

L'Arctique : nouvel eldorado ?

Vincent Eiffling & Tanguy Struye de Swielande



NOTE D'ANALYSE 15

Note d'Analyse 15

Vincent Eiffling

Tanguy Struye de Swielande

L'Arctique : nouvel eldorado ?

Mars 2011

Note d'Analyse 15

Du programme « Union européenne – Chine », Chaire InBev Baillet-Latour

Publication périodique réalisée par la Chaire InBev Baillet-Latour, programme « Union européenne-Chine ». Les opinions émises dans les notes d'analyses n'engagent que la responsabilité des auteurs. Il est interdit de reproduire partiellement ou intégralement sur quelque support que ce soit le présent ouvrage sans qu'il ne soit fait explicitement mention des sources.

Direction : Tanguy de Wilde et Tanguy Struye de Swielande.

Conception et mise en page du présent numéro : Alain De Neve.

Pour nous contacter :

Site Internet : <http://www.uclouvain.be/265598.html>

Email : Tanguy.Struye@uclouvain.be

© Chaire InBev Baillet-Latour, programme « Union européenne-Chine », 2011.



Docteur en sciences politiques de l'Université catholique de Louvain (UCL), **Tanguy Struye de Swielande** est professeur à l'Université catholique de Louvain, aux Facultés universitaires catholiques de Mons et à l'École Royale Militaire. Il est également coordinateur de la Chaire InBev Baillet-Latour « Programme Union européenne-Chine » et chercheur au Centre d'Études des crises et des conflits internationaux (CECRI). Ses domaines de compétence sont la politique étrangère et de sécurité des Etats-Unis, la géopolitique, la géoéconomie et les grandes puissances.



Internazionali.

Doctorant en sciences politiques, relations internationales, à l'Université Catholique de Louvain (UCL) **Vincent Eiffling** est actuellement assistant de recherche au sein de la Chaire InBev Baillet-Latour « Programme Union Européenne-Chine », ainsi qu'au Centre d'Etude des Crises et des Conflits internationaux (CECRI), à l'Université Catholique de Louvain. Il est également membre du Réseau Multidisciplinaire d'Etudes Stratégique (RMES) et chercheur associé au programme Meridiani Relazioni

Introduction

Depuis quelques années l'Arctique est devenu un enjeu géostratégique important. Située au Nord du cercle polaire (66°34'03" au Nord de l'Equateur), la région comprend de nombreuses mers¹ et concerne huit pays (la Norvège, le Danemark, la Russie, le Canada, les Etats-Unis, la Suède, l'Islande et la Finlande) dont cinq en sont directement riverains². Toutefois, l'intérêt pour la région ne se limite pas aux pays limitrophes, d'autres, dont la Chine y voient également un enjeu géostratégique et convoitent également le pôle Nord. En effet, les nouvelles réalités climatologiques donnent des opportunités géostratégiques et géoéconomiques qui n'a pas échappé aux puissances³.

Le réchauffement de la planète a entraîné une fonte significative des calottes polaires, ce qui entraîne un nouvel intérêt de cette région considérée longtemps inaccessible. Elle serait riche non seulement en poissons⁴, mais également en pétrole, gaz⁵ et autres matières premières, sans oublier l'éventualité de nouvelles voies maritimes commerciales et militaires. De ce fait la moindre parcelle de terre émergée est désormais l'enjeu de rivalités géopolitiques dont l'objet sous-jacent s'avère être la souveraineté des zones économiques exclusive (ZEE) *ad hoc*. De nombreux pays revendiquent par conséquent des territoires dans la région pour y étendre leur ZEE : le Danemark (UE), les Etats-Unis, la Russie, la Norvège et le Canada. Il existe par exemple des différends entre le Danemark et le Canada (île de Hans), entre la Russie et les Etats-Unis (détroit de Béring) et entre le Canada et les Etats-Unis (Mer de

¹ La Mer arctique est composée des mers de Barents, de Kara, de Laptev, de Sibérie orientale, des Tchouktches, de Beaufort, de Lincoln et de Wandel.

² La Norvège, le Danemark, la Russie, le Canada et les Etats-Unis.

³ Selon l'ouvrage de Laurence C. Smith, *The World in 2050*, les Etats du Nord (*Northern Rim countries*) pourraient bien dominer le monde en 2050, en raison de plusieurs facteurs : Les nouvelles routes commerciales, l'exploitation des matières premières, les réserves importantes d'eau douce et un climat plus tempéré (agriculture). Les régions du Sud seront touchées, quant à elles par l'instabilité politique, le manque d'eau, le vieillissement de la population, l'émigration.

⁴ Aujourd'hui, 10% du poisson blanc (white fish) pêché vient déjà de la région de l'Arctique (Mers de Barents et de Bering).

⁵ Mer de Beaufort et delta de MacKenzie

Beaufort)⁶. Le réchauffement climatique, en provoquant une fonte de la banquise, exacerbe ces tensions géopolitiques en rendant abordables de nouvelles parcelles de terres jusqu'ici inaccessibles ou invisibles, entraînant de nouvelles revendications territoriales en raison de la découverte d'îles comme en témoigne le différend entre la Norvège et le Danemark concernant l'île de Tobias, découverte en 1993.

En résumé, Thierry Garcin observe que : « *Le monde arctique est désormais tributaire du réchauffement de la planète: modifications de la banquise, des ressources halieutiques, des voies maritimes russe et canadienne. De vastes gisements pétroliers et gaziers (mer de Barents), l'exploration terrestre et maritime des matières premières, le développement des méthaniers, les risques de pollution nucléaire (péninsule de Kola russe), les enjeux de souveraineté et les zones d'influence, de même que l'importance de la région pour la Missile Defense américaine, sont autant de dossiers clés pour cet ensemble géostratégique évolutif* »⁷. Se dirige-t-on dès lors vers une nouvelle course aux armements et aux matières premières ? Toute coopération est-elle exclue ? Quels sont les réels enjeux ?

Les conséquences du changement climatique

Le réchauffement climatique est aujourd'hui de moins en moins contesté par la communauté scientifique à l'exception de quelques irréductibles sceptiques qui remettent généralement en cause soit son origine –

⁶ Dans le domaine maritime, la question est en grande partie réglée par la Convention de Montego Bay (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer/UNCLOS) de 1982. Les eaux territoriales y sont définies à 12 milles (22,22 km) : monopole d'exploitation mais les navires étrangers y ont un droit de passage inoffensif. Quand la côte est droite, il y a peu de discussions, mais dans le cas d'une côte à la géographie irrégulière une série de critères supplémentaires se doivent d'être pris en compte. Ensuite il existe des zones contiguës, portion de haute mer sur laquelle l'Etat côtier peut exercer certains contrôles : financier, douanier, d'immigration, ... Dans la pratique cela correspond à 24 milles (44 km). Il existe encore également la zone économique exclusive (ZEE), déterminée à 200 milles (environ 360 km) : exploration et exploitation exclusive le long du littoral. Ensuite, il y a toute la question autour du plateau continental. La marge continentale ou le prolongement immergé de la masse terrestre (fonds marins et sous-sol) de l'Etat côtier (soit 200 milles si le rebord est inférieur, soit jusqu'au rebord externe mais maximum 350 milles marins). L'Etat côtier y possédant le monopole d'exploitation. Enfin, il y a la haute mer où règne le principe de la liberté totale.

⁷ Garcin, T., « Le Grand Nord, nouvel espace géopolitique », in *Défense nationale et sécurité collective*, novembre 2006 p. 64.

anthropique ou naturelle – soit les liens de causalité qui lui sont attribués avec certains phénomènes météorologiques pouvant être qualifiés d'« extrêmes »⁸. D'une certaine manière, il faut leur être reconnaissant. En jetant le doute sur les conclusions établies non seulement par le GIEC mais également par de nombreux universitaires indépendants, ils ont poussé au fil des années ces derniers à affiner leurs modèles pour les rendre moins discutables. Désormais, la modélisation numérique incorpore des variables de plus en plus complexes, rendant ses conclusions de plus en plus crédibles. Le 4^{ème} et dernier rapport du GIEC, paru en 2007, demeure pour l'heure le dernier document officiel international en matière de données et de perspectives relatives au réchauffement de la planète. Concernant l'Arctique, ce rapport est sans équivoque : à l'instar du reste du globe, l'Arctique se réchauffe. Mais le réchauffement planétaire n'est pas un phénomène homogène et linéaire. Des observations et conclusions des scientifiques, il apparaît que le Grand Nord est de loin la zone la plus sensible au réchauffement global. Autrement dit, l'Arctique se réchauffe plus vite et plus intensément que le reste de notre planète. La région apparaît comme le poste d'avant-garde pour l'observation d'un phénomène qui, s'il se confirme, pourrait bien totalement bouleverser notre écosystème au cours des deux siècles à venir. Entre 1955 et 2005, la température moyenne n'a ainsi augmenté que de 1°C pour Paris, alors qu'elle a grimpé de 3°C pour le Groenland. La communauté scientifique estime pour l'heure qu'il sera difficile d'éviter une augmentation de la température moyenne supérieure à 2°C par rapport à la période préindustrielle. Selon le GIEC, ce scénario engendrerait une augmentation du niveau des mers d'environ 40 cm et signifierait la disparition totale de la banquise en période estivale pour l'horizon 2050-2070.

Ces prévisions sont cependant jugées trop optimistes par de nombreux scientifiques. Ceux-ci estiment que les conclusions du GIEC se basent sur des travaux n'ayant pas pris en compte un très grand nombre de variables aujourd'hui maîtrisées. Le rapport de 2007 ne tient pas compte de la dynamique du processus de fusion des inlandsis groenlandais et

⁸ Le réchauffement climatique pourrait ainsi engendrer une augmentation de la fréquence et de l'intensité des cyclones, ouragans, inondations et périodes de sécheresse pour ne citer que ces exemples.

antarctique dont des travaux récents démontrent une accélération au cours de ces dernières années⁹. Selon une étude menée par le Professeur Eelco Rohling de l'Université de Southampton et publié dans la revue *Nature Geoscience* en décembre 2007, les prévisions du GIEC concernant une augmentation de 2°C de la température moyenne d'ici à la fin du siècle sont comparables aux variations de température que connut la terre lors de sa dernière période « interglaciaire »¹⁰. Or toujours selon cette étude, l'augmentation du niveau des mers et des océans s'élevait pour la même période à 1,6 m par siècle, soit quatre fois plus que les prévisions actuelles du GIEC pour un accroissement de température similaire¹¹. Les conclusions de cette étude laissent à penser que les prévisions du GIEC en matière d'estimation du niveau marin sont beaucoup trop optimistes. D'autres recherches¹² ont depuis lors étayé cette thèse de la sous-estimation de l'ampleur que devrait connaître la montée du niveau des océans d'ici la fin du siècle, ce qui suggère que la référence à 40 cm est à considérer comme bien trop optimiste. La disparition estivale de la banquise arctique, initialement prévue pour 2050-2070, est désormais annoncée pour 2030-2050. En 2007, la surface estivale de la banquise a connu un nouveau « record », en enregistrant une superficie de 4,28 millions de km² contre les 5,32 millions de km² observés en 2005, année du précédent « record ». En deux ans

⁹ Site de recherches polaires du CNRS, « De la difficulté à prévoir la montée du niveau des océans », CNRS, 8 novembre 2007,

<http://recherchespolaires.veille.inist.fr/spip.php?article176>

¹⁰ Rohling E. J., « High rates of sea-level rise during the last interglacial period », in *Nature Geoscience*, 16 décembre 2007,

<http://www.nature.com/nggeo/journal/v1/n1/pdf/nggeo.2007.28.pdf>

¹¹ L'étude complète du Professeur Rohling et son équipe, « High rates of sea level rise during the last interglacial period », est consultable en ligne à l'adresse suivante :

[http://www.soes.soton.ac.uk/staff/ejr/Rohling-](http://www.soes.soton.ac.uk/staff/ejr/Rohling-papers/2007Rohling%20et%20al%20MIS5e%20sea%20level%20rates%20NatGeosc.pdf)

[papers/2007Rohling%20et%20al%20MIS5e%20sea%20level%20rates%20NatGeosc.pdf](http://www.soes.soton.ac.uk/staff/ejr/Rohling-papers/2007Rohling%20et%20al%20MIS5e%20sea%20level%20rates%20NatGeosc.pdf)

¹² BELGA, « Le niveau de la mer pourrait s'élever d'un mètre d'ici 2100 », in *La Libre Belgique*, 9 octobre 2008, <http://www.lalibre.be/actu/sciences-sante/article/451550/le-niveau-de-la-mer-pourrait-s-elever-d-un-metre-d-ici-2100.html> ; AFP, « La fonte des glaces s'accélère plus que prévu », in *La Libre Belgique*, 25 février 2009,

<http://www.lalibre.be/societe/sciences-sante/article/484500/la-fonte-des-glaces-s-accelere-plus-que-prevu.html>

seulement, la superficie des glaces de mer s'est donc réduite d'un bon quart, ce qui correspond à une surface équivalant à deux fois la France¹³.

Si la diminution de la banquise en surface correspond à l'illustration la plus visible des effets du réchauffement sur la région, il convient également de prendre en compte la diminution de l'épaisseur de glace présente en Arctique. Cette épaisseur n'est pas directement mesurable au travers des images satellites, ce qui complique son évaluation. Cependant, différentes méthodologies existent et permettent aujourd'hui à la communauté scientifique de procéder à des mesures correctes de cet indicateur. Les résultats obtenus s'avèrent d'autant plus pertinents qu'ils convergent vers les mêmes estimations et constatations et ce, indépendamment de la méthodologie employée. Ainsi, les différentes études concordent : l'épaisseur moyenne de la banquise a nettement diminué¹⁴. Entre la période 1958-1976 et la décennie 1990, la diminution aurait été de l'ordre de 37% à 55% selon les régions¹⁵.

La disparition progressive de la banquise a pour effet de modifier tout un pan géographique de la surface du globe. La politique étrangère des Etats ayant toujours été en partie corrélée à leur géographie, cette modification influence l'environnement opérationnel des Etats concernés et par extension, le volet « arctique » de leur politique étrangère. Ce raisonnement rejoint la pensée de K. Haushofer lorsque celui-ci soulignait que la « géopolitique » étudie la manière dont les données géographiques « détermine » la politique d'un Etat.

La principale conséquence de la fonte des glaces se trouve dans la mise à disposition des Etats de ressources en facteurs de puissance jusqu'alors

¹³ Labévière R., Thual F., *La bataille du Grand Nord a commencé...*, Paris, Perrin, 2008, p. 50.

¹⁴ Voir à ce sujet : Rothrock D. A., Yu Y., Maykut G. A., « Thinning of the Arctic sea-ice cover », in *Geophysical Research Letters*, 1999, vol. 26, n°23, pp. 3469-3472 ; Rothrock D. A., Percival D. B., Wensnahan, « The decline in Arctic sea-ice thickness : Separating the spatial, annual, and interannual variability in a quarter century of submarine data », in *Journal of Geophysical Research*, 2008, vol. 113, C05003 ; Giles K. *et al.*, « Circumpolar thinning of Arctic sea ice following the 2007 record ice extent minimum », in *Geophysical Research Letters*, 2008, vol. 35, L22502 ; Kwok R., Cunningham G.F., « ICESat over Arctic sea ice : Estimation of snow depth and ice thickness », in *Journal of Geophysical Research*, 2008, vol. 113, C08010.

¹⁵ Lasserre F. (dir.), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, Québec, Presses de l'université du Québec, 2010, p. 21.

inaccessibles. Ces facteurs de puissance peuvent tout aussi bien être quantifiable que non-quantifiable. Dans les deux cas, l'impact potentiel que produirait leur contrôle par une seule autorité s'avère suffisamment important que pour alimenter les tensions interétatiques d'ordre géopolitique à propos des territoires concernés. L'Arctique est donc bien un enjeu géopolitique, une illustration de la vision prospective d'Etats conscients de l'existence des rivalités d'aujourd'hui pour les ressources de demain. Parmi les facteurs de puissance quantifiables, nous identifions toutes les ressources naturelles présentes dans le Grand Nord et jusqu'à présent inexploitées. Pour les grands acteurs du système international dont la puissance économique – composante de la puissance politique – se trouve liée à l'accès aux ressources naturelles, l'enjeu est de taille. La compétition s'avère d'autant plus âpre que deux de ces grands acteurs – la Russie et les Etats-Unis – sont limitrophes de la région arctique et qu'aucune puissance majeure ne se situe au Sud de l'équateur. Or dans la course à la puissance, l'Etat qui « contrôle » les matières premières essentielles possède un large avantage sur ces concurrents. Kautilya dans *Arthashastra* expliquait déjà : « *Les mines sont la source du trésor ; le trésor permet la création de l'armée. Le trésor et l'armée permettent de conquérir la terre entière, avec le trésor pour ornement* »¹⁶. Sur le plan des facteurs de puissances non quantifiables, mentionnons la capacité d'un Etat à contrôler une voie de commerce international. Le Canada et la Russie sont ici directement concernés et comme nous le développerons plus tard dans cette analyse, l'enjeu du contrôle des voies d'approvisionnement possibles qu'offrirait un Arctique libre de glace est également intimement lié à la notion de puissance.

Enfin, outre la disparition de la banquise, le réchauffement climatique induit une autre modification de l'environnement géographique du Grand Nord : la fonte du permafrost. Le permafrost, également appelé pergélisol, désigne un sol gelé durant une longue période là où la température reste sous la barre des 0°C. L'on distingue le permafrost permanent, gelé continuellement, du permafrost sporadique qui gèle et dégèle suivant les saisons. Près du quart de la surface de l'hémisphère

¹⁶ Cité dans Giraud, P.-N., *Géopolitique des ressources minières*, Paris, Economica, 1983, p. vii.

Nord est recouverte par le permafrost et ce dernier a perdu 15 % de sa surface entre 1900 et 2008¹⁷. Principalement concentré au Canada et en Russie dont la moitié de la surface en est recouverte¹⁸, sa disparition pourrait engendrer de graves désagréments pour les Etats concernés mais également pour les pays limitrophes. Le permafrost joue en effet un rôle important dans les régions Nordiques où il assure la stabilité du sol et des infrastructures qui s'y trouvent. Sa disparition, outre les désagréments qu'elle engendrerait pour les populations du Grand Nord habituées à cet écosystème, entraînerait de nombreux glissements de terrains et affaissements du sol. Les infrastructures existantes, routes, habitations, complexes industriels, gazoducs et oléoducs subiraient de nombreux dégâts et la mise en œuvre des grands chantiers devant permettre le développement économique régional s'en trouverait elle aussi passablement compliquée.

Pour le Canada, qui souhaite développer le Nord de son territoire pour y exploiter ses ressources naturelles et affirmer sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest, la disparition du permafrost, en rendant les sols boueux et marécageux, risque à court terme de constituer une difficulté supplémentaire dans un environnement déjà difficile. De plus, dans la perspective à plus long terme d'une exploitation commerciale du passage du Nord-Ouest et des richesses de l'Arctique, le grand Nord canadien pourrait bien connaître un boum économique à l'horizon 2050, nécessitant la mise en place de nombreuses infrastructures. Or, la disparition progressive du permafrost constituerait une difficulté supplémentaire. Ainsi, bien que le réchauffement climatique ouvre la voie à l'exploitation de nouvelles sources en hydrocarbures, il n'en facilitera certainement pas l'acheminement par voie terrestre au travers du territoire canadien. Le risque de fissuration des oléoducs en conséquence de l'instabilité des sols est à prendre en considération, de même que la complexité accrue de leur entretien. La nécessité d'une sécurité infrastructurelle suffisante engendrera un surcoût aujourd'hui difficilement mesurable et imputable à la fonte du permafrost.

¹⁷ Collectif, *Le Monde Diplomatique : L'Atlas de l'environnement*, Paris, Armand Colin, 2008, p. 41.

¹⁸ Ahlenius H., *The global Outlook for Ice and Snow*, UNEP, juin 2007, <http://maps.grida.no/go/graphic/cryosphere>

Pour la Russie, qui mise également sur une exploitation commerciale des réserves arctiques et de la voie maritime du Nord-Est, les problèmes sont susceptibles d'être de même nature que ceux rencontrés par les autorités canadiennes. A ceci près que la Russie a déjà commencé à exploiter massivement les ressources en gaz et en pétrole situées à l'extrême Nord de son territoire. Plusieurs pipelines en provenance des grands sites d'extraction russes tels que ceux situées en Sibérie – où sont situées plus de la moitié des réserves gazières de Moscou, dans la République des Komis et la péninsule du Yamal, pourraient être endommagés par la fonte du permafrost et perturber l'approvisionnement des grandes villes de l'Ouest russe mais également des pays d'Europe centrale et orientale. L'étendue du territoire russe rend ce risque d'autant plus inquiétant que des travaux de réparations nécessiteraient obligatoirement un certain temps, obligeant les pays destinataires à trouver d'autres sources d'approvisionnement sous peine de se retrouver privé d'hydrocarbures. Or, le continent européen, qui demeure le premier partenaire de la Russie pour ses exportations de gaz et de pétrole serait incapable avec les réseaux de distribution actuels de répondre à ses besoins via un autre pays exportateur. Si l'on considère l'Europe des 27, la Russie représentait, en 2008, environ 23,5 % du gaz naturel qui y était importé¹⁹. Les premiers pays touchés seraient bien évidemment ceux ayant la plus grande proximité géographique avec Moscou mais aussi des poids lourds de l'économie européenne très dépendants du gaz russe tel que l'Allemagne ou l'Italie. Des perturbations trop importantes sur les réseaux de pipelines russes affecteraient également l'économie de la Russie de manière considérable. Celle-ci est très dépendante des exportations de produits énergétiques qui représentaient pour 2007 pas moins de 64 % des exportations totales de la Russie et comptaient pour environ 45 % dans le budget de l'Etat²⁰. A titre d'exemple, le géant gazier russe et premier producteur mondial Gazprom contribuait en 2008 pour ~20 % aux recettes de l'Etat et fournissait à lui seul ~8 % de son PIB²¹.

¹⁹ Eurostat, Energy, transport and environment indicators, 2010, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DK-10-001/EN/KS-DK-10-001-EN.PDF

²⁰ Energy Information of the United States, Country Analysis Briefs-Russia, EIA, mai 2008, p. 1, consultable sur : <http://www.eia.doe.gov/cabs/Russia/pdf.pdf>

²¹ Yakemtchouk R., *La politique étrangère de la Russie*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 403.

Etant donné sa situation, Moscou a tout intérêt à prendre dès aujourd'hui les mesures d'adaptation nécessaires concernant ses infrastructures. Mais malgré une légère ouverture du marché énergétique russe, dominé par Gazprom et Lukoil, celui-ci reste encore fortement imperméable aux investissements étrangers. On est donc en droit de s'interroger sur la façon dont Moscou compte procéder pour se procurer les capitaux nécessaires à de tels investissements, à l'heure où le déficit infrastructurel et financier constitue déjà une épine dans le pied du géant énergétique russe.

Pouvant sembler anodine de prime abord, la disparition progressive du permafrost redessinera donc l'environnement septentrional et pourrait donc avoir de lourdes répercussions sur l'exploitation et l'acheminement des ressources en provenance du Grand Nord. Face aux effets aujourd'hui irréversibles qu'engendrera le réchauffement climatique, les Etats concernés doivent prendre des mesures appropriées pour prévenir les conséquences de ce changement et assurer ainsi la continuité de leur développement économique régional et de leurs engagements commerciaux.

Ainsi, au travers de ses répercussions sur la géographie, le réchauffement climatique affecte directement aussi bien la configuration terrestre et maritime des Etats que leur position relative sur la surface du globe. En modifiant l'environnement opérationnel au sein duquel évoluent les acteurs du système international, le changement climatique redistribue une partie des cartes, engendrant des répercussions d'ordre politique qui vont bien au-delà des considérations environnementales²².

²² Le changement climatique a des conséquences sur les populations indigènes, qui dépendent de leur environnement naturel pour leur survie. Or cet environnement étant bousculé, cela a des conséquences (relocalisations, remise en question des traditions), etc. Pour certains toutefois, les nouvelles activités économiques liées au secteur minier et énergétique devrait donner de nouvelles opportunités à ces régions (O'Rourke, R., « Changes in the Arctic : Background and Issues for Congress », Congressional Research Service, March 30, 2010, p. 29). Le *Inuit Circumpolar Council*, qui représente les Inuits du Danemark, du Canada, des Etats-Unis et de la Russie, estime dans le *Circumpolar Inuit Declaration* du 28 avril 2009 : « *It is our right to freely determine our political status, freely pursue our economic, social, cultural and linguistic development, and freely dispose of our natural wealth and resources* » (Cité dans Ebinger, C.K., Zambekitas, E., « The Geopolitics of Arctic Melt », in *International Affairs*, 85 (6), 2009, p. 1219).

Les enjeux : matières premières, voies de communication et revendications territoriales

Matières premières

Le fond marin de l'Arctique recèlerait selon certaines études des réserves très importantes de pétrole et de gaz naturel. Selon par exemple l'Institut géologique américain (USGS) la zone arctique renfermerait des réserves inexplorées de pétrole (90 milliards de barils), mais aussi de gaz naturel (1,669 trillions de mètres cubes) et de gaz naturel liquéfié (44 milliards de barils), soit 22% des réserves non prouvées d'hydrocarbures dans le monde²³. Cela correspondrait à 13% du pétrole non découvert, 30% de gaz naturel non découvert et 20% de gaz liquéfié non découvert dans le monde. La majorité des champs de pétrole se trouverait offshore, concentrés principalement dans cinq bassins géologiques : Arctic Alaska, Amerasia, East Greenland Rift, East Barents et West Greenland East. Pour le gaz, les réserves se trouveraient également principalement offshore et se centraliseraient principalement dans trois régions : West Siberian, East Barents et Arctic Alaska²⁴. De l'Alaska aux îles Sakhaline se formerait ainsi une éventuelle nouvelle ceinture énergétique²⁵. D'autres matières premières seraient également présentes en quantités importantes : diamant, manganèse, cuivre, cobalt, or, phosphate, nickel, aluminium et uranium, gallium, indium, etc. D'ailleurs, *Deawoo*, *Rio Tinto*, *De Beers* sont déjà actives à Nunavut (Canada) pour le diamant.

Cela étant, les réserves annoncées ne sont absolument pas prouvées, puisque la plus grande majorité du sous-sol n'a pas encore été sondée. En outre, si les estimations devaient s'avérer exactes, le défi technologique pour extraire ces matières premières n'est pas à sous-estimer. L'extraction demandera le développement de nouvelles technologies et, en raison de la distance par rapport aux marchés, des

²³ Truc, O., « Le Groenland rêve de devenir une puissance pétrolière », in *Le Monde*, 24 novembre 2008.

²⁴ Nopens, P., « The Impact of Global Warming on the Geopolitics of the Arctic. A Historical Opportunity for Russia? », in *Security Policy Brief*, March 2010, p. 2.

²⁵ Les recherches géologiques indiquent que la majorité des ressources énergétiques se situent dans les ZEE des États limitrophes.

moyens de transport adaptés que ce soit des tankers, des navires de transport, des gazoducs et oléoducs ou des routes. Selon une étude de l'IEA, concernant l'extraction de pétrole : « *Indicative costs for an offshore Arctic production field, including drilling, production facilities, and operating and decommissioning process, are currently about 35 to 40 dollars per barrel for the easiest resources to exploit* »²⁶. Pour des champs plus complexes le coût serait de plus de 100 dollars le baril. D'autres défis ne sont pas à négliger : respect de l'environnement, législations différentes, entretien des infrastructures.

D'autre part, les ressources potentiellement présentes en Arctique, ne seront selon certaines études pas disponibles de manière régulière sur le marché avant 2025 ou 2050. A court terme, il est dès lors peu probable que l'Arctique puisse contribuer à augmenter fortement l'offre des hydrocarbures ou offrir une alternative à d'autres régions, riches en hydrocarbures. Pour que la région soit rentable la technologie nécessaire et le développement des routes maritimes (construction des navires) et terrestres (construction des pipelines) prendra encore quelques années. Pour P.S. Hilde : « *the financial crisis of 2009 saw the price of oil and gas plummet, quickly dampening interest in high-cost Arctic fields. As the world economy and oil prices slowly recovered, the surge in shale gas extraction and sharply reduced expectations of future US natural gas imports (and thus the size of the global liquefied natural gas (LNG) market) have held LNG prices relatively low and, more importantly, put a significant question mark at the profitability of Arctic gas, the more abundant resource (30% of global undiscovered resources, compared to 13% of oil). This has led analysts to question the economic viability of fields like the now postponed Shtokman. Moreover, reports have increasingly questioned the short term profitability of trans-Arctic shipping, and industry interest indeed seems modest* »²⁷. Le pic de production ne devrait par conséquent pas être atteint avant une vingtaine d'années.

²⁶ Cité dans Claes, D.H., Harsem, O., *Arctic Energy Ressources- Curse or Blessing for European Energy Security ?*, Paper written as part of Work package 5: Energy, under the Research Program Geopolitics in the High North at the Institute of Defence Studies, pp. 8-9.

²⁷ Hilde, P.S., « Norway and the Arctic : The End of Dreams ? », The Atlantic Community, March 11, 2010.

Voies maritimes

L'enjeu ne se borne toutefois pas aux matières premières, il s'agit également des nouvelles voies maritimes : les routes Nord-Ouest et Nord-Est (*Northern Sea Route/NSR*). Aujourd'hui les passages sont navigables deux à trois mois par an (juillet-septembre)²⁸. D'ici quelques années cela pourrait s'étaler sur une période de 3 à 6 mois. On aurait dès lors des « routes maritimes saisonnières ». Ces deux routes²⁹ sont actuellement peu utilisées par les navires marchands car elles sont confrontées à de nombreux obstacles : icebergs dérivants, growler, nécessité de navires avec une coque renforcée, excellente connaissance du milieu marin et climatique, obscurité durant une grande partie de l'année, manque d'infrastructures portuaires³⁰. Les vents auront également une conséquence sur le mouvement des glaces flottantes, rendant a priori le passage du côté canadien plus vulnérable que le passage du côté russe. Ce qui sous-entendra des adaptations continues d'itinéraire. Cela supposera également un équipage expérimenté et des équipements spécifiques (projecteurs nocturnes, radars puissant, hélicoptères de reconnaissance, des conteneurs climatisés, équipement de dégivrage, etc.)³¹.

Il faut également distinguer les deux routes. Le passage Nord-Ouest est aujourd'hui beaucoup plus difficilement navigable que le passage Nord-Est et cela en raison entre autres d'une profondeur limitée de certains chenaux, d'un manque de facilités logistiques et de brise-glaces. C'est moins le cas pour le passage Nord-Est, lequel est en outre plus rapidement libéré des glaces hivernales. La profondeur réduite de certains détroits (13 m pour le détroit Union dans le passage Nord-Ouest et 6,7 m au détroit de Dimitri Laptev et 13 m au détroit de Sannikov) ne permet toutefois pas de recourir à des navires de grande taille. Et donc

²⁸ Durant l'été 2008, les passages Nord-Ouest et Nord-Est seront libres de glaces parallèlement pour la première fois pendant quelques semaines.

²⁹ On parle également d'une troisième route, le « pont arctique », reliant le port de Mourmansk à celui de Churchill contournant le Groenland par sa pointe Sud.

³⁰ Plouffe, J., « Le passage du Nord-Ouest, défi stratégique pour le Canada », in *Défense et Sécurité internationale*, n°37, mai 2008, pp. 50 et s.

³¹ Lasserre, F., *Vers une nouvelle autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime international*, 2009 (fig-st-die.education.fr/actes/actes_2009/.../TLasserre.pdf), p. 12.

comme le rappelle F. Lasserre il faudrait passer par « *des chenaux beaucoup plus profonds des détroits de McClure ou du Prince de Galles, ... ou au Nord des archipels arctiques russes* » mais « *avec quelle régularité ces détroits, libres de glace pour la première fois en août 2007 se libéreront de leurs glaces* »³². Une autre question à soulever est de savoir si les nouvelles routes sont en effet plus courtes.

³² Lasserre, F., Vers une nouvelle autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime international, 2009 (fig-st-die.education.fr/actes/actes_2009/.../TLasserre.pdf), pp.11-12.

Tableau 1 : Comparatif voies du Nord et voies traditionnelles

Origine-destination	Panama	Passage du Nord-ouest	Passage du Nord-est	Suez et Malacca
Londres -Yokohama	23 300	14 080	13 841	21 200
Marseille - Yokohama	24 030	16 720	17 954	17 800
Marseille - Shanghai	26 038	19 160	19 718	16 460
Marseille - Singapour	29 484	21 600	23 672	12 420
Rotterdam - Singapour	28 994	19 900	19 641	15 950
Rotterdam - Shanghai	25 588	16 100	15 793	19 550
Rotterdam - Yokohama	23 470	13 950	13 360	21 170
Hambourg - Seattle	17 110	13 410	12 770	29 780
Rotterdam - Vancouver	16 350	14 330	13 200	28 400
Rotterdam - Los Angeles	14 490	15 120	15 552	29 750
Lisbonne-Los Angeles	14 165	14 940	16 150	27 225
Lisbonne-Singapour	25 341	19 740	20 070	13 191
Lisbonne-Yokohama	21 590	14 240	15 230	18 724
Gioia Tauro (Italie) - Hongkong	25 934	20 230	20 950	14 093
Gioia Tauro - Singapour	29 460	21 700	23 180	11 430
Barcelone - Hongkong	25 044	18 950	20 090	14 693
New York - Shanghai	20 880	17 030	19 893	22 930
New York - Hongkong	21 260	18 140	20 985	21 570
New York - Singapour	23 580	19 540	23 121	19 320
Nouvelle Orléans - Singapour	22 410	21 950	25 770	21 360
Maracaibo Terminal pétrolier (Venezuela) - Hongkong	18 329	19 530	23 380	22 790

Source : Lasserre, F., Vers une nouvelle autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime international, 2009 (fig-st-die.education.fr/actes/actes_2009/.../TLasserre.pdf), pp.5-6.

A partir de ces données, F. Lasserre en déduit une série de points importants, trop souvent négligés dans la littérature, qui aborde les enjeux de l'Arctique : « 1. La route par le passage du Nord-est est souvent plus courte que la route du Nord-Ouest; 2. La route par Suez est souvent plus courte pour les ports méditerranéens vers l'Asie 3. La route par Panama est souvent plus courte pour les trajets entre l'Europe du Sud et la côte Ouest des États-Unis ; 4. Plus le couple considéré se trouve au Nord (par exemple, Rotterdam-Yokohama), plus l'avantage des itinéraires arctiques est manifeste ; en revanche, plus le couple origine-destination est méridional (par ex. Lisbonne-Singapour), moins les itinéraires arctiques présentent des gains de distance significatifs. Rotterdam-Yokohama est ainsi plus court par l'Arctique, mais Rotterdam-Singapour est plus court par Suez »³³.

Un autre problème est le « *Just in time* ». De nombreux armateurs restent prudents³⁴ en raison de l'incertitude par rapport à ces nouvelles routes maritimes: elles seront libres de glace combien de mois par an et cela de manière régulière ou non ? Si le passage parfois est plus court, il n'est pas nécessairement plus rapide, car la vitesse y sera réduite. Il faudra voir par conséquent si ces routes sont rentables. D'autant plus que les primes d'assurance risquent d'être élevées. Donc si ces voies peuvent former à l'avenir une alternative possible aux voies traditionnelles, aujourd'hui on en est encore loin. Toujours est-il que malgré ces nombreuses incertitudes, les pays limitrophes de l'Arctique conduisent une politique d'anticipation, se positionnant dès aujourd'hui dans le Grand Nord pour pouvoir profiter de l'éventuel butin. Seulement ce partage pourrait s'annoncer tendu, si on prend en considération les nombreux désaccords frontaliers, les déclarations des uns et autres, ainsi que les investissements militaires dans la région.

Revendications territoriales

Tous les pays limitrophes revendiquent une partie de la zone, au-delà de leur ZEE. La Convention de Montego Bay prévoit qu'un Etat côtier

³³ Lasserre, F., *Vers une nouvelle autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime international*, 2009 (fig-st-die.education.fr/actes/actes_2009/.../TLasserre.pdf), p.7.

³⁴ Lire à ce sujet : Lasserre, F., *Vers une nouvelle autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime international*, 2009 (fig-st-die.education.fr/actes/actes_2009/.../TLasserre.pdf), pp.15-16.

peut étendre sa ZEE maximale jusqu'à 350 milles nautiques à condition que son plateau continental s'étende jusque là. Le paragraphe 8 de l'article 76 indique que « *l'Etat côtier communique des informations sur les limites de son plateau continental, lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, à la Commission des limites du plateau continental constituée en vertu de l'annexe II sur la base d'une représentation géographique équitable. La Commission adresse aux Etats côtiers des recommandations sur les questions concernant la fixation des limites extérieures de leur plateau continental. Les limites fixées par un Etat côtier sur la base de ces recommandations sont définitives et de caractère obligatoire* ». Les Etats ayant des revendications doivent composer un dossier qui doit être examiné par une Commission³⁵. Une fois qu'ils ont ratifié la Convention de Montego Bay, ils ont 10 ans pour établir leur dossier. Le plateau continental forme quant à lui « *le prolongement immergé de la masse terrestre de l'Etat côtier ; elle est constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus et au glacis ainsi qu'à leur sous-sol (...)* ». Par conséquent, « *le plateau continental d'un Etat côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure* ». Si les cinq pays limitrophes ont confirmé dans la Déclaration d'Ilulissat de 2008 leur volonté de résoudre leurs disputes territoriales par les instruments de la Convention de Montego Bay, Washington ne l'a toujours pas ratifiée, ce qui affecte sa légitimité et affaiblit ses arguments auprès des Etats ayant ratifié la convention. La Norvège, la Russie, le Canada et le Danemark l'ont respectivement ratifiée le 24 juin 1996, le 12 mars 1997, le 7 novembre 2003 et le 16 novembre 2003.

³⁵ La Commission des limites du plateau continental est la commission auxiliaire à la Convention destinée à faciliter la mise en œuvre de celle-ci dans l'établissement des limites extérieures du plateau continental au-delà de 200 milles marins. Composée de 21 membres issus de tous les continents, la Commission compte dans ses rangs sept experts scientifiques (géophysiciens, hydrographes, sédimentologues, géographe, etc.) chargés d'étudier les dossiers déposés et elle se réunit deux fois par an à New York pour examiner et statuer sur les demandes.

La position des pays limitrophes

La Russie

Le Conseil de sécurité russe dans le document *Fundamentals of State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period up to 2020 and Beyond* de septembre 2008 (mais publié en mars 2009)³⁶ établit quatre axes prioritaires définissant les intérêts russes en Arctique : a) Usage de la zone arctique russe comme une ressource stratégique pour développer socio-économiquement le pays ; b) Préservation de l'Arctique en tant que zone de paix et de coopération ; 3) Conservation du système écologique unique ; 4) Utilisation de la NSR comme une voie intégrée de communication et de transport³⁷. Nikolai Patrushev, secrétaire du Conseil de sécurité russe déclare: « *The attention to the Arctic from many countries is growing sharply, the competition between the Arctic states and transnational corporations for access to and control over Arctic energy resources has increased. The activity of other Arctic states – the United States, Canada, Norway, Denmark, including the military field, has grown visibly (...). If we will not take action now, we will lose precious time and later in the future it will be simply too late – they will drive us away from here* »³⁸. Au-delà des documents officiels et déclarations, la Russie convoitise une partie de l'Arctique et exige plus ou moins 20% du territoire arctique³⁹ et n'hésite plus aujourd'hui de proclamer sa souveraineté sur une grande partie des eaux de l'Arctique (*Mendelejev Ridge, Lomonosov Ridge*). Elle a d'ailleurs déposé une première demande en 2001 à ce sujet, mais qui sera considérée comme incomplète, des études techniques supplémentaires seront demandées. La Russie continuera à récolter des données pour introduire un nouveau dossier. La fameuse expédition du vaisseau de recherche *Fyodorov* et du brise-glace *Rossija* durant l'été 2007 avait d'ailleurs cet objectif. L'expédition russe en profitera pour planter également le drapeau russe au fond de la

³⁶ Le document est une actualisation du document sur l'Arctique de 2001.

³⁷ Antrim, C.L., «The Next geographical Pivot: The Russian Arctic in the Twenty-first Century», in *Naval War College Review*, Summer 2010, p. 28.

³⁸ Cité dans Zysk, K., « Russia and the High-North and the United Kingdom », in *Security Prospects in the High North: Geostrategic thaw or Freeze*, NATO Defense College, Research Division, Rome, May 2009, p. 118.

³⁹ La côte arctique russe va de la Péninsule de Kola (accès à l'Atlantique) à la Mer de Bering (accès au Pacifique), en passant par les Mers de Kara, de Laptev, de Sibérie orientale et de Chukchi.

mer Arctique, revendiquant symboliquement le plateau continental de Lomonosov. En juillet 2010, le *Fyodorov* est parti pour une nouvelle expédition en Arctique pour rassembler de nouvelles données.

L'enjeu que sous-entend la question de la souveraineté, concerne évidemment les matières premières, en particulier le gaz. Les premiers gisements qui devraient être exploités sont ceux de Shtokman en Mer de Barents et de Prirazlomnoe en Mer de Pechora. Si une partie du gaz des gisements de Shtokman, de la presqu'île de Yamal et de la région de l'Enisseï sera exportée par gazoducs, le GNL formera 30 % du marché gazier mondial d'ici 2010 et 62 % d'ici 2020 selon une étude de *PricewaterhouseCoopers*. Chose qui n'a pas échappée au Kremlin. La compagnie russe *Sovkomflot*, en partenariat avec des sociétés sud-coréenne et japonaise investit de plus en plus dans la construction de navires GNL et compte acquérir ainsi plusieurs navires dans les prochaines années. En coopération avec le gazier russe *Novatek*, *Sovkomflot* envisage d'exporter du gaz du champ de Yamal via la NSR vers l'Asie⁴⁰. *Gazprom* a annoncé en 2009 la commande auprès des chantiers *Daewoo* de quatre méthaniers pour un montant total de deux milliards de dollars, confirmant sa volonté de diversifier ses clients (Etats-Unis, Chine, Japon, Corée du Sud). La Russie, au niveau du GNL a pris toutefois un retard important par rapport par exemple au Qatar. C'est une des raisons pour laquelle, la Russie continuera encore pendant quelques années à être dépendante du marché européen pour ses exportations énergétiques, n'ayant pas d'alternative crédible. Mourmansk devrait également prendre de l'ampleur en raison de l'exportation du gaz, venant de la Mer de Barents. Si Moscou parvenait à relier les réserves gazières de l'Arctique à son réseau national de pipeline, cela renforcerait sa position par rapport aux puissances demandeuses telles que la Chine, l'Inde, ou l'Union européenne. A la fois pays fournisseur et terre de transit, la Russie pourrait également utiliser à son compte les exportations énergétiques depuis le Grand Nord pour développer les infrastructures de régions délaissées actuellement.

⁴⁰ « Route Maritime Nord : De nouveaux projets de la péninsule du Yamal vers l'Asie », 20 février 2010, Ice Zebra Station (<http://zebrastationpolaire.over-blog.com/article-route-maritime-Nord-de-nouveaux-projets-de-la-peninsule-du-iamal-vers-l-asie-45348084.html>)

Afin de maintenir la NSR ouverte, la Russie s'appuie sur des brise-glace : dix-huit opérationnels, dont sept nucléaires (cinq de la classe *Arktika* et deux de la classe *Taymyr*). La Russie a l'intention d'en construire encore pour assurer le libre passage, affirmer sa présence et en raison du fait que certains brise-glaces seront décommissionnés vers 2020⁴¹. A l'été 2009, les navires allemands *MV Beluga Fraternity* et *MV Beluga Foresight* étaient les premiers navires étrangers à passer le passage du NSR, allant de la Corée du Sud (port d'Ulsan) aux Pays-Bas (port de Rotterdam). Selon le Groupe Beluga, le trajet lui aurait épargné 300 000 dollars par navire⁴². Depuis lors, d'autres liaisons commerciales intercontinentales ont eu lieu⁴³.

Pour Moscou, la fonte des glaces forme en outre une opportunité pour accroître sa puissance maritime et son accès aux mers, obsession russe depuis de longue date. Vers le Sud, elle a souvent été bloquée dans ses avancées par les puissances européenne et américaine, que ce soit par rapport à la Mer Baltique, la Méditerranée ou la Mer d'Okhotsk. L'endiguement de la Russie apparaissait complet, étant donné l'impossibilité de se déployer via l'Arctique. D'ailleurs aucun des géopoliticiens « classiques » n'envisagera un scénario d'un Arctique libéré des glaces. Pourtant ce scénario pourrait avoir des conséquences géopolitiques car elle entraîne une nouvelle donne : une possibilité de projection de puissance. Pour C. Antrim: « *The opening of the Arctic in the twenty-first century will give Russia the opportunity to develop and grow as a maritime power, first in the Arctic and eventually wherever its merchant fleet carries Russian goods and returns with foreign products. This transformation of the threatening "heartland" of Mackinder and Spykeman into a member of the maritime powers will require extensive effort to bring the new maritime Russia into the collaborations and*

⁴¹ Cela étant, les brise-glace les plus modernes sont la propriété de la multinationale minière privée russe, Norilsk Nickel, plus grand producteur de nickel au monde.

⁴² Conley, H., Kraut, J., « US Strategic Interests in the Arctic. An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation », A Report of the CSIS Europe Program, CSIS, April 2010, p. 6.

⁴³ Le *Nordic Barents* sera le premier cargo étranger à réaliser une liaison internationale via la route du Nord dans l'Arctique durant l'été 2010, parti de Norvège pour la Chine.

partnerships of other oceangoing states »⁴⁴. Inversement la fonte des glaces, permettrait à des navires militaires étrangers de circuler dans la région.

Pour défendre ses intérêts, la présence militaire russe est importante, en particulier à Mourmansk, à Arkhangelsk et à Kola qui accueillent des bases militaires, principalement navales. Cela étant, l'état de la flotte du Nord, tout comme celle du Pacifique apparaît assez précaire, même si les Russes veillent à faire patrouiller de manière continue un ou deux de leurs sous-marins en Arctique⁴⁵. En effet, la flotte du Grand Nord s'appuie principalement sur ses sous-marins, stationnés à Kola⁴⁶. La marine a également depuis l'été 2008 repris ses patrouilles navales de surface, en particulier dans la région des archipels Spitzbergen appartenant à la Norvège, mais dont la Russie dispute la souveraineté⁴⁷. Les Russes modernisent également les bases aériennes de Vorkuta, Anadyr et Tiksi et les vols des bombardiers TU-95 (*Bear*) au-dessus de l'Arctique ont repris depuis 2007. Des exercices militaires sont régulièrement organisés tels que *Laoga-2009*.

La Russie a annoncé sa volonté de créer une force efficace de gardes-côtes, issue du FSB, qui serait en interaction avec les gardes-côtes des autres pays pour lutter contre les trafics, le terrorisme, etc. Dix centres de secours seront construits⁴⁸ (à Mourmansk, Arkhangelsk, Narian-Mar, Salekhard, Dudinka, Tiksi, Pevek, Ouelen, Anadyr, et Oust-Kamchatsk)⁴⁹. Elle compte également renforcer ses frontières (ex. rééquiper les gardes-frontières) et surveiller certaines activités telles que la pêche. Mais au final, « *il n'est pas question de militariser l'Arctique. L'accent est mis sur la création d'un système actif de protection côtière, une mise en place*

⁴⁴ Antrim, C.L., «The Next geographical Pivot: The Russian Arctic in the Twenty-first Century», in *Naval War College Review*, Summer 2010, p. 35.

⁴⁵ La flotte sous-marine russe est dans un état délicat et la nouvelle génération de sous-marins (classe Borey) a pris du retard dans son développement, tout comme le nouveau missile balistique « Bulava ».

⁴⁶ La flotte du Nord est basée depuis 1933 sur la Péninsule de Kola.

⁴⁷ Cohen A., Szaszdi, L., et Dolbow, J., « The New Cold War: Reviving the U.S. Presence in the Arctic », in *Heritage Foundation*, Backgrounder, n°2202, October 30, 2008

⁴⁸ Le service de veille sera composé de 20 à 28 personnes et chaque centre aura un effectif de 160-170.

⁴⁹ « Le Sevmorput [Route Maritime Nord] sera couvert par des centres de secours », Ice Zebra Station, 8 juin 2010(<http://zebrastationpolaire.over-blog.com/article-le-sevmorput-route-maritime-Nord-sera-couvert-par-des-centres-de-secours-51881569.html>).

prioritaire de l'infrastructure frontalière dans la zone arctique de la Fédération de Russie (...), ainsi que sur le maintien d'un groupement nécessaire de troupes conventionnelles des Forces armées »⁵⁰.

La politique russe en Arctique, peut en définitive être qualifiée de pragmatique, Moscou ayant la volonté évidemment de défendre ses intérêts géoéconomiques et géostratégiques, ainsi que son intérêt de prestige, tout en promouvant la coopération et la résolution des différends territoriaux par le biais d'UNCLOS.

Le Canada

Le Canada est après la Russie, le second pays ayant le plus de territoires dans la région du Grand Nord (Yukon, Nunavut et les territoires du Nord-Ouest). En août 2008, le Premier ministre Stephen Harper explique l'enjeu de l'Arctique pour Ottawa ainsi : « *L'importance géopolitique du Nord et l'intérêt du Canada pour cette région n'ont jamais été aussi grands. C'est pourquoi le gouvernement a lancé son ambitieuse Stratégie pour le Nord axée sur la responsabilité intemporelle si élégamment exprimée dans la version anglaise de l'hymne national 'to keep the True North strong and free'* ». En visite à Iqaluit en août 2009 – son cinquième voyage estival dans le Grand Nord depuis son accession au pouvoir -, Stephen Harper déclare encore : « *Qu'il s'agisse des abondantes ressources naturelles ou de l'ingéniosité des gens eux-mêmes, nous œuvrons pour faire éclore le vrai potentiel du Nord* »⁵¹. La même année, les Canadiens publient le document suivant : *Stratégie pour le Nord du Canada, Notre Nord, notre patrimoine, notre avenir*. La stratégie canadienne s'appuie sur quatre grands principes : 1) Exercer sa souveraineté dans l'Arctique ; 2) Promouvoir le développement social et économique ; 3) Protéger le patrimoine naturel du Nord et 4) Améliorer la gouvernance dans le Nord et y transférer des responsabilités, et ce, afin que les résidents du Nord aient un plus grand contrôle sur leur avenir⁵². *L'Énoncé de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique*, publiée en août 2010 s'appuie pour sa part sur quatre piliers : « *Exercer notre souveraineté, promouvoir le développement*

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Cité dans Hirtzmann, L., « Le Canada veut doper l'économie de l'Arctique », in *Le Figaro*, 21 août 2009.

⁵² *Stratégie pour le Nord du Canada, Notre Nord, notre patrimoine, notre avenir*. Gouvernement du Canada, Ottawa, 2009.

économique et social, protéger l'environnement et améliorer et décentraliser la gouvernance »⁵³.

Le Canada veut par conséquent acquérir un plus grand contrôle sur l'Arctique, en raison de conflit territoriaux et maritimes avec principalement les Etats-Unis et le Danemark. Washington et Ottawa se disputent la limitation de la Mer de Beaufort⁵⁴ (un territoire de 21,436 km² entre l'Alaska et le Yukon)⁵⁵ et il existe un contentieux à propos du passage Nord-Ouest. Entre l'île de Banks et l'île de Baffin, il existe plusieurs réseaux maritimes, s'étendant sur 2400 km et comprenant plus de 36 000 îles. Il existe actuellement cinq routes de passage reconnues⁵⁶. Le Canada en revendique le contrôle estimant qu'il s'agit de voies d'eaux intérieures⁵⁷, Washington estime qu'il s'agit d'une voie de passage internationale⁵⁸ à l'image du Cap Horn⁵⁹. La Chambre des Communes a d'ailleurs voté en 2009 une proposition pour renommer le passage Nord-Ouest : passage Nord-Ouest canadien (*Canadian North West Passage*). Ottawa attend aujourd'hui que les navires canadiens et étrangers donnent

⁵³ *L'Énoncé de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique*, Gouvernement du Canada, août 2010.

⁵⁴ « En 1835, le Royaume-Uni et la Russie avaient élaboré et signé un traité (rédigé en français) qui définissait la frontière terrestre entre ce qui est maintenant le Canada et l'Alaska [6]. Cette frontière suit le méridien 141° Ouest "jusqu'à la limite de la mer glacée". Pour le Canada, ce langage dit clairement que la frontière (le long du méridien) se prolonge dans la mer de Beaufort (principe sectoriel). D'après l'interprétation des États-Unis, qui acceptent le traité, la frontière maritime doit être définie selon le principe de l'équidistance. Cette différence de points de vues crée un "triangle" disputé – une zone très riche en hydrocarbures ». (Harrison, P., « Le Canada, pays Nordique, pays arctique », in *Harrison/Bulletin d'études de la Marine*, janvier 2010).

⁵⁵ Mer qui compterait de grosses réserves pétrolières et gazières. L'enjeu est de taille puisque avec une demande de plus en plus élevée et une dépendance des importations, ces champs permettraient une plus grande autonomie. De plus qu'en Alaska même, des réserves importantes n'ont pas encore été exploitées car situées dans des réserves naturelles.

⁵⁶ Atland, K., « Climate Change and Security in the Arctic », Paper prepared for the 51st Annual Convention of the International Studies Association, New Orleans, February 17-20, 2010, p. 14.

⁵⁷ Ottawa a affirmé la souveraineté du Canada sur les eaux de l'Arctique en 1986.

⁵⁸ Le *Manhattan* en 1969 et le *Polar Sea* en 1985 ont transité par la route Nord-Ouest sans demander la permission d'Ottawa.

⁵⁹ Point partagé par l'Union européenne : « ... *Member States and the Community should defend the principle of freedom of navigation and the right of innocent passage in the newly opened routes and areas* ». (Commission of the European Communities, Communication from the Commission to the European parliament and the Council. The European Union and the Arctic Region, Brussels, COM (2008) 763).

leur identité et itinéraire avant d'emprunter le passage Nord-Ouest⁶⁰. Les Canadiens et les Américains coopèrent toutefois dans l'exploration scientifique. A l'été 2009, les brise-glaces *Louis Saint Laurent* (Canada) et *Healy* (Etats-Unis) ont exécuté une mission commune pour collecter des données géologiques et autres en Mer de Beaufort. Le Canada et le Danemark se disputent quant à eux l'île de Hans, d'une superficie d'un kilomètre carré, situé dans le Détroit de Nares (entre l'île d'Ellesmere et le Groenland)⁶¹. A plusieurs reprises des officiels danois et canadiens se sont rendus sur l'île pour y planter leur drapeau. Cette situation n'empêche toutefois pas une collaboration entre les gardes-côtes canadiens et la marine danoise dans le cadre d'exercices de recherche et sauvetage. Enfin le Canada, la Russie et le Danemark ont également des revendications qui se chevauchent sur une partie du plateau continental (*Lomonosov Ridge*)⁶². Si « *Le Canada continuera à gérer ces différends frontaliers distincts et cherchera aussi, en priorité, à collaborer avec ses voisins pour examiner la possibilité de les résoudre en conformité avec le droit international* »⁶³, quid dans le cas d'une utilisation plus intensive du passage ?⁶⁴. Outre ces tensions, des projets de champs gazier et pétrolier sont à l'étude. Un nouveau projet de Gazoduc (*TransCanada's Alaska Pipeline Project*) devrait connecter Prudhoe Bay à la région de l'Alberta et ensuite aux Etats-Unis (2737 km). Il devrait être construit par un consortium composé de *TransCanada Corporation* et *ExxonMobil* et le coût est estimé à 26 milliards de dollars.

⁶⁰ L'enregistrement auprès de *NORDREG* est devenu obligatoire depuis le 1^{er} juillet 2010, pour les navires de plus de 300 000 tonnes ou transportant des chargements hasardeux.

⁶¹ En 1973 les deux pays signent un accord qui délimite la frontière maritime entre les côtes du Groenland et du Canada, à l'exception de l'île de Hans.

⁶² La dorsale de Lomonossov est une chaîne de montagne sous-marine s'étendant sur 1800 km.

⁶³ *L'Énoncé de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique*, Gouvernement du Canada, août 2010, p. 9.

⁶⁴ En 2008, une trentaine de navires ont emprunté le passage et ils étaient plus d'une cinquantaine en 2009. Si cette constatation illustre un intérêt croissant pour le passage du Nord-Ouest, les scientifiques ne s'accordent pas sur la date à laquelle celui-ci sera navigable à l'année. Si certains parlent de 2050, d'autres de 2030, de plus en plus d'experts reconnaissent que ces prévisions sont probablement trop optimistes. Ainsi, Louis Fortier, directeur du réseau scientifique *ArcticNet*, parle quant à lui de 2020. Son raisonnement tient au fait que la glace pluriannuelle, très épaisse, fond rapidement. Or c'est cette même glace qui détermine si le passage est praticable à l'année ou pas. Les brise-glaces ou les nouveaux navires à coque renforcée sont en effet capables de circuler dans une glace annuelle d'un à deux mètres d'épaisseur.

Un autre projet gazier est le projet Mackenzie, proposé par le consortium *Shell Canada, Conoco Phillips Canada, Exxon, Mobil Imperial Oil Ressources, Ventures* et l'*Aboriginal Pipeline Group* et qui devrait voir le jour d'ici 2018. Le gazoduc de 1200 km partira des champs du delta du fleuve Mackenzie (Mer de Beaufort) vers le Sud. Le coût est estimé à 16 milliards de dollars.

Le pays a également commencé l'exploitation de certaines mines de diamants (ex. Nord-Ouest de l'île de Baffin et de Melville) un marché de deux milliards de dollars par an⁶⁵. Les sociétés minières sont également présentes dans la région de Kitikmeot pour extraire le diamant. Mais il ne s'agit pas que de diamants, mais aussi d'or, d'uranium, de cobalt, de cuivre, de nickel. La compagnie *Falconbridge* exploite depuis 1997 une mine de nickel et de cuivre en Nunavik⁶⁶. Le Canada peut également compter sur le port de l'opérateur privé américain *Omnitrax* sur la baie d'Hudson et qui dispose aussi d'une liaison ferroviaire avec le reste de l'Amérique : la *Hudson Bay Railway* qui est connecté à l'ensemble du système ferroviaire Nord-américain par l'intermédiaire du *Canadian National Railway*⁶⁷. Enfin, elle encourage le développement de la pêche.

Face à ces intérêts, le gouvernement canadien a commencé à remédier aux décennies de négligence à l'égard de la sécurité dans l'Arctique, en renforçant sa présence dans la Baie de Hudson, bien que les moyens sont encore limités. Le Canada a l'intention d'affirmer sa présence militaire dans l'Arctique dans les années à venir, notamment par la mise en place d'un système de radars, la construction de brise-glaces militaires (le *John G. Diefenbaker* d'ici 2017) et la construction de deux ports en eau profonde situés sur l'île de Baffin respectivement à Nanisivik et à Iqaluit. Le Canada compte également investir dans six à huit bateaux de patrouilles extracôtiers munis de canons et pouvant naviguer dans des

⁶⁵ Aujourd'hui le Canada est un des principaux producteurs de diamants.

⁶⁶ Lasserre, F., Rivard, C., « L'exploitation des ressources naturelles du sous-sol dans l'Arctique : vers une rapide expansion ? », http://www.lecerclepolaire.com/art_f_lasserre_ressources2.htm

⁶⁷ Lasserre, F., Rivard, C. « L'exploitation des ressources naturelles du sous-sol dans l'Arctique : vers une rapide expansion ? », www.lecerclepolaire.com/art_f_lasserre_ressources2.htm

glaces de un à deux mètres d'épaisseur. Ottawa compte également sur ses *Rangers*, majoritairement composé d'indigènes pour patrouiller et surveiller sa frontière Nord. Il est ainsi prévu une augmentation de leur effectif de 4100 à 5000 membres. Le Canada à travers le lancement du satellite RadarSat-2 espère encore avoir une bonne couverture de la situation dans la région arctique, ainsi que des mouvements des navires. Voulant surveiller le flux des sous-marins, le Canada investit aussi dans le système d'écoute sous-marin, sans oublier sa volonté d'accroître la surveillance aérienne en investissant dans les drones, avions et la volonté d'augmenter les exercices militaires⁶⁸. Le Canada compte construire un centre d'entraînement à Resolute Bay. Toutefois beaucoup de ces initiatives ne sont encore que des déclarations d'intention. Cela n'empêche toutefois pas le Canada d'organiser des exercices militaires à l'instar de l'Opération *Nanook* qui « témoigne de la volonté de notre gouvernement de protéger notre espace aérien, notre territoire et nos mers dans le Nord et d'affirmer l'autorité qu'il exerce sur ceux-ci »⁶⁹.

Le Danemark

Le Danemark organise également des expéditions dans la région pour revendiquer la souveraineté sur certains fonds de l'Arctique. Le Danemark et la Russie se disputent en effet la souveraineté sur la dorsale de Lomonossov. Dans son document *Danish Defense Agreement 2010-2014*, le ministère de la défense consacre une partie à l'Arctique en préconisant la fusion des commandements du Groenland et des îles Faeroe et la création d'une force de réaction rapide arctique et des patrouilles d'avions de chasse autour du territoire du Groenland. D'ailleurs elle compte moderniser et accroître Station Nord et la base aérienne de Thulé. Le Danemark compte également acquérir de nouvelles frégates d'ici 2013 (Classe *Ivar Huitfeldt*). Bien que méfiant, Copenhague participe à des exercices militaires communs avec par exemple les Canadiens tels que Opération *Nunavut*. 150 militaires ont participé à l'exercice organisé en avril 2010. Copenhague et Ottawa ont également conclu en mai 2010 un accord de coopération (l'amélioration

⁶⁸ Lasserre, F., « Changements climatiques dans le passage Nord-Ouest », in *Diplomatie*, Hors série, n°2, 2007, p.53.

⁶⁹ *L'Énoncé de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique*, Gouvernement du Canada, août 2010, p. 6.

de la consultation, des échanges d'information, des visites et des exercices). Pour le Danemark, la donne pourrait changer en raison du statut du Groenland, qui bénéficie d'une autonomie élargie et qui pourrait obtenir son indépendance d'ici quelques années⁷⁰. D'autant plus que la société britannique *Cairn Energy* a découvert des gisements devant les côtes groenlandaises (en Mer de Beaufort). En novembre 2010, le Groenland a attribué des licences d'exploration dans la baie de Baffin à huit sociétés dont *ConocoPhillips*, *Shell*, *Statoil* et *GDF Suez*. Le Groenland autonome qui se rapproche de plus en plus de Washington. Aussi, nous rejoignons Alexis Baconnet pour qui « *si l'autonomie du Groenland se meut en indépendance, conjuguée au rapprochement américain, l'Union Européenne perdra sa seule fenêtre sur l'Arctique, à moins que la Norvège ne finisse par adhérer à l'Union* »⁷¹.

Les Etats-Unis

En raison de l'Alaska, acquis aux Russes en 1867, les Etats-Unis sont directement concernés par les enjeux en Arctique. Contrairement toutefois au Canada et à la Russie, les Etats-Unis se sont désintéressés du Pôle Nord après la Guerre froide. Ce n'est que depuis quelques années que les Etats-Unis montrent un regain d'intérêt pour la région. Les Etats-Unis s'intéressent principalement dans un premier stade au *North Slope* où ils exploitent déjà Prudhoe Bay depuis une trentaine d'années. En raison de son déclin, les autorités américaines aimeraient exploiter d'autres champs dans le secteur, mais dont certains sont dans des réserves naturelles (*Arctic National Wildlife Refuge*). Or des scientifiques américains (*US Geological Survey*) dans une étude datant d'automne 2008, estiment que l'*Alaska's North Slope*, recouvre une des plus grande réserve gazière du pays⁷². A plus long terme, Washington voudrait explorer les mers de Chukchi de Beaufort. Le service de gestion des ressources minérales du département de l'intérieur américain a octroyé à *Shell* fin

⁷⁰ La *Loi sur l'autonomie du Groenland* a été adoptée par le Parlement danois le 21 juin 2009 et donne au Groenland 32 domaines de compétences dont la police, les gardes côtes et la maîtrise des ressources naturelles.

⁷¹ Baconnet, A., « Les implications géopolitiques de l'autonomie du Groenland », in *Multipol*, 21 janvier 2009.

⁷² Eilperin, J. « Study Points to Major Source of Natural Gas in Alaska », in *The Washington Post*, November 12, 2008.

2009 une autorisation pour des forages exploratoires dans la Mer des Tchouktches.

Les Etats-Unis, plus discrets, se sont également lancés dans des études géologiques afin de pouvoir revendiquer leur part d'extension de la ZEE⁷³. Mais sans la ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, les Etats-Unis sont désarmés pour revendiquer quoique ce soit dans la région. Les administrations Bush et Obama ont encouragé par conséquent le Sénat américain à ratifier la Convention sur le droit de la mer, seule manière pour Washington de pouvoir défendre juridiquement ses revendications⁷⁴. Pour les Etats-Unis il est primordial de ratifier la convention de Montego Bay afin de pouvoir défendre leurs revendications et éviter ainsi l'isolement dans le règlement de la question arctique. Sans cette ratification, il sera très difficile aux Américains d'être crédibles et de rendre leurs arguments légitimes. Cela étant, cela ne l'empêche nullement depuis plusieurs années, Washington de collecter des données pour délimiter le plateau continental.

Outre, les disputes territoriales avec le Canada, déjà abordées, Washington a également un conflit avec Moscou concernant la Mer de Bering. En 1990 les Etats-Unis et l'Union soviétique s'accordent sur la délimitation de la souveraineté. Ratifié par les Etats-Unis, le traité n'a toutefois pas été ratifié par la Russie. Washington estime également que la NSR est une voie maritime internationale et non intérieure, comme l'interprètent les Russes. Or, pour Washington, la priorité est de maintenir à l'avenir la libre circulation de ces voies de passage. Dans le document *A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower*, de 2007, les Américains indiquent : «*Climate change is gradually opening up the waters of the Arctic, not only to new resource development, but also to new shipping routes that may reshape the global transport system. While these opportunities offer potential for growth, they are potential sources of competition and conflict for access and natural*

⁷³ Pour approfondir la relation Etats-Unis-Arctique lire l'excellente étude de Joël Plouffe, *Les Etats-Unis et l'Arctique depuis la fin de la Guerre Froide. Renouveau d'une vulnérabilité américaine, prolongement d'un statu quo stratégique*, Mémoire présentée comme exigence partielle de la maîtrise en science politique, Université Québec, Montréal, Mars 2008.

⁷⁴ Pour plus d'infos sur la position de l'administration Bush, lire : John B. Bellinger, III, « The United States and the Law of the Sea Convention », Remarks at the Law of the Sea Institute, Berkeley, California, November 3, 2008.

resources »⁷⁵. La *National Security Presidential Directive/ NSPD 66 Homeland Security Presidential Directive/ HSPD 25 – Arctic Region Policy* de dix pages, établie par l'administration Bush début janvier 2009 sur l'Arctique est un document actualisant celui de 1994, insiste « *Freedom of the seas is a top national priorities. The Northwest Passage is a strait used for international navigation, and the Northern Sea Route includes straits used for international navigation; the regime of transit passage applies to passage through those straits. Preserving the rights and duties relating to navigation and overflight in the Arctic region supports our ability to exercise these rights throughout the world, including through strategic straits* ». Nous rejoignons R. Huebert qui estime que pour Washington, il s'agit bien plus que la question du passage Nord-Ouest. Il s'agit avant tout de ne pas créer de précédent qui pourrait avoir un incident sur le statut du Détroit d'Ormuz ou de Malacca et remettre en question la libre circulation du trafic commercial maritime⁷⁶. Le document confirme en outre la nécessité des Etats-Unis à affirmer leurs intérêts sécuritaires dans l'Arctique : « *Les États-Unis ont des intérêts vastes et fondamentaux de sécurité nationale dans la région arctique.... Ces intérêts incluent des questions telles que la défense antimissiles et l'alerte avancée ; le déploiement des systèmes mer et air pour le transport maritime stratégique, la dissuasion stratégique, la présence maritime et les opérations de sécurité maritime ; et la garantie de la liberté de navigation et survol* »⁷⁷. Enfin, il y est encore indiqué que les Etats-Unis y défendront leurs intérêts de manière unilatérale si nécessaire, privilégiant toutefois la coopération internationale.

Revenons sur l'aspect militaire. La présence militaire américaine dans le Grand Nord remonte à plusieurs décennies, en particulier à travers les patrouilles de sous-marins lors de la Guerre froide et s'est confirmé ces dernières années à travers les missions *Science Ice Expedition* (SCICEX) et les exercices militaires *Northern Edge*. Malgré cette activité, les Américains

⁷⁵ Cité dans Titley D.W., St. John, C.C., « Arctic Security Considerations and the US Navy's Roadmap for the Arctic », in *Naval War College Review*, Spring 2010, vol. 63, n°2, p. 42.

⁷⁶ Huebert, R., « Canadian Arctic Sovereignty and Security in A Transforming Circumpolar World », in *Foreign Policy for Canada's Tomorrow*, n°4, Canadian International Council, July 2009, p. 26.

⁷⁷ National Security Presidential Directive/ NSPD 66 Homeland Security Presidential Directive/ HSPD 25 – Arctic Region Policy, January 12, 2009.
<http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm>

manquent de moyens⁷⁸. L'*US Navy*, la première concernée par le changement climatique en Arctique a créé une *Task Force Climate Change*, laquelle a publié le document *Naval Arctic Roadmap* en novembre 2009. Ce dernier détermine dans les grandes lignes le rôle à venir de l'*US Navy* dans la région. Tout en soulignant la nécessité de coopération entre les pays, il insiste également sur les nécessités militaires à venir (projection de puissance, force de frappe, logistique,...). Les gardes-côtes américains ont trois brise-glaces, mais seulement un, le *USGC Healy* est opérationnel. Le *Polar Star*, commissionné en 1976 est actuellement soumis à une modernisation et devrait reprendre la mer d'ici 2013. Face à cette pénurie, il y a une forte demande de la part de l'*US Coast Guard* et du Pentagone d'investir dans la projection de puissance en Arctique⁷⁹. Un rapport de 2007 du *National Research Council* indique que l'« *U.S.(polar) icebreaking capability is now at risk of being unable to support national interests in the north and the south* »⁸⁰. En juillet 2008, l'amiral T. Allen, commandant des gardes-côtes, s'exprime de la façon suivante: « *Today, our nation is at a crossroads with Coast Guard domestic and international icebreaking capabilities. We have important decisions to make. And I believe we must address our icebreaking needs now* »⁸¹. Si les Etats-Unis devaient investir dans de nouveaux brise-glaces, ce qui n'est pas prévu actuellement cela prendrait plusieurs années avant qu'ils soient opérationnels. Un autre problème qui se pose est que l'Arctique est sous l'autorité de trois commandements militaires différents : PACOM, EUCOM et NORTHCOM. Aussi, faudra-t-il probablement envisager à l'image d'AFRICOM de créer un nouveau commandement unique « ARCOM ». Par contre, Washington à l'intention de positionner 36 F-22 à Anchorage et renforcer sa défense antimissiles. Le Pentagone organise encore des

⁷⁸ Tittley, D.W., St. John, C.C., « Arctic Security Considerations and the US Navy's Roadmap for the Arctic », in *Naval War College Review*, Spring 2010, vol. 63, n°2, p. 42.

⁷⁹ Les sous-marins nucléaires américains patrouillent dans l'Arctique.

⁸⁰ Cité dans O'Rourke, R., « Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress », Congressional Research Service, March 30,2010, p. 31.

⁸¹ Cité dans O'Rourke, R., « Changes in the Arctic : Background and Issues for Congress », Congressional Research Service, March 30,2010, p. 31.

exercices militaires (ex. *Northern Edge*) et coopère avec les Canadiens à travers NORAD⁸².

L'importance du Groenland, en particulier la base aérienne de Thulé, pour la projection de puissance, ainsi que la défense antimissiles des Etats-Unis ne peut être ignorée⁸³. Pour l'ambassadeur américain Cain « *la pérennité d'une présence militaire américaine au Groenland n'est pas qu'une manière de poursuivre la guerre froide par d'autres moyens mais vise bien la reproduction d'une hégémonie géostratégique, via le bouclier antimissile et d'autres moyens terrestres et maritimes de surface et sous-marins* »⁸⁴. Un autre domaine, dans lequel les Etats-Unis entendent investir, est celui de la logistique et des infrastructures de secours, face à une croissance des navires (commerciaux, touristiques, etc.) dans la région⁸⁵. Ce qui sous-entendrait, de nouvelles bases avancées, avions adaptés aux conditions atmosphériques, navires de secours, ainsi que des mécanismes de coopération avec les autres Etats. Manquant d'infrastructures dans la région, des études ont été lancées pour la construction d'un port en eau profonde.

La Norvège

Oslo a publié en 2006 sa stratégie pour le Grand Nord, établissant sept priorités, dont : 1) Exercer son autorité dans le Grand Nord de façon crédible, consistante et prévisible ; 2) Etre à l'avant-garde des efforts internationaux pour développer des connaissances dans et sur la région ; 3) Renforcer la coopération avec la Russie ; 4) Fournir un cadre pour le

⁸² L'Accord sur la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD), qui a fêté ses 50 ans en 2008 et qui est réexaminé tous les quatre ans, forme la pierre angulaire de la collaboration canado-américaine en matière de défense. Il est chargé de protéger l'espace aérien de deux vastes pays et son champ d'action s'étend de Clear (Alaska) aux Keys (Floride), et depuis St. John's (Terre-Neuve) jusqu'à San Diego (Californie). Depuis 2001, les deux pays ont également renforcé leur coopération dans le domaine de la surveillance maritime. En mai 2006 le Canada et les Etats-Unis ont renouvelé le NORAD, le nouvel accord élargira d'ailleurs les compétences du NORAD en ajoutant la fonction d'alerte maritime aux responsabilités qu'il exerçait déjà.

⁸³ La base de Thulé accueille l'*USAF 821st Air Base Group* et le *12th Space Warning Squadron*. Ce dernier opère un radar dans le cadre du système de défense antimissiles.

⁸⁴ Cité dans Labévière, R., Thual, F., *La bataille du Grand Nord a commencé*, Perrin, France, 2008, p. 192.

⁸⁵ Les Etats-Unis n'ont qu'un seul port en eau profonde en Arctique : Dutch Harbor (îles Aléoutiennes).

développement des activités pétrolières et 5) Respecter les traditions et cultures des peuples indigènes⁸⁶. En mars 2009, un second document sera publié qui confirme ces priorités, tout en insistant sur des mesures plus concrètes telles que le développement des infrastructures, la coopération transfrontalière ou encore la surveillance maritime et l'organisation des secours⁸⁷. Ici encore, le développement de la stratégie se fait dans le contexte de revendications.

La Norvège et la Russie se disputent la délimitation de leur frontière dans la mer de Barents (territoire de 176 000 km²). Depuis 1978 les deux pays avaient cependant établi une « zone grise » dans les régions disputées pour toutefois faciliter la pêche⁸⁸. La Norvège a remis son dossier le 27 novembre 2006 à la commission de l'UNCLOS, concernant ses revendications à propos de trois aires maritimes distinctes : Le *Loop Hole* en mer de Barents, disputé à la Russie, le Bassin occidental de Nansen dans l'Océan arctique et le *Banana Hole* en mers de Norvège et de Groenland. La Commission à la date du 9 avril 2009, octroiera sur les 250 000 km² réclamés, 235 000 km². Elle laissera toutefois à la Norvège le soin de négocier avec la Russie, concernant l'aire maritime du *Loop Hole*. Fin avril 2010, Oslo et Moscou concluent un accord sur le différend concernant cette frontière maritime. L'accord prévoit que les deux pays se partagent à parts quasi-égales les 176 000 km² jusqu'alors contestés. L'enjeu était de taille puisque des gisements importants se trouvent de part et d'autre de cette zone, avec les champs gazier de Shtokman (côté russe) et de Snoehvit et Goliat (côté norvégien)⁸⁹. Dans la foulée les deux pays ont annoncé des exercices navales communs en juin 2010 (*Pomor-2010*).

Les deux pays ont cependant encore un différend : l'archipel de Spitzbergen (Svalbard). Son statut est déterminé par un traité datant de

⁸⁶ Offerdal, K., *Norwegian High North Strategy*, IFS, http://www.geopoliticsnorth.org/index.php?option=com_content&view=article&id=84&limitstart=7

⁸⁷ Ibidem.

⁸⁸ Atland, K., « Climate Change and Security in the Arctic », Paper prepared for the 51st Annual Convention of the International Studies Association, New Orleans, February 17-20, 2010, p. 13.

⁸⁹ « Russie et Norvège enterrent leur différend frontalier dans l'Arctique », in *AFP*, 27 avril 2010.

1920, qui octroie, selon l'article 1, la souveraineté totale et absolue de l'île à la Norvège, mais selon les articles 2 et 3, toutes les parties signataires bénéficient du droit de pêche et de chasse, ainsi que la possibilité de s'engager dans des opérations commerciales, maritimes, industrielles et minières. Pour les Norvégiens la zone concernée, ne concerne que les 12 milles marins (zones territoriales). Les autres parties, dont la Russie, contestent les revendications norvégiennes, qui consisteraient à dire qu'au-delà de la zone territoriale de l'archipel, la Norvège a un droit exclusif⁹⁰. Vu les enjeux économiques potentiels (gaz, pétrole et pêche), on comprend la sensibilité de la question. Il ne s'agit cependant pas uniquement d'un enjeu juridique ou économique, mais également d'un enjeu géostratégique. « *Par son contrôle sur l'archipel de Spitzberg, la Norvège surveille le canal de Barents, le corridor maritime qui relie la mer de Barents à la mer de Norvège, partie intégrante de la zone d'influence russe qui s'étend de l'océan Arctique à l'Atlantique Nord* »⁹¹.

Les Norvégiens y ont déployé d'ailleurs un système d'écoute (réseau *Sosus*), allant de Tromso au Groenland en passant par les îles du Spitzbergen⁹². La Norvège investit de plus en plus depuis plusieurs années dans la modernisation de sa flotte sous-marine et de surface (acquisitions de frégates, classe Fridtjof Nansen, équipées probablement du système Aegis). La Norvège compte également acquérir une quarantaine de F-35. La Norvège a également décidé de déplacer une partie de son commandement vers le Nord du pays : l'état-major interarmé à Reitan et le commandement de la force terrestre à Bardufoss. Le document *Norwegian Defence 2008* est d'ailleurs assez explicite : « *[t]he northern regions are Norway's prime area for strategic investment. Norway's position as a significant energy exporter and as a country responsible for the administration of important natural resources extending over large sea areas, has an important bearing on security policy. We must be able to uphold our sovereignty and our sovereign rights, and to exercise authority in a proper way in areas under Norwegian jurisdiction. Even though the day-to-day challenges we face in the north are linked with economic*

⁹⁰ Atland, K., « Climate Change and Security in the Arctic », Paper prepared for the 51st Annual Convention of the International Studies Association, New Orleans, February 17-20, 2010, p. 13.

⁹¹ Labévière, R., Thual, F., *La bataille du Grand Nord a commencé*, Perrin, France, 2008, p. 35.

⁹² Ibidem., p. 36.

factors, the administration of natural resources and regard for the Norwegian Security and Defence Policy environment, the Armed Forces play an important role by virtue of their operational capabilities with the emphasis on maintaining a presence and upholding national sovereignty in the North »⁹³.

La Norvège par la voie d'un rapport (*Nordic Cooperation on Foreign and Security Policy*) de son ministre Thorvald Stoltenberg, datant de février 2009, examine la possibilité de former une unité conjointe (*Joint Operating Unit*) comprenant des moyens navales, amphibies et aérien pour surveiller et patrouiller des territoires communs en Arctique⁹⁴. Il existe même l'idée dans certains milieux intellectuels et politiques de créer une Fédération Nordique Unie. Cette idée a été développée par le Professeur Gunnar Wetterberg dans un ouvrage de 2008 et repris par l'ancien ministre des Affaires étrangères, Stoltenberg. Cette Fédération comprendrait : La Norvège, la Suède, le Danemark, l'Islande, la Finlande, les îles Faeroe et le Groenland. Elle se donne comme objectif de renforcer la position de ses Etats sur l'échiquier international et d'accroître la collaboration dans différents domaines dont des unités militaires communes.

Et les autres ?

Au-delà des « cinq », d'autres voient dans la nouvelle réalité de l'Arctique des opportunités. Pensons à l'UE, mais également à la Chine, la Corée du Sud ou l'Inde. En effet comme le soulignent Labévière et Thual, pour ces derniers « *la mise en œuvre de cette voie d'eau, quel que sera son statut, constitue une innovation aussi importante que le percement du canal de Panama qui rapprocha l'Europe de l'Asie en 1914. Cette route maritime une fois stabilisée pourra être pour l'Asie industrielle un formidable facteur de croissance à tous points de vue et c'est pour cela que la discrète attention portée par ces pays n'en est pas moins très ardente »⁹⁵.*

⁹³ Cité dans Huebert, R., « Canadian Arctic Sovereignty and Security in A Transforming Circumpolar World », in *Foreign Policy for Canada's Tomorrow*, n°4, Canadian International Council, July 2009, p. 31.

⁹⁴ O'Dwyer, G., « Nordic Nations Eye Joint High North Patrols », 4 May, 2009.

⁹⁵ Labévière, R., Thual, F., *La bataille du Grand Nord a commencé*, Perrin, France, 2008, pp. 35-36.

L'Union européenne

L'Union européenne est concernée directement par l'Arctique en raison de certains Etats membres de l'UE (Suède, Finlande et Danemark) et d'autres pays européens non-membres de l'UE (Norvège et Islande⁹⁶). Au-delà de la *Dimension Nordique* mise en place en 1997, la Commission européenne a adopté fin novembre 2008 un document « *L'Union européenne et la région arctique* ». La Commissaire chargée des Relations extérieures et de la Politique européenne de voisinage de l'époque, Mme Benita Ferrero Waldner, estimera: « *L'Arctique est une région unique et vulnérable située à proximité immédiate de l'Europe. Son évolution aura des conséquences importantes sur la vie des Européens pour les générations futures. Le renforcement de la contribution de l'Union européenne à la coopération arctique ouvrira de nouvelles perspectives dans nos relations avec les États arctiques. L'UE est disposée à travailler avec eux afin d'accroître la stabilité, de renforcer la gouvernance multilatérale de l'Arctique grâce aux cadres juridiques existants et de trouver le juste équilibre entre l'objectif prioritaire que constitue la préservation de l'environnement et la nécessité d'une exploitation durable des ressources naturelles, dont les hydrocarbures* ». Pour le Commissaire chargé des Affaires Maritimes et de la Pêche, M. Joe Borg « *...Comme de nombreuses politiques de l'UE dans des domaines tels que le changement climatique, l'environnement, l'énergie, la recherche, la pêche et les transports ont une incidence directe sur l'Arctique, une action coordonnée est nécessaire et la politique maritime intégrée peut constituer un instrument de collaboration indispensable* ». Le document retient trois objectifs : 1) La protection et préservation de l'Arctique en accord avec sa population; 2) La promotion de l'exploitation durable des ressources; 3) La contribution à une meilleure gouvernance multilatérale de l'Arctique. A cette fin une série de propositions ont été faites : a) Création de nouvelles infrastructures de recherche; b) Le contrôle et suivi des produits chimiques; c) Le renforcement de la coopération en matière de prévention des catastrophes et de préparation et réponse à celles-ci; d) La participation des populations autochtones arctiques à un dialogue régulier; e)

⁹⁶ Est officiellement candidate depuis le 17 juin 2010. En 2010, la Finlande a présenté sa première stratégie sur l'Arctique qui aborde des sujets aussi variés que l'environnement, l'économie, les infrastructures, les peuples indigènes, les institutions internationales ainsi que la politique de l'UE et les objectifs à atteindre.

L'extension à l'Arctique du cadre réglementaire existant concernant les zones de pêche; f) L'amélioration de la surveillance maritime; g) La promotion de la mise en œuvre dans leur intégralité des règles existantes et renforcement des normes environnementales et de sécurité de l'Organisation maritime internationale; h) Le renforcement de la gouvernance multilatérale de l'Arctique, notamment par un large dialogue sur la politique à suivre, sur la base de la convention des Nations unies sur le droit de la mer; i) L'inscription des questions arctiques parmi les questions prioritaires à l'ordre du jour des problèmes internationaux et renforcement de la contribution de la Commission européenne aux travaux du Conseil de l'Arctique par l'obtention du statut d'observateur permanent⁹⁷. Si ce document a le mérite de définir une approche envers l'Arctique, il est dommage qu'il mentionne à peine les enjeux sécuritaires. Cette constatation illustre la préférence de la part de l'Union pour une approche legaliste et multilatérale lorsqu'il s'agit d'« agir » en matière de politique étrangère sur des dossiers potentiellement crisogènes. A défaut de pouvoir projeter militairement sa puissance et participer à la lutte d'influence que se livrent les autres puissances sur ce volet de la course à l'Arctique, l'Union européenne se cantonne donc pour sa part à son approche traditionnelle, privilégiant la norme sur la force.

La Chine, l'Inde, ...

La Chine développe également de plus en plus sa politique envers l'Arctique, voyant dans les nouvelles voies maritimes et la découverte de champs gazier et pétrolier des opportunités. Bien que prudents dans leurs déclarations et objectifs les Chinois montrent un intérêt de plus en plus visible et explicite pour la région. » Pékin a envoyé ces dernières années plusieurs missions scientifiques en Arctique (1999, 2003, 2008, 2010⁹⁸). Elle possède un brise-glaces, acheté aux Ukrainiens en 1993 (le *Xuelong*), et construit actuellement un nouveau, qui devrait être

⁹⁷ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, L'Union européenne et la région arctique, Commission des communautés européennes, Bruxelles, le 20 novembre 2008.

⁹⁸ En juillet 2010, le *Xuelong* est parti pour une mission scientifique de 85 jours dans l'Arctique.

opérationnel en 2013. Sur l'île de Svalbard, Pékin a depuis 2004 une station de recherche (*Yellow River Station*) et se rapproche également de certains pays Nordiques, tels que l'Islande, où elle a construit une grande ambassade partant du principe qu'à long terme le pays pourrait devenir le moyeu ou transit maritime de la région. En Chine même, des centres de recherche et universités - *Polar Research Institute of China, China Institute for Marine Affairs, Institute of Oceanology, Ocean University of China à Qingdao, Dalian Maritime University, Xiamen University, ...* - se focalisent aujourd'hui sur la question de l'Arctique au sens large⁹⁹. Pour Li Zhenfu de la *Dalian Maritime University* : « *Whoever has control over the Arctic route will control the new passage of world economics and international strategies* »¹⁰⁰. Pour le professeur Guo Peiqing : « *Circumpolar nations have to understand that Arctic affairs are not only regional issues but also international ones* »¹⁰¹. Les compagnies chinoises envisagent des joint-ventures avec des sociétés russes, mais les technologies chinoises ne sont pas encore suffisamment développées pour travailler dans des conditions aussi complexes que celles de l'Arctique. La nouvelle voie maritime permettrait encore de faciliter le développement économique de la région Nord-Est de la Chine. L'Arctique intéresse également la Chine dans le cadre du projet *Northern East West Freight Corridor* (dont l'objectif est de relier le territoire chinois au port de Narvik (Norvège, via le Kazakhstan et la Russie), ensuite l'objectif serait de relier l'Amérique du Nord. Entrerait alors en jeu les projets du « Corridor de transport septentrional » et du projet « Belkomur »¹⁰². Pour les Chinois, l'intérêt serait une fois de plus de parvenir à éviter les goulots maritimes traditionnels, tels que le Détroit de Malacca¹⁰³. La Chine n'étant pas un Etat circumpolaire, son approche se caractérise encore par une volonté d'internationaliser la question entre autres en dénonçant à certains égards la politique des « cinq », et en

⁹⁹ Jakobson, L., « China prepares for an ice-free Arctic », in *SIPRI Insights on Peace and Security*, n°2, March 2010, pp. 1-4 et p. 13.

¹⁰⁰ Cité dans Jakobson, L., « China prepares for an ice-free Arctic », in *SIPRI Insights on Peace and Security*, n°2, March 2010, p. 6.

¹⁰¹ Cité dans Sakhuja, V., « The Arctic Council : Is There a Case for India », in *Policy Brief*, Indian Council of World Affairs, July 2010.

¹⁰² « Pont ferroviaire Eurasiatique : Le projet avance ! », Ice Station Zebra, 17 juin 2010. <http://zebrastationpolaire.over-blog.com/article-pont-ferroviaire-eurasiatique-le-projet-avance-52438648.html>

¹⁰³ Les Japonais sont également intéressés par ce projet.

mobilisant les autres pays non-limitrophes. « *L'Arctique appartient à l'humanité, aussi aucune nation ne peut prétendre à une souveraineté sur cette partie du monde* », a affirmé le contre-amiral Yin Zhuo¹⁰⁴.

L'Inde prend également conscience de l'enjeu et a établi une station de recherche *Himadri* sur Ny Alesund en 2007¹⁰⁵. New Delhi a également conduit des expéditions scientifiques dans le Nord et investit actuellement dans un navire pouvant naviguer dans le Nord d'ici 2012¹⁰⁶. Toutefois sa présence et son intérêt pour la région reste encore limité. La Corée du Sud a établi une station de recherche sur Ny Alesund (Norvège) et s'implique de plus en plus dans la région, officiellement pour l'étude des conséquences du changement climatique, officieusement, tout comme d'autres elle se positionne dans le cadre du transport maritime et des voies de communication. La Corée du Sud, connue pour ses chantiers navals, y voit des opportunités, pour construire des navires résistants à la glace. *Samsung Heavy Industry* construit par exemple des tankers de moyenne taille (70 000 à 120 000 tonnes), achetés pour l'emploi dans les mers russes du Nord¹⁰⁷.

L'OTAN

L'OTAN est implicitement concernée par l'Arctique, étant donné que quatre des cinq pays limitrophes sont membres de l'organisation. Fin janvier 2009 l'OTAN a tenu une réunion sur l'Arctique à Reykjavik, estimant qu'une présence militaire serait indispensable. Jaap de Hoop Scheffer s'y exprima de la façon suivante : « The Alliance's agenda recently appears to have been dominated by events in Afghanistan, the Caucasus and the Horn of Africa – areas that can rightly be described as 'hot'. So it is very welcome to shift our attention to a colder region.

¹⁰⁴ Cité dans Akin, D., « La Chine a des ambitions dans l'Arctique », in *Journal du Québec*, 23 juin 2010.

¹⁰⁵ L'Inde étant signataire du Traité de Spitzbergen de 1920, peut opérer une base scientifique sur l'archipel.

¹⁰⁶ Sakhuja, V., « The Arctic Council : Is There a Case for India », in *Policy Brief*, Indian Council of World Affairs, July 2010.

¹⁰⁷ Huebert, R., « Canadian Arctic Sovereignty and Security in A Transforming Circumpolar World », in *Foreign Policy for Canada's Tomorrow*, n°4, Canadian International Council, July 2009, p. 14.

Having said this, the very reason we are focusing on the High North is because it may not remain so cold in the future. Here in the High North, climate change is not a fanciful idea – it is already a reality – a reality that brings with it a certain number of challenges, including for NATO. (...) Although the long-term implications of climate change and the retreating ice cap in the Arctic are still unclear, what is very clear is that the High North is going to require even more of the Alliance's attention in the coming years »¹⁰⁸. L'OTAN a déjà organisé des exercices militaires dans la région (ex. Cold Response 2010¹⁰⁹), mais sans avoir rédigé un document établissant une stratégie envers le Grand Nord. L'implication de l'OTAN ne va pas sans rivalité entre ses membres, en raison des agendas concurrents, ce qui limite de facto la portée et l'efficacité de son action.

Le Conseil Arctique

Le Conseil Arctique, né en 1996, est un forum intergouvernemental comprenant huit pays (Canada, Danemark, Finlande, Islande, Norvège, la Fédération de Russie, la Suède et les Etats-Unis), ainsi que six organisations indigènes. Au sein de cette institution, la France, l'Allemagne, la Pologne, les Pays-Bas, l'Espagne et la Grande Bretagne ont le statut d'observateur permanent, alors que la Chine a le statut d'observateur *ad hoc*¹¹⁰ et que la Corée du Sud et le Japon aimeraient à leur tour obtenir un statut d'observateur. Le statut d'observateur a toutefois été refusé à l'UE. Pour Oran Young : « *L'Europe fait preuve d'une absence totale de sensibilité pour les populations autochtones de l'Arctique, C'est pour cette histoire de phoques, très émotionnelle, que le Conseil de l'Arctique refuse de donner à l'UE un statut d'observateur* »¹¹¹. Le Conseil aborde des questions

¹⁰⁸ Atland, K., « Climate Change and Security in the Arctic », Paper prepared for the 51st Annual Convention of the International Studies Association, New Orleans, February 17-20, 2010, p. 2.

¹⁰⁹ L'exercice rassemblera plus de 9 000 militaires de quatorze nations membres de l'Alliance et de 1 000 militaires suédois.

¹¹⁰ Conley, H., Kraut, J., « US Strategic Interests in the Arctic. An Assessment of Current Challenges and New Opportunities for Cooperation », A Report of the CSIS Europe Program, CSIS, April 2010, p. 13.

¹¹¹ Cité dans Truc, O., « Panne d'allumage de l'Union européenne en Arctique », in *Le Monde*, 19 mars 2010.

telles que la protection de l'environnement, le développement durable, mais il n'a pas vocation à adresser les questions de sécurité : « *Le Conseil de l'Arctique ne traite pas les questions concernant la sécurité militaire* ». Il se réunit deux fois par an et la présidence change tous les deux ans¹¹².

Les discussions de fond se font plutôt au niveau bilatéral ou multilatéral (à cinq). Le sommet de mai 2008 entre les cinq pays limitrophes réunis à Ilulissat (Groenland)¹¹³ a ainsi débouché sur la « Déclaration d'Ilulissat », laquelle réaffirme la volonté de ces pays à résoudre les problèmes territoriaux en s'appuyant sur UNCLOS et de promouvoir la paix et la coopération, sans que cela nécessite la création d'un nouveau régime international légal. Certains ont déduit de ce sommet que les cinq pays limitrophes voulaient surtout montré qu'ils n'accepteraient aucune ingérence d'autres pays ou organisations dans les questions arctiques. La conférence tenue fin mars 2010 à Chelsea (Canada) rassemblait les ministres des affaires étrangères des « cinq ». Ce qui a encore une fois démontré que certains pays dont principalement la Russie et le Canada veulent dans certains cas créer un « noyau exclusif informel ». Pour les Canadiens, il s'agit non pas de remplacer le Conseil Arctique, mais d'organiser dans certains cas des sommets « ad hoc ». Pour L. Cannon, ministre des affaires étrangères canadien : « *Ce n'est pas une réunion qui vise une permanence, et ce n'est pas non plus une réunion qui a pour but de miner le travail du Conseil de l'Arctique. (...) Mais il arrive que, notamment, il y ait des responsabilités, il y ait des juridictions qui incombent à des Etats souverains, comme le Canada, les Etats-Unis par exemple* »¹¹⁴. Dans leur *Énoncé de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique*, les Canadiens sont très explicites : « *De nombreux intervenants, bien éloignés de la région elle-même, cherchent à y jouer un rôle et, dans certains cas, remettent en question la gouvernance de l'Arctique. Bien qu'un grand nombre de ces intervenants puisse apporter une contribution dans*

¹¹² Sakhuja, V., « The Arctic Council : Is There a Case for India », in *Policy Brief*, Indian Council of World Affairs, July 2010.

¹¹³ Le sommet a été critiqué car n'y participait pas les trois pays (la Finlande, l'Islande et la Suède) également concernés par la question, ainsi que les représentants des peuples indigènes.

¹¹⁴ Cité dans « Conférence sur l'arctique de Chelsea : Tensions entre les Etats-Unis et le Canada et réaligement des positions », Ice Zebra Station, 30 mars 2010. (<http://zebrastationpolaire.over-blog.com/article-conference-sur-l-arctique-de-chelsea-tensions-entre-les-etats-unis-et-le-canada-et-realigement-des-positions-47711925.html>)

l'aménagement du Nord, le Canada ne reconnaît pas la prémisse que l'Arctique ait besoin d'une structure de gouvernance refondue ou d'un cadre juridique. Le Canada n'accepte pas, non plus, que les Etats nations de l'Arctique soient incapables de dûment gérer le Nord, alors qu'il subit des changements fondamentaux»¹¹⁵. Il est d'ailleurs intéressant de citer le ministre des affaires étrangères russe Sergueï Lavrov en mars 2010, un peu avant le sommet : « *Il serait incorrect de mettre sur le même plan la participation des pays non riverains, de l'UE et de l'OTAN à la délimitation des frontières en Arctique d'une part, et aux négociations sur la protection de l'environnement, la navigation maritime et la lutte antiterroriste dans cette région de l'autre (...) Le partage des territoires et espaces maritimes en Arctique relève des pays côtiers. Mais d'autres parties peuvent aussi y participer si les cinq pays riverains (Canada, Danemark, Etats-Unis, Norvège et Russie) y consentent (...). Dans cette optique, nous ne jugeons par utile que les pays non côtiers, l'UE ou l'OTAN participent à la délimitation des frontières* »¹¹⁶. Les Américains, à travers la voix de H. Clinton ont par contre fortement critiqué l'absence des autres membres du Conseil Arctique : « *Des discussions internationales pertinentes sur le dossier arctique doivent se faire en présence de ceux qui ont des intérêts légitimes dans cette région. Je pense que l'Arctique va démontrer notre capacité de travailler ensemble et non pas de créer de nouvelles divisions* »¹¹⁷.

Conclusion

A travers cette analyse, nous observons que l'enjeu en Arctique compte plusieurs volets : La géoéconomie (les matières premières), la géopolitique (le contrôle des voies et accès maritimes) et la géostratégie (le renforcement et repositionnement des moyens militaires). Si ces différents volets se caractérisent par leur composante spatiale intrinsèque, ils doivent cependant être mis ici en perspective avec une quatrième dimension, d'ordre temporel, relative à la représentation prospective que les acteurs ont de leurs intérêts nationaux. Rappelons-le,

¹¹⁵ *L'Énoncé de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique*, Gouvernement du Canada, août 2010, p. 9.

¹¹⁶ Cité dans Neal, L., « Partage de l'Arctique: UE et OTAN pas partie prenante (Lavrov) », in AFP, 10 mars 2010.

¹¹⁷ Cité dans « Conférence sur l'arctique de Chelsea : Tensions entre les Etats-Unis et le Canada et réalignement des positions », Ice Zebra Station, 30 mars 2010. (<http://zebrastationpolaire.over-blog.com/article-conference-sur-l-arctique-de-chelsea-tensions-entre-les-etats-unis-et-le-canada-et-realignement-des-positions-47711925.html>)

L'accès aux richesses de l'Arctique n'est pas encore une réalité d'aujourd'hui mais bien une ambition de demain. Chacun se projette donc dans l'avenir en cherchant à renforcer tout aussi bien sa présence physique que ses arguments juridiques au regard de la région Arctique afin que, le moment venu, le rapport de force et/ou la légitimité fasse pencher la balance en faveur de ses revendications de souveraineté sur la région du Grand Nord. Nous constatons également que chaque acteur concerné définit sa stratégie en fonction d'une part de sa proximité par rapport au Grand Nord et d'autre part, en fonction de ses moyens. En effet, les « cinq » ont une approche se caractérisant par le réalisme, en particulier le Canada et la Russie, les deux pays les plus concernés par la région. Et bien qu'il existe certaines coopérations entre les Etats, principalement au niveau bilatéral, les relations se caractérisent par une certaine méfiance (dilemme de sécurité), encourageant non pas nécessairement une course aux armements, mais bien un renforcement des mesures militaires.

A un second stade on observe une relation plus coopérative, plus multilatérale au niveau des « cinq plus trois » ou Conseil de l'Arctique, accentuant l'intergouvernementalisme, mais dans des matières d'intérêts secondaires (environnements, secours).

Enfin à un troisième niveau, celui des acteurs externes à la question du Grand Nord, ils ont tendance à avoir une approche plus libérale de la question, voulant internationaliser la question à travers l'institutionnalisme ou gouvernance globale (UE et Chine par exemple), mais qui se caractérise plutôt dans les faits par l'institutionnalisme stratégique.

Figure 1 : D'une approche réaliste vers une approche libérale (en fonction de la proximité de l'enjeu)

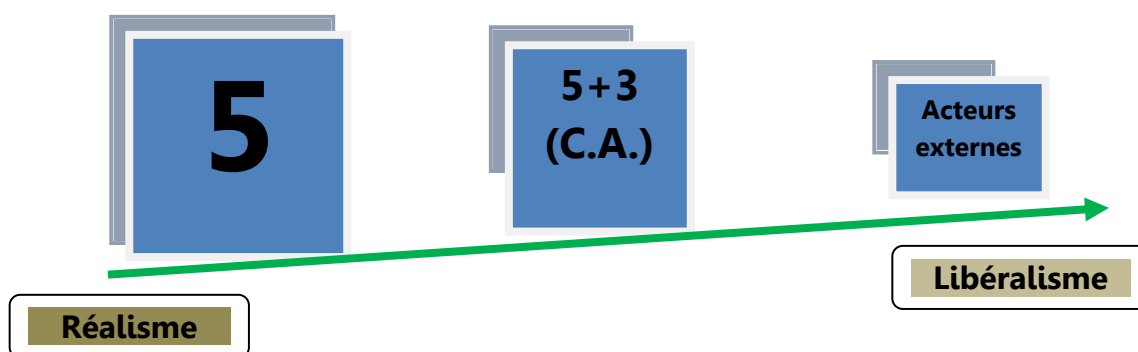


Tableau 2 : Quelles politiques suivies par les acteurs ?

	Réalisme	Libéralisme
« 5 »	High politics (sécurité, défense,...)	UNCLOS
5+3 (Conseil Arctique)	Low politics (environnement, secours,...) Intergouvernementalisme	
Acteurs externes	Institutionnalisme stratégique (officieusement)	Institutionnalisme (officiellement)

En définitive, le Grand Nord encourage de plus en plus les antagonismes entre des Etats aux ambitions géopolitiques et géoéconomiques concurrentes. La rhétorique des Etats n'est toutefois pas toujours constructive pour encourager des mesures de confiance et de coopération¹¹⁸. En raison des enjeux, des perceptions, des

¹¹⁸ Déclarations du Président Medvedev mi-mars 2010 : « *Les autres nations du Nord ont déjà posé des gestes concrets pour développer leur recherche scientifique ainsi que leur présence économique et même militaire dans l'Arctique (...) malheureusement, nous avons vu des tentatives visant à limiter l'accès de la Russie à l'exploration et au développement des ressources minérales. C'est tout à fait inadmissible, d'un point de vue légal, et injuste considérant la situation géographique et l'histoire de notre nation* ». Réponse des Canadiens à travers la voix du Ministère des Affaires étrangères : « *La souveraineté du Canada sur la terre, les îles et les eaux de l'Arctique existe depuis longtemps, est bien établie et se fonde*

interprétations, des faits et gestes, le risque de voir surgir des tensions est réel. Pour Rob Huebert du *Calgary's Centre for Military and Strategic Studies* : « Dans l'Arctique, tout le monde parle de coopération et de négociation mais tout le monde modernise et accroît son potentiel militaire »¹¹⁹. Bien qu'il existe certaines coopérations entre les Etats, celles-ci restent encore très embryonnaires. Or, il existe des dangers potentiels importants : trafics, terrorismes, pollutions¹²⁰. Toutefois, il existe des domaines où la coopération est possible (protection de l'environnement, coordination des opérations de sauvetage, surveillance des voies maritimes¹²¹), lesquels pourraient entraîner la confiance entre les acteurs, qui pourrait avoir un effet *spill over* en matières économique et militaire. Mais, on ne peut exclure une situation plus complexe bien résumée par A. Stein : « *International cooperation and conflict are inextricably joined... yet scholars typically consider either cooperation or conflict alone* »¹²².

sur des titres historiques ». (Cité dans « Une autre épreuve de force entre le Canada et la Russie », in *Cyberpresse.ca*, 17 mars 2010).

¹¹⁹ Cité dans « La Norvège et le Danemark renforcent leur potentiel militaire dans l'arctique », 5 janvier 2010, Ice Station Zebra, (<http://zebrastationpolaire.overblog.com/article-la-norvege-et-le-danemark-renforcent-leur-potentiel-militaire-dans-l-arctique--42399941.html>).

¹²⁰ Plusieurs navires se sont échoués dans les eaux arctiques en 2010, sans toutefois entraîner des catastrophes naturelles.

¹²¹ En juin 2010, Moscou et Ottawa ont décidé d'unir leurs systèmes de surveillance spatiale de l'Arctique, nommé « Arctica ». Les premiers satellites devraient être mis en orbite d'ici 2013 et le système, dont le coût est estimé à 1,8 milliards d'euros devrait être opérationnel pour 2016-2017.

¹²² Cité dans Claes, D.H., Osterud, O., «The New Geopolitics of the High North », paper presented at the 51st ISA Convention in New Orleans, February 18, 2010, p. 2.