationale d'administration (ENA) et maître de conférences à HEC, il a été producteur à Radio-France (responsable de l'émission quotidienne « Les Enjeux internationaux », *France-Culture*, de 1984 à 2017).

Voir sur Amazon Thierry Garcin, « *Géopolitique de l'Arctique* », 2e éd., Paris, Economica, 2021, 256 p.

P.-S.

Thierry Garcin, docteur en science politique (Sorbonne) et habilité à diriger des recherches, est chercheur associé à l'Université de Paris (École doctorale) et professeur invité à l'université Sorbonne Abou-Dhabi. Il a enseigné à la Sorbonne, à la Sorbonne nouvelle, aux universités de Marne-la-Vallée et de Reims Champagne-Ardenne, à Sciences-Po Paris et à l'Institut international d'administration publique (IIAP). Ancien auditeur à l'Institut des hautes études de défense nationale (IHEDN), ancien enseignant à l'École de guerre, conférencier à l'École nationale d'administration (ENA) et maître de conférences à HEC, il a été producteur à Radio-France (responsable de l'émission quotidienne « Les Enjeux internationaux », *France-Culture*, de 1984 à 2017). Membre du Conseil scientifique du *Diploweb.com* Il vient de publier la deuxième édition de de « *Géopolitique de l'Arctique* », éd. Economica.

Notes

[1] Du même auteur, « L'Arctique dans le système international », GeopoWeb, https://geopoweb.fr/?x-L-ARCTIQUE-DANS-LE-SYSTEME-INTERNATIONAL-Par-Thierry-GARCIN , 29 avril 2021.

[2] Du même auteur, *Géopolitique de l'Arctique*, 2e éd., Paris, Economica, 2021, 256 p.

[3] La question du pluriel des noms de pays et de régions reste entière, dépendant en fait de chaque cas de figure et de la pratique du moment. Maurice Grevisse (*Le bon usage. Grammaire française*, 9e éd., Gembloux (Belgique)-Paris, Duculot/Hatier, 1969, 1228 p., § 288) laisse toute latitude au rédacteur. Bescherelle le confirme (https://bescherelle.ca/pluriel-des-noms-propres/), ainsi que l'Académie française (« l'usage est indécis »).

[4] La projection conique Lambert est déformante et peu efficace pour les pôles, tandis que la projection cylindrique
Mercator n'est d'aucun intérêt, ou presque.

[5] Signé pour seize ans par les membres du Conseil arctique (les cinq riverains, plus la Finlande, l'Islande et la Suède), la Chine, la Corée du Sud, le Japon. Et, curieusement, par l'ensemble de l'Union européenne, volant au secours du succès et voulant sans doute flatter ses opinions publiques, dont beaucoup des membres n'apparaissent d'ailleurs pas comme des acteurs éminents de la pêche dans la haute mer arctique.

[6] Le Canada se propose en 2021 d'acheter des drones, que l'institution militaire veut armés, se croyant peut-être au Moyen-Orient. La Russie développe un drone à moyenne altitude (12 000 m) et à long rayon d'action (15 000 km) (MALE), l'Altius-RU.

[7] D'une façon générale, la coopération scientifique et technique dans le domaine polaire (Arctique, Antarctique) est excellente (échanges d'informations, de données, de connaissances), tant la pluridisciplinarité est obligatoire. Symbole de cette bonne entente, la Norvège accueille à Ny-Alesund (Svalbard) des scientifiques d'une vingtaine de nations

différentes.

[8] Déclaration fondatrice d'Ilulissat (Groenland), en 2008. Ces États, formant club, disaient en substance : nous sommes chez nous, nous refusons tout traité international, nous respecterons le droit de la mer, nous exploiterons au mieux les ressources présentes, nous protégerons l'environnement. Notons que, si les États-Unis n'ont pas ratifié la convention de Montego Bay sur le droit de la mer (1982), ils en respectent l'essentiel des obligations.

[9] Consulter sur ce dernier point, de Camille Escudé-Joffres : « Coopération politique et intégration régionale en Arctique (1996-2019) : construction d'une région. Naissance, développement et remise en cause d'un nouvel espace politique régional », Institut d'études politiques de Paris, thèse de science politique (direction : Guillaume Devin), soutenue le 20 mai 2020. Sur la problématique générale, Frédéric Lasserre, Anne Choquet et Camille Escudé-Joffres*, Géopolitique des pôles. Vers une appropriation des espaces polaires ?*, Paris, Le Cavalier bleu, 2021, 185 p. Enfin, Camille Escudé-Joffres (dir.), *Les régions de l'Arctique*, Neuilly, Atlande, 2019, 411 p.

[10] Les autres délimitations sont moins favorables à l'examen des enjeux arctiques, fondées sur la salinité des mers, la température (ligne de Köppen), la végétation (taïga/toundra), la frontière avec le pergélisol.

[11] Exception en Alaska : Anchorage dispose du 4e aéroport de fret mondial, lequel assure une fonction interocéanique exceptionnelle (5,7 millions de passagers en 2019). Possédant une piste de 3 700 m, ouvert 24h sur 24 et toute l'année, il dit se situer « à moins de 9h 30 de 90 % du monde industrialisé ». Autres caractéristiques uniques de ce territoire arctique : le rôle des hydravions et celui des avions légers pour se rendre au plus près des populations.

[12] 27 en 2017 (200 000 tonnes) et en 2018 (500 000 tonnes).

L'année 2019 est instructive. Du 19 juillet au 24 novembre (4 mois et 5 jours), 37 transits : 1 de porte-conteneurs, 1 de GNL, 2 d'un bateau de recherche, 3 de vraquiers, 3 de bateaux de pêche, 5 de bateaux frigorifiques, 8 de pétroliers, 14 de cargos. Au total, 28 bateaux différents.

8 navires ont effectué le transit deux fois : 3 cargos, 2 pétroliers, 2 frigorifiques, 1 bateau de recherche.

Au total, 19 navires dans le sens ouest-est (dont 10 entre deux ports russes) et 18 navires dans le sens est-ouest (dont 9 entre deux ports russes). Pour les pétroliers, 4 entre deux ports russes, 3 entre Russie et Chine, 1 entre Chine et Russie.

À cause de la pandémie du coronavirus, l'année 2020 a été atypique.

[13] Si les porte-conteneurs assurent une part significative du trafic maritime mondial, ils empruntent rarement le passage du Nord. L'État russe a annoncé en 2021 une aide publique, afin qu'à partir de 2024, de 8 à 10 millions de tonnes soient transportés, avec des porte-conteneurs construits pour l'essentiel en Russie. Il faudra établir tout près de Mourmansk (Belokamenka) et en Extrême-Orient des ports de déchargement-rechargement

(forte contrainte logistique), les porte-conteneurs arctiques faisant la navette entre les deux extrémités du passage du Nord. Si l'itinéraire par le passage du Nord est 1,5 fois plus rapide, celui par Suez est à peine moins coûteux.

[14] http://www.nsra.ru/en/home.html

[15] Lire Pauline Pic, « Naviguer en Arctique », *Géoconfluences*, février 2020. URL : http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/arctique/articles-scientifiques/naviguer-en-arctique. Également, Frédéric Lasserre, « La navigation dans le passage du Nord-Ouest : un trafic encore marginal », in Yannis Bouland (dir.), « Les routes maritimes arctiques : vers une redéfinition des axes commerciaux ? », Paris, Institut d'Études de Géopolitique Appliquée, avril 2021, p.28-39, https://www.institut-ega.org/l/les-routes-maritimes-arctiques-vers-une-redefinition-des-axes-commerciaux/ Et, sur la navigation arctique, Hervé Baudu, « La route maritime du Nord. Réalité et perspectives », Laval, Conseil québécois d'études géopolitiques, 2019, https://cqegheiulaval.com/la-route-maritime-du-nord-realite-et-perspectives/, et « La maritimisation des pôles. Réalité et perspectives », Paris, *Annuaire français de relations internationales*, vol. XX, 2019, https://www.afri-ct.org/wp-content/uploads/2020/06/Article-Baudu.pdf

[16] 5 en 2018, 25 en 2019. Les chiffres (Canada, Russie) peuvent varier d'une source à l'autre.

[17] Certes, on a enregistré -69,6° au Groenland en 1991. Et, en Antarctique, -89° en 1983 et -94,7° en 2010.

[18] *La Nouvelle Russie. L'après 1991 : un nouveau « temps des troubles »*, Paris, Masson/Armand Colin, 1996, 406 p.

[19] Le sempiternel projet Belkomur (trains de marchandises : pétrole, gaz naturel liquéfié, charbon, bois) est instructif à cet égard. Belkomur est l'acronyme de Mer Blanche-République des Komis-Oural. Historiquement, les voies ferrées russes puis soviétiques étaient orientées ouest-est. Belkomur, lancé en 1932 par Staline (les prisonniers du Goulag auraient assuré sa construction) et relancé dans les années 60 puis 90, se propose de joindre Arkhangelsk à Perm, selon une direction nord-ouest sud-est, sur 1 250 km. Elle relierait des tronçons existants (215 et 580 km à compléter) et permettrait des raccordements avec des vois ferrées transversales qui sont souvent des culs-de-sac miniers. Les Chinois sont déjà sur les rangs pour ce projet.

[20] En Russie d'Europe, les fleuves coulent généralement à l'inverse, du nord vers le sud.

[21] Un brise-glace nucléaire géant, *Leader* (209 m, 70 000 tonnes, pouvant casser des glaces de 4 m d'épaisseur, 1,6 milliard de dollars), premier d'une série, devrait être mis à l'eau vers 2027.

[22] *Akademic Lomonossov*, en service depuis 2020, 144 m de long, puissance : 2 x 35 MW.

[23] Lire Pauline Pic, « Canada-Churchill : un isolat subarctique sur les bords de la Baie d'Hudson », https://geoimage.cnes.fr/fr/geoimage/canada-churchill-un-isolat-surbarctique-sur-les-bords-de-la-baie-dhudson, 2019.

[24] La capitale de la province du Yukon, Whitehorse, a 25 000 habitants ; celle des Territoires du Nord-Ouest, Yellowknife, 20 000 habitants ; celle du Nunavut, Iqualit (totalement excentrée à l'extrême-est), 7 800 habitants. Les trois provinces réunies alignent 0,3 % de la population canadienne, sur une superficie conjuguée de 3 921 000 km² (plus de sept fois la France métropolitaine).

[25] Au Canada, les 2/3 de l'électricité sont produits par des barrages.

[26] Dans le nouvel accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM), entré en vigueur en 2020 et successeur à sa façon de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), Washington s'est réservé le droit « d'adopter ou de maintenir toute mesure accordant des droits ou des préférences à des minorités [*i. e.* les peuples autochtones] socialement ou économiquement défavorisées ».

[27] Marée noire du pétrolier *Exxon Valdez* en Alaska (1989) ; échouage du bateau de croisière *Clipper Adventurer* au Canada (2010) ; catastrophe évitée in extremis du bateau de croisière *Viking Sky,* à la dérive le long des côtes norvégiennes (2019).

[28] Conférence de l'auteur à l'Institut du Pacifique : « Les enjeux arctiques vus du Pacifique », 3 juin 2021, http://institut-du-pacifique.org/nos-conferences/.