

N° 03/2013

*recherches &
documents*

Novembre 2013

Arctique : perspectives stratégiques et militaires

ALEXANDRE TAITHE, AVEC ISABELLE FACON - PATRICK HÉBRARD - BRUNO TERTRAIS

Avec le soutien de la Direction générale de l'armement

Édité et diffusé par la Fondation pour la Recherche Stratégique
4 bis rue des Pâtures – 75016 PARIS

ISSN : 1966-5156
ISBN : 978-2-911101-73-1
EAN : 9782911101731

SOMMAIRE

L'ARCTIQUE, UNE AIRE EN TRANSITION	9
Le changement climatique : source du regain d'intérêt pour la région Arctique	9
Une accélération du réchauffement de l'Arctique depuis 30 ans.....	9
La régression de la banquise arctique en période estivale	10
Vers une disparition de la banquise arctique estivale ?	13
Les enjeux stratégiques de la région Arctique.....	16
Les perspectives d'exploitation des ressources de l'Arctique sont assez favorables.....	16
Les chances de voir l'Arctique devenir une zone majeure de transit commercial restent en revanche limitées pour les court et moyen termes	18
Les différends de souveraineté dans la région arctique sont nombreux, avec une forte charge symbolique	22
Des différends territoriaux	22
Délimitation des zones maritimes : un enjeu pour la liberté de navigation et l'appropriation des fonds marins	23
Les enjeux militaires de l'Arctique sont significatifs, mais moindres que du temps de la Guerre froide	25
ACTEURS ET COOPERATIONS EN ARCTIQUE.....	27
Une coopération fonctionnelle mais incomplète en Arctique	27
Les principaux acteurs de la région Arctique.....	30
Les politiques occidentales dans la région arctique	30
Le Canada	30
Les États-Unis.....	32
La Norvège, le Danemark, l'Islande et le rôle de l'OTAN.....	34
La Suède, la Finlande et le rôle de l'Union européenne	36
La politique de la Fédération de Russie.....	36
Définition par la Russie de ses intérêts arctiques.....	37
Un renforcement modéré des moyens militaires.....	39
Priorité à la coopération internationale	43
L'intérêt des pays asiatiques pour la région arctique.....	44
CONSEQUENCES POUR LA FRANCE.....	47
Les intérêts de la France dans l'Arctique	47
La recherche	48
L'organisation de la recherche polaire française	48
La nécessaire coopération internationale	49
La montée des eaux océaniques.....	51

L'économie.....	52
Pétrole et gaz.....	52
Croisières touristiques.....	54
La pêche.....	54
Le transport maritime.....	55
Positionnement stratégique et défense.....	55
Les aspects militaires et de sécurité.....	55
Opérations terrestres	56
Espace et aéronautique.....	57
La Marine.....	57
ANNEXE 1 RENDICATIONS TERRITORIALES EN ARCTIQUE. BASES MILITAIRES DES PAYS DE L'OTAN	61

FIGURES & TABLEAUX

FIGURE N° 1 –	L’ESPACE ARCTIQUE SELON TROIS DEFINITIONS (CERCLE POLAIRE, LIGNE DES 10°C – MOYENNE DU MOIS LE PLUS CHAUD – ET LIGNE DU COUVERT FORESTIER)	8
FIGURE N° 2 :	ÉVOLUTION DES TEMPERATURES MOYENNES (SUR 5 ANS) MONDIALES ET DE L’ARCTIQUE.....	9
FIGURE N° 3 :	ECART (EN °C) ENTRE LES TEMPERATURES MOYENNES MESUREES ENTRE OCTOBRE 2010 ET SEPTEMBRE 2011, ET CELLES MESUREES ENTRE 1981 ET 2000.....	10
FIGURE N° 4 :	TAUX DE LA DIMINUTION DE LA SURFACE DE BANQUISE ARCTIQUE EN MARS ET EN SEPTEMBRE COMPARES A LA MOYENNE POUR CES DEUX MOIS DE LA SURFACE DE BANQUISE ENTRE 1979 ET 2000	11
FIGURE N° 5 :	SURFACE MOYENNE DES GLACES ARCTIQUES POUR LES MOIS DE SEPTEMBRE 1980, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, ET MOYENNE DE L’EXTENSION DE LA BANQUISE ENTRE 1979 ET 2000 (LIGNE MAGENTA)....	12
FIGURE N° 6 :	SURFACE DES GLACES ARCTIQUES EN MARS ET SEPTEMBRE 2011, ET MOYENNE DE L’EXTENSION DE LA BANQUISE ENTRE 1979 ET 2000 POUR CES DEUX MOIS.....	13
TABLEAU N° 1 :	2012, ANNEE RECORD DU RETRAIT DE LA BANQUISE ARCTIQUE	13
FIGURE N° 7 :	AGE MOYEN DES GLACES ARCTIQUES	15
FIGURE N° 8 :	PROBABILITE DE PRESENCE DE CHAMPS DE PETROLE OU DE GAZ NON DECOUVERTS EN ARCTIQUE.....	17
FIGURE N° 9 :	DE NOUVELLES VOIES MARITIMES ARCTIQUES ? LE PASSAGE DU NORD-OUEST (ROUGE) ET LE PASSAGE DU NORD-EST (OU ROUTE MARITIME DU NORD, EN VERT)	18
TABLEAU N° 2 :	ÉTAT DES VOIES COMMERCIALES DANS L’OCEAN ARCTIQUE POUR LES MOIS DE SEPTEMBRE ENTRE 2007 ET 2011	19
TABLEAU N° 3 :	EXEMPLES DE DISTANCE ENTRE DES PORTS DE L’HEMISPHERE NORD VIA QUATRE ROUTES DISTINCTES (PANAMA, SUEZ ET MALACCA, PASSAGE DU NORD-OUEST, PASSAGE DU NORD-EST).....	19
FIGURE N° 10 :	REVENDEICATIONS TERRITORIALES DANS L’OCEAN ARCTIQUE.....	24

Introduction

Alors qu'elle était au cœur de la confrontation soviéto-américaine au temps de la Guerre froide, la région arctique avait, depuis 1990, disparu des débats stratégiques.

Depuis le milieu des années 2000, elle attire de nouveau l'attention. Trois facteurs séparés, mais partiellement liés les uns aux autres, y ont contribué : les besoins grandissants en hydrocarbures ; la perspective d'une ouverture des routes circumpolaires au commerce international ; et les affirmations de puissance de la Russie.

Plusieurs délimitations de l'espace Arctique existent. Ce remodelage du Grand Nord au gré des différentes définitions a une dimension géopolitique en restreignant, ou, au contraire, en élargissant le nombre d'États riverains ou ayant des intérêts directs en Arctique.

La déclaration d'Ilulissat¹ de 2008 illustre une vision restrictive et exclusive de l'Arctique. Les cinq pays signataires du texte (Canada, États-Unis, Russie, Norvège, Danemark), se considérant les seuls États riverains de l'océan Arctique, ont délimité son extension aux frontières côtières situées au nord du Cercle polaire (66.56° de latitude Nord). L'Islande, qui dispose pourtant d'une petite île au-delà du Cercle polaire (île de Kolbeinsey), la Suède et la Finlande se trouvent ainsi exclues de l'aire Arctique.

L'Organisation hydrographique internationale (OHI) a adopté une définition plus large², fondée sur des critères océanographiques et géophysiques, qui inclut les huit États sus-mentionnés. L'océan Arctique comprend la mer de Béring, la mer de Sibérie orientale, la mer de Laptev, la mer de Kara, la mer de Barents, la mer de Norvège et la mer du Groenland, la mer du Labrador et la mer de Beaufort.

Une définition semble plus communément admise. L'espace Arctique est alors délimité par la ligne dite des « 10°C », qui correspond aux territoires dont la température moyenne du mois le plus chaud n'excède pas les 10°C. L'existence d'un « climat Arctique » pourrait en ce sens aussi être définie par la ligne marquant la disparition au Nord du couvert forestier, limitant la végétation (cf. carte suivante).

Les États-Unis intègrent dans leur propre définition de l'Arctique les îles Aléoutiennes³, pourtant bien en-deçà du Cercle polaire.

¹ http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf

² www.iho.int

³ Protection of the Arctic Marine Environment (PAME), « Arctic Marine Shipping Assessment Report 2009 » (Trømso: Arctic Council, 2009), cité par Paul Arthur Berkman, « Environmental Security in the Arctic Ocean: Promoting Co-operation and Preventing Conflict », *Rusi Journal, Whitehall Papers*, Volume 75, Issue 1-2010, 119 p.

FIGURE N° 1 – L'ESPACE ARCTIQUE SELON TROIS DEFINITIONS (CERCLE POLAIRE, LIGNE DES 10°C – MOYENNE DU MOIS LE PLUS CHAUD – ET LIGNE DU COUVERT FORESTIER)



La région Arctique, telle qu'elle sera retenue dans ce travail, comprend les cinq pays riverains (Canada, Danemark, États-Unis, Russie, Norvège) et trois autres États (Finlande, Islande, Suède) – soit cinq pays membres de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), deux pays membres de l'Union européenne (UE), et la Russie.

Presque tous ces pays ont, au cours des cinq dernières années, produit des documents stratégiques, à un niveau ou à un autre, définissant leurs intérêts et leurs priorités dans la région, et leurs projets d'amélioration de leurs capacités militaires.

L'Arctique, une aire en transition

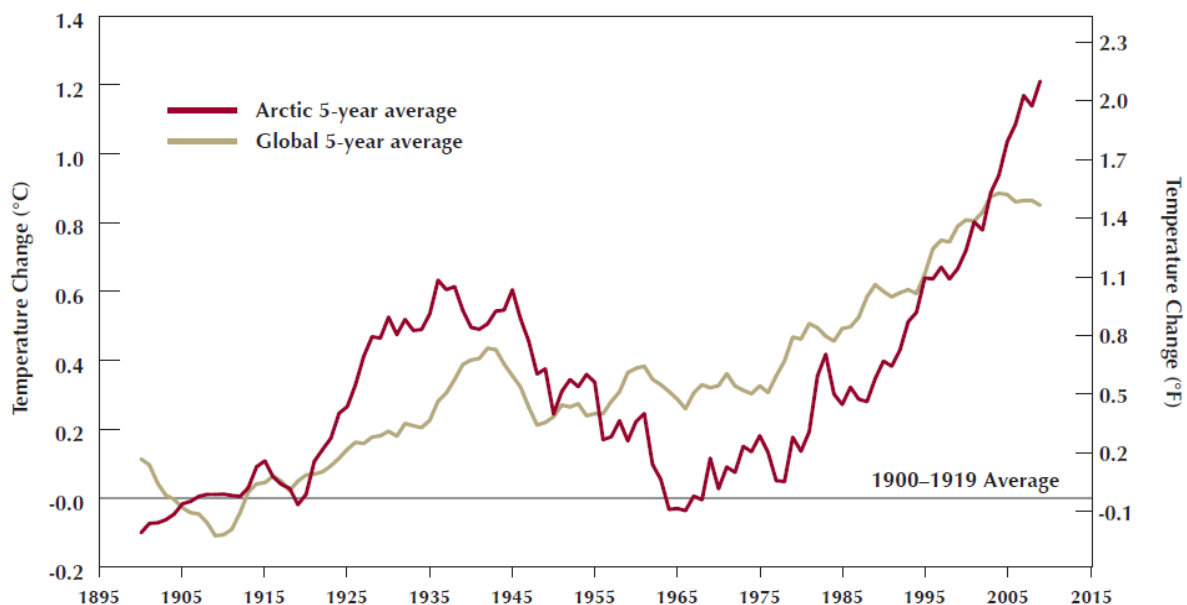
Le changement climatique : source du regain d'intérêt pour la région Arctique

Le nouvel Arctique qu'ébauche le changement climatique a ravivé de multiples intérêts pour cette région. La perspective à moyen terme⁴ de la disparition de la banquise arctique en été rend possibles à la fois la circulation transocéanique des bateaux et l'exploitation des ressources naturelles arctiques, jusqu'alors économiquement et techniquement délicate.

Une accélération du réchauffement de l'Arctique depuis 30 ans

Le réchauffement de l'air de surface de l'Arctique a plusieurs caractéristiques. Il est tout d'abord plus rapide (taux d'augmentation de la température) que dans le reste du monde depuis le début des années 1970. Ensuite, le niveau de réchauffement de l'Arctique dépasse celui de la température moyenne de la planète depuis 2002. Le graphique ci-dessous illustre ce double constat.

**FIGURE N°2 : ÉVOLUTION DES TEMPERATURES MOYENNES (SUR 5 ANS)
MONDIALES ET DE L'ARCTIQUE**

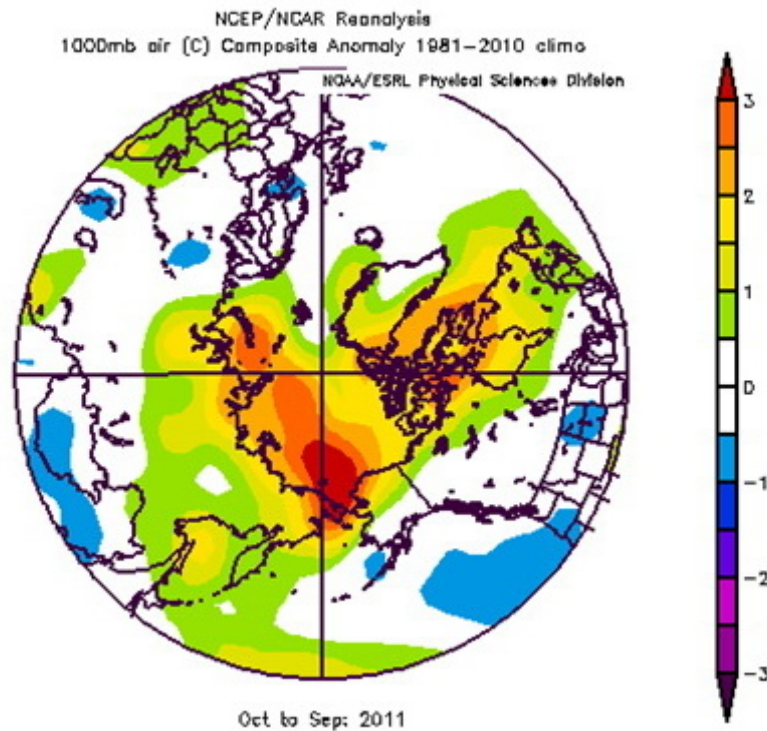


Source : Center for Climate and Energy Solutions, *Climate Change and International Security: The Arctic as a Bellwether*, mai 2012, 50 p.

⁴ Une large série de travaux prévoient la disparition totale de la banquise arctique en saison estivale à un horizon de 15 à 60 ans. Voir, par exemple, citées par Frédéric Lasserre, les publications suivantes : Marika Holland, Cecilia M. Bitz, Bruno Tremblay, « Future Abrupt Reductions in the Summer Arctic Sea Ice », *Geophysical Research Letters*, 33, L23503, 2006, p. 2 ; Michael Winton, « Does the Arctic Sea Ice Have a Tipping Point? », *Geophysical Research Letters*, 33, L23504, 2006, p. 3 ; Muyin Wang, James Overland, « A Sea Ice Free Summer Arctic Within 30 Years? », *Geophysical Research Letters*, 36, L07502, 2009 ; Wieslaw Maslowski, « Causes of Changes in Arctic Sea Ice », AMS ESSS Seminar, Washington DC, 3 mai 2006 ; Julienne Stroeve, Wieslaw Maslowski, « Arctic Sea Ice Variability during the Last Half Century », in Stefan Bronniman et al (ed.), *Climate Variability and Extremes during the Past 100 Years*, New York, Springer, 2007, p. 152.

Enfin, le réchauffement de l'Arctique n'est pas homogène. Plusieurs points chauds ressortent de la collecte des données (notamment une large zone allant du détroit de Béring à la mer des Laptev, en incluant la mer de Sibérie orientale, ou encore une grande partie de l'archipel arctique canadien), tandis que certaines zones (dont l'Europe du Nord et le Svalbard) se refroidissent légèrement ou se stabilisent.

FIGURE N° 3 : ÉCART (EN °C) ENTRE LES TEMPERATURES MOYENNES MESUREES ENTRE OCTOBRE 2010 ET SEPTEMBRE 2011, ET CELLES MESUREES ENTRE 1981 ET 2000



Source : http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/temperature_clouds.html#fig2

Les anomalies de température de l'océan Arctique semblent se reproduire au fil de ces dernières années (depuis 2007), ce qui pourrait être un signe d'une stabilisation du réchauffement marin de surface. Mais des points chauds en été, dont l'emplacement dépend des limites du retrait de la banquise arctique, subsistent (avec des pics pouvant dépasser de 5 degrés, comme en 2007, la moyenne des températures de la surface de l'eau entre 1982 et 2006).

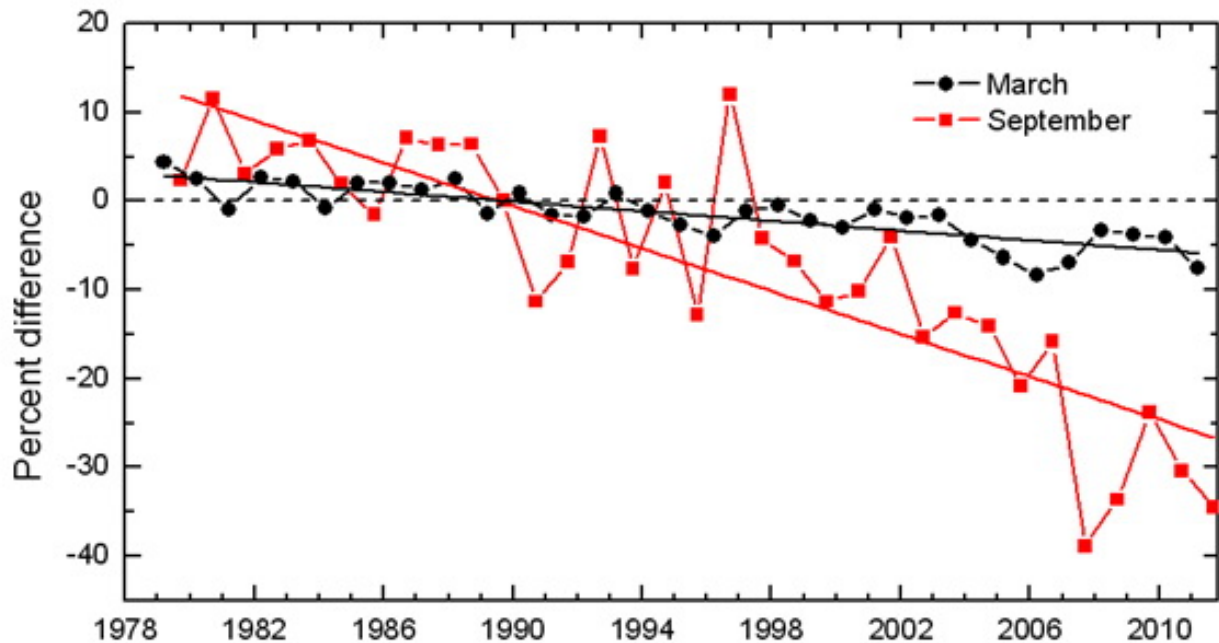
La régression de la banquise arctique en période estivale

La première évaluation du changement climatique en Arctique et de ses impacts provient de l'*Arctic Climate Impact Assessment* (ACIA), initié par le Conseil de l'Arctique. Résultat d'un travail de trois ans, la synthèse du rapport (« *Impacts of a Warming Arctic* ») est publiée fin 2004, et le rapport scientifique en 2005.

Ce travail est mis à jour annuellement par les équipes du *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA – US), via le site de l'Arctic Report Card. Seules des informations soumises à une vérification par les pairs (*peer-review*) y figurent.

La perte de surface de banquise est surtout notable en été. La figure suivante illustre les variations en pourcentage des surfaces moyennes de banquise en mars et septembre, comparées à la surface moyenne de banquise pendant ces deux mois respectifs entre 1979 et 2000. Par rapport à cet intervalle, la superficie de banquise diminue en moyenne de 2,7 % par décennie en mars, et de 12 % par décennie en septembre.

FIGURE N° 4 : TAUX DE LA DIMINUTION DE LA SURFACE DE BANQUISE ARCTIQUE EN MARS ET EN SEPTEMBRE COMPARES A LA MOYENNE POUR CES DEUX MOIS DE LA SURFACE DE BANQUISE ENTRE 1979 ET 2000

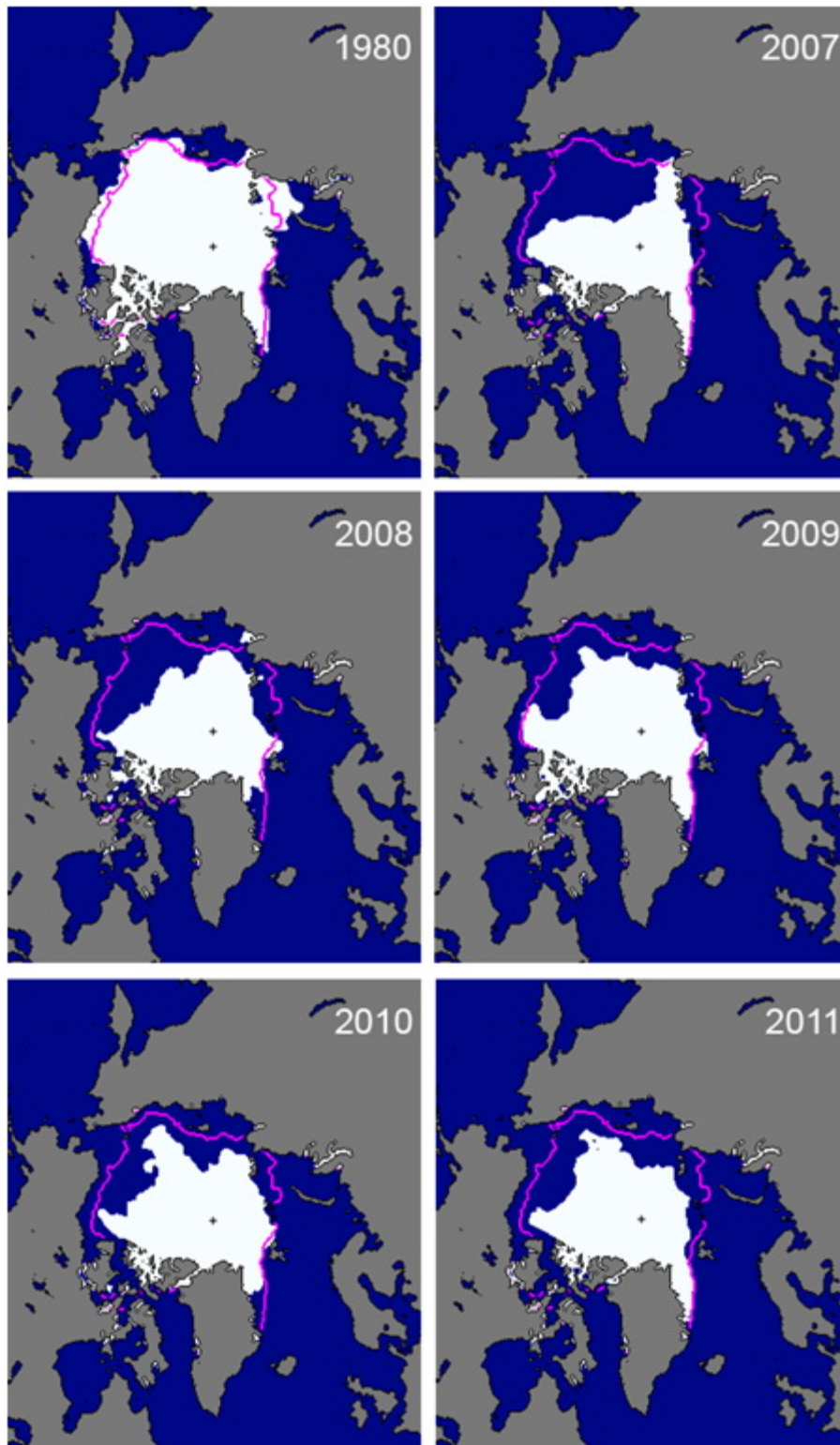


Source : Arctic Report Card (mis à jour en 2011) : http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/sea_ice.html

En surface, le rétrécissement de la banquise le plus spectaculaire a été constaté en 2012 (suivi de 2007 puis 2011). Au mois de septembre 2001, la banquise couvrait 4,17 millions de km² (4,01 millions de km² en 2007), soit une surface inférieure d'un tiers à la moyenne des mois de septembre entre 1979 et 2000⁵. A la fin de l'hiver, la banquise triple de volume (autour de 15 millions de km²). La surface de la banquise en mars 2011 était de 7,7 % inférieure à la moyenne des mois de mars entre 1979 et 2000, ce qui confirme l'influence surtout estivale du changement climatique sur les glaces arctiques.

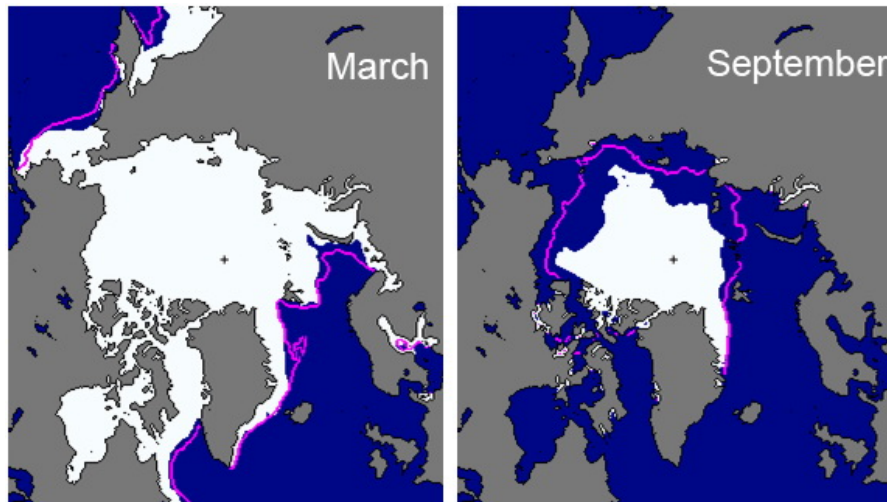
⁵ http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/sea_ice.html

FIGURE N° 5 : SURFACE MOYENNE DES GLACES ARCTIQUES POUR LES MOIS DE SEPTEMBRE 1980, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, ET MOYENNE DE L'EXTENSION DE LA BANQUISE ENTRE 1979 ET 2000 (LIGNE MAGENTA)



Source : http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/sea_ice.html

FIGURE N° 6 : SURFACE DES GLACES ARCTIQUES EN MARS ET SEPTEMBRE 2011, ET MOYENNE DE L'EXTENSION DE LA BANQUISE ENTRE 1979 ET 2000 POUR CES DEUX MOIS



Source : http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/sea_ice.htm

Vers une disparition de la banquise arctique estivale ?

L'année 2012 marque un nouveau record dans le retrait de la banquise arctique, le précédent (2007) était déjà égalé en août, alors même que la fonte continue généralement jusqu'à la fin de l'été. La superficie de la banquise à la mi-septembre 2012 était moitié moindre que la superficie moyenne à cette période entre 1979 et 2000. La disparition totale de la glace de mer est-elle envisageable et à quel horizon ?

Tableau n° 1 : 2012, ANNEE RECORD DU RETRAIT DE LA BANQUISE ARCTIQUE

Année	Superficie minimale de la banquise (en millions de km ²)	Date
2007	4.17	18 septembre
2008	4.59	20 septembre
2009	5.13	13 septembre
2010	4.63	21 septembre
2011	4.33	11 septembre
2012	3.41	16 septembre
2013	5.1	13 septembre
Moyenne entre 1979 et 2000	6.70	13 septembre
Moyenne entre 1979 et 2010	6.14	15 septembre

Source : <http://nsidc.org/arcticseaicenews/>

L'océan Arctique a déjà été libre de glace dans un passé récent à l'échelle climatique, il y a 8 000 ans ou encore il y a 125 000 ans. A cette dernière période, le niveau des mers était 4 à 6 mètres plus haut qu'aujourd'hui, à cause de la fonte partielle des glaces et des neiges continentales en Antarctique et au Groenland.

Le 4^{ème} rapport d'évaluation du GIEC, publié en 2007, rapportait avec prudence une disparition possible des glaces arctiques entre 2080 et 2100. Certaines publications vont même dans le sens d'un renforcement de la banquise dans la prochaine décennie : des cycles naturels pourraient être à l'origine de la moitié⁶ de la perte de banquise observée entre 1979 et 2005.

Mais l'accélération rapide du retrait de la banquise estivale ces quinze dernières années a considérablement rapproché l'horizon de la disparition totale de la couverture glaciaire au Nord. D'autant que le phénomène crée un cycle qui accélère le processus de fonte. La banquise réfléchissant plus de lumière (et donc d'énergie) que la mer, l'océan Arctique reçoit plus d'énergie et se réchauffe davantage. L'albédo, ou rapport entre l'énergie solaire réfléchi et incidente, de la glace est ainsi 4 à 12 fois supérieur à celui de la mer. La littérature postérieure au rapport de 2007 du GIEC envisage la possibilité de la disparition des glaces arctiques en été entre 2025 et 2040.

Parmi les arguments évoquant une disparition très proche de la couverture de banquise en Arctique l'été figure la diminution de l'épaisseur moyenne de la glace⁷. Les premières données du satellite CryoSat-2, lancé en 2010 par l'Agence spatiale européenne, combinées à celles d'IceSat (Nasa), montrent que le volume des glaces arctiques (en octobre et novembre) a diminué de moitié⁸ entre 2003 et 2011, passant de 14 000 km³ à 7 000 km³. En tenant compte de ce paramètre (mesuré depuis les années 1970, en premier lieu par des sous-marins), les premiers étés sans glace pourraient arriver dès 2016, selon les propos du Professeur Wadhams lors d'une audition en 2012 devant la Chambre des Communes du Royaume-Uni⁹. Selon lui, la diminution de la surface et de l'épaisseur de la banquise dépasse les résultats fournis par tous les modèles climatiques existants (hormis PIOMAS – *Pan-Arctic Ice Ocean Modeling and Assimilation System* – du Polar Science Center de l'Université de Washington).

Ces analyses sur le volume de la glace sont confortées par de nombreux travaux sur le rajeunissement moyen des glaces arctiques, les plus récentes (moins de quatre ans) étant généralement moins épaisses et moins résilientes.

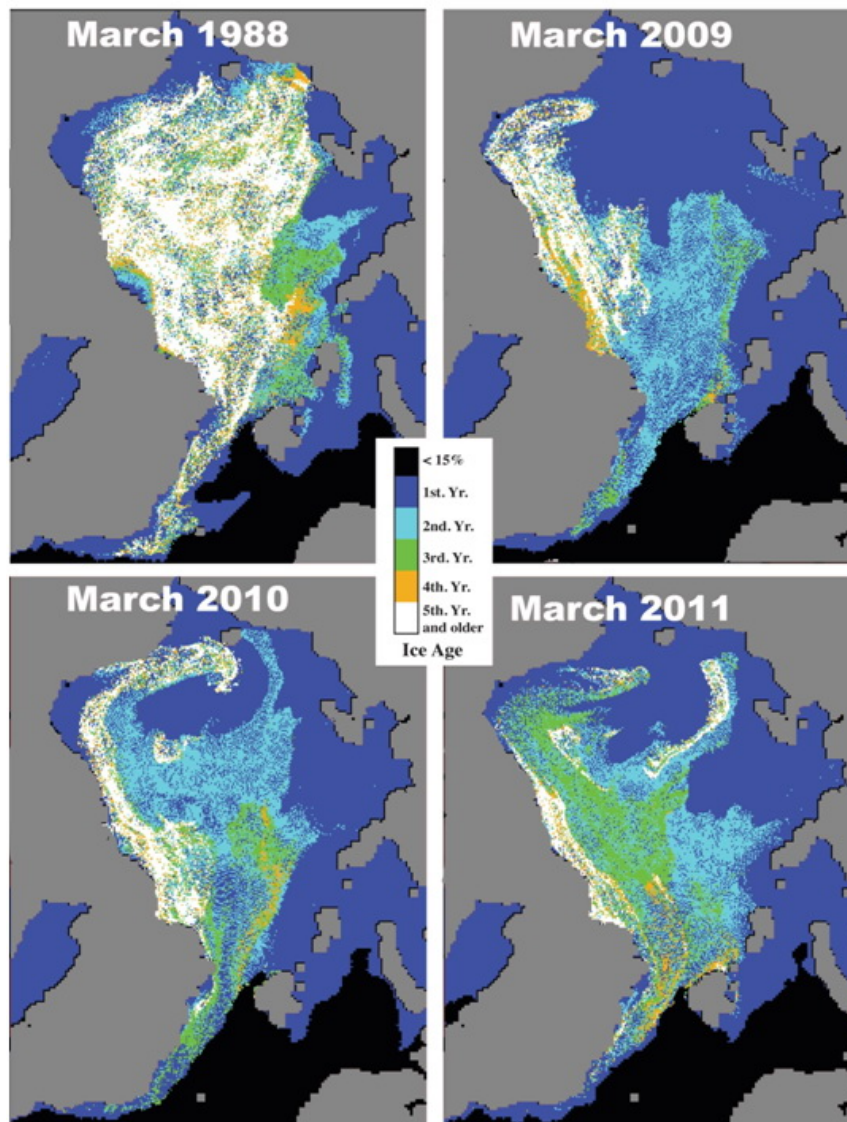
⁶ Kay Jennifer E., Holland Marika M., Jahn Alexandra, « Inter-Annual to Multi-Decadal Arctic Sea Ice Extent Trends in a Warming World », *Geophysical Research Letters*, vol. 38, L15708, 2011.

⁷ *Assessment of Possibility and Impact of Rapid Climate Change in the Arctic*, Hadley Centre Technical Note, n° 91, août 2012, http://www.metoffice.gov.uk/media/pdf/p/i/HCTN_91.pdf

⁸ House of Commons, *Protecting the Arctic. Second Report of Session 2012-2013*, Environmental Audit Committee, 12 septembre 2012, volume 1, p. 16 – <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201213/cmselect/cmenvaud/171/171.pdf>

⁹ House of Commons, *Protecting the Arctic. Second Report of Session 2012-2013*, Environmental Audit Committee, 12 septembre 2012, Deux volumes : <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/environmental-audit-committee/publications1/>

FIGURE N° 7 : AGE MOYEN DES GLACES ARCTIQUES



Source : http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/sea_ice.html

Les conséquences de la fonte de la calotte arctique pour l'Europe seraient de deux ordres¹⁰. Tout d'abord, le réchauffement de l'océan Arctique va modifier la circulation atmosphérique et des courants océaniques dans l'hémisphère nord, favorisant les vents du nord au détriment des vents d'ouest, plus tempérés. Des épisodes de froid intense aux latitudes européennes peuvent donc être attendus. Ensuite, la fonte des neiges et des glaces arctiques libérera massivement des polluants multiples dans l'océan. Ces polluants (métaux lourds, pesticides et même radioactivité), provenant essentiellement d'Europe et charriés par les vents, se déposaient et s'accumulaient jusqu'alors. Le réchauffement de cette aire conduira à la libération sur deux ou trois décennies de ces polluants accumulés au 20^{ème} siècle.

¹⁰ La fonte de la calotte arctique contribuera également à la montée du niveau des océans (par dilatation thermique), voir § 3.2.3.

Les enjeux stratégiques de la région Arctique¹¹

Les perspectives d'exploitation des ressources de l'Arctique sont assez favorables

On estime actuellement – sur la base de modèles probabilistes – que la région recèle plus de 22 % des réserves mondiales d'hydrocarbures non encore découvertes mais considérées comme techniquement exploitables¹². 29 % des réserves de gaz et 10 % des réserves mondiales de pétrole non découvertes se trouveraient ainsi en Arctique. Le maintien d'un prix structurellement élevé du baril permettrait une exploitation rentable de ces réserves, au moins on-shore. Le coût de cette exploitation serait équivalent à l'exploitation des schistes bitumineux (entre 35\$ et 65\$ le baril). L'off-shore, en revanche – là où se trouve l'essentiel des ressources hors Alaska – serait beaucoup plus coûteux (entre 65\$ et 100\$ le baril¹³).

Les hydrocarbures présents en Arctique pourraient cependant ne pas constituer un enjeu interétatique majeur. En effet, « les zones potentiellement aptes à contenir des hydrocarbures en Arctique se trouvent à 95 % à l'intérieur de la zone territoriale des 200 milles marins »¹⁴ (les Zones économiques exclusives) des États riverains du pôle Nord. Les revendications et contestations territoriales au-delà des ZEE auraient donc d'autres motivations que les 5 % de ressource potentielle en hydrocarbures.

Si l'Arctique constitue un terrain de prospection prometteur, plusieurs arguments réduisent les perspectives d'une exploitation réelle d'ici au moins une vingtaine d'années. Au regard des conditions naturelles (retour de la banquise hivernale, tempêtes d'autant plus fortes en période de retrait des glaces...), les risques d'exploitation, que ce soit pour l'extraction ou pour le transport des hydrocarbures, demeureront élevés pour le on-shore et le off-shore. Aux coûts d'exploitation grevés par ces risques s'ajoutent les contraintes de sécurité des personnels et des bateaux et les contraintes de protection de l'environnement. Des pollutions pourraient avoir des conséquences lourdes ne serait-ce qu'en termes d'image pour l'entreprise polluuse et pour la région, dont la qualité de préservation de l'environnement naturel est la première caractéristique. Des capacités de secours, de dépollution devront en effet être planifiées et dotées. Enfin, il y a encore de nombreux territoires où la probabilité de présence d'hydrocarbures non découverts est bonne, et où les coûts et risques d'exploitation seraient bien moindres qu'en Arctique (Afrique, Amérique du Sud...).

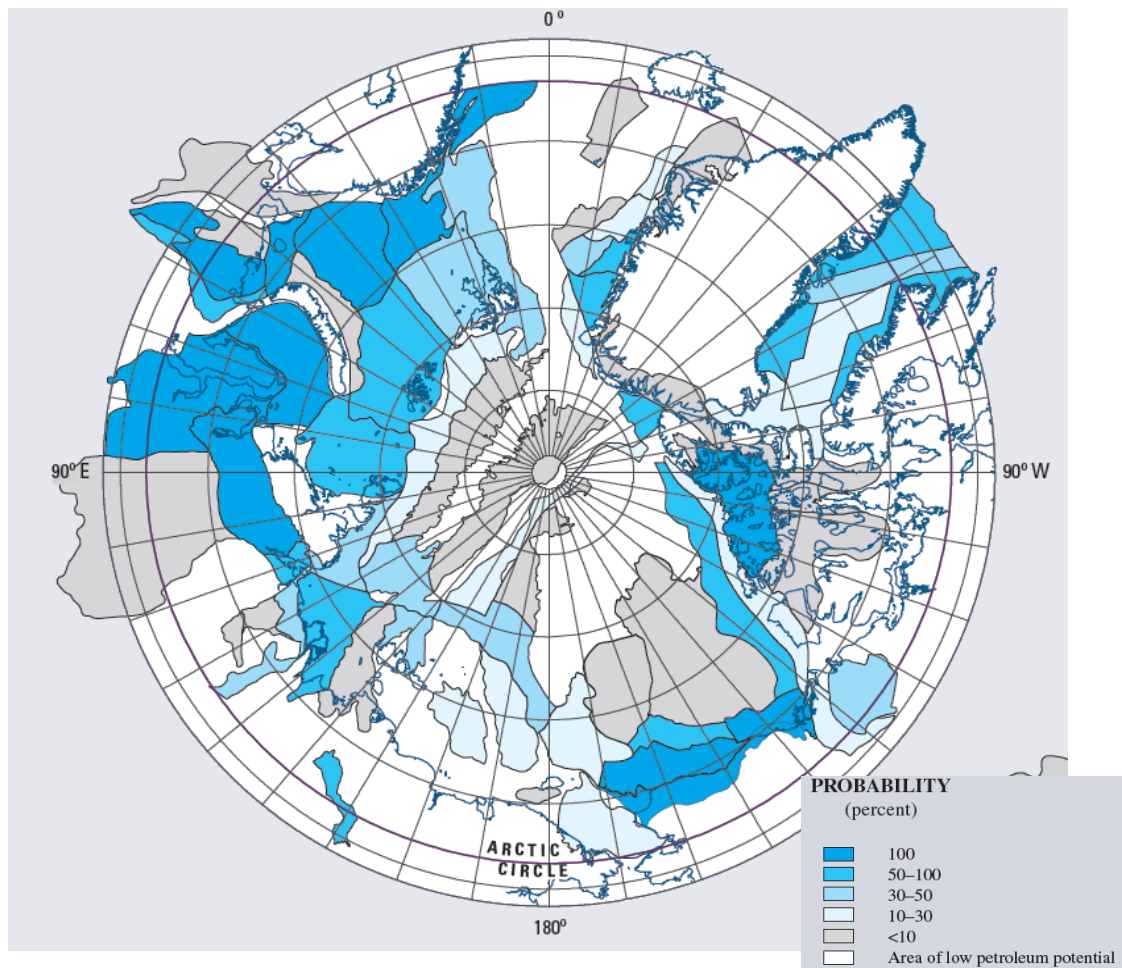
¹¹ Parmi les sources récentes permettant de donner un éclairage général sur les questions stratégiques dans la région, on recommandera en particulier Institute for Foreign Policy Analysis, *New Strategic Dynamics in the Arctic Region: Implications for National Security and International Collaboration*, février 2012, 177 p. et Center for Climate and Energy Solutions, *Climate Change and International Security: The Arctic as a Bellwether*, mai 2012, 50 p.

¹² US Geological Survey, *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*, USGS Fact Sheet 2008-3049, 4 p. : <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>

¹³ Lloyd's, *Arctic Opening: Opportunity and Risk in the High North*, Chatham House, 2012, 59 p. : <http://www.chathamhouse.org/publications/papers/view/182839>

¹⁴ Yves Mathieu, *Les réserves en hydrocarbures de l'Arctique*, Institut français du Pétrole, octobre 2007, <http://www.ifpenergiesnouvelles.fr/espace-decouverte/tous-les-zooms/les-reserves-en-hydrocarbures-de-l-arctique>

**FIGURE N° 8 : PROBABILITE DE PRESENCE DE CHAMPS DE PETROLE
OU DE GAZ NON DECOUVERTS EN ARCTIQUE**



Source : US Geological Survey, Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle, USGS Fact Sheet 2008-3049, 4 p. – <http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>

La région est également riche en minerais (Alaska, platine ou nickel en Sibérie du nord, terres rares, platine ou or au Groenland, charbon au Svalbard, zinc, plomb, diamant, fer ou uranium dans l'Archipel arctique canadien, fer en Scandinavie) et naturellement en ressources halieutiques. La Zone économique exclusive des cinq États riverains de l'océan Arctique couvre 90 % des ressources en poisson de la zone polaire¹⁵. Le retrait estival des glaces polaires pourrait permettre une exploitation beaucoup plus active des ressources halieutiques arctiques, et cela par des flottes de navires déjà familières des conditions météorologiques dans le Grand Nord. Mais les évolutions climatiques et océaniques (températures de l'eau, salinité, courant...) de l'environnement arctique risquent aussi de modifier les aires de présence de certaines espèces de poisson, ce qui pourrait avoir des conséquences sur l'habitat et les ressources économiques des populations qui dépendent de la pêche.

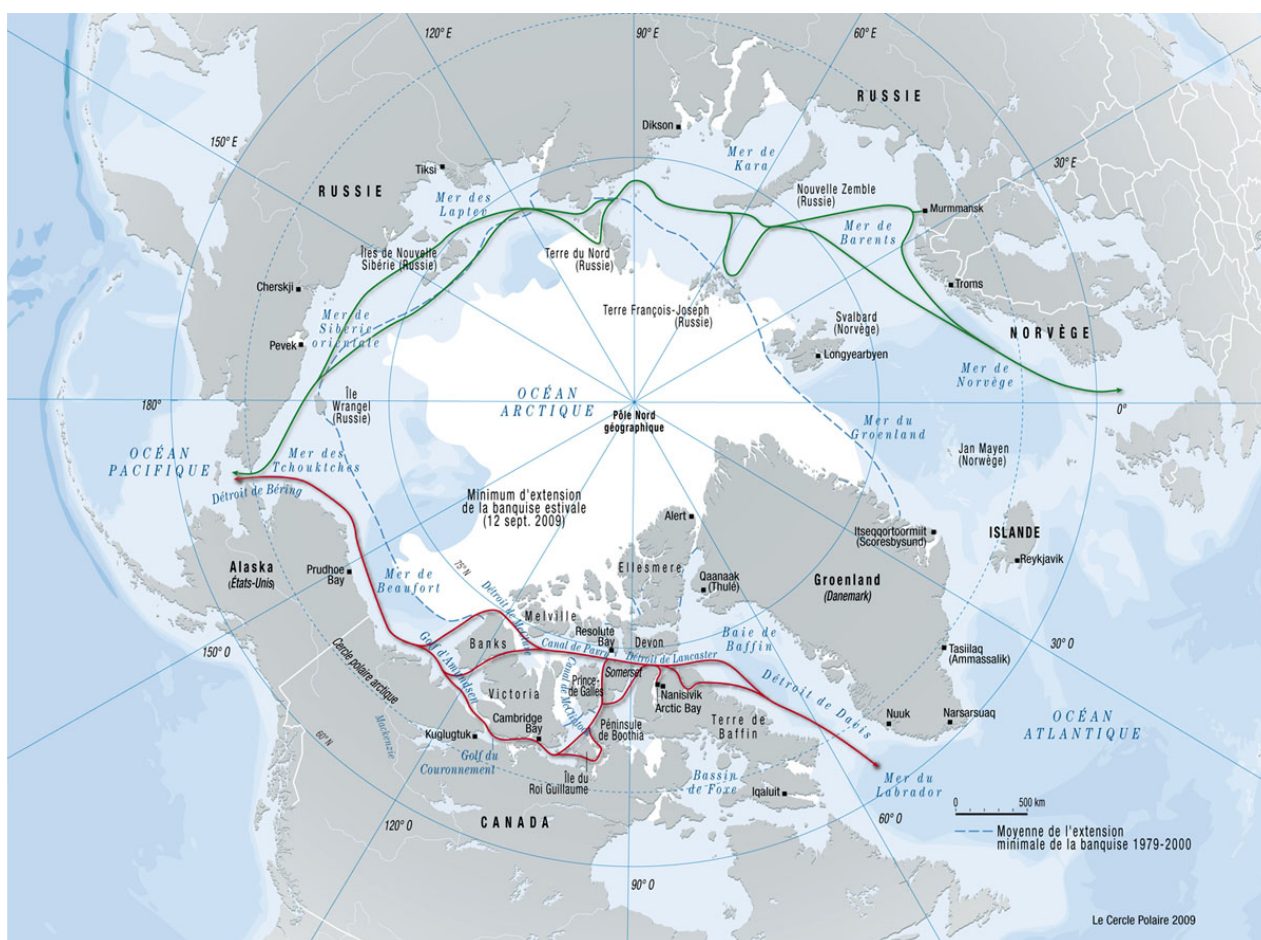
¹⁵ Institute for Foreign Policy Analysis, *New Strategic Dynamics in the Arctic Region: Implications for National Security and International Collaboration*, op. cit.

Il ne faut donc sans doute pas s'attendre à une course aux ressources naturelles en Arctique, et à des différends territoriaux profonds dont elles seraient l'objet unique. De plus, leur exploitation devrait être limitée par des coûts élevés et de fortes préoccupations environnementales. Cependant, il est indéniable que l'attractivité de l'Arctique s'accroît, grâce à un accès facilité à ses ressources naturelles renouvelables et non renouvelables.

Les chances de voir l'Arctique devenir une zone majeure de transit commercial restent en revanche limitées pour les court et moyen termes

La diminution des glaces d'été et des glaces permanentes va conduire à rendre la Route maritime du nord (nord de la Russie) et le Passage du nord-ouest (nord de l'Amérique) beaucoup plus accessibles.

FIGURE N° 9 : DE NOUVELLES VOIES MARITIMES ARCTIQUES ? LE PASSAGE DU NORD-OUEST (ROUGE) ET LE PASSAGE DU NORD-EST (OU ROUTE MARITIME DU NORD, EN VERT)



Source : http://www.lecerclepolaire.com/images/Cartes/Routes_du_Nord-SiteLCP-72-1200.jpg

Depuis 2008, pour la première fois dans l'histoire récente, les deux passages sont simultanément accessibles en été. Les prix désormais structurellement élevés des carburants rendent sur le papier cette option attractive.

**Tableau n° 2 : ÉTAT DES VOIES COMMERCIALES DANS L'OCEAN ARCTIQUE
POUR LES MOIS DE SEPTEMBRE ENTRE 2007 ET 2011**

Années	Passage du Nord-Ouest, route Sud	Passage du Nord-Ouest, route Nord	Voie Nord, Côte sibérienne
2011	Ouvert	Ouvert	Ouverte
2010	Ouvert	Ouvert	Ouverte
2009	Ouvert	Fermé	Ouverte
2008	Ouvert	Fermé	Ouverte
2007	Ouvert	Ouvert	Fermée

Source : http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/sea_ice.html

A très long terme, une éventuelle disparition complète des glaces d'été ouvrirait des perspectives supplémentaires (transit direct via le pôle Nord). Le gain en distance de parcours serait particulièrement intéressant entre l'Europe et l'Asie (gain de 7 000 kilomètres entre Londres et Yokohama par la Route maritime du nord, ou d'environ 40 % en moyenne entre la Chine et l'Europe), sans compter la diminution des risques (piraterie).

**Tableau n° 3 : EXEMPLES DE DISTANCE ENTRE DES PORTS DE L'HEMISPHERE NORD
VIA QUATRE ROUTES DISTINCTES (PANAMA, SUEZ ET MALACCA,
PASSAGE DU NORD-OUEST, PASSAGE DU NORD-EST)**

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

Origine-destination	Panama	Passage du Nord-Ouest*	Passage du Nord-Est**	Suez et Malacca
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
Maracaïbo, terminal pétrolier (Venezuela) - Hongkong	18 329	19 530	23 380	22 790

*Passage du Nord-Ouest par le détroit de McClure

**Passage du Nord-Est par les détroits de Kara, Vilkitski, Sannikov et Long

En gris foncé : distance la plus courte ; en gris clair : moins de 15 % de différence

Source : Frédéric Lasserre, « Géopolitiques arctiques : pétrole et routes maritimes au cœur des rivalités régionales ? », *Critique internationale*, n° 49, octobre-décembre 2012, pp. 131-156.

Plusieurs éléments peuvent être déduits de ce tableau. Tout d'abord, les gains en distance procurés par les deux routes maritimes arctiques sont d'autant plus notables que les ports de départ et de destination se situent au nord de l'hémisphère Nord. Une route Arctique permet de réduire d'un tiers la distance entre Londres et Yokohama, mais entre Marseille et Yokohama, le passage du Nord-Ouest ne sera qu'accessoirement plus court que la route passant par Suez et Malacca. Ensuite, des deux passages arctiques, la route maritime du Nord (le long de la Russie) est celle qui procure, certes marginalement, les meilleurs gains en distance, hormis les deux cas, entre New York et Shanghai, et New-York et Hongkong, où le passage du Nord-Ouest est nettement plus court. Mais plusieurs ports russes se trouvent le long de la Route maritime du Nord, ce qui n'est pas

le cas du Passage du Nord-Ouest, où il n'y a aucun port canadien ou américain (pouvant accueillir de grands bateaux) entre Voisey's Bay (Labrador) et Nome (Alaska)¹⁶. Cela devrait contribuer à favoriser un trafic potentiel le long des côtes sibériennes. Enfin, le gain en distance par l'Arctique n'est, de loin, pas universel pour tous les trajets. La route de Panama demeure la plus courte entre les pays d'Europe du Sud et la côte Ouest des États-Unis, et la route de Suez et de Panama reste la plus intéressante en distance entre les pays méditerranéens et l'Asie.

Toutefois, la réduction de la distance n'est qu'un des éléments de choix d'un trajet maritime, et il existe des obstacles significatifs à la transformation de ces routes en axes commerciaux majeurs.

- ⇒ **Un environnement naturel qui demeurera extrême et incertain.** La banquise arctique est réputée avoir disparu même lorsque la glace représente jusqu'à 15 % d'une surface observée (par satellite)¹⁷. Une route maritime ouverte peut ainsi encore contenir des blocs de glace (notamment des « growler », d'une grande dureté) présentant un danger pour la navigation. Une voie de passage peut également être bloquée, ou son accès ralenti, par un amoncellement de glaces dérivantes porté par des courants ou des vents. La capacité des gros navires à manœuvrer sera également limitée par une cartographie (récifs, profondeur...) encore très perfectible des deux principales voies maritimes arctiques. A cela s'ajoutent d'autres contraintes de navigation comme la profondeur maximale de ces deux routes (limitée à 13 mètres au mieux). Et la fonte des glaces elle-même pourrait encore accroître les difficultés météorologiques (orages polaires).
- ⇒ **Des obstacles commerciaux.** Les conditions climatiques estivales génèrent beaucoup d'incertitudes, peu compatibles avec des exigences commerciales. Incertitudes liées tout d'abord à la variabilité interannuelle de la période d'ouverture des routes maritimes arctiques et à sa durée. Incertitudes liées ensuite à la présence de morceaux de glace sur les voies commerciales, ce qui peut conduire à ralentir la vitesse de navigation (d'autant que le brouillard est très présent l'été), voire à bloquer ou à dévier un navire. Cela réduira le type de marchandises (transport de vrac) susceptibles de pouvoir transiter par l'Arctique. L'imprévisibilité de l'état de la glace et des conditions météorologiques rendra difficile le recours aux routes polaires pour le transport « just-in-time ». De plus, l'absence de destinations secondaires (escales) limite l'attractivité commerciale des routes du nord. Rares sont en effet les bateaux parcourant d'aussi longues distances (au moins 12 000 km par les voies arctiques) sans s'arrêter dans plusieurs ports pour procéder à des phases de déchargement / chargement de marchandises.
- ⇒ **De forts surcoûts.** Au regard des risques de collision avec des glaces dérivantes, seuls des bateaux spéciaux et renforcés (bateau double coque, bateau double action¹⁸) devraient pouvoir circuler en Arctique, ce qui implique un investissement initial supérieur à celui que nécessite un bateau classique. Les bateaux devraient être également plus petits, pour à la fois avoir un tirant d'eau limité et être plus maniables. Les gains en distance (et donc en temps de transport) et en carburant que l'on pourrait

¹⁶ Frédéric Lasserre, « Géopolitiques arctiques : pétrole et routes maritimes au cœur des rivalités régionales ? », *Critique internationale*, n° 49, octobre-décembre 2012, pp. 131-156.

¹⁷ http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/sea_ice.html

¹⁸ <http://arctech.fi/ships/norilskiy-nickel/>

espérer d'un trajet plus court par les voies arctiques devraient être annulés ou amoindris. En effet, la vitesse de navigation ne pourra qu'être réduite comparée aux routes maritimes classiques (certains blocs de glace affleurent à peine la surface et ne sont pas détectés par les radars, ce qui peut imposer un pilotage à vue à basse vitesse). Et ces bateaux spéciaux ont une hydrodynamique moindre que les cargos normaux, ce qui induit une surconsommation de carburant. A cela s'ajoutent l'élévation des primes d'assurance et la protection éventuelle contre les intempéries (et le froid) des marchandises et du bateau. Au final, un armateur se retrouve ainsi avec un bateau plus cher à l'achat, plus petit, exposé à des risques plus élevés, et aux coûts d'exploitation supérieurs (équipage, assurance...) à ceux d'un bateau plus classique... Et les incertitudes relatives à la période d'ouverture des routes arctiques restreignent encore sa rentabilité potentielle.

En définitive, l'Arctique devrait être davantage une destination (desserte des populations locales, transport de matières premières extraites en Arctique) qu'un ensemble d'axes majeurs de transit maritime. Et ce n'est sans doute pas avant 2030-2040 que les conséquences du réchauffement climatique auront significativement modifié les conditions physiques, et donc économiques, du transport circumpolaire (qui ne sera rentable que si les routes sont ouvertes plusieurs mois par an).

Les différends de souveraineté dans la région arctique sont nombreux, avec une forte charge symbolique

Des différends territoriaux

Les différends de souveraineté sont nombreux dans la région, et leurs enjeux sont tout autant symboliques qu'économiques.

Ils ne sont aucunement réductibles à une opposition entre la Russie et les pays occidentaux. Certes, la Norvège et la Russie s'affrontent depuis longtemps sur l'interprétation du traité du Svalbard (1920) en ce qui concerne l'exploitation des ressources de l'archipel ; le Canada, le Danemark et la Russie se disputent la souveraineté du pôle Nord lui-même ; et l'accord russo-américain sur le détroit de Béring (1990) n'a jamais été ratifié par la Douma. Les délimitations des Zones économiques exclusives (ZEE, Convention de Montego Bay), sont également une source de litige entre le Canada et les États-Unis, et entre le Canada et le Danemark.

Mais les lignes de clivage sont multiples. En particulier, le Canada et la Russie considèrent tous deux que les passages maritimes relèvent de leurs eaux intérieures ou territoriales (cf. sous-partie suivante), alors que les États-Unis et les pays membres de l'Union européenne (ainsi que la Chine) considèrent qu'il s'agit de voies internationales de transit. Plusieurs différends maritimes opposent le Danemark et le Canada. On notera que les États-Unis sont le seul grand pays de la région à ne pas avoir ratifié la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer (CNUDEM), même s'ils en acceptent dans les faits les principales dispositions.

Malgré ce contexte de revendications territoriales multiples, la Norvège et la Russie ont délimité leurs frontières communes en mer de Barents et dans l'océan Arctique par un accord en septembre 2010. La frontière maritime entre les deux États est entrée en vigueur en juin 2011, après ratification de l'accord par leurs Parlements respectifs.

Délimitation des zones maritimes : un enjeu pour la liberté de navigation et l'appropriation des fonds marins

Comme l'explique la juriste Hélène De Pooter¹⁹, le « régime juridique d'une zone maritime découle de sa qualification juridique, qui dépend elle-même de sa délimitation effectuée par l'État en application de la Convention de Montego Bay ». Les régimes juridiques suivants s'appliquent à partir des lignes de base, qui sont les limites les plus éloignées du rivage atteintes par la marée : la mer territoriale (de la ligne de base à 12 milles marins au maximum), à laquelle peut s'ajouter une zone contiguë sur 12 milles supplémentaires ; la Zone économique exclusive (ZEE) de la mer territoriale à 200 milles marins, et la haute mer au-delà de la ZEE²⁰. A cela s'ajoutent, en-deçà des lignes de bases (du rivage à la laisse de basse mer), les eaux intérieures.

La délimitation des zones maritimes et le régime juridique afférent mettent en exergue deux enjeux majeurs en Arctique : la libre circulation des embarcations étrangères et l'exploitation des fonds marins (sol et sous-sol).

Libre circulation des embarcations étrangères

Seules les eaux intérieures permettent à un État d'interdire ou non le passage d'embarcations étrangères²¹. Ayant bien compris l'intérêt de ce droit, le Canada et la Russie estiment que les deux routes maritimes arctiques, le passage du Nord-Ouest, et le passage du Nord, appartiennent à leurs eaux intérieures. Ils ont pour cela défini des lignes de base droites le long de l'archipel arctique canadien pour le Canada, et le long des îles sibériennes pour la Russie, très éloignées de la laisse de basse mer décrite par la Convention... Les eaux intérieures sont délimitées par chaque État, ce qui ne les rend pas opposables pour autant aux autres pays si elles ne sont pas conformes au droit international. De ce fait, les deux voies maritimes appartiennent beaucoup plus vraisemblablement à la catégorie des eaux territoriales, de la zone contiguë ou de la ZEE en fonction de leur éloignement des lignes de basse marée. Cela signifie que les États arctiques ne pourront s'opposer juridiquement à l'accroissement du trafic maritime dans l'océan Arctique.

L'exploitation des fonds marins

Les droits souverains des États du cercle polaire sur l'océan Arctique conduiront-ils à son appropriation via les Zones économiques exclusives ? L'application d'une ZEE de 200 milles nautiques par les États du G5 (États-Unis, Canada, Danemark, Norvège et Russie) laisserait une zone de « haute mer » (au sens juridique) d'environ 3 millions de km². Le sol et le sous-sol de la haute mer (appelés « zone » dans la Convention de Montego Bay) sont considérés comme un patrimoine commun de l'humanité (art. 136). Seule l'Autorité internationale des fonds marins peut décider de leur exploitation et de l'organisme habilité à l'entreprendre. En revanche, des plateaux continentaux étendus à

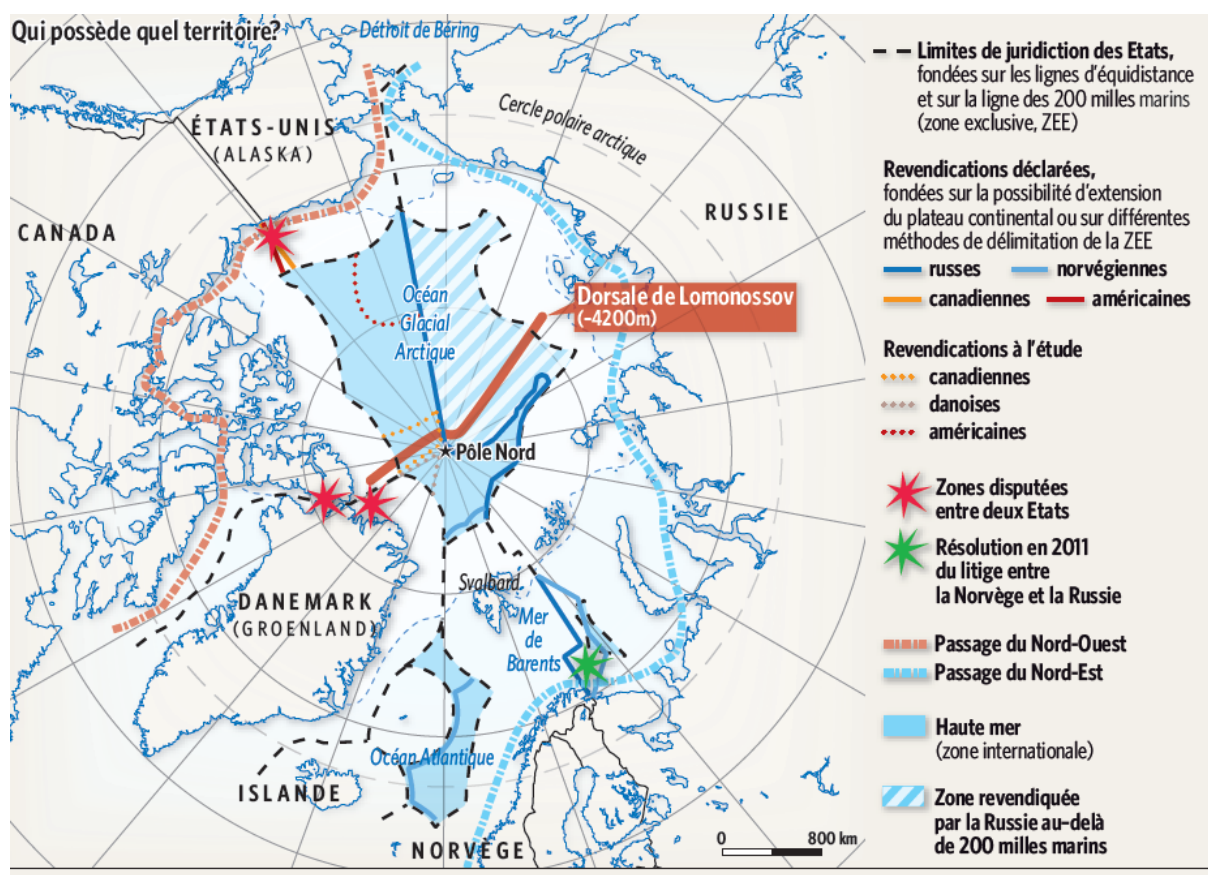
¹⁹ De POOTER Hélène, *Les conséquences juridiques des transformations physiques de l'Arctique*, IHEDN, coll. Florilège stratégique, 2010.

²⁰ La zone exclusive peut être portée à 350 milles des lignes de base si le plateau continental s'étend jusqu'à cette distance, ou à 100 milles de l'isobathe des 2 500 mètres.

²¹ Dans sa mer territoriale, un État doit permettre aux navires un droit de passage inoffensif (« continu et rapide », « qui ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier » selon les articles 18 et 19 de la Convention de Montego Bay. Outre un droit de contrôle dans la zone contiguë, la liberté de navigation doit être garantie dans la ZEE.

350 milles pour la Russie, les États-Unis, le Canada et le Danemark conduiraient à l'attribution de droits souverains sur la totalité de l'océan Arctique pour toute utilisation de la ZEE à des fins économiques. La demande russe d'extension de son plateau continental au-delà des 200 milles nautiques, déposée en 2001, n'a pas été acceptée à ce jour par la Commission des Limites (premier échec russe en juin 2002). Le Canada et le Danemark n'ont pas déposé de dossier de délimitation pour l'instant (imminent pour le Canada, qui doit le faire obligatoirement avant la fin de l'année 2013). Et les États-Unis ne sont pas partie à la Convention sur le droit de la mer, ce qui ne leur permet pas de « protéger » leur ZEE.

FIGURE N° 10 : REVENDICATIONS TERRITORIALES DANS L'OCEAN ARCTIQUE²²



Source : *Le Temps / Courrier international*, septembre 2012, http://www.letemps.ch/rw/Le_Temps/Quotidien/2012/09/14/Temps%20fort/Images/P03_TF_Arctique.pdf

Seule la Norvège a vu sa ZEE approuvée par la Commission des Limites en 2009, suivant la règle des 200 milles nautiques. Que ce soit pour l'accord sur la frontière maritime russo-norvégienne de 2010 ou les revendications de ZEE norvégienne, les demandes d'Oslo étaient considérées comme modérées. Mais il semble que la Norvège recherchait moins l'apaisement régional que la sécurisation du cadre juridique de ses frontières maritimes. En effet, des contestations territoriales ne permettaient pas la mise en exploitation des ressources naturelles de son espace maritime. Jonas Ghar Støre, ministre norvégien des Affaires étrangères, déclarait en ce sens en 2009, après la

²² Voir également l'annexe n°1.

confirmation de la ZEE norvégienne par la Commission des Limites, que « ces recommandations donnent la base sur laquelle la Norvège peut établir les limites de son plateau continental dans le Grand Nord. C'est une condition préliminaire pour la gestion des ressources, créer une base solide pour les investissements et une mise en place effective dans le Grand Nord de l'ordre légal pour les océans établi dans la Convention sur le droit de la mer²³ ».

Sur ces questions de délimitation des zones maritimes en Arctique, la Chine adopte une position d'attente, presque légaliste, se présentant comme un soutien²⁴ au respect des droits et de la souveraineté de chacun des États arctiques (plutôt aux antipodes de l'attitude de cette dernière en mer de Chine...). L'objectif poursuivi par Pékin en appuyant l'application du droit de la mer est d'éviter des revendications excessives de délimitation des zones maritimes de la part du Danemark, de la Russie, du Canada et des États-Unis, ce qui conduirait à une appropriation totale de l'océan Arctique et de ses ressources via les ZEE.

Les enjeux militaires de l'Arctique sont significatifs, mais moindres que du temps de la Guerre froide

La valeur militaire de l'Arctique est évidente pour des raisons géographiques. La région se situe à la fois entre la Russie et l'Amérique du Nord, et entre les États-Unis et l'Asie. Elle reste donc centrale dans le face-à-face stratégique entre Washington et Moscou (repérage et détection ; patrouilles sous-marines). La Russie a d'ailleurs repris ses patrouilles stratégiques aériennes (2007) et maritimes (2008) dans l'Arctique. Mais la région est, et sera, de plus en plus importante dans la gestion par les États-Unis des menaces potentielles venant d'Asie (site de défense antimissile en Alaska), et pour l'intervention rapide des forces américaines dans la région. Pour l'aviation américaine, l'Alaska constitue ainsi une base très précieuse pour d'éventuelles opérations aériennes majeures en Asie (la distance vers la Chine, le Japon et la Corée du Sud est inférieure à ce qu'elle est depuis la côte ouest des États-Unis).

Dans le même temps, le risque de conflit ouvert dans la région elle-même est sans doute très faible. Les conditions météorologiques et géographiques (distances, relief, glaces...) ne se prêtent guère à des affrontements majeurs, d'autant que la cartographie de l'Arctique reste très incomplète. Les capacités militaires disponibles pour emploi dans la région (surveillance, détection, repérage, projection de forces) restent faibles et le demeureront encore longtemps, les investissements nouveaux spécifiquement destinés à la région arctique (*cf. infra*) étant assez limités et susceptibles, du fait de la crise financière, d'être réduits ou étalés dans le temps. Pour ce qui concerne les ressources, cela a été souligné, la grande majorité d'entre elles, en ce qui concerne les hydrocarbures, se trouve sur le territoire souverain (à terre ou dans les Zones économiques exclusives) de l'un ou l'autre des cinq riverains.

Certains des différends majeurs entre pays riverains ont été réglés si ce n'est définitivement, du moins de manière intérimaire, au cours des dernières années. C'est le cas de ceux qui opposaient le Danemark et la Norvège pour la délimitation des zones de

²³ « La Norvège renonce au pôle Nord mais se voit attribuer 235 000 km² de plateau continental », blog *Ice Station Zebra*, 16 avril 2009, <http://zebrastationpolaire.over-blog.com/article-30299633.html>

²⁴ Jakobson Linda, « China Prepares for an Ice-Free Arctic », *Sipri Insights on Peace and Security*, n° 2010/2, mars 2010, 15 p.

pêche (2006) ; le Danemark, l'Islande et la Norvège pour la délimitation du plateau continental (2006) ; l'Islande et la Norvège pour l'exploration des ressources du plateau continental (2008) ; et surtout la Russie et la Norvège pour la délimitation de leur frontière maritime commune (2010).

Ceux qui demeurent opposent, pour la plupart, des pays alliés : le Danemark et le Canada (pôle Nord, mer de Lincoln, île de Hans), ou encore les États-Unis et le Canada (statut du Passage du Nord-Ouest, mer de Beaufort). Mais dès 1988, Washington et Ottawa avaient décidé conjointement de mettre de côté la question de la souveraineté dans le Passage du Nord-Ouest ; et sur la mer de Beaufort, il se dit que les deux pays pourraient prendre exemple sur l'accord russo-norvégien de 2011.

De manière générale, le comportement des puissances non alliées de la région montre une claire préférence « par défaut » pour la coopération au détriment de l'affrontement. La Russie respecte dans les faits la gestion des pêches par la Norvège autour de Svalbard, et la Norvège laisse la Russie procéder à l'exploration des ressources possibles en hydrocarbures. Après la « provocation » russe de 2007 (drapeau russe déposé sur le plateau continental au niveau du pôle Nord), les pays riverains ont réagi en adoptant la déclaration d'Illulissat (2008 – *cf. infra*). Et les États-Unis ont recours depuis longtemps au concours des brise-glaces russes.

Aucun incident sérieux n'a eu lieu dans la région depuis la fin de la Guerre froide, à l'exception d'arrestations ponctuelles de navires de pêche russes dans des eaux revendiquées par la Norvège dans les années 2000.

Au bilan, si l'on peut bien imaginer des répliques des « guerres du poisson » ayant opposé l'Islande et ses voisins dans les années 1970 (Royaume-Uni) et 1990 (Norvège), le risque d'incidents plus sérieux apparaît très limité et l'ambiance dans l'Arctique au cours des prochaines décennies correspondra sans doute plutôt au slogan norvégien « *High North, Low Tension* ».

Acteurs et coopérations en Arctique

Une coopération fonctionnelle mais incomplète en Arctique

De fait, les coopérations dans l'Arctique se multiplient depuis deux décennies.

Outre les facteurs mentionnés plus haut, d'autres militent en faveur de coopérations entre les pays de la région, quel que soit leur statut : les difficultés de navigation dans la région (source d'un intérêt commun à une coopération sur le sauvetage), le coût de l'exploitation des ressources (qui incite à des investissements multinationaux), l'appartenance à trois institutions communes pré-existantes (OTAN, UE, Conseil nordique), etc.

De fait, une multiplicité d'organisations et d'arrangements régionaux existe aujourd'hui :

- ➔ Le **Conseil nordique** est la seule véritable institution « historique » de la région. Elle regroupe les cinq pays nordiques (l'Islande, le Danemark, la Norvège, la Suède et la Finlande, les pays baltes ayant le statut d'observateur) depuis 1952 et a créé plusieurs institutions secondaires sous son égide, notamment le Forum des garde-côtes (2007). Leur coopération de défense a été réorganisée en 2009 par un arrangement séparé (NORDEFCO).
- ➔ Le **Conseil euro-arctique de Barents** (1993) regroupe les cinq pays du Conseil nordique, la Russie et la Commission européenne. Il organise depuis 2001 un exercice annuel de sauvetage, « Barents Rescue ». Il a été qualifié d'institution « vitale » pour la coopération en Arctique par les ministres des Affaires étrangères norvégien et russe en septembre 2010 dans une tribune commune.
- ➔ La **Coopération militaro-environnementale** dans l'Arctique (1996) était une initiative trilatérale (Norvège, Russie, États-Unis, auxquels s'était joint le Royaume-Uni en 2003) destinée à faciliter le démantèlement des sous-marins de l'ère soviétique.
- ➔ La **Dimension nordique de l'UE** est un partenariat impliquant l'Union, la Russie, la Norvège et l'Islande. Des négociations sont en cours dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour l'adoption d'un « Code polaire » pour la navigation dans la région, avec, de l'avis général, de bonnes chances de succès, sans doute en 2014.
- ➔ L'**Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe** (OSCE) et le Conseil OTAN-Russie sont les seules organisations, hormis le Conseil arctique (et l'ONU), qui regroupent l'ensemble des huit États arctiques. Mais ces deux enceintes traitant de questions de sécurité, sept pays (le G8 moins la Norvège) refusent que les enjeux de l'Arctique soient traités en leur sein.
- ➔ Le **Conseil arctique** regroupe les huit États arctiques depuis 1996 et est l'institution « montante » de la région. Il fait une place importante aux peuples indigènes, divisés en six communautés ayant le statut de Participant permanent. Sept pays européens, dont la France, le Royaume-Uni et l'Italie, y sont Observateurs permanents. De l'avis des pays membres et des analystes, le Conseil arctique est une plateforme de discussion fonctionnelle entre États arctiques, malgré plusieurs limites. Tout d'abord, le

Conseil arctique n'est pas une organisation au sens juridique, mais un forum de discussion, un cadre de négociation. Une première forme d'institutionnalisation a eu lieu en 2011 avec l'établissement d'un Secrétariat permanent du Conseil arctique, situé à Tromsø en Norvège. Mais ce dernier ne représente pas le Conseil et n'a qu'un statut juridique norvégien. Son existence a été confortée par la Déclaration de Kiruna en mai 2013. Ensuite, la sécurité (au sens militaire) a été le seul sujet formellement exclu du champ d'action du Conseil arctique. Le mot même « sécurité » ne figure que dans une seule déclaration du Conseil arctique sur les huit adoptées depuis 1996²⁵ !

Le prisme de la sécurité s'immisce cependant progressivement à travers les déclinaisons du concept (la sécurité alimentaire notamment, face aux changements environnementaux dans la zone) et l'acceptation par le G5 de la nécessité d'exercer des missions de souveraineté²⁶ (patrouille, secours, etc.) dans l'océan Arctique. Enfin, les sphères de compétence du Conseil sont restreintes par la règle de l'unanimité prévalant pour chaque décision et déclaration du G8. Mais la souplesse fonctionnelle et la règle du consensus expliquent également la bonne volonté coopérative des États membres du Conseil.

Enfin, ce dernier n'est pas doté financièrement par des contributions obligatoires de la part de ses membres. Certains groupes de travail peuvent ainsi être financés par des crédits privés (ce qui pourrait orienter leurs résultats ou les sujets de recherche).

Le *Search & Rescue agreement* (SAR), adopté en 2011, est le premier accord contraignant couvrant la zone arctique, et ne doit pas être négligé, ne serait-ce que de ce fait. Sur le fond, l'accord s'avère très général, et découpe l'Arctique en deux zones gigantesques (la zone russe, et le reste de l'océan Arctique). La coordination de l'emploi des matériels de secours risque de ne pas suffire à combler le déficit global de moyens maritimes et aériens (la Norvège ne possède par exemple que deux hélicoptères de secours au Svalbard). Plusieurs rencontres ont été prévues en 2012 et 2013 pour définir les aspects concrets du SAR. Un premier exercice conjoint (SAREX 2012) entre les pays du G5 et l'Islande, mené dans le cadre de cet accord, s'est déroulé du 10 au 14 septembre 2012 sur la côte est du Groenland. Un nouvel accord du même type, relatif à la « coopération sur la préparation et la lutte en matière de pollution marine par les hydrocarbures dans l'Arctique » a été adopté en mai 2013 par les ministres des Affaires étrangères des membres permanents du Conseil arctique, réunis à Kiruna en mai 2013. Mais le changement climatique, et plus particulièrement l'adaptation, constitue le principal axe de travail actuel du Conseil arctique et de son secrétariat.

La question de l'élargissement du nombre d'Observateurs permanents se pose aux membres du Conseil arctique de manière récurrente et de plus en plus pressante. Les candidats sont nombreux et variés : la Chine (dont une première candidature avait été rejetée en 2009), l'Inde, le Brésil, le Japon, la Corée du Sud, l'Union européenne... La position adoptée par les représentants des États du Conseil arctique lors de la réunion de Kiruna en mai 2013 devait déterminer l'ambition de cet organisme pour les prochaines années. Soit il restait un club perçu comme exclusif (à la légitimité contestable), mais permettant une bonne gouvernance entre les G8, soit il pouvait

²⁵ Entretien avec la Secrétaire générale du Conseil arctique à Tromsø en juin 2012.

²⁶ Vasiliev Anton, « Security and Cooperation in the Arctic. New Factors, Challenges and Prerequisites », *The Arctic Herald*, Arctic Council, n° 2, 2012, pp.16-21.

donner une visibilité mondiale aux enjeux arctiques en élargissant le nombre de pays observateurs, tout en limitant leur influence (les Observateurs n'ont un rôle restreint que dans les groupes de travail). Bien que probable, cette dernière hypothèse était affaiblie par plusieurs arguments. Outre le fait qu'accueillir de nouveaux observateurs pouvait être reporté (à l'inverse, exclure ultérieurement des observateurs serait délicat politiquement), le Canada et la Russie étaient opposés à un tel élargissement. Les six communautés indigènes partageaient cette position et craignaient une perte de leur influence en cas d'augmentation du nombre des pays Observateurs. A cela s'ajoutait l'hostilité du Canada à la candidature européenne à cause de la réglementation européenne limitant le commerce de produits dérivés du phoque, qui impacte les communautés Inuits sur son territoire. « *Tant que cette Union européenne n'a pas la sensibilité nécessaire envers les besoins des gens du Nord, je ne vois pas pourquoi ils devraient être un observateur permanent au Conseil de l'Arctique* », déclarait le ministre canadien des Affaires étrangères en avril 2010²⁷... L'hypothèse d'une dotation financière partielle de l'UE au profit du Conseil arctique jouait cependant en faveur de la candidature européenne.

Au final, la déclaration de Kiruna²⁸ suit les recommandations de la présidence suédoise²⁹ du Conseil arctique, et accepte comme nouveaux Observateurs la Chine, l'Inde, l'Italie, le Japon, la Corée du Sud et Singapour. L'octroi de ce statut à l'Union européenne est accordé sous conditions, subordonné à l'avancée des discussions sur le commerce de produits dérivés du phoque...

De plus, le Conseil arctique semble avoir échappé définitivement à une tendance qui aurait pu le compromettre : la réunion des cinq États riverains sans l'Islande, la Suède et la Finlande. Ce G5, Conseil arctique restreint, s'est réuni à deux reprises, en particulier en 2008, lorsqu'ils adoptèrent l'importante Déclaration d'Illulissat, engagement mutuel à régler leurs différends de manière pacifique. Selon la Secrétaire générale du Conseil arctique, ces meetings à cinq, perçus comme une privatisation des enjeux arctiques par le G5, ne devraient plus se reproduire à l'avenir.

Les pays alliés qui entretiennent des différends territoriaux ou maritimes se montrent néanmoins prompts à accroître leur coopération là où cela est possible. Ainsi, le Canada et les États-Unis ont étendu en 2006 les fonctions du *North American Air Defense* (NORAD) à la surveillance maritime, et Washington a participé à l'exercice canadien annuel *Operation Nanook* en 2010. De même, le Canada et le Danemark ont signé deux mémorandums de coopération sur la cartographie et l'hydrographie (2005) et sur la coopération dans l'Arctique en général (2010). La Finlande et la Suède, pour leur part, ont engagé une étude de faisabilité pour le redéveloppement de l'infrastructure ferroviaire dans la région (2009).

La densité de ce réseau de coopérations ne doit pas faire illusion sur le plan des questions de sécurité. Hors pays nordiques, elles en restent les parents pauvres : ni le

²⁷ De Pooter Hélène, *Les conséquences juridiques des transformations physiques de l'Arctique*, op. cit.

²⁸ <http://www.arctic-council.org/index.php/en/events/meetings-overview/kiruna-ministerial-2013>

²⁹ Voir par exemple la déclaration de Carl Bildt, ministre des Affaires étrangères Suédois : les Observateurs « renforcent le Conseil de l'Arctique car cela implique que le monde accepte que le Conseil de l'Arctique est le forum de coopération pour les questions arctiques », cité in *Le Monde*, « La Chine devient observateur au Conseil de l'Arctique », 15 mai 2013.

Conseil arctique ni le Conseil de Barents n'en traitent aujourd'hui. (Le Conseil arctique a exclu de son mandat les questions militaires, à la demande des États-Unis. Une première réunion des responsables militaires des pays membres a toutefois eu lieu en avril 2012 au Canada). Et tant que les risques sécuritaires resteront peu élevés, les organisations non-régionales telles que l'OTAN et l'UE ne joueront dans l'Arctique qu'un rôle relativement secondaire. Par ailleurs, il n'y a aucune perspective réaliste de définition d'un régime juridique d'ensemble dans la région (à l'image, par exemple, du traité de l'Antarctique). De ce point de vue, la Déclaration d'Ilulissat (2008) a été interprétée comme un message des pays riverains au reste du monde : « nous n'avons pas besoin de l'implication de la communauté internationale pour régler nos différends de manière pacifique ».

Les principaux acteurs de la région Arctique

Si tous les acteurs étatiques de la région ont manifesté un regain d'intérêt pour l'Arctique depuis quelques années, leur degré d'investissement concret sur le plan militaire reste très variable. Le Canada, la Norvège et la Russie semblent être les plus déterminés.

Les politiques occidentales dans la région arctique

Le Canada

Le Canada a été, avec la Norvège, le premier pays de la région à réévaluer sa politique dans l'Arctique depuis la fin de la Guerre froide. Il est vrai que 40 % de son territoire sont situés au nord du 60^{ème} parallèle. Après avoir publié le document *The Northern Dimension of Canadian Foreign Policy* en 2000, il a repris ses exercices dans l'Arctique en 2002, et a procédé à des démonstrations symboliques de souveraineté (drapeau canadien planté à la station d'Alert, à l'extrême-nord du pays, en 2004, et sur l'île de Hans, à l'entrée du Passage du Nord-Ouest, en 2005).

La région a pris la première place dans la stratégie de défense canadienne depuis 2006 et l'arrivée au pouvoir du gouvernement conservateur de M. Stephen Harper, qui avait mis un terme à douze ans de gouvernement libéral. A l'inverse de la Norvège, toutefois, il existe dans la politique canadienne actuelle vis-à-vis de l'Arctique, qui couvre une grande partie de son territoire, une tonalité très patriotique, voire nationaliste – qu'il convient de lire en partie à travers le prisme de sa relation complexe avec les États-Unis. Le Canada est d'ailleurs considéré comme l'État le plus offensif de la zone arctique. Une tribune commune des ministres des Affaires étrangères russe et norvégien, publiée en septembre 2010 dans un quotidien canadien, apostrophait directement le Canada pour l'inviter à s'inspirer de voies pacifiques pour régler ses différends territoriaux³⁰ ! Stephen Harper a utilisé à plusieurs reprises la formule suivante, notamment au cours d'un discours sur « l'importance stratégique » de l'Arctique en 2009 : « *Use it or lose it* »³¹...

³⁰ Lavrov Sergei, Gahr Støre Jonas, « Canada, Take Note: Here's How to Resolve Maritime Disputes », *The Globe and Mail*, 21 septembre 2010, <http://www.theglobeandmail.com/commentary/canada-take-note-heres-how-to-resolve-maritime-disputes/article4326372/>

³¹ « Arctic of 'Strategic Importance' to Canada: PM », *CBC News*, 19 août 2009: <http://www.cbc.ca/news/canada/story/2009/08/19/harper-nanook-arctic-north-sovereignty414.html>

La posture canadienne en Arctique, perçue comme offensive par ses voisins, s'explique également par des enjeux de politique interne. En premier lieu, la question de la militarisation de cet espace, portée par Stephen Harper, divise la classe politique canadienne. L'Arctique, pour ses opposants sur cette question, est d'abord un enjeu environnemental et de sécurité humaine³². Mais la militarisation de l'aire arctique se réalise par défaut, les militaires ayant seuls (notamment le corps des Rangers pour l'armée de Terre) les moyens d'être présents dans cette zone extrême. La concurrence entre le corps des Garde-côtes (ministère des Océans et de la Pêche) et la Marine pour la commande de nouveaux navires aux capacités arctiques va très probablement être tranchée en faveur du ministère de la Défense nationale. En second lieu, les ultra-libéraux souhaitent ouvrir davantage l'archipel arctique canadien au secteur privé. Cela consisterait entre autres à privatiser les secours en mer, à fonder le développement de cette zone sur des initiatives privées, ou encore à instaurer des droits de passage dans les eaux territoriales (sous réserve de l'opposabilité de telles mesures, et de la qualification juridique retenue pour ces espaces maritimes).

Le Canada a redéfini sa stratégie dans la région à travers quatre documents fondateurs, la stratégie de défense *Canada First* (2008), la *Northern Strategy* (2009), le *Statement on Canada's Arctic Policy* (2010), suivis par une directive interne au ministère de la défense (2011).

Le principal commandement interarmées (*Joint Task Force North*) responsable des opérations dans la région est situé à Yellowknife (Territoire du Nord-Ouest). L'armée de l'Air dispose de deux bases dans le Territoire du Nord-Ouest et de deux autres dans le Nunavut.

Les moyens militaires canadiens, largement obsolètes, ne sont pas aujourd'hui à la hauteur des ambitions du pays. Pour agir dans la région – qui, encore une fois, constitue une bonne part du territoire du pays –, Ottawa dispose de six bâtiments légers avec une capacité brise-glaces limitée, d'un seul véritable brise-glaces, de quelques navires de ravitaillement, de quatre appareils Twin Otter destinés au sauvetage, et d'hélicoptères CH-149 Cormorant qui ne sont pas déployés dans l'Arctique.

C'est pourquoi le gouvernement de M. Harper a pris des décisions majeures de recapitalisation de l'appareil de défense du Canada dans les années 2007-2010. Il s'agit :

- ➔ De construire huit nouveaux bâtiments de patrouille Polar Class 5 (entrée en service en 2020) ;
- ➔ De construire un brise-glaces (John G. Diefenbaker) pour le remplacement du Louis S. St. Laurent en 2017 ;
- ➔ D'acquérir trois nouveaux bâtiments de soutien (le premier en 2016) ;
- ➔ D'acquérir jusqu'à dix-neuf nouveaux appareils de recherche et sauvetage ;
- ➔ D'augmenter d'un cinquième (de 4 100 à 5 000) les effectifs des Canadian Rangers, de créer un bataillon spécialisé de l'Armée de Terre (500 hommes) et de stationner une compagnie de réserve (100 hommes) à Yellowknife ;
- ➔ De créer une école de combat polaire à Resolute Bay, au Nunavut ;

³² Bergh Kristofer, « The Arctic Policies of Canada and the United States: Domestic Motives and International Context », *SIPRI Insights on Peace and Security*, n° 2012/1, juillet 2012.

- ➔ De construire un nouveau port en eaux profondes à Nanisivik, sur l'île de Baffin (qui pourrait être achevé en 2016) ;
- ➔ De lancer trois nouveaux satellites d'observation RADARSAT-2, portant le total en service à quatre en 2015 ;
- ➔ De remplacer ses 18 avions de patrouille maritime vieillissants P-3C par dix à douze nouveaux appareils à l'horizon 2020 ;
- ➔ De poursuivre son programme de drones en acquérant six nouveaux appareils destinés notamment à la surveillance de l'Arctique ;
- ➔ Enfin, de dépenser 100 millions de dollars dans un effort de cartographie destiné à démontrer le bien-fondé des revendications canadiennes, notamment sur la navigation dans l'espace des 200 milles nautiques.

Le gouvernement a par ailleurs annoncé en juin 2011 son intention de redéployer 1 000 militaires dans les grandes îles du nord (Baffin et Ellesmere).

La réalisation de cet ensemble de projets, très ambitieux pour une puissance militaire moyenne, se heurte depuis 2008 aux conséquences de la crise financière, même si les effets de celle-ci sont certainement moins prononcés au Canada qu'ils ne le sont dans la plupart des pays occidentaux. Le calendrier d'acquisition des nouveaux bâtiments de patrouille a été décalé (pas avant 2015 désormais), et d'autres subiront certainement le même sort.

A signaler également : la tenue annuelle de trois exercices de « souveraineté » et de gestion de crise, les opérations Nunaliut, Nunakput, et surtout Nanook, dont la caractéristique originale est d'être pleinement intergouvernementale.

Contrairement à la Norvège, le Canada n'est pas demandeur d'une plus grande implication de l'OTAN dans la région.

Les États-Unis

Les États-Unis n'ont aucunement été leaders dans le regain d'intérêt des pays de la région pour l'Arctique qui s'est manifesté depuis le milieu des années 2000. Même s'ils ont, d'une certaine manière, rattrapé leur retard, il n'y a pas de raison de penser qu'ils feront de l'Arctique une vraie priorité dans les années qui viennent, d'autant que leurs besoins en rééquipement sont assez importants.

Les intérêts stratégiques des États-Unis sont pourtant nombreux dans la région. L'Arctique était au centre de la confrontation Est-Ouest et sa pertinence pour la gestion des menaces sécuritaires du 21^{ème} siècle reste intacte : coopération avec le Canada pour la prévention du terrorisme et des trafics (cf. nouvelles compétences du NORAD), installation d'un site de défense antimissile en Alaska et possibilité de déployer des navires Aegis dans la région, accès de l'aviation américaine à l'Asie via l'Alaska. En outre, la recherche et l'exploitation de gisements d'hydrocarbures et de minerais dans la région constituent une part non négligeable du débat américain contemporain sur la sécurité énergétique.

Depuis trois ans, les États-Unis ont publié quatre documents stratégiques qui, pris ensemble, refondent la stratégie américaine dans la région. *L'Arctic Region Policy* (2009) est un document de niveau présidentiel publié dans les derniers jours de la

présidence Bush, mais qui fait encore référence aujourd'hui. Le rapport du Pentagone au Congrès sur les opérations dans l'Arctique et le Passage du Nord-Ouest (2011) définit les intérêts de l'appareil américain de défense dans la région ; il a conduit à un remaniement de l'organisation des opérations américaines dans l'Arctique : le *Pacific Command* (PACOM) a perdu toute responsabilité dans la zone, et le *Northern Command* (NORTHCOM) a été désigné comme principal commandement responsable.

L'*Arctic Roadmap* de l'US Navy (2009) trace la voie à suivre pour la Marine américaine, qui ne dispose aujourd'hui que de capacités très limitées de détection, repérage, communications et opération aux latitudes polaires. (Les limites du *Global Positioning System* (GPS), qui n'a pas été optimisé pour fonctionner aux approches des pôles, sont une contrainte à noter.) Les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) américains opèrent désormais parfois dans l'Arctique, et la Navy entretient soigneusement sa connaissance du milieu marin arctique, ne serait-ce que pour permettre aux SNLE d'y opérer dans les meilleures conditions. Le seul navire américain de surface qui soit spécifiquement adapté aux conditions polaires est un bâtiment expérimental, le *Susitna*. Les huit futurs patrouilleurs de classe Legend auront une meilleure capacité d'opération dans des conditions de froid extrême.

Les Garde-côtes ont pour leur part produit une étude intitulée *High Altitude* (2011), qui met l'accent sur l'urgence d'un remplacement de la flotte de brise-glaces (trois seulement dont deux ne sont pas opérants actuellement), et de l'accroissement de ses moyens de surveillance et de transport (HC130 aujourd'hui). Les garde-côtes ont accru leurs activités dans la région (déploiement de bases temporaires expérimentales chaque année depuis 2008), mais n'ont pas de présence permanente dans les eaux d'Alaska du nord.

La liberté de navigation restera un principe cardinal de la stratégie américaine dans la région, comme elle l'est ailleurs. Il détermine son différend avec le Canada sur le statut du Passage du Nord-Ouest (ainsi que sur les détroits russes). Washington n'en recherche pas moins l'accession du pays à la CNUDM (ne serait-ce que pour garantir la légitimité de son accès aux ressources du plateau continental), mais le projet de loi autorisant ratification n'a jamais pu atteindre le Sénat en séance plénière, en raison de l'opposition de nombre de Républicains. A l'été 2012, le nombre de sénateurs républicains s'opposant à la ratification a même augmenté, deux d'entre eux se prononçant contre, portant le total à 34. Cela signifie que la ratification de la CNUDM devra attendre un hypothétique futur rééquilibrage des forces au Sénat.

L'US Air Force dispose de deux grandes bases en Alaska. Elle y déploie aujourd'hui trois escadrons d'avions de défense aérienne et elle envisage d'y déployer 20 à 25 % de sa flotte de F-22, essentiellement pour les opérations en Asie.

Les systèmes d'alerte stratégique n'ont en revanche pas besoin d'être modernisés à court terme, le *North Warning System* (NWS) ayant remplacé le réseau *Distant Early Warning* (DEW) en 1993.

L'US Army entretient une petite unité basée en Alaska (USARAK), mais qui n'est pas principalement destinée au combat en zone arctique.

La base de Thulé (Groenland) continuera d'être la principale installation américaine dans la région hors territoire national, mais elle n'accueille pas aujourd'hui de moyens aériens. Les États-Unis n'ont plus de présence militaire permanente en Islande depuis 2006.

La Norvège, le Danemark, l'Islande et le rôle de l'OTAN

La **Norvège** a depuis longtemps la politique la plus proactive de tous les pays occidentaux de la région (désormais avec le Canada), et se singularise par un effort budgétaire de défense qui reste en croissance. Elle a manifesté son regain d'intérêt pour l'Arctique par une *Stratégie pour le Grand Nord* au niveau intergouvernemental en 2006 (mise à jour en 2009) et la Déclaration de Soria Moria (2007), suivies d'un nouveau concept de défense, *Capable Force* (2009), et d'un Livre blanc (2011).

Oslo, qui dispose depuis 2002 du brise-glaces Svalbard (destiné à la surveillance de l'archipel éponyme), a acquis cinq nouvelles frégates Fridtjof Nansen (équipées d'hélicoptères NH90 et du système de combat Aegis), et commandé six nouveaux patrouilleurs rapides Skjold ; ces nouvelles plateformes n'ont pas de capacité brise-glaces. La Norvège dispose également de six sous-marins Ula aptes à patrouiller dans la région. Ses avions de patrouille maritime P-3 sont en revanche vieillissants. Elle a annoncé en 2012 qu'elle transformerait l'une de ses unités terrestres en « bataillon arctique ». En 2009, la Norvège a par ailleurs décidé de déplacer le centre principal d'opérations militaires du pays de Stavanger à Bodo (c'est là que seront sans doute déployés les 48 F35 norvégiens), et, en 2010, de transférer plus au nord le quartier général des garde-côtes.

Parallèlement, Oslo a été la première, au sein du Conseil arctique, à voir confirmer auprès des Nations unies ses revendications pour la délimitation de son plateau continental (dossier déposé en 2006 et accepté en 2009). Elle a cherché à régler la plupart des différends territoriaux qui l'opposent à ses voisins (cf. §1.2.3). La Norvège souhaite un engagement accru de l'OTAN dans la région (et accueille déjà des exercices majeurs annuels internationaux – *Cold Challenge, Cold Response...* – depuis 2006, parfois avec la participation de pays non-OTAN). Mais elle veut éviter toute approche de confrontation avec la Russie, qui reste particulièrement sensible sur les initiatives de l'Alliance atlantique (voir §2.2.2)³³ ; les deux pays ont ainsi organisé des exercices navals conjoints en 2010 et 2011.

La Norvège souffre d'un positionnement et d'aspirations contradictoires, entre une véritable préoccupation environnementale pour l'Arctique d'un côté (en premier lieu pour l'archipel du Svalbard), et une économie (balance commerciale, PIB...) largement soutenue par l'exportation d'hydrocarbures de l'autre. Plus de 98% de l'électricité consommée en Norvège est hydroélectrique, mais le pays est dans le même temps le 2^{ème} exportateur mondial de gaz, et suivant les années, entre le 3^{ème} et 8^{ème} exportateur mondial de pétrole. Si sa volonté de rechercher des modes pacifiques de résolution des différends ou de protéger l'environnement n'est pas à remettre en cause, la Norvège demeure ambiguë quant à l'exploitation des sols et sous-sols dans sa ZEE arctique. Les initiatives récentes visant à clarifier la frontière maritime avec la Russie (2010) ou la ZEE norvégienne (recevabilité des demandes en 2009) ont permis de mettre fin à toute contestation à l'encontre des frontières maritimes d'Oslo, ce qui était le préalable à des ambitions de prospection ou d'exploitation d'hydrocarbures. Le ministre norvégien du Pétrole, Ola Borten Moe, a exprimé fin août 2012 son intention d'initier la prospection

³³ Ainsi, la Russie a appréhendé comme une provocation l'exercice *Cold Response* organisé en mars 2012 en Norvège et en Suède, avec la participation de quinze États et de plus de 16 000 hommes ; elle y a « répondu » par un exercice engageant sa 200^{ème} brigade de fusiliers motorisés (basée à Mourmansk) et des chars T-80 adaptés aux conditions de l'Arctique (« Russia in the Arctic: Economic Interests Override Military Aspirations », *IISS Strategic Comments*, Vol. 18, n° 43, novembre 2012).

dans le sud-est de la mer de Barents, avant d'être désavoué par le Premier ministre Jens Stoltenberg. Le ministre du Pétrole ne voyait également pas d'objection à prospecter « presque jusqu'au pôle Nord »³⁴. La compagnie pétrolière nationale Statoil annonçait au même moment (28 août) le triplement de ses budgets consacrés aux technologies d'exploration de ressources en hydrocarbures en Arctique.

Le **Danemark** a, à l'image de la Norvège, une attitude assez proactive, tout en se méfiant des excès possibles de la « militarisation » de la géopolitique régionale. Il a joué un rôle clé pour l'adoption de la Déclaration d'Illulissat (2008, *cf. supra*) et promeut l'idée d'un Code polaire dans le cadre de l'OMI. Sa politique nationale est rendue plus complexe par le statut d'autonomie dont disposent les Îles Féroé et surtout le Groenland (2009). La défense de ce territoire est garantie par un accord séparé avec les États-Unis (1951, mis à jour en 2004, le territoire étant géographiquement exclu de l'OTAN), et son accession à l'indépendance n'est pas impossible à moyen terme.

Dans l'intervalle, le *Danish Defence Agreement 2010-2014* (2009) et la Stratégie arctique interarmées (2012) planifient l'adaptation de la défense du royaume aux nouvelles conditions géopolitiques de l'Arctique. Ils prévoient, à l'horizon 2014, la consolidation de deux commandements existants (îles Féroé et Groenland) en un nouveau Commandement de l'Arctique basé à Nuuk (Groenland) et la création d'une force de réaction rapide interarmées (*Arctic Reaction Force*) constituée autour d'une petite force permanente (*Arctic Special Force*). Sa Marine est plutôt bien dotée en bâtiments récents : onze patrouilleurs Flyvefisken, quatre frégates brise-glaces Thetis, deux navires de patrouilles Knud Rasmussen (deux en service, un troisième, en principe, en 2017), trois navires de soutien Absalon ; trois frégates Ivar Huitfeldt doivent entrer en service en 2012-2013. En outre, Copenhague dispose de trois avions de patrouille maritime. La *Stratégie pour l'Arctique 2011-2020* (2011), qui concerne l'ensemble du gouvernement, prévoit un effort significatif de cartographie de la région.

L'**Islande** est dépourvue de forces militaires – et les États-Unis ont quitté leur base de Keflavik en 2006 – mais ses garde-côtes disposent de deux navires de patrouilles (trois en 2012). Elle a publié une Stratégie pour l'Arctique en 2009. Elle souhaite une plus grande implication de l'OTAN et a été l'hôte de la première conférence à haut niveau de l'Alliance atlantique sur le sujet (2009). Elle souhaite être reconnue comme pays riverain de l'Arctique. La Chine y affirme sa présence depuis la crise financière de 2008 (*voir infra*).

L'**OTAN** a la responsabilité de la défense de cinq pays de la région contre la Russie et conduit des exercices annuels en Norvège et en Islande, mais son intérêt pour l'Arctique depuis la fin de la Guerre froide reste assez faible (en l'absence de motivation américaine), à l'exception de vagues déclarations de responsables militaires sur le risque de tensions, voire de conflits, dans la région si les conséquences du réchauffement climatique se confirmaient, de la tenue en 2010 d'un séminaire sur la sécurité environnementale dans la région, et d'exercices d'entraînement aux opérations en conditions polaires³⁵. L'Arctique n'est pas mentionné dans le Concept stratégique de 2010 ; il est vrai qu'à l'exception de la Norvège, les principaux pays concernés sont loin de tous

³⁴ Truc Olivier, « L'État norvégien divisé au sujet des forages en Arctique », *Le Monde*, 3 septembre 2012.

³⁵ Voir la préface de l'amiral James G. Stavridis, commandant suprême des forces alliées en Europe, à Paul Berkman, « Environmental Security in the Arctic Ocean: Promoting Cooperation and Preventing Conflict », *Whitehall Paper*, Royal United Services Institute, 30 septembre 2010.

souhaiter, à ce stade, une implication militaire de l'Alliance dans la zone. Toutefois, l'organisation elle-même reste désireuse de s'impliquer davantage, y compris en coopération avec la Russie. Rappelons également l'intérêt marqué pour l'OTAN de la part de la Finlande, qui n'exclut pas une adhésion à terme. La Finlande et la Suède ont participé à un exercice de l'OTAN en Suède en 2009.

La Suède, la Finlande et le rôle de l'Union européenne

La Finlande a été pionnière au sein de l'Union européenne pour attirer l'attention des États membres sur la région arctique. Elle a proposé dès 1997 une initiative intitulée la Dimension nordique, partenariat impliquant l'UE, la Russie, la Norvège et l'Islande. Elle a proposé en 2010 une stratégie européenne pour l'Arctique centrée sur le développement économique. Elle soutient l'accession de l'UE au statut d'observateur au Conseil arctique. Elle dispose d'une flotte importante de navires brise-glaces (sept).

La **Suède** a publié en 2011 sa Stratégie pour l'Arctique, centrée sur la protection de l'environnement. Comme la Finlande, elle dispose d'une flotte de sept navires brise-glaces. Mais contrairement à sa voisine, elle ne milite pas en faveur d'un rôle accru pour l'Union européenne dans la région. Elle développe un programme de frégate furtive (Visby).

L'**Union européenne**³⁶ s'intéresse, comme tous les autres acteurs régionaux, à la région arctique, essentiellement pour des raisons économiques (énergie, pêche, transport) et environnementales. La Commission a proposé des lignes directrices pour une stratégie de l'Union dans la région (2008), qui mettent en avant la liberté de navigation. Le Conseil a mis à jour sa politique relative à la Dimension nordique (2006) et publié des Conclusions du Conseil sur l'Arctique (2009). Le Conseil s'est également démarqué des propositions irréalistes du Parlement visant à la conclusion d'un traité d'ensemble sur l'Arctique sur le modèle de celui de 1959 sur l'Antarctique. L'UE a demandé un statut d'observateur au Conseil arctique. Mais le peu d'appétence de la Suède, du Canada, et le statut particulier du Danemark (le Groenland ne fait pas partie du territoire de l'Union, ayant quitté la Communauté en 1982 pour des raisons liées essentiellement à la liberté de pêche) limitent les chances d'une implication forte de l'UE dans la région.

La politique de la Fédération de Russie

A l'automne 2012, la Russie dépêchait un sous-marin dans les fonds de l'Arctique (expédition Arktika-2012) pour y récupérer des matériaux géologiques en vue de démontrer que les dorsales Lomonosov et Mendeleev sont une extension de son plateau continental sibérien. Les autres États riverains en ont retiré une préoccupation accrue concernant le regain d'ambitions de la Fédération de Russie dans l'Arctique – et son éventuel caractère agressif. Cinq ans plus tôt, en juillet 2007, son initiative consistant à planter son drapeau dans les fonds de l'Arctique (expédition « Arktika » conduite dans le cadre de l'Année polaire internationale 2007-2008) avait suscité l'émotion de la communauté internationale, et compté au nombre des facteurs provoquant, ces dernières années, de nombreux commentaires alarmistes sur l'inévitable « militarisation » du Grand Nord.

³⁶ Voir la partie 3 et la conclusion pour des développements sur la France et l'UE en Arctique.

Définition par la Russie de ses intérêts arctiques

État riverain disposant de la plus longue côte sur l'Arctique, la Russie, dès 2001, marque une intention de réactiver sa politique dans le Grand Nord. Elle présente alors une requête auprès de la Commission de l'ONU des Limites du plateau continental, arguant que la dorsale Lomonosov constitue une extension géologique de son plateau continental sibérien, en conséquence de quoi 1,2 million de km² d'eaux arctiques au-delà de sa Zone économique exclusive relèveraient de sa juridiction³⁷. Elle adopte, le 14 juin de la même année, les « Fondements de la politique d'État de la Russie dans l'Arctique » (*Osnovy gosoudarstvennoï politiki Rossiïskoï Federatsii v Arktike*), document signé par le président Poutine. Le 27 juillet, elle se dote d'une Doctrine maritime à l'horizon 2020, qui mentionne l'Arctique à plusieurs reprises et énonce un certain nombre d'objectifs à long terme pour la région³⁸. A cette même période, les activités scientifiques russes dans la région s'intensifient.

C'est surtout à partir du milieu des années 2000 que la politique russe prend un caractère plus déterminé, ce qui doit à la fois à l'affirmation croissante de Moscou sur la scène internationale et au regain d'activité des autres puissances dans l'Arctique (*voir supra*). En 2008, la Russie renouvelle sa stratégie spécifique pour cette région à laquelle elle considère, pour reprendre les termes de Vladimir Poutine, alors Premier ministre, que ses intérêts géopolitiques sont liés³⁹ : les « Fondements de la politique de la Fédération de Russie dans l'Arctique à l'horizon 2020 et au-delà » (*Osnovy gosoudarstvennoï politiki Rossiïskoï Federatsii v Arktike na period do 2020 goda i dal'neïchouïou perspektivou*), document approuvé par le président russe le 18 septembre 2008⁴⁰. De façon très symbolique, le Conseil de sécurité russe s'est, à l'occasion de l'adoption formelle de cette Stratégie, réuni en plein océan Arctique, sur la Terre de François-Joseph, à Nagourskoe, où se situe le poste-frontière le plus septentrional de Russie.

L'intérêt russe pour les enjeux de l'Arctique est de nouveau exprimé dans la Stratégie de sécurité nationale (également horizon 2020), adoptée en mai 2009. Le texte estime

³⁷ La Russie travaille actuellement à la reformulation de sa requête, qu'elle compte présenter à l'ONU au plus tard en 2014. Selon elle, les résultats des expéditions arctiques de prospection géologique qu'elle a conduites ces dernières années confirment que les dorsales Lomonosov et Mendeleev sont des extensions du plateau continental russe.

³⁸ Effectuer des recherches et valoriser l'Arctique en s'orientant sur le développement des branches exportatrices de l'économie et sur la résolution rapide des problèmes sociaux ; protéger les intérêts russes dans l'Arctique ; construire des bâtiments de catégorie brise-glaces pour le transport maritime, des bâtiments spécialisés pour la flotte de pêche, scientifique et autres flottes spécialisées ; prendre en compte les intérêts de défense de l'État pour ce qui concerne l'exploration et la valorisation des réserves de bio-ressources et des ressources minérales dans la Zone économique exclusive et sur le plateau continental de la Fédération de Russie ; former les conditions pour le déploiement et l'utilisation des composantes du potentiel maritime qui assurent la défense de la souveraineté, des droits souverains et internationaux de la Fédération de Russie dans la zone arctique ; limiter les activités navales étrangères dans des zones faisant l'objet d'accords bilatéraux et multilatéraux avec les grandes puissances navales ; garantir les intérêts nationaux de la Fédération de Russie par rapport à la Route maritime du nord, une gestion étatique centralisée de cette voie de transport, son service en brise-glaces, l'octroi d'un accès équitable aux transporteurs intéressés, y compris étrangers ; renouveler et exploiter de façon sûre la flotte de brise-glaces atomiques ; faire respecter les intérêts de la Fédération de Russie dans le cadre de la délimitation des espaces maritimes et des fonds des mers de l'océan Arctique avec les États de l'Arctique ; consolider les efforts et les ressources du pouvoir central fédéral et des sujets de la Fédération de Russie pour le développement de la navigation dans l'Arctique, des ports maritimes et fluviaux et pour la réalisation de l'approvisionnement des territoires du nord de la Russie.

³⁹ Cité par RIA Novosti, 29 avril 2010 (lors d'une visite sur la Terre de François-Joseph).

⁴⁰ Disponible en russe sur le site du Conseil de sécurité de la Fédération de Russie (<http://www.scrf.gov.ru>).

qu'en 2020, « l'attention de la politique internationale ... sera concentrée sur la possession de sources d'énergie, notamment au Proche-Orient, sur le plateau continental de la mer de Barents et dans d'autres régions de l'Arctique, dans le bassin de la mer Caspienne et en Asie centrale ». La zone arctique de la Fédération de Russie, indique le texte, fait partie des régions sur lesquelles l'État russe entend renforcer son effort en termes de protection des frontières et de la souveraineté nationales⁴¹.

La réaffirmation internationale de la Russie, au cours de la dernière décennie, s'est largement appuyée sur la valorisation de son statut de grande puissance énergétique, ainsi que sur un effort pour renforcer sa présence dans l'économie globalisée. Vu des responsables russes, le réchauffement climatique dans l'Arctique peut, théoriquement, servir la réalisation de ces deux objectifs. En matière énergétique, la Russie inscrit ses ambitions dans un cadre de long terme⁴², Moscou comptant sur les ressources du Grand Nord – Yamal, plateau continental des mers de Barents et de Kara – pour faire face à l'épuisement des champs actuellement en exploitation. Gazprom et les principales compagnies pétrolières russes ont d'ores et déjà entrepris des investissements dans des infrastructures et des bâtiments adaptés aux conditions arctiques (souvent par acquisitions à l'étranger). La Russie s'intéresse aussi aux opportunités que le réchauffement climatique ouvre potentiellement en termes de désenclavement de son territoire (une des obsessions des autorités russes depuis des siècles est d'accroître l'accès du pays aux mers libres de glace) et donc d'élargissement de sa participation à l'économie et au commerce globalisés.

Moscou table également sur une « rente » liée à une circulation commerciale accrue sur la Route maritime du Nord. La Russie entend, dans ce cadre, renforcer progressivement avec des bâtiments de nouvelle génération sa flotte de brise-glaces, vieillissante (avec un retrait du service prévu pour s'étendre entre 2014 et 2025 pour les bâtiments atomiques – voir ci-dessous, entre 2017 et 2019 pour les bâtiments diesel⁴³), et d'autres bâtiments adaptés aux conditions du Grand Nord, ainsi qu'étendre son infrastructure portuaire dans la région⁴⁴. Les autorités russes expriment en effet fréquemment leur inquiétude sur les insuffisances des infrastructures de transport de la région et sur leurs conséquences pour à la fois la sécurité militaire et la valorisation des opportunités économiques qu'ouvrira à plus long terme le réchauffement climatique dans l'Arctique.

⁴¹ Le document estime aussi que, parmi les objectifs à poursuivre pour garantir la sécurité nationale à moyen terme, figure l'achèvement de la création d'une infrastructure de transport, énergétique, de l'information et militaire, en particulier dans la zone arctique, la Sibérie orientale et l'Extrême-Orient russe.

⁴² Selon le Premier ministre Medvedev, les ressources provenant de l'Arctique représenteraient d'ores et déjà aux alentours de 10 % des revenus de la Fédération de Russie liés aux hydrocarbures (« Russia Has Peaceful, Pragmatic Goals in Euro-Arctic Region – Medvedev », Interfax-AVN, 5 juin 2013).

⁴³ « Upgrading Russian Icebreaker Fleet: an Acknowledgement of Business Conditions or a Strategic Requirement? », Conseil russe pour les affaires internationales, 5 mars 2012 (<http://russiancouncil.ru>).

⁴⁴ Besoin identifié par le président Medvedev lors d'une visite à Khabarovsk (« Investment Must Be Made in Arctic Icebreaker Fleet, Port Infrastructure », Interfax-AVN, 11 novembre 2011).

La flotte de brise-glaces atomiques russes en 2013*

- 4 brise-glaces de la catégorie « Arktika » – le *Rossiia* (2018), le *Sovetskii Soyouz* (2020), le *Iamal* et le *50 ans de la Victoire* – pour utilisation dans les eaux océaniques de l'Arctique.
- 2 brise-glaces de classe « Taïmyr » – le *Taïmyr* (2018) et le *Vaïgach* (2020) – pour utilisation dans les estuaires (eaux non profondes).

* **Source** : « La Russie – leader mondial de construction de la flotte de brise-glaces nucléaires », *Voix de la Russie*, 6 septembre 2012

Moscou escompte par ailleurs que le changement climatique rendra ses territoires du Grand Nord plus hospitaliers, contribuant à pallier les problèmes chroniques de dépeuplement et de désaffection économique qu'on y constate. La région Arctique est ainsi présentée par les autorités russes comme une « *base de ressources stratégique, assurant la résolution de problèmes du développement économique et social national* » à long terme, et comme une clef de l'accroissement de sa compétitivité sur les marchés globaux⁴⁵.

L'Agence spatiale russe Roskosmos travaille au développement d'un système spatial spécifique, « Arktika », depuis 2007. Les satellites mis en orbite (*a priori* six) dans le cadre de ce système devront permettre d'étudier le climat arctique ; d'assurer communications téléphoniques et radio sur fréquence FM dans les navires et les avions ; d'accompagner le trafic maritime et aérien et d'assurer la surveillance de la situation écologique, notamment des variations de la banquise ; de détecter de nouvelles ressources ; d'appuyer les opérations dans les cas de situations d'urgence. Roskosmos annonce pour 2016-2017 (l'échéance a glissé à plusieurs reprises) la mise en orbite du premier satellite.

Lors de l'expédition Arktika 2012, la Russie utilisait pour la première fois le sous-marin auxiliaire Kalitka (classe Losharik), capable de rester plusieurs mois submergé à de grandes profondeurs.

Un renforcement modéré des moyens militaires

En ouvrant l'espace arctique à une présence internationale plus forte, le changement climatique renforce aussi le sentiment d'encerclement sécuritaire de la Russie. Celle-ci tend, en particulier, à dramatiser non seulement l'évolution des politiques militaires des États riverains, mais aussi le rôle et les intentions stratégiques présumées de l'OTAN dans la région. Moscou retire de la nouvelle configuration dans l'Arctique de l'inquiétude quant à l'intégrité des installations militaires nationales dans la région, essentielles pour la dissuasion (dont le rôle dans la politique de sécurité russe reste central) – près de

⁴⁵ Stratégie pour l'Arctique (ce document est classé, sur le site du Conseil de sécurité russe, dans la rubrique « Sécurité économique ») ; et Dmitriï Medvedev (alors président de la Fédération de Russie), Allocution lors de la réunion du Conseil de sécurité sur la défense des intérêts nationaux de la Russie dans l'Arctique, 17 septembre 2008, site officiel du Kremlin (www.kremlin.ru).

70 % de ses armes nucléaires déployées sur des plateformes navales le sont sur des sous-marins situés dans la flotte du Nord, sur la péninsule de Kola, où est par ailleurs concentré l'essentiel de son infrastructure militaire dans l'Arctique⁴⁶. Cette flotte (la plus importante des flottes de la Marine russe) dispose aussi, outre de sa flotte de bâtiments de surface, de bombardiers à long rayon d'action, d'avions de reconnaissance navale, de moyens anti-aériens, de moyens d'infanterie navale, d'une brigade d'infanterie motorisée (à Kamenka) et d'une brigade de l'armée de Terre (à proximité de la frontière avec la Norvège, à Petchenga)⁴⁷. Elle est la seule à disposer d'une capacité brise-glaces (*50 ans de la Victoire*). En tout état de cause, tant les moyens que l'activité de la flotte du Nord ont été profondément réduits au regard de la période de la Guerre froide, et une bonne partie des équipements et matériels sont anciens⁴⁸.

En conséquence de cette conjonction de facteurs (identification de l'Arctique comme une terre d'opportunités à long terme pour la réalisation de la stratégie de puissance russe, sentiment de vulnérabilité géopolitique), une autre tendance de la politique de réaffirmation de puissance de Moscou au cours des dernières années – le recours à une rhétorique militarisée et à des démonstrations de force pour peser davantage sur ses partenaires internationaux, en particulier occidentaux – s'est exprimée dans cette région comme ailleurs.

La Russie a repris ses patrouilles stratégiques aériennes et maritimes dans l'Arctique, respectivement en 2007 et 2008. La Norvège a relevé que la Marine russe a activé sa présence en mer de Barents (navires de guerre, sous-marins mais aussi avions)⁴⁹. En 2009, les sous-marins stratégiques ont repris des opérations à proximité de ou sous la glace arctique. Conformément aux tendances en vigueur dans l'ensemble des forces armées, la flotte du Nord a accru ses activités d'entraînement. Après la période de vaches maigres qu'a connue la Défense russe des années 1990 au milieu des années 2000, les forces russes dans le Grand Nord (basées principalement dans les régions de Mourmansk et d'Arkhangelsk) connaissent un lent effort de restructuration, de rattrapage capacitaire et de modernisation.

⁴⁶ Kristian Atland, « Russia's Armed Forces and the Arctic: All Quiet on the Northern Front? », *Contemporary Security Policy*, Vol. 32, n° 2, p. 267. Le fait que la Route maritime du Nord n'ait été ouverte au trafic maritime international qu'en juillet 1991 tenait largement à des considérations stratégiques (Bo Österlund, « The Arctic Region is Warming Up as a Result of Climatic Change, and the Repositioning of Security Policy », *Baltic Rim Economies*, n° 4, 31 août 2010, p. 9). Cependant, il convient de souligner que des conflits d'intérêt ont cours depuis la disparition de l'URSS entre les militaires et des acteurs économiques, conflits dont les premiers ne sont pas toujours sortis gagnants, ce qui traduit un rééquilibrage progressif entre préoccupations sécuritaires et priorités économiques dans la Russie post-soviétique (un autre symptôme en est l'ouverture croissante des chantiers navals de Severodvinsk à des activités au bénéfice d'entreprises actives dans l'économie civile – nationales ou privées).

⁴⁷ « Russia in the Arctic: Economic Interests Override Military Aspirations », op. cit. ; Kristian Atland, « Russia's Armed Forces and the Arctic: All Quiet on the Northern Front? », Ibid. Cette dernière source souligne qu'un certain nombre d'unités basées ailleurs sur le territoire de la Russie sont régulièrement engagées dans des exercices dans la région Arctique – ce qui doit permettre de faire face à d'éventuels besoins de déploiement plus importants en fonction de l'évolution de la situation.

⁴⁸ Les rumeurs vont bon train sur le déploiement futur des bâtiments de projection et de commandement « Mistral » acquis auprès de la France. Même si certaines sources évoquent la possibilité que le second bâtiment puisse être déployé dans la flotte du Nord (le premier devrait l'être dans le Pacifique), cette option n'apparaît cependant pas favorite – pour des raisons stratégiques et opérationnelles – dans les supputations sur la possible répartition des futurs bâtiments.

⁴⁹ Marcel de Haas, « Russia's Arctic Strategy – Challenge to Western Energy Security », *Baltic Rim Economies*, n° 4, 31 août 2009, p. 20.

Au printemps 2009, des officiels russes avaient évoqué des plans sur la création d'un groupement de forces pour l'Arctique (incluant des forces du ministère de la Défense, notamment flottes du Pacifique et du Nord, des garde-frontières, des unités de protection côtière) en vue d'assurer la protection des intérêts politiques et économiques russes dans la région⁵⁰. La Stratégie pour l'Arctique préconise, du reste, la création d'un « *groupement de forces conventionnelles des Forces armées et d'autres forces (en premier lieu les garde-frontières) dans la zone Arctique, capables d'assurer la sécurité militaire quelles que soient les conditions de la situation militaro-politique* ». Pour certains spécialistes, cela est interprétable comme une volonté de restructurer la flotte du Nord⁵¹, celle-ci devant, en plus d'assurer les missions essentielles de la dissuasion stratégique, protéger les intérêts économiques du pays dans l'Arctique. En octobre 2005, Sergeï Ivanov, alors ministre de la Défense, présentant un rapport sur la protection des ressources gazières et pétrolières *offshore*, avait déclaré : « *la Russie doit maintenant penser non seulement aux moyens diplomatiques mais aussi aux moyens de force en vue de sauvegarder ses intérêts économiques* », et en conséquence, le ministère de la Défense devrait être chargé « *d'assurer la sécurité militaire pour les opérations offshore, et de fournir des services spéciaux au cours du développement et des opérations sur les gisements offshore... ainsi que d'assurer la sécurité de la navigation générale* »⁵².

En septembre 2013, le président Poutine annonçait la réouverture d'une ancienne base militaire fermée au début des années 1990 dans les îles de Nouvelle-Sibérie (sur l'île de Kotelnï), et la réhabilitation de son aérodrome (Temp)⁵³. Il justifiait cette décision par la nécessité d'exercer un contrôle plus appuyé sur la zone. Les autorités russes ont présenté ces développements comme un mouvement de « *restauration* » par la Russie de sa présence militaire dans l'Arctique et insisté sur le fait que, destinée à répondre à l'expansion des activités économiques dans l'Arctique et au besoin de protéger les frontières septentrionales du pays, cette mesure, ne visant aucun Etat tiers, n'avait pas de caractère déstabilisant⁵⁴. Mi-septembre, on assistait au déploiement d'un groupe de la flotte du Nord conduit par le croiseur *Piotr Velikiï* (Pierre le Grand), escorté de quatre brise-glaces et se rendant à Kotelnï, un événement inscrit par les autorités russes dans le cadre de l'effort national pour le développement et l'amélioration de la sécurité de la Route maritime du Nord⁵⁵. Les responsables russes de la Défense ont annoncé, pour

⁵⁰ « Medvedev : Zapad pytaetsia ogranitchit' Rossiïu v Arktike » [Medvedev : l'Occident essaie de contraindre la Russie dans l'Arctique], www.infox.ru, 17 mars 2010 ; « Russia's New Arctic Force to Focus on Border Protection », RIA Novosti, 30 mars 2009.

⁵¹ Margaret Blunden, « The New Problem of Arctic Stability », *Survival*, Vol. 51, n° 5, octobre-novembre 2009, p. 126.

⁵² Cité in Keir Giles, *Russia and the Arctic: The 'Last Dash North'*, Russian Series, Advanced Research and Assessment Group, Defence Academy of the United Kingdom, septembre 2007, p. 16. D'autres observateurs prévoient pour la flotte de la mer du Nord de nouvelles missions, telle la protection des futures nouvelles infrastructures énergétiques (plateformes, terminaux, pipelines...) contre des actes terroristes (Kristian Atland, « Russia's Armed Forces and the Arctic: All Quiet on the Northern Front? », op. cit.).

⁵³ Un An-72 y atterrissait le 29 octobre. L'aérodrome peut également accueillir des An-74 ; à terme, les pistes seront élargies pour accueillir des Il-76 (« Russia Resumes Constant Military Presence in the Arctic – Defense Ministry », Interfax-AVN, 16 septembre 2013, « Temp Arctic Airfield Resumes Operation – Russian Defense Ministry », Interfax-AVN, 29 octobre 2013).

⁵⁴ « Russia is Restoring its Military Presence in Arctic, not Expanding it – Foreign Ministry », Interfax-AVN, 19 septembre 2013.

⁵⁵ Les équipages, au cours de la sortie, ont réalisé des opérations de défense anti-aériennes, des opérations de recherche et de sauvetage en mer de navires en détresse. Était également présente une unité d'expédition du

l'avenir, des missions similaires d'unités de la flotte du Nord à proximité de la Terre de François-Joseph et de la Nouvelle Zemble, et insisté sur le caractère permanent, à l'avenir, de la présence militaire russe dans l'Arctique. La base réactivée accueillera, outre des militaires, des officiers du ministère des Situations d'urgence et des météorologistes⁵⁶. La Russie pourrait également tenter de faire d'une pierre deux coups en valorisant son effort de renforcement de ses moyens militaires dans la flotte du Pacifique dans la perspective d'un accroissement de sa présence dans l'Arctique (la flotte du Pacifique opère principalement dans le Pacifique mais dispose de bases sur la côte arctique orientale, et Vladimir Poutine a suggéré son importance parmi les moyens militaires dont dispose la Russie dans la partie nord du pays⁵⁷).

Les rumeurs sur le projet éventuel de créer une région militaire spéciale pour l'Arctique ne se sont à ce jour pas vérifiées. Deux brigades spéciales pour l'Arctique doivent être établies, ce sur quoi l'État-major russe travaille depuis plusieurs mois⁵⁸. La mise en œuvre de cet objectif (dont l'horizon de réalisation ne cesse d'être repoussé, aujourd'hui à 2015⁵⁹) est censée mobiliser l'étude de l'expérience en la matière des pays nordiques (Finlande, Norvège, Suède). Leur mission principale serait, en tout état de cause, de principalement protéger les régions nordiques de la Russie, et non de projeter la puissance russe au-delà dans les zones arctiques⁶⁰. Le ministère russe de la Défense indiquait, fin 2013, qu'il envisageait la formation d'une unité de patrouilleurs aptes à circuler dans les glaces.

Concernant l'effort de protection des intérêts russes dans l'Arctique, et notamment de surveillance de la « Route maritime du Nord », le Service fédéral de sécurité (FSB) semble devoir jouer un rôle de premier plan. S'il est vrai que certains hauts responsables militaires ont pu envoyer des signaux contraires, valorisant la flotte du Nord, ces signaux ont avant tout pour vocation de protéger les intérêts de l'armée face à d'éventuels gains d'influence des autres « structures de force », un jeu qui court depuis le début des années 1990 dans l'Arctique comme ailleurs et qu'a accentué la réforme militaire engagée en 2008 (des experts russes s'interrogent en tout cas sur le bien-fondé de confier à la flotte du Nord, qui devrait selon eux se concentrer sur ses missions liées à la dissuasion, des missions élargies portant notamment sur la protection des intérêts économiques nationaux dans l'Arctique et sur la lutte contre le terrorisme ou la criminalité dans cet espace). La Stratégie pour l'Arctique se voulait claire quant à la nature des forces que la Russie doit développer dans la région : le FSB, dont dépendent les garde-frontières, y apparaît comme l'acteur de sécurité principal. (Il est vrai que la tendance de Vladimir Poutine, revenu à la présidence russe en 2012, à mettre en scène les outils militaires dans les relations internationales est bien connue). Dès 2004, un directoire spécial pour l'Arctique était créé au sein du FSB (état-major à Mourmansk).

service hydrographique de la flotte du Nord. Les navires qui ont débarqué à Kotelný y ont par ailleurs livré des matériels et des matériaux destinés à la construction d'installations sur place pour la base réactivée.

⁵⁶ Selon le président Poutine, à l'occasion d'une réunion du parti Russie unie dans la région de Moscou le 3 octobre 2013 (voir sur le site du Kremlin : <http://news.kremlin.ru/news/19356>)

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ « Russian Defense Ministry to Form Two Arctic Brigades », Interfax-AVN, 1^{er} juillet 2011.

⁵⁹ Pour la première brigade, qui sera formée sur la base de la 200^{ème} brigade de Petchenga (« Ministerstvo oborony Rossii vzialos' za sodanie arkticheskikh brigad » [Le ministère de la Défense s'est mis à la création des brigades arctiques], <http://spec-naz.org>, 28 février 2012 ; « Special Arctic Brigade to Be Formed in Russian Armed Forces in 2011 », Interfax-AVN, 30 mars 2011).

⁶⁰ Siemon T. Wezeman, « Military Capabilities in the Arctic », *SIPRI Background Papers*, mars 2012, p. 8.

L'Arctique est prioritaire, avec la frontière avec l'Asie centrale (Kazakhstan), dans le Programme fédéral 2012-2020 « Frontière nationale russe »⁶¹. Le Service des garde-frontières dispose de plusieurs stations le long de la frontière nordique de la Russie – notamment sur la Terre de François-Joseph, à Novaïa Zemlia (Nouvelle Zemble) et Severnaïa Zemlia (Terre du Nord). D'ici à 2020, selon des responsables du Service, onze nouvelles installations seront mises en place dans la région arctique. En revanche, seuls quelques-uns des bâtiments des garde-côtes russes sont adaptés aux conditions de l'Arctique, et certains d'entre eux sont en service depuis les années 1960-70⁶². A l'horizon 2020 également, les garde-côtes du FSB dans l'Arctique devraient obtenir quatre navires appropriés aux conditions régionales⁶³.

Beaucoup d'exercices se tenant dans la région engageant non seulement des unités militaires mais aussi des éléments du FSB et du ministère des Situations d'urgence.

Priorité à la coopération internationale

Au-delà d'un discours relativement offensif (régulièrement relativisé par les hauts responsables russes eux-mêmes), la Russie mise avant tout sur la coopération pour protéger et promouvoir ses intérêts dans le Grand Nord, ce qui correspond à sa vision réaliste des enjeux dans l'Arctique et du fait que les possibles opportunités liées au réchauffement climatique d'une part sont aléatoires, d'autre part s'inscrivent dans un terme long et nécessiteront certainement des réponses internationales. C'est notamment le cas pour les enjeux liés à la valorisation des hydrocarbures, pour laquelle Moscou pourrait progressivement s'ouvrir plus largement à des coopérations internationales compte tenu du caractère technologiquement et financièrement exigeant de l'exploitation des ressources dans cette zone.

La signature du traité avec la Norvège (*voir supra*), ratifié par le Conseil de la Fédération en mars 2011, témoigne de cette approche⁶⁴. En 2010, les deux pays menaient des manœuvres navales conjointes pour la première fois depuis seize ans. Dans la mer de Barents, le FSB coopère étroitement avec son homologue norvégien⁶⁵. Moscou assure ses partenaires qu'elle n'a aucune intention de prendre des mesures unilatérales pour ce qui concerne la délimitation de son territoire offshore dans l'Arctique, proposant au Canada la constitution d'un conseil scientifique conjoint pour discuter des revendications respectives, ce à quoi le Canada s'est déclaré favorable ; la Russie pourrait également conduire des discussions du même ordre avec le Danemark⁶⁶. Sa participation au Conseil arctique se veut active et constructive. Le Ministère de la Défense propose des coopérations en matière de sauvetage et de réponse à des situations d'urgence. Quant au ministère des Affaires étrangères, évoquant le renforcement relatif de la présence militaire russe dans l'Arctique, il a rejeté la perspective de l'apparition de

⁶¹ « Protection of Russia's Arctic Borders to Strengthen », Interfax-AVN, 1^{er} mars 2011 ; « Russia to Build New Border Infrastructure in Arctic Region », Interfax-AVN, 5 septembre 2011.

⁶² « Russia in the Arctic: Economic Interests Override Military Aspirations », op. cit. ; « Upgrading Russian Icebreaker Fleet: an Acknowledgement of Business Conditions or a Strategic Requirement? », op. cit.

⁶³ « Four Coast Guard Ships to be Built for Arctic by 2020 – Russian Border Service », Interfax-AVN, 27 mai 2013.

⁶⁴ Ce traité suscite cependant des critiques de plusieurs partis représentés à la Douma, estimant que le gouvernement a procédé à des concessions inacceptables au profit de la Norvège.

⁶⁵ Kristian Atland, « Russia's Armed Forces and the Arctic: All Quiet on the Northern Front? », op. cit., p. 280.

⁶⁶ « Russia in the Arctic: Economic Interests Override Military Aspirations », op. cit.

blocs militaires dans l'Arctique et jugé probable, à terme, l'expansion progressive des liens de coopération militaire entre les pays riverains⁶⁷.

Ainsi, si la politique arctique des autres États dans l'Arctique demeure ouverte, il est peu vraisemblable que Moscou « militarise » fortement la sienne.

L'intérêt des pays asiatiques pour la région arctique

La **Chine** cherche tout d'abord une présence dans la région comme les autres puissances mondiales. Elle a quelques atouts : elle dispose du plus grand brise-glaces non nucléaire du monde, le Xuelong, qui s'est aventuré cinq fois dans la région. L'Administration d'État aux océans (SOA) a annoncé le 8 avril 2012 la construction d'un deuxième brise-glaces plus ambitieux (avec une plate-forme porte-hélicoptère) pour 2014. Le Xuelong a d'ailleurs effectué un périple inédit au cours de l'été 2012. Parti de Qingdao le 2 juillet, il a parcouru pour la première fois la Route maritime du Nord à l'aller, et est ensuite revenu en Chine par le Passage du Nord-Ouest pour arriver à Shanghai le 27 septembre 2012⁶⁸. Le Xuelong est ainsi devenu le premier navire à emprunter les deux routes maritimes arctiques au cours du même été⁶⁹. De manière tout aussi symbolique, un premier cargo chinois (le *Yong Sheng*, de l'armateur public chinois COSCO - *China Ocean Shipping Company*) a emprunté le passage du Nord durant l'été 2013, accompagné du brise glace russe « 50 ans de la Victoire », (cf. 2.2.2 B). Parti de Dalian le 8 août (nord-est de la Chine), ce bateau commercial est arrivé à Rotterdam le 10 septembre 2013, après avoir franchi le détroit de Béring.

La recherche scientifique est l'une des portes d'entrée de la Chine en Arctique. Outre des projets de recherche scientifique en Islande et au Groenland (*voir infra*), la Chine a établi une station de recherche au Svalbard (Ny-Alesund, Norvège) en 2004. Il est reproché à la Chine de ne pas jouer le jeu de la coopération scientifique. Outre le fait que la création d'un pavillon chinois à la cité scientifique de Ny-Alesund aurait dû supposer l'adhésion de la Chine au Traité du Svalbard (1920), la Chine refuse, comme en Antarctique, que ses scientifiques partagent leurs données, règle appliquée par toutes les autres délégations dans la station depuis les années 1970.

L'intérêt chinois pour l'Arctique est bien entendu avivé par les perspectives offertes dans le domaine du transport maritime (Europe/Chine) et des ressources. La Chine s'est montrée désireuse d'investir au Groenland et en Islande (avec l'aspiration, à terme, de disposer d'un port dans la région). Elle souhaite un statut d'observateur au Conseil arctique, mais plusieurs membres, dont la Norvège, la Russie et le Canada, s'y opposent. On notera que l'Institut chinois de recherche polaire a récemment créé un « département des études stratégiques ».

La Chine s'engage progressivement, directement et indirectement, dans l'économie islandaise suite à la crise financière qui a débuté en Islande en 2008. Le 20 avril 2012, les deux pays ont signé à Reykjavik six accords de coopération, dont un accord-cadre sur la coopération arctique, au cours de la visite en Islande du Premier ministre chinois

⁶⁷ « Russia is Restoring its Military Presence in Arctic, not Expanding it – Foreign Ministry », op. cit.

⁶⁸ « Icebreaker Xuelong Concludes Arctic Expedition », *China Daily*, 27 septembre 2012 – http://www.chinadaily.com.cn/china/2012-09/27/content_15787848.htm

⁶⁹ The Institute for Foreign Policy Analysis, *New Strategic Dynamics in the Arctic Region. Implications for National Security and International Collaboration*, op. cit., et http://www.lepoint.fr/monde/arctique-nouveau-terrain-de-jeu-de-la-chine-09-04-2012-1449719_24.php

Wen Jiabao, qui a ensuite été reçu en Suède. Les deux États vont développer des programmes scientifiques communs dans les domaines de la géothermie, les sciences marines et polaires ainsi qu'un projet d'énergie solaire. L'Islande, membre de l'OTAN, pourrait devenir une « tête de pont » pour les intérêts chinois dans la région (accès aux hydrocarbures arctiques, soutien à la demande d'obtention du statut d'observateur au Conseil arctique...).

Autre source d'intérêt pour la Chine, le Groenland abriterait le véritable trésor de l'Arctique : des terres rares. La Chine, dans la continuité de la création d'un institut de recherche au Svalbard (Norvège), a fait part de sa volonté de mener des recherches au Groenland sur les impacts du changement climatique en Arctique (déclaration du ministre danois des Affaires étrangères sur la Stratégie arctique du 22 août 2011⁷⁰). La Chine pourrait prendre, par ses investissements, la place au Groenland pour l'instant laissée vacante par les États arctiques et l'Union européenne. Les prochaines années devraient être déterminantes et pourraient marquer une présence chinoise durable dans l'Arctique, d'autant que les autorités danoises se montrent intéressées par les déclarations chinoises d'engagement (recherche, développement économique, investissement...) au Groenland. Le Danemark entend ici valoriser sa « carte Arctique » qu'est le Groenland, ce qui pourrait bénéficier à la Chine⁷¹. Le Président Hu Jintao a été reçu au Danemark en juin 2012. Les deux pays ont conclu des accords de coopération dans plusieurs domaines, dont l'énergie, l'agriculture, la culture ou les investissements réciproques.

La position chinoise est donc à la fois attentiste (« Wait & See ») et vigilante. Attentiste dans la mesure où la Chine n'a pas de document directeur ou d'ambition stratégique dans cette zone. Elle est en revanche attentive à ce que les États riverains de l'océan Arctique ne s'arrogent pas abusivement des droits ou des territoires. La liberté d'accès aux nouveaux passages maritimes semble déterminante à ses yeux. Il en va de même pour l'accaparement potentiel des sols et sous-sols de la haute mer arctique au-delà de la ZEE (encore non définie) des États riverains. De ce fait, la Chine suivra avec une vigilance toute particulière les dossiers de délimitation des zones maritimes que le Canada et le Danemark déposeront avant la fin 2013 auprès de la Commission des Limites (rattachée à la Convention de Montego Bay), et le réexamen par cette Commission des demandes russes.

Le **Japon** et la **Corée du Sud** ont des intérêts très similaires en Arctique, d'abord en tant que voie de passage maritime, mais aussi en tant que constructeurs de navires (adaptation aux conditions polaires). Ils souhaitent un statut d'observateur au Conseil arctique. Ils ont installé, comme la Chine, des stations de recherche scientifique au Svalbard. Ils ont chacun acquis (2009) un brise-glaces à vocation scientifique. La Corée du Sud explore la possibilité d'établir un port destiné à l'exportation du gaz naturel liquéfié en mer de Beaufort.

⁷⁰ http://um.dk/da/~~/media/UM/Danish-site/Documents/Politik-og-diplomati/Nyheder_udenrigspolitik/2011/UMerens%20tale220811.ashx

⁷¹ Damien Degeorges, *The Role of Greenland in the Arctic*, Irsem, coll. Laboratoire de l'Irsem, n° 7, avril 2012, 60 p.

Conséquences pour la France⁷²

En mars 2009, la France a désigné l'ancien Premier ministre Michel Rocard au poste d'ambassadeur de France chargé des négociations internationales relatives aux pôles arctique et antarctique, avec pour objectif l'élaboration d'une politique globale dans ces zones que la France considère comme des biens communs de l'humanité : « *la France n'a pas d'intérêts stratégiques dans la région, et très peu d'intérêts économiques. Nous n'avons rien de français à y sauver ou préserver. Notre diplomatie, principalement à la demande de la communauté scientifique, essaie de contribuer à la formation des décisions de la communauté internationale pour ce qui concerne l'océan Arctique et la région* »⁷³.

Si l'on considère les répercussions sur l'ensemble de la planète des évolutions en cours dans l'Arctique, il est logique d'admettre que la communauté internationale dans son ensemble puisse se sentir concernée par ces problématiques : « *la région Arctique joue un rôle central dans l'équilibre global du climat de la planète, la France soutiendra la création d'un observatoire scientifique international de l'Arctique. En outre, afin d'en protéger l'environnement, elle promouvra ou accompagnera, dans le cadre des instances internationales compétentes, l'adaptation de la réglementation internationale aux nouveaux usages de l'océan Arctique rendus possibles par son accessibilité croissante* »⁷⁴.

Les intérêts de la France dans l'Arctique

La France affirme donc n'avoir aucun intérêt national particulier⁷⁵ dans cette région où elle ne possède aucun territoire. Elle a cependant des intérêts indirects à défendre et ce, pour trois raisons :

- ⇒ Dans le domaine scientifique et environnemental, la France peut se prévaloir d'une tradition polaire ancienne, avec les expéditions de Paul-Emile Victor, et les nombreuses recherches scientifiques, internationalement reconnues, réalisées sur l'Arctique.
- ⇒ La fonte des glaces rend possible l'exploitation du potentiel énergétique, minéral et halieutique de l'océan Arctique, ce qui offre des perspectives pour les entreprises françaises. Total est déjà présent dans la région.
- ⇒ En cas de crise, la France serait impliquée en raison de son statut de membre permanent du Conseil de sécurité des Nations unies, de son appartenance à l'OTAN et à l'UE (cf. clause de solidarité⁷⁶), et de son statut de puissance nucléaire.

⁷² Rappelons que la France fait partie des observateurs permanents du Conseil Arctique, en raison, principalement, de l'intérêt scientifique qu'elle porte depuis longtemps à cette région, dans tous les domaines. Voir 2.1.

⁷³ Discours de Michel Rocard, Moscou, 9 novembre 2010.

⁷⁴ Article 2 du Grenelle de l'environnement (2009).

⁷⁵ « *Je crois pouvoir proclamer que la France n'a aucun intérêt direct en Arctique et [que] nous ne poursuivons aucun intérêt national particulier d'aucune sorte* » (Michel Rocard, Conférence sur les pôles).

⁷⁶ Article 42-7 du Traité de Lisbonne.

La recherche

La fonte de la banquise, dans l'océan Arctique, objectivement constatée depuis quelques années, a des conséquences sur les mouvements des masses d'eau dans les océans. Elle impacte l'évolution des climats et la biosphère et fait craindre une élévation sensible du niveau des mers. Il est donc particulièrement important d'analyser et de comprendre ces phénomènes pour en anticiper les effets et, si possible, les atténuer. Ces recherches ont des applications diverses qui intéressent les entreprises et la Défense, en particulier dans le domaine sensible de l'acoustique sous-marine.

L'organisation de la recherche polaire française

La recherche polaire française est largement reconnue pour sa qualité. Elle se répartit essentiellement entre trois organismes : l'Institut Paul-Emile Victor (IPEV), l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (Ifremer) et le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS).

L'IPEV

Paul-Emile Victor a été à l'origine des expéditions polaires françaises qu'il lança en 1947 et dont il dirigea lui-même trente et une missions, du Grand Nord à l'Extrême Sud. C'est donc très logiquement qu'en 2002 l'Institut Français pour la Recherche et la Technologie Polaires, créé en 1992 par la fusion de la Mission de Recherche des Terres Australes et Antarctiques Françaises et des Expéditions Polaires Françaises, a été rebaptisé Institut Paul-Emile Victor (IPEV). Il s'agit d'un Groupement d'Intérêt Public, constitué de neuf organismes publics ou parapublics (Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, Ministère des Affaires étrangères, CNRS, Ifremer, CEA, TAAF, Météo-France, Centre National d'Etudes Spatiales (CNES), Expéditions Polaires Françaises). L'IPEV est une agence de moyens et de compétences au service des laboratoires nationaux rattachés à des structures dont la vocation est la recherche scientifique : universités, CNRS, CEA, INRA...

L'IPEV dispose d'un budget de 31,5 M€ par an pour l'ensemble de ses activités. Ce budget est assuré à 80 % par les pouvoirs publics, le complément venant de ressources extérieures mais pas d'entreprises privées. L'Institut dispose de 55 personnels permanents et soutient, en moyenne, 60 programmes scientifiques chaque année, dont 23 actuellement pour l'Arctique, dans les domaines de l'astronomie et de l'astrophysique, de la géophysique et de la géologie, des sciences de l'atmosphère, des glaces et climat, de l'océanographie côtière, de la vie et de l'environnement, des hommes et sociétés. Les opérations scientifiques en Arctique sont conduites à partir des bases Charles Rabot et Jean Corbel, situées respectivement à l'intérieur et à 5 km du « village scientifique international » de Ny-Alesund (79°N-012°E), au nord-ouest de l'île du Spitzberg. De nombreux programmes de recherche sont conduits à partir de ces stations, qu'il s'agisse d'écologie, de biologie des populations, de géophysique, de sciences atmosphériques, de glaciologie ou encore d'océanographie.

L'IPEV dispose d'un navire océanographique, le *Marion Dufresne*, utilisé 120 jours par an dans les îles australes et le reste de l'année pour des opérations océanographiques partout dans le monde ; d'un navire polaire, l'*Astrolabe*, utilisé pour des opérations logistiques de soutien scientifique en Antarctique ; et d'un chalutier, *La Curieuse*. Aucun de ces navires n'est utilisé en Arctique. La moitié du budget de l'IPEV est consacré à l'exploitation du *Marion Dufresne* (environ 15 M€ par an). Le reste du budget est bien

entendu alloué au soutien pour les recherches scientifiques. Les recherches en Arctique concentrent un quart de ce budget, le reste étant utilisé dans les îles subantarctiques, en Terre Adélie, et pour la station Concordia. Ce relatif déséquilibre dans les montants alloués entre Arctique et Antarctique s'explique par les territoires que la France possède au sud de l'océan Indien et en Antarctique et par le fait que les recherches en Antarctique nécessitent des fonds et des moyens logistiques plus importants que les recherches en Arctique. Il est en effet possible de mener une étude scientifique en Arctique sans recourir aux moyens de l'IPEV. En bref, la répartition budgétaire ne reflète pas nécessairement une préférence scientifique de la France pour le pôle Sud.

L'Ifremer

Les travaux de l'Ifremer « *contribuent à la connaissance des océans et de leurs ressources, à la surveillance du milieu marin et du littoral et au développement durable des activités maritimes* ». De plus, l'Ifremer « *met en œuvre des outils d'observation, d'expérimentation et de surveillance, et gère la flotte océanographique française pour l'ensemble de la communauté scientifique* ». L'Arctique, au même titre que les autres océans du monde, fait partie du champ d'intérêt de l'Institut. L'Ifremer participe au programme ARGO, qui regroupe des chercheurs de 30 pays et dont l'objectif est de mesurer la température et la salinité des mers et des océans entre la surface et une profondeur de 2 000 m en déployant un réseau de 3 000 flotteurs. L'Ifremer va mettre en place 70 flotteurs dans trois zones pilotes : la Méditerranée, l'Atlantique-Nord et l'Arctique.

Le CNRS

Le Centre National de la Recherche Scientifique est également impliqué dans de nombreux programmes de recherche focalisés sur les régions polaires : 39 laboratoires ou unités mixtes de recherche travaillent sur des projets scientifiques dans les domaines de la biologie, l'écologie, la géologie, l'environnement, le climat, la géophysique, l'astrophysique... Le Groupement de Recherches Arctiques du CNRS gère les stations françaises du Spitzberg et leur fournit une aide technique et logistique. Il est en relation avec le Centre d'Etudes Arctiques, de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, ou encore le Centre de Recherches Inter-Nordiques, qui travaillent sur les populations Sami ou nord-sibériennes.

La nécessaire coopération internationale

L'IPEV fait partie des principales instances internationales concernées par les recherches dans les régions polaires : le *Scientific Committee on Antarctic Research* (SCAR), le *Council of Managers of National Antarctic Program* (COMNAP), l'*European Polar Board* (EPB), l'*International Arctic Science Committee* (IASC), l'*Antarctic Treaty Consultative Meeting* et *Antarctic Treaty Secretariat* (ATS), le Comité pour la Protection de l'Environnement (CPE)...

L'IPEV entretient des relations étroites avec de nombreuses structures étrangères : l'*Alfred Wegener Institute for Polar and Marine Research* (AWI) en Allemagne, l'*Australian Antarctic Division* en Australie, le *Programma Nazionale di Ricerche in Antartide* (PNRA) en Italie et le *Norwegian Polar Institute* (NPI) pour la Norvège. C'est dans le cadre de ces accords que des projets comme la construction de la base franco-italienne Concordia ou la création de la base franco-allemande du Svalbard (AWIPEV) ont pu se réaliser.

L'Année Géophysique Internationale (1957-1958) a marqué le point de départ de la coopération internationale sur la recherche polaire. L'Europe a développé, en 2005, le programme DAMOCLES (*Developing Arctic Modelling and Observing Capabilities for Long-term Environmental Studies*). Ce projet a regroupé quarante-cinq laboratoires représentant dix pays européens. Les États-Unis et la Russie s'y sont associés. Partant des prévisions des modèles climatiques annonçant une disparition de la glace de mer, en Arctique, l'été, au cours des prochaines décennies, ce projet avait pour objet de vérifier l'exactitude de cette prédiction et d'en évaluer les conséquences sur l'environnement, le climat, l'élévation du niveau de la mer et certaines activités humaines comme le transport maritime, la pêche ou encore l'exploitation des ressources minérales. L'objectif était de mettre en place un système de surveillance et de prévision à long terme de l'océan Arctique afin d'améliorer les modèles de prévision climatique.

La goélette *Tara*, prise dans les glaces arctiques pendant plusieurs mois, avec des scientifiques à son bord, participait à ces recherches. La goélette a quitté l'Arctique au début de l'année 2008, relayée par la station dérivante russe NP35, qui a déployé un réseau de stations autonomes disséminées dans un rayon de 500 kilomètres au cœur de l'Arctique. Des flotteurs ont également été installés dans ce périmètre sous la glace, à une profondeur d'environ cinquante mètres, afin de mesurer pendant une année l'évolution de la distribution spatiale de l'épaisseur de la glace. Ces recherches ont permis d'évaluer avec plus de précision les impacts socio-économiques du retrait de la banquise. Le programme DAMOCLES s'est achevé le 31 mai 2010.

Le programme ACCESS (2011–15) a pris le relais de DAMOCLES. Lancé dans le cadre du 7^{ème} PCRD, il regroupe 27 laboratoires représentant 9 pays, dont la Russie. Il comprend huit programmes de recherche :

- changements climatiques et environnement en Arctique ;
- transport maritime et tourisme ;
- gouvernance pour les questions relatives à la pêche et à l'aquaculture ;
- pétrole et gaz ;
- gouvernance, développement durable et synthèse ;
- publication des résultats ;
- management ;
- coordination scientifique.

L'université Pierre et Marie Curie de Paris est à l'initiative de ces deux projets.

Au cours de l'Année polaire internationale, en 2009, plus de 210 projets scientifiques ont vu le jour, rassemblant des milliers de scientifiques de 60 nationalités. Cinquante-huit projets de recherche ont impliqué des scientifiques et des institutions françaises (17 dans l'Arctique, 18 dans l'Antarctique et 23 couvrant les deux régions) et six ont été menés sous une direction française, au travers de l'IPEV, de l'Ifremer, du CNRS et du CEA.

La contrainte budgétaire pousse à la collaboration et à la mise en commun de pratiques et d'expertises internationales. Les opérations scientifiques en milieu polaire sont coûteuses et s'inscrivent dans le long terme ; il devient impossible pour un État de mener, à lui seul, des recherches scientifiques de qualité dans tous les domaines. La stratégie de l'IPEV est donc de développer davantage la coopération internationale. L'Institut soutient le développement potentiel d'un Observatoire de l'Arctique, initié en

2008 par la France, visant à structurer la recherche scientifique en Arctique, selon les principes de multi-disciplinarité et de multi-nationalité.

La montée des eaux océaniques

Parmi les retombées attendues de ces recherches figure le suivi de la montée des eaux océaniques et de ses conséquences sur les franges littorales et les États insulaires. Cette montée des eaux, observée depuis plusieurs années avec des marégraphes et depuis 15 ans avec des satellites, affecte les terres littorales dépourvues de relief, et un certain nombre d'îles, principalement dans le Pacifique et l'océan Indien.

On a compté 206 inondations dans le monde en 2007, contre 172, en moyenne, dans les années 2000-2006, mais un bilan humain sensiblement moindre (16 500 morts au lieu de 74 000), et 107 tempêtes et cyclones par an entre 2000-2007.

Les côtes d'Afrique occidentale et centrale, du Sénégal à l'Angola, les basses terres d'Indonésie, des Philippines, de Malaisie et du Bangladesh, les deltas des grands fleuves le Nil, le Zambèze, le Gange, le Brahmapoutre, le Mékong, le Mississippi, le Rio de la Plata sont menacés ainsi que les principales villes situées dans ces zones, Calcutta, Lagos, Shanghai, Karachi, Dacca, Djakarta... Des îles disparaîtront aux Marshall, dans l'archipel de Kiribati, de Tuvalu, des Fidji, des Maldives, des Bahamas. Côté français, Clipperton et les îles Eparses. On estime à 200 millions le nombre de personnes qui seront amenées à déménager d'ici 2100, dont plus d'un million devront quitter leur pays. Les habitants des îles Tulavu, dans le Pacifique, qui comptent 11 000 habitants, ont passé un accord avec la Nouvelle-Zélande pour organiser une immigration progressive.

La construction de digues pour protéger le littoral et les grandes agglomérations sera extrêmement coûteuse. Outre le problème des réfugiés, des ZEE disparaîtront avec les îles. Ce sont des superficies importantes dont il faudra définir le statut au regard du droit de la mer.

En France

Les grandes tempêtes font évoluer les rivages marins en provoquant de fortes érosions ou des submersions étendues.

L'élévation du niveau de la mer ainsi que la fréquence et l'intensité accrues des tempêtes auront pour effet d'en accélérer le processus.

Une étude réalisée sur la France métropolitaine à partir de l'observation de dix sites pilotes montre que les effets de la montée des eaux semblent devoir être limités sur l'ensemble du littoral d'ici à la fin du siècle : 2 000 hectares seraient concernés par l'érosion, et 36 000 hectares par la submersion, soit 0,07 % de la superficie de la France. Seules quelques centaines de personnes seront concernées, habitant principalement dans les estuaires ou les deltas, l'estuaire de la Loire et la Camargue en particulier.

Les espaces d'outre-mer seront les plus exposés. Mais aucune étude exhaustive n'a encore été réalisée sur ce sujet, dans les territoires et départements français d'outre-mer (DOM TOM). Un premier recensement a cependant été effectué par l'ONERC. En première analyse, Saint Pierre et Miquelon, la Martinique, la Guadeloupe, la Réunion, Mayotte et la Nouvelle Calédonie, îles aux altitudes moyennes élevées et aux reliefs tourmentés, ne devraient pas être inquiétées. Elles seront certes concernées par le réchauffement climatique mais les conséquences resteront limitées. En Guyane

française, la mangrove couvre l'essentiel du littoral où se trouve la plus grande partie des 150 000 habitants. Les côtes sont soumises à un système dynamique particulier de dispersion des boues amazoniennes. Environ 280 millions de m³ de sédiments fins en provenance de l'Amazonie migrent annuellement le long des côtes sous forme de bancs de vase. La grande instabilité du littoral se répercute sur les peuplements de mangroves qui, selon la période, vont coloniser les nouveaux bancs de vase ou subir l'érosion de la houle. Ce phénomène constitue un atout pour ce département et il semble que les zones urbaines et le Centre spatial seront préservés de l'élévation du niveau de l'eau par l'apport régulier d'alluvions le long des côtes.

C'est en Polynésie française que la menace est la plus importante. La Polynésie regroupe près de 20 % des atolls coralliens au monde, la plupart se trouvant dans l'archipel des Tuamotu : 85 des 425 atolls que compte la planète. Beaucoup sont habités : 14 000 Polynésiens habitent l'archipel des Tuamotu. Les atolls seront condamnés à plus ou moins long terme et près de 7 % de Polynésiens devront trouver refuge sur les îles hautes de l'archipel des Marquises ou de la Société. L'élévation du niveau de la mer menacera également les îles Eparses (Tromelin, Europa, Juan de Nova, Bassas da India, les Glorieuses). Bassas da India a déjà la particularité d'être recouverte à marée haute et devrait totalement disparaître ainsi que la ZEE associée. Désertes, elles ne sont occupées que par des détachements de militaires et, temporairement, par des scientifiques. Les Terres antarctiques et australes françaises (TAAF), quant à elles, seront peu concernées, les installations scientifiques ayant été construites à des hauteurs suffisantes. Enfin, l'îlot de Clipperton, désert, devrait se réduire considérablement.

L'économie

Pétrole et gaz

Total et GDF Suez sont parmi les rares sociétés françaises impliquées dans l'Arctique. En Norvège, les deux compagnies sont engagées auprès de la compagnie d'État Statoil sur le champ gazier de Snohvit, en mer de Barents – Total à hauteur de 18,4 % et GDF Suez de 12 %. Les réserves sont évaluées à 193 milliards de m³ de gaz naturel, 113 millions de barils de pétrole et 5,1 millions de tonnes de gaz liquéfié. La production a commencé en septembre 2007. Mais « *l'extension programmée des installations a été abandonnée en raison de l'absence de nouvelles découvertes dans la zone* »⁷⁷.

GDF Suez est aussi investie au Groenland, dans un consortium avec Shell et Statoil. La compagnie détient 26,25 % dans deux licences d'exploitation offshore situées en baie de Baffin, à l'ouest du Groenland.

En Russie, Total s'est positionné sur deux projets de grande envergure :

- ⇒ **Shtokman** : un immense gisement de la partie russe de la mer de Barents qui contiendrait environ 3 800 milliards de m³ de gaz et 37 millions de tonnes de condensats. Encore suspendue à la décision finale d'investissement, la première phase de développement de ce champ vise une production annuelle de 23,7 Gm³, dont environ la moitié doit alimenter une usine GNL d'une capacité de 7,5 Mt/an ;

⁷⁷ Annonce faite par Statoil le 2 octobre 2012.

⇒ **Yamal LNG** : un accord de principe avec la société gazière russe Novatek pour une prise de participation dans le développement du gisement de South Tambey à hauteur de 20 %. Situé en zone arctique dans la péninsule de Yamal, ce champ recèle des ressources estimées à environ 1 250 Gm³ de gaz et devrait alimenter un site de liquéfaction produisant 16 Mt/an de GNL.

L'annonce en 2008, par l'USGS, l'Institut de géologie américain, que 22 % des hydrocarbures encore à découvrir se trouvaient dans l'Arctique avait suscité l'enthousiasme des compagnies pétrolières. Il semble toutefois que cet engouement pour l'Arctique se soit quelque peu refroidi depuis, sous l'effet de plusieurs facteurs : la découverte, dans de nombreux pays, de nouveaux gisements et l'exploitation des gaz de schiste, plus rentables, les difficultés technologiques rencontrées pour exploiter en toute sécurité, dans des conditions extrêmes, ces différents champs et les risques pour l'environnement dans une zone sensible.

La catastrophe pétrolière du Deepwater Horizon dans le Golfe du Mexique, en avril 2010, a conduit les gouvernements à redéfinir leurs normes de sécurité et de protection de l'environnement. Depuis, d'autres marées noires⁷⁸, pourtant jugées improbables par les compagnies, en mer du Nord, ont contribué à fragiliser les discours rassurants des différentes majors. La question environnementale est devenue l'un des principaux risques pris en compte par les compagnies. « *Selon une enquête publiée par le journal The Sunday Herald, qui se base notamment sur un récent décompte du Health and Safety Executive (organisme britannique de contrôle de la sécurité), la sûreté à bord de 96 % des installations en mer du Nord est insuffisante et 20% d'entre elles montrent de sérieuses défaillances* »⁷⁹.

Au lendemain de la condamnation de son groupe pour « préjudice écologique » dans le naufrage de l'Erika, Christophe de Margerie, PDG de Total, déclarait : « *Les industriels devraient s'abstenir de chercher du pétrole dans les eaux de l'Arctique, car les risques liés à l'environnement y sont trop élevés* »⁸⁰. « *Selon lui, prendre le risque d'une marée noire dans cette région est tout simplement trop dangereux. «Du pétrole au Groenland serait un désastre. Une marée noire ferait trop de dégâts pour l'image de la compagnie* ». Christophe de Margerie est, en revanche, moins catégorique sur l'exploration gazière dans l'Arctique. Total s'intéresse notamment à l'exploitation de l'immense champ gazier et participe déjà à l'exploitation de champs gaziers dans la région, notamment celui de Shtokman, dans la mer de Barents. Pour le patron de Total, les fuites de gaz sont plus faciles à gérer que les autres hydrocarbures »⁸¹.

L'exploitation dans le Grand Nord exige de relever plusieurs défis technologiques et nécessite des investissements colossaux.

Froids intenses, vents glacés, tempêtes... Ces conditions, extrêmement contraignantes pour les matériaux, le sont aussi, et surtout, pour les hommes chargés de construire les futurs sites de liquéfaction. Dans un environnement aussi défavorable, il est impératif de limiter autant que possible le temps de travail des équipes.

⁷⁸ Fuites à la plate-forme pétrolière Gannet Alpha de Shell en mer du Nord – août 2011.

⁷⁹ *Le Monde*, 23 août 2011.

⁸⁰ *Financial Times*, 26 septembre 2012.

⁸¹ *La Croix*, 26 septembre 2012.

Dans les zones les plus froides de l'Arctique, le sol est gelé sur une grande épaisseur (400 m environ à Yamal), mais sa partie supérieure gèle et dégèle au fil des saisons, se transformant en une sorte de boue impraticable.

« L'hivernalisation » des installations et des espaces de travail, c'est-à-dire leur protection vis-à-vis de la neige, du gel et du vent constitue un autre défi : leur dimensionnement doit être défini au plus juste car chauffage et isolation induisent des coûts très lourds et il faut aussi concilier deux problématiques contradictoires, le confinement des espaces pour limiter les déperditions de chaleur et l'impératif de ventilation et d'aération, pour des raisons de sécurité, des zones en présence de gaz.

Pour acheminer le gaz vers ses destinations, les méthaniers devront se frayer un passage au travers de couches de glace dont l'épaisseur pourra atteindre 2 m. Cette configuration exige de nouveaux développements technologiques. Au-delà, la navigation en zones glacées pose avec acuité la question de la sécurité des équipages, et notamment celle des dispositifs d'évacuation des méthaniers en cas d'urgence. La problématique est ici de développer des solutions répondant à toutes les configurations, celles de la glace compacte comme celles de la glace pilée. Des véhicules d'évacuation amphibies sont l'une des solutions à l'étude. Par ailleurs, des systèmes de logistique et de secours *ad hoc* devront être mis au point pour porter assistance aux équipages dans le cas extrême où le méthanier se trouverait emprisonné par les glaces.

Ces différentes considérations ont conduit les compagnies pétrolières à adopter une approche prudente, car l'Arctique pourrait ne pas s'avérer l'eldorado espéré. « *En juillet 2012, BP a renoncé à l'exploitation du gisement Liberty au nord de l'Alaska : trop coûteux et trop risqué. Six mois plus tôt, il avait tiré un trait sur son accord avec le russe Rosneft sur Sakhaline 4. Pour des raisons de sécurité, Gazprom vient de reporter à 2013 la production de Prirazlomnoye, premier champ offshore de l'Arctique russe. Shtokman et ses 3 800 milliards de mètres cubes de gaz, le projet-phare en mer de Barents conduit avec Total, attendra des jours meilleurs. Estimé à 15 milliards de dollars il y a quelques années, il coûtera finalement 30 milliards avant que le premier mètre cube de gaz naturel liquéfié n'arrive sur le marché* »⁸².

Croisières touristiques

Autre secteur d'activité, le tourisme connaît un réel essor depuis ces dernières années ; environ 1,5 million de touristes visitent annuellement la région dans le cadre de croisières. Il n'est pas certain, malheureusement, que toutes les précautions aient été prises pour la sauvegarde des vies humaines en cas d'accident dans ces eaux gelées.

La pêche

Les pays européens pratiquent une pêche hauturière dans les mers de Norvège, du Groenland et de Barents ainsi que dans le détroit de Davis et la baie de Baffin. Cette activité est particulièrement importante pour l'Islande, la Norvège et le Danemark. Les captures représentent annuellement 2,3 millions de tonnes pour les pays européens et la Russie (2007). Les espèces principales sont le cabillaud, l'églefin, le flétan noir et le hareng. Pour les peuples autochtones, il s'agit avant tout d'une pêche côtière artisanale. Les navires de grande pêche français ont quitté Terre-Neuve, devenue zone exclusive

⁸² *Le Monde*, 24 octobre 2012.

canadienne, pour la mer de Norvège et le Spitzberg, où ils disposent de quotas négociés entre la Norvège et l'UE.

Le transport maritime

CMA CGM, la principale compagnie de transport maritime française, se dit peu intéressée par l'utilisation des voies maritimes du Grand Nord pour deux raisons principales : le transit par ces voies aura un coût additionnel non négligeable (équipements des navires, droits de passage) et l'absence de ports sur le trajet. Seuls les navires spécialisés dans le transport de gaz ou de pétrole et les parapétroliers (*Bourbon*) pourraient être intéressés lorsque l'exploitation des champs le justifiera.

Au bilan, les intérêts industriels français dans la zone arctique restent encore très limités. Le respect de l'environnement et la recherche d'un développement durable l'emportent sur une quête d'intérêts immédiats qui ne semblent pas acquis, compte tenu des difficultés à surmonter.

Positionnement stratégique et défense

L'Arctique ne fait pas partie de l'« *arc de crise* » défini dans le Livre Blanc sur la Défense et la Sécurité nationale (LBDSN) de 2008. La France n'y est qu'indirectement impliquée mais ne peut cependant pas s'en désintéresser. Malgré les revendications des États riverains, l'Arctique est d'abord un océan, c'est-à-dire un espace ouvert à la navigation internationale, une zone de haute mer faisant partie du patrimoine commun de l'humanité. La France occupe un statut d'observateur au sein des trois instances de coopération de la zone – le Conseil de l'Arctique, le Conseil euro-arctique de la mer de Barents et le Conseil des États de la mer Baltique, ce qui lui donne le droit de participer aux discussions et de mettre en avant ses arguments.

Ainsi, « *dans la mesure où les tensions potentielles dans la région Arctique intéressent des pays de l'Alliance atlantique ou de l'Union européenne (États-Unis, Canada, Danemark, Norvège), ainsi que la Russie, la France peut être indirectement associée à des crises dans cette zone* »⁸³. La France entend disposer de la capacité de se déployer dans l'Arctique parce que « *l'Arctique est devenu un enjeu stratégique majeur. Plusieurs États ont renforcé leur capacité militaire opérationnelle afin d'affirmer leur souveraineté sur cette zone neutre. Compte tenu de ses engagements internationaux et de ses intérêts propres, la France ne peut ignorer ce nouvel enjeu* »⁸⁴.

Les aspects militaires et de sécurité

Les activités militaires n'ont plus l'importance qu'elles avaient lors de la Guerre froide, mais l'Arctique abrite encore des bases radars destinées à l'alerte avancée pour la défense antimissile. Sa traversée constitue, en effet, le plus court chemin entre les pays situés sur des méridiens opposés, dans l'hémisphère nord. L'océan Arctique était une zone sanctuaire des SNLE, russes et américains essentiellement. Aujourd'hui, la fonte des glaces permet d'envisager le développement d'activités avec la nécessité de les

⁸³ Réponse de M. Hervé Morin, Ministre de la Défense, à une question de M. François Cornut-Gentille, le 10 mars 2009 (Question n° 43770).

⁸⁴ Ibid.

sécuriser, non seulement en cas de crise, toujours possible, entre les États, mais surtout en cas d'accident ou de catastrophe naturelle.

La France affiche la volonté de pouvoir agir, en cas de besoin, dans les régions polaires. En tant qu'observateur permanent du Conseil arctique, elle participe aux groupes de travail (au nombre de six) dont celui intitulé « Prévention des urgences, préparation et réaction ».

Opérations terrestres

L'Armée de Terre participe régulièrement à des exercices en vue de développer et d'entretenir une capacité d'intervention en conditions extrêmes :

- ⇒ L'armée de Terre détient une expertise « grand froid » avec les 6 000 militaires de la 27^{ème} brigade d'infanterie de montagne (27^{ème} BIM). Cette brigade mène régulièrement un entraînement spécifique dans les régions proches du pôle Nord. Le contrat opérationnel est de disposer d'un groupement tactique interarmes de 400 hommes, avec son état-major, capables d'opérer avec des matériels spécifiques. Depuis 2012, ce bataillon est équipé des nouveaux véhicules blindés haute mobilité (VHM) achetés à la Suède.
- ⇒ De son côté, l'Ecole militaire de haute montagne de Chamonix dispose d'une équipe spécialisée effectuant régulièrement des expéditions en zone polaire pour expérimenter les matériels nouveaux et les procédures spécifiques en milieu extrême.
- ⇒ Du 24 février au 12 mars 2012, les armées canadiennes, américaines, polonaises et françaises ont participé à des manœuvres communes lors de différents exercices regroupés sous le nom de « Guerrier nordique ». Ces opérations militaires se sont déroulées sur le territoire de la Baie James (Grand Nord québécois). Les objectifs de ces exercices sont d'aguerrir les militaires aux conditions climatiques du Grand Nord, comme d'utiliser leurs matériels sur des terres arctiques. Une trentaine d'hommes de la 1^{ère} Brigade Logistique (1^{ère} BL de Montlhéry) y ont participé. Cette action est le fruit d'une coopération bilatérale entre la France et le Canada et fait suite à un premier exercice de logistique avec une unité canadienne en France en 2009.
- ⇒ Du 14 au 21 mars 2012, un détachement français a participé à l'exercice « *Cold Response* » initié par la Norvège dans le Grand Nord, avec pour objectif l'entraînement et l'aguerrissement des troupes aux conditions extrêmes et au combat interallié en milieu hostile. C'est la cinquième participation française à cet exercice OTAN qui se déroule depuis 2006 dans le cadre du PPP.
- ⇒ En avril 2012, le Groupe Militaire de Haute Montagne (GMHM) et le Groupement commando montagne (GCM) de la 27^{ème} BIM se sont entraînés au Groenland, avec pour objectif « *de partager l'expérience des milieux extrêmes, et dans le cas présent, celle en milieu arctique. Les contraintes sont : la gestion du froid, le déplacement en autonomie et l'organisation du bivouac en zone d'insécurité* »⁸⁵.

⁸⁵ Groupe Militaire de Haute Montagne, *Le GMHM partage son expérience au Groenland*, 18 avril 2012.

Espace et aéronautique

Au niveau spatial, les satellites offrent le double avantage de pouvoir observer les limites de la banquise et son épaisseur, mais également d'y repérer toute activité militaire. Le resserrement des méridiens près du pôle permet de disposer d'un taux de revisite plus important en s'affranchissant des conditions météorologiques avec les satellites radar.

L'aéronautique civile emprunte régulièrement les voies aériennes passant par le Grand Nord qui raccourcissent considérablement les distances. Les avions de surveillance et les bombardiers à long rayon d'action russes et américains survolent régulièrement ces zones. Ces dernières années, la France participe à des exercices ou des missions, en bilatéral ou au sein de l'OTAN au-delà du cercle polaire : avec l'armée de l'Air américaine, les exercices *Red Flag* en Alaska (août 2008 et avril 2009 avec trois *Mirage 2000* et un avion ravitailleur *C135*), les missions de surveillance de l'espace aérien islandais en 2008, la défense aérienne des États baltes entre 2007 et 2010 dans des conditions climatiques extrêmes, avec des températures hivernales atteignant -30°C. De plus, chaque année, des pilotes effectuent des stages de survie en conditions polaires en Suède, en Finlande et en Norvège.

La Marine

Les sous-marins

Pour les pays qui ont fait le choix d'une dissuasion nucléaire et d'une capacité de frappe en second, l'Arctique est un lieu de déploiement privilégié. Le milieu y est favorable aux sous-marins et participe de leur discrétion. Les grands fonds leur offrent un refuge idéal car « *le bruit des glaces et les forts gradients de température perturbent la détection acoustique et le pack glaciaire les protège des observations par satellite* »⁸⁶.

Encore faut-il posséder des sous-marins capables d'affronter la rigueur de l'environnement et de percer la glace : « *L'autonomie requise pour opérer sous la glace nécessite une propulsion nucléaire et une navigation inertielle particulière. Pour faire surface malgré la banquise, le sous-marin doit avoir des barres de plongée avant rétractables et un massif renforcé, ainsi qu'une excellente manœuvrabilité. Plus que tout, il doit être discret car le bruit ambiant en milieu polaire est faible* »⁸⁷.

A partir de 1960, en vue de la création de la FOST, la Marine française s'est intéressée à l'Arctique. Il fallut alors développer en parallèle les connaissances scientifiques et militaires dans l'environnement arctique et la construction des SNLE. « *Les sous-marins de la Marine nationale se familiarisèrent à partir de 1964 avec cet espace inhospitalier qu'était l'océan Arctique lors de trois campagnes : « Croisière nordique » d'abord du 28 avril au 16 mai 1964 avec l'Espadon et le Marsouin, l'opération « Sauna » ensuite, du 18 mars au 19 avril 1965 avec le Dauphin et le Narval, la mission « Formative », en coopération avec les Britanniques, du 8 août au 20 septembre 1967*

⁸⁶ CV Guillaume Martin de Clausonne in *Bulletin d'études de la Marine*, n° 47.

⁸⁷ Ibid.

avec le HMS Olympus, le Narval et le BSL Rhône. Les données, recoupant celles des Américains, ont permis l'établissement de tous les dossiers d'objectifs »⁸⁸.

Peu de nations maîtrisent la navigation sous-marine sous les glaces. Il est vraisemblable que les sous-marins russes et américains continuent de patrouiller dans cette région. L'augmentation de la portée des missiles balistiques permet, aujourd'hui, d'atteindre l'ensemble des objectifs potentiels de l'hémisphère nord : « *Lorsqu'il n'y a plus d'ennemi désigné* », l'océan Arctique permet de faire peser une menace de représailles nucléaires sur toutes les grandes villes de l'hémisphère nord »⁸⁹. En équipant ses SNLE du missile M51.1, d'une portée comprise entre huit et dix-mille kilomètres, la France dispose de cette capacité.

La fonte des glaces pourrait atténuer l'invulnérabilité des sous-marins, mais aussi permettre à des sous-marins « classiques » à propulsion anaérobie (AIP) d'y patrouiller, limitant la zone sanctuaire des SNLE et augmentant les risques de collision.

Les navires de surface

Pour opérer en océan Arctique, les bâtiments de surface doivent disposer d'une coque renforcée et de systèmes d'armes protégés contre le froid. L'environnement hostile s'avère particulièrement contraignant : « *Même au prix de cette spécialisation complète, les bâtiments de guerre de surface perdent la plus grande partie de leurs capacités de combat en pénétrant dans la banquise* »⁹⁰.

En France, l'IPEV possède un bâtiment conçu spécifiquement pour les régions polaires, le patrouilleur austral « Albatros ». La marine déploie chaque année, outre ses sous-marins, un bâtiment de surface – la mission « Grand Nord » avec la FASM *Tourville*, en 2008 – pour vérifier le fonctionnement et les performances spécifiées des senseurs et matériels en zones froides. De plus, avant d'être admis au service actif, les bâtiments effectuent une traversée longue durée (TLD) qui les conduit dans les zones équatoriales mais aussi dans le Grand Nord. La frégate de défense aérienne « Chevalier Paul » a ainsi effectué, du 30 mars au 3 avril 2010, des essais en eaux froides dans les mers de Norvège et de Barents, croisant jusqu'au large de Severomorsk en Russie. Le porte-avions Charles de Gaulle y a patrouillé avec son groupe aérien, en avril 2010. Cependant, aucun des bâtiments de la Marine nationale n'est spécifiquement équipé pour opérer dans ces régions.

⁸⁸ Patrick Boureille, « La Marine nationale et l'invention du théâtre arctique dans le cadre de l'affrontement stratégique Est-Ouest en 1960 », *Revue Historique des Armées*, 262 (2011), pp. 54-67.

⁸⁹ CV Guillaume Martin de Clausonne, *L'Arctique comme zone stratégique : les évolutions géopolitiques et les enjeux*, mémoire présenté sous la direction de M. Hervé Coutau-Bégarie.

⁹⁰ Amiral BESNAULT, *Géostratégie de l'Arctique*, Economica, 1992.

Conclusions pour la France et l'Europe

La région arctique connaît aujourd'hui un regain d'intérêt qui n'est pas uniquement géostratégique et militaire, mais aussi énergétique, industriel et environnemental. La militarisation de l'Arctique demeure pour l'instant à un niveau raisonnable. L'observation et la recherche scientifiques restent des axes stratégiques prioritaires, en y incluant les besoins de la Défense, particulièrement ceux liés à la Dissuasion.

Avec l'intensification des activités dans l'océan Arctique, la sécurité maritime dans ces grands espaces éloignés des bases et soumis à des conditions sévères devient également une priorité. La rareté des moyens de secours et les conditions difficiles d'intervention appellent à un renforcement des capacités SAR et de protection de l'environnement.

Il sera incontestablement nécessaire d'accroître la présence de moyens navals et aériens dans cette zone, pour assurer les patrouilles et la surveillance indispensable des activités de transport maritime, pétrolier en particulier, et de pêche, et être en mesure d'intervenir en cas d'urgence. Les capacités des pays riverains auront sans doute besoin d'être renforcées par celles d'États tiers⁹¹, dont la France, pour disposer d'une capacité d'intervention efficace. La politique actuelle de présence discontinuée et d'exercices interalliés doit être poursuivie, budgets permettant.

Si les huit États arctiques sont les premiers concernés, il est de l'intérêt de l'ensemble de la communauté internationale de préserver la stabilité de la région. L'océan Arctique offre l'opportunité de servir de cadre exemplaire à une entente entre les nations et à l'établissement de nouveaux codes de conduite et de normes pour l'industrie.

La diplomatie scientifique a un rôle crucial à jouer, au même titre que l'établissement d'un cadre législatif international répondant à la thématique bien spécifique de cette région. L'Union européenne, dont sept des États membres participent en tant qu'Observateurs au Conseil arctique, se doit d'être présente et s'il se dégageait une volonté commune entre les pays européens pour ce qui concerne l'Arctique, ce serait, pour la France, la voie à privilégier. Il reste toutefois difficile d'harmoniser les priorités des différents pays européens. Le Royaume-Uni, par exemple, donne la priorité à l'Antarctique, en raison des nombreux territoires d'outremer qu'il possède à proximité.

« L'UE joue son rôle ici. Nous continuerons d'être un acteur constructif et dynamique en mettant en place les objectifs politiques définis dans la communication de la Commission européenne sur l'Arctique en novembre 2008. Ils sont au nombre de trois :

- ⇒ Contribuer à la préservation de l'Arctique avec les peuples de la région ;
- ⇒ Assurer que l'industrialisation et l'exploitation émergentes des ressources de l'Arctique respecteront les standards de sécurité et environnementaux les plus

⁹¹ « Des experts de l'Institut Fridtjof Nansen et de l'Institut norvégien des affaires internationales ont expliqué à vos rapporteurs que la Norvège est un pays trop petit pour affronter seul les défis sécuritaires du Grand Nord », « La sécurité dans le Grand Nord », Document A/1969 du 5 juin 2007, UEO.

rigoureux et seront accessibles à toutes les entreprises sur une base d'égalité concurrentielle ;

⇒ Contribuer à améliorer la gouvernance de la zone Arctique par la mise en place d'accords, de normes et d'arrangements adaptés.

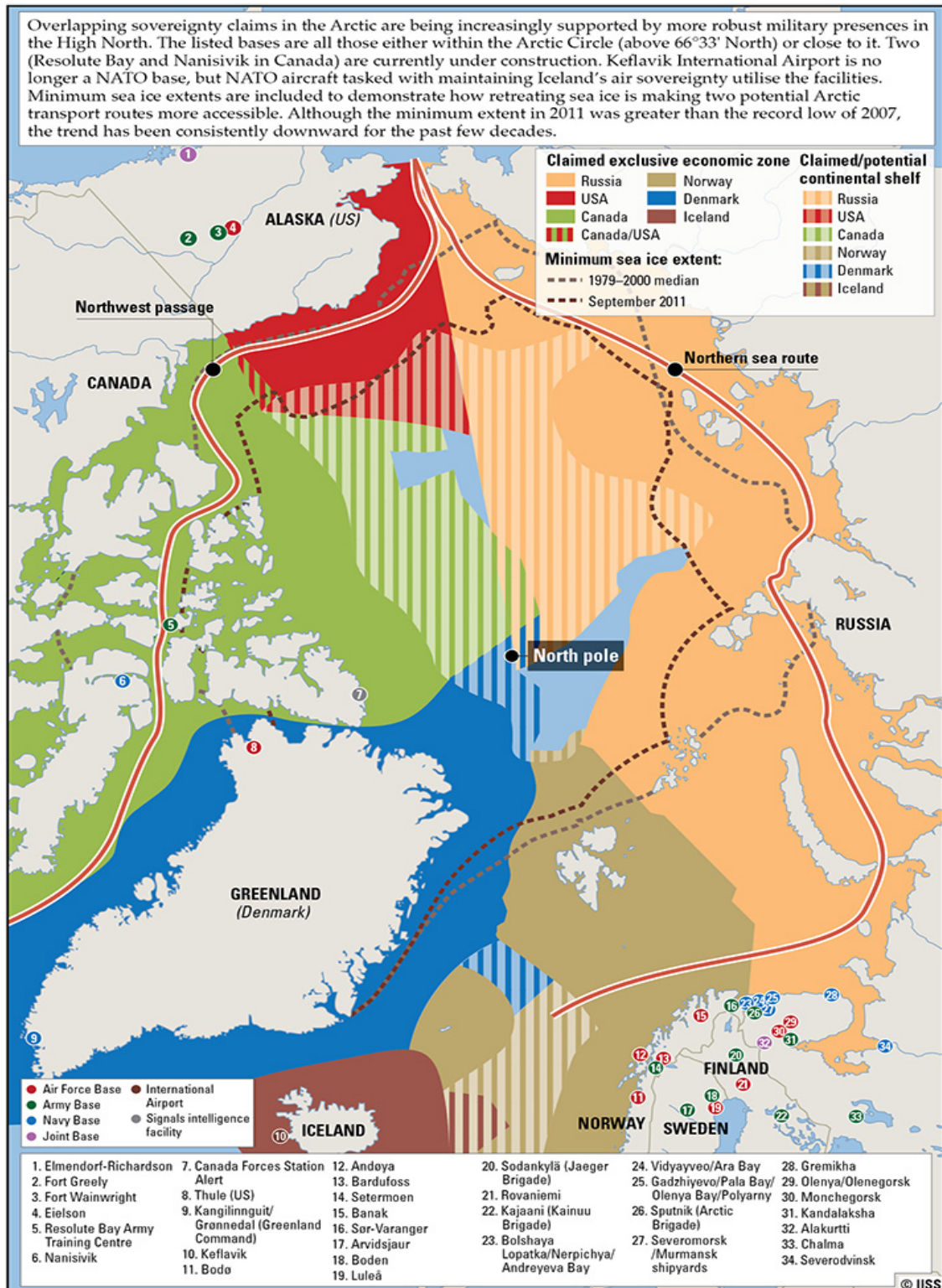
Il y a un accord général de tous nos partenaires sur les deux premiers objectifs de notre politique. Le troisième nécessitera davantage d'explications, en particulier sur le sens que nous donnons à « améliorer la gouvernance »... Il est tout-à-fait clair que nous n'avons aucunement la volonté d'imposer de nouvelles structures. L'UE soutient pleinement la loi sur la mer existante et respecte les droits souverains des États de l'Arctique »⁹².

Carrefour des enjeux climatiques et énergétiques, de revendications territoriales et de rivalités d'influence, « *l'Arctique est devenu une lentille à travers laquelle l'on peut observer le monde, et c'est pour cela, au bout du compte, que l'Arctique est important* »⁹³.

⁹² Mme Damanaki (DG Mare), « The Arctic at a Time of Change », Bruxelles, 12 octobre 2011.

⁹³ « *The Arctic has become a lens through which to view the world, and this ultimately, is why the Arctic matters* », Charles Emmerson *The Future History of the Arctic*, Public Affairs, 2010, 448 p.

Annexe 1 REVENDEICATIONS TERRITORIALES EN ARCTIQUE. BASES MILITAIRES DES PAYS DE L'OTAN



Source : IISS, *Military Balance 2012*, Londres, 7 mars 2012, <http://www.iiss.org/publications/military-balance/the-military-balance-2012/press-statement/overlapping-sovereignty-claims-in-the-arctic/>