



L'océan Arctique : nouveaux

enjeux stratégiques

Ses richesses présumées et l'ouverture de nouvelles routes maritimes, libres de glaces une partie de l'année à l'horizon 2025, donnent à l'océan Arctique une nouvelle dimension stratégique à l'échelle mondiale, avec les tensions qui s'ensuivent.

Ces perspectives ont été présentées par Viviane du Castel, directrice pédagogique à l'ISEG Group, au cours d'une table ronde organisée, le 14 février 2013 à Paris, par le Centre d'enseignement supérieur de la marine et l'Ecole de guerre. Y ont aussi participé Paul Turret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime, Cyrille Poirier Coutansais du Bureau droit de la mer à l'état-major de la Marine, et Christian Buchet, directeur scientifique du programme international de recherches « Océanides ».

Enjeux des nouvelles routes. La Chine, le Japon, la Corée du Sud et l'Union européenne sont venus rejoindre les pays riverains de l'Arctique, à savoir le Groenland, la Norvège, la Russie, le Canada et les Etats-Unis, mais aussi la France traditionnellement intéressée depuis les travaux de l'explorateur Paul-Emile Victor. Les ressources naturelles comprennent 84 % des gisements offshore actuels (Alaska et Russie) et le quart des réserves estimées mais non prouvées d'hydrocarbures, à savoir 30 % du gaz et environ 20 % du pétrole, et aussi les terres rares indispensables aux nouvelles technologies. Le passage du Nord-Ouest par le Canada et l'Alaska, déjà ouvert six mois par an, est considéré comme une voie intérieure par le Canada, mais comme un corridor international par les Etats-Unis. Le passage du Nord-Est, où sept ports russes sont libres de glaces toute l'année, permettra des liaisons maritimes de l'Atlantique au Pacifique. Déjà, le 2 août 2007, au moyen d'un bathyscaphe, la Russie avait planté un drapeau national en titane à la verticale du pôle Nord pour affirmer sa souveraineté, aussitôt contestée par les Etats-Unis, le Canada et le Danemark. Les routes maritimes de l'Arctique faciliteront le désenclavement de la Russie en évitant à ses flux commerciaux de transiter par les Etats baltes et l'Ukraine. Afin de sécuriser la route maritime du Nord, la Russie a conclu un accord de délimitation de frontière maritime avec la Norvège en octobre 2010. De son côté, la Chine souhaite transformer l'Islande en centre d'éclatement de ses trafics de marchandises vers l'Europe. Dans l'ensemble, les passages du Nord-Ouest et du Nord-Est ouvrent de nouvelles opportunités : trajets plus courts donc transports plus économiques en

temps, coûts d'équipage et énergie ; exploitation plus facile de la pêche, des gisements de minéraux et d'hydrocarbures ; ouverture vers l'extérieur des régions industrielles. Toutefois, le transport de conteneurs semble limité pour plusieurs raisons : taille grandissante des porte-conteneurs et régularité impérative de leurs horaires ; obligation de traverser les eaux territoriales russes ; réticences des compagnies d'assurances. Cependant, un traité sur l'organisation des recherches et sauvetage après accident a été conclu en mai 2011 entre les membres du Conseil Arctique : Canada, Danemark (représentant aussi le Groenland et les Iles Féroé), Etats-Unis, Finlande, Islande, Norvège, Suède et Russie. Le Conseil Arctique a admis comme observateurs l'Allemagne, la Chine, l'Espagne, la France, l'Italie, le Japon, la Corée du Sud, les Pays-Bas, la Pologne, la Grande-Bretagne, la Commission européenne et la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant Rouge. Par ailleurs, l'Organisation maritime internationale, institution spécialisée de l'ONU, élabore un code polaire. Enfin, les passages par le nord réduiront la saturation des trafics maritimes dans le détroit de Malacca et les canaux de Suez et de Panama.

Vulnérabilités et sécurité. L'environnement de l'Arctique subit déjà des dommages : déballastages des eaux usées par les navires en transit ; émission de gaz à effet de serre ; érosion des côtes ; risques associés aux naufrages et déversements d'hydrocarbures. Les modes de vie et la culture des Inuits sont perturbés et leur santé menacée par les matériaux radioactifs militaires rejetés en mer à l'issue de la guerre froide.

Pour Viviane du Castel, l'Arctique constitue un fort potentiel économique et militaire pour la Russie et les Etats-Unis. Ils pourront y développer la prospection et la production d'uranium. La navigation de leurs bâtiments militaires, notamment les sous-marins à propulsion nucléaire, sera facilitée. D'ici à 2020, la Russie prévoit de construire des ports, des brise-glaces à propulsion nucléaire et un nouveau système satellitaire Glonass, concurrent du GPS américain. Toutefois, s'interroge Viviane du Castel, la sécurité relève-t-elle des Etats ou des grands groupes industriels et commerciaux ? Il s'agit en effet de gérer les événements et les catastrophes naturelles, mais aussi de développer, maîtriser et diffuser les connaissances scientifiques et faire connaître les nouveaux risques. Les entreprises et les organisations non gouvernementales semblent mieux placées pour coopérer, notamment dans la recherche médicale, que les Etats. Cependant, sous la pression de leurs opinions publiques, ceux-ci peuvent imposer le principe

de précaution. Selon Viviane du Castel, seul un concept de sécurité globale pour l'Arctique pourra assurer un niveau suffisant de prévention et de protection contre les risques et menaces, sans rupture de la vie et des activités collectives et individuelles des populations riveraines.

Loïc Salmon

D'une surface de 14 Mkm², l'océan Arctique communique avec l'Atlantique par la mer de Barents et le détroit de Fram et avec le Pacifique par le détroit de Béring. Sa profondeur atteint 1.000 m en moyenne et 4.000 m à certains endroits. Sa température varie de - 50 °C en hiver à 0° C en été. Il est en grande partie recouvert par la banquise qui atteint jusqu'à 4 m d'épaisseur, mais en diminution de 40 % en cinquante ans par suite du réchauffement climatique. Cette évolution va s'accélérer et devrait aboutir à la fonte totale des glaces en été dans une cinquantaine d'années.