

[L'Arctique]

L'Arctique : des risques démultipliés par le réchauffement climatique

La version révisée publiée en mars dernier de la Stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne et de son Plan d'action souligne la nécessité pour l'Union européenne d'agir afin d'assurer la sécurité maritime dans la région Arctique, dont la stabilité est de plus en plus menacée depuis l'adoption de la Politique intégrée de l'Union européenne en Arctique en 2016, focalisée sur des considérations d'ordre environnemental. L'objectif premier ressortant de la mise à jour de la politique Arctique publiée en 2021 est de garantir un Arctique « sécurisé, stable, durable, en paix et prospère », faisant écho à la pluralité des menaces dans cette zone : découlant du changement climatique, elles sont environnementales, mais pèsent aussi sur les activités humaines en augmentation (le transport maritime, l'exploitation des ressources énergétiques et halieutiques, géopolitiques et militaires).

Un Océan difficile à délimiter

Délimiter l'océan Arctique n'est pas une tâche aisée. Tout d'abord, on peut s'en tenir aux deux critères arrêtés pour délimiter cet espace.

La communauté scientifique retient un critère géographique, c'est-à-dire le fait que les limites du cercle polaire Arctique (ligne de latitude 66,5° Nord) constituent celles de l'océan Arctique. Le deuxième critère, politique, préfère retenir comme limite les eaux sous juridiction des Etats dits « Arctiques », c'est-à-dire au nord du cercle polaire : les Etats-Unis (Alaska), le Canada, la Russie, le Danemark (Groënland), la Suède, la Finlande, la Norvège et l'Islande.

Toutefois, il est difficile de savoir pour combien de temps ces critères théoriques correspondent aux réalités géographiques de l'océan Arctique, dont la surface augmente de plus en plus avec la fonte des glaces. Par conséquent, il est possible qu'à terme, les délimitations actuelles soient redessinées d'ici quelques années.

L'augmentation des activités humaines, source d'un accroissement des risques

L'augmentation des activités humaines en Arctique, permise par les conséquences du réchauffement climatique, amplifie les risques propres à cette région. Trois activités sont en particulier concernées : le *shipping*,

l'exploitation des ressources minières et pétrolières, et la création d'infrastructures.

L'exploitation de nouvelles routes maritimes ?

D'un point de vue purement économique, emprunter les routes maritimes ouvertes en Arctique grâce aux changements climatiques présentent des avantages indéniables :

- Un gain de temps, de distance et de carburant, emprunter l'océan Arctique permet d'économiser 40% de distance pour un navire sur un trajet reliant l'Europe à l'Asie ;
- Des routes plus sûres, qui ne sont pas sujettes aux menaces de sûreté maritime (ex : piraterie), malgré les conditions de navigation difficiles, qui posent des problématiques de sécurité maritime ;
- Des routes alternatives aux routes traditionnelles du transport maritime, congestionnées (Canaux de Panama et de Suez) ;

De plus en plus de navires ont tenté d'emprunter les routes Arctique, et surtout le passage du nord-ouest. La compagnie du Ponant y propose même des croisières, avec son navire brise-glace le *Commandant Charcot*. Pour autant, l'instabilité écologique de la région Arctique a conduit certains armateurs, comme la CMA CGM (3^e transporteur maritime mondial), à s'engager à ne pas emprunter le passage du Nord-Est, en train d'être rendue accessible à cause du réchauffement climatique.

L'ouverture progressive du passage du nord-est présente, quant à elle, un enjeu stratégique majeur du point de vue de la Russie. Naviguer dans ce

[L'Arctique]

passage qui longe la Sibérie permet d'accéder à de nombreux ports et bases russes. Il est même estimé que d'ici 2035, il sera possible d'emprunter ce passage toute l'année, ce qui donne un avantage considérable à la Russie, et modifier la configuration stratégique de la région Arctique.

Vers une « course » aux ressources ?

Seuls les cinq États bordent, en réalité, l'océan Arctique: le Canada, le Danemark, la Norvège, la Russie et les Etats-Unis. Eux-seuls peuvent en exploiter les ressources minières, pétrolières et en gaz naturel. Certains minerais attirent les convoitises mais ne peuvent pas être exploités à l'heure actuelle à cause des restrictions imposées par le climat : l'on pense à l'uranium, au cuivre, au platine et au phosphore (dits critiques). Quant au pétrole et au gaz naturel, l'Arctique en est très riche. La *US Geological Survey* estime que 13% des réserves de pétrole de la planète (90 milliards de barils de pétrole) et 25% des réserves en gaz naturel (44 milliards de barils de liquides de gaz naturel) encore inexploités seraient disponibles en Arctique mais convoitées. Le projet *Willow*, récemment autorisé par l'administration Biden, permettrait d'extraire près de 600 millions de barils de pétrole à partir de l'Alaska. Cet exemple témoigne du fait que la raréfaction des ressources pétrolières dans le monde convainc les États à progressivement se tourner vers des régions riches comme l'Arctique.

La richesse de l'océan Arctique en ressources halieutiques est aussi un facteur important de tensions. Actuellement, l'exploitation de ces ressources est réglementée sur la base du régime de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), qui prévoit que les États côtier bénéficient de la souveraineté dans leur mer territoriale, et qu'ils bénéficient de droits souverains sur les ressources biologiques et non-biologiques dans la limite de leur zone économique exclusive (ZEE). Ils sont responsables selon la CNUDM, d'éviter la surexploitation de ces ressources dans leur ZEE et d'en assurer la conservation. En l'occurrence, la plupart des eaux de l'océan Arctique appartiennent à une ZEE. Le problème se pose pour les eaux au-delà des ZEE, donc en haute mer, dans laquelle la pêche est par principe ouverte à tous. Les stocks dans la plupart des zones principales de pêcheries en haute mer (*Banana Hole*, *Loophole*, *Donut Hole*) sont protégés contre la

surexploitation par les organisations internationales de réglementation et de gestion de la pêche (ORGP) qui les couvrent (la Commission des pêches de l'Atlantique Nord-Est, l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord et la Convention de la mer de Béring). Toutefois, l'océan Arctique central n'est pas protégé. Le seul texte applicable est l'Accord pour la prévention des pêches de 2018, seule une approche « prudente » est considérée par ses signataires. Or, la Chine s'intéresse de plus en plus aux ressources halieutiques en Arctique, intérêt qu'elle a formalisé en 2018 dans son *Livre blanc des politiques de l'Arctique de la Chine*. Si, pour le moment, la pêche commerciale n'est pas envisageable dans le centre de l'océan Arctique à cause des conditions climatiques, des tensions liées à l'exploitation des ressources peuvent survenir dans les prochaines années.

La construction et le renforcement des infrastructures maritimes critiques

Fin 2022, la Commission européenne présente aux représentants des Etats membres de l'UE la possibilité de cofinancer le premier projet de câble sous-marin passant par l'Arctique proposé par le consortium *The Far North Fiber*. Est envisagé un câble de 14000 km de long, reliant le Japon, le l'Alaska, le Canada, le Groenland, jusqu'en Irlande. En réalité, il ne s'agit pas du premier projet mais plutôt d'un renouvellement d'un plan d'infrastructure présenté en 2018, qui n'avait pas abouti à cause des tensions géopolitiques avec la Russie. Cet investissement s'inscrit dans la « stratégie Arctique » de l'UE, qui souligne la nécessité stratégique d'investir dans les infrastructures maritimes critiques, notamment en Arctique. Ce renforcement des capacités sera aussi utile aux activités militaires des Etats membres de l'UE.

Ce type d'infrastructures est au cœur de tensions entre États. Par exemple, lorsqu'un des réseaux de capteurs sous-marins de l'Observatoire norvégien des océans a été coupé en 2021, ou encore lorsque les câbles reliant la station satellite norvégienne de Svalbard à la Norvège ont été sectionnés en janvier 2022. Plus récemment, le sabotage des gazoducs de Nord Stream appelle la mise en place d'une protection plus importante de ces

[L'Arctique]

infrastructures maritimes critiques. Cet impératif a été souligné par Ursula von der Leyen au Parlement européen en octobre dernier lorsqu'elle a présenté son plan en 5 points pour des infrastructures critiques résilientes.

Quels enjeux pour les Etats européens ?

L'UE, un acteur de la sécurité maritime en Arctique ?

L'UE n'a pas encore le statut d'observateur au Conseil de l'Arctique, organisation intergouvernementale constituée des États Arctiques (demande formulée). Pour autant, la politique Arctique intégrée de l'Union européenne vise une approche globale dans la prise en charge des menaces propres à l'Arctique et résultant du réchauffement climatique. Si le Danemark, la Suède, la Finlande, ainsi que la Norvège et l'Islande, sont directement concernés par les activités dans la zone, l'Union considère que toute la communauté a un intérêt à garantir la prospérité et la sécurité de l'Arctique.

Les Européens face à la Russie et à la Chine

Fin août 2022, le secrétaire général de l'OTAN a souligné la nécessité de « muscler la sécurité de l'Arctique », face à l'accroissement des activités militaires russes dans la région. La doctrine russe est la suivante : défendre les eaux russes arctiques « par tous les moyens » selon Vladimir Poutine. L'augmentation du nombre de sites militaires russes en Arctique, l'établissement de la flotte arctique, et l'installation de missiles balistiques hypersoniques en Arctique, convainquent les Européens de la nécessité d'anticiper. Si, pour l'heure, la priorité des Russes est sur l'Ukraine, les actions en Arctique sont à surveiller de près. D'autant plus que depuis l'Arctique, l'accès à l'océan Atlantique au Nord de l'Europe est facile depuis le *GIUK Gap (Greenland-Iceland-United Kingdom)*, ce qui en fait un point stratégique vulnérable pour les Européens. Le fait que le dialogue soit rompu

au sein du Conseil de l'Arctique depuis l'agression russe en Ukraine, et que la Finlande et la Suède feront bientôt partie des États Arctiques membres de l'OTAN, est aussi à considérer dans cette chaîne de tensions.

Loin d'être un État Arctique, la Chine se définit comme un « pays proche » de l'Arctique et affirme ses prétentions sur les routes et les ressources de cette région. Actuellement en train de construire le plus grand brise-glace au monde, la Chine envisage aussi la négociation d'accords pour intensifier ses activités de pêche hauturière, et développe des projets de gaz naturel liquéfié (GNL) dans la lignée du partenariat sino-russe en Arctique. La Chine développe ainsi sa politique de la « route de la soie polaire ».

Face à cela, l'ambition européenne est de promouvoir une action coordonnée de ses États membres pour renforcer leur présence en Arctique, et assurer la sécurité de la région.

Bibliographie

BERTUZZI (L.), « L'UE envisage la construction d'un câble internet dans l'Arctique pour relier l'Europe à l'Asie », Euractiv.com, 14 octobre 2022.

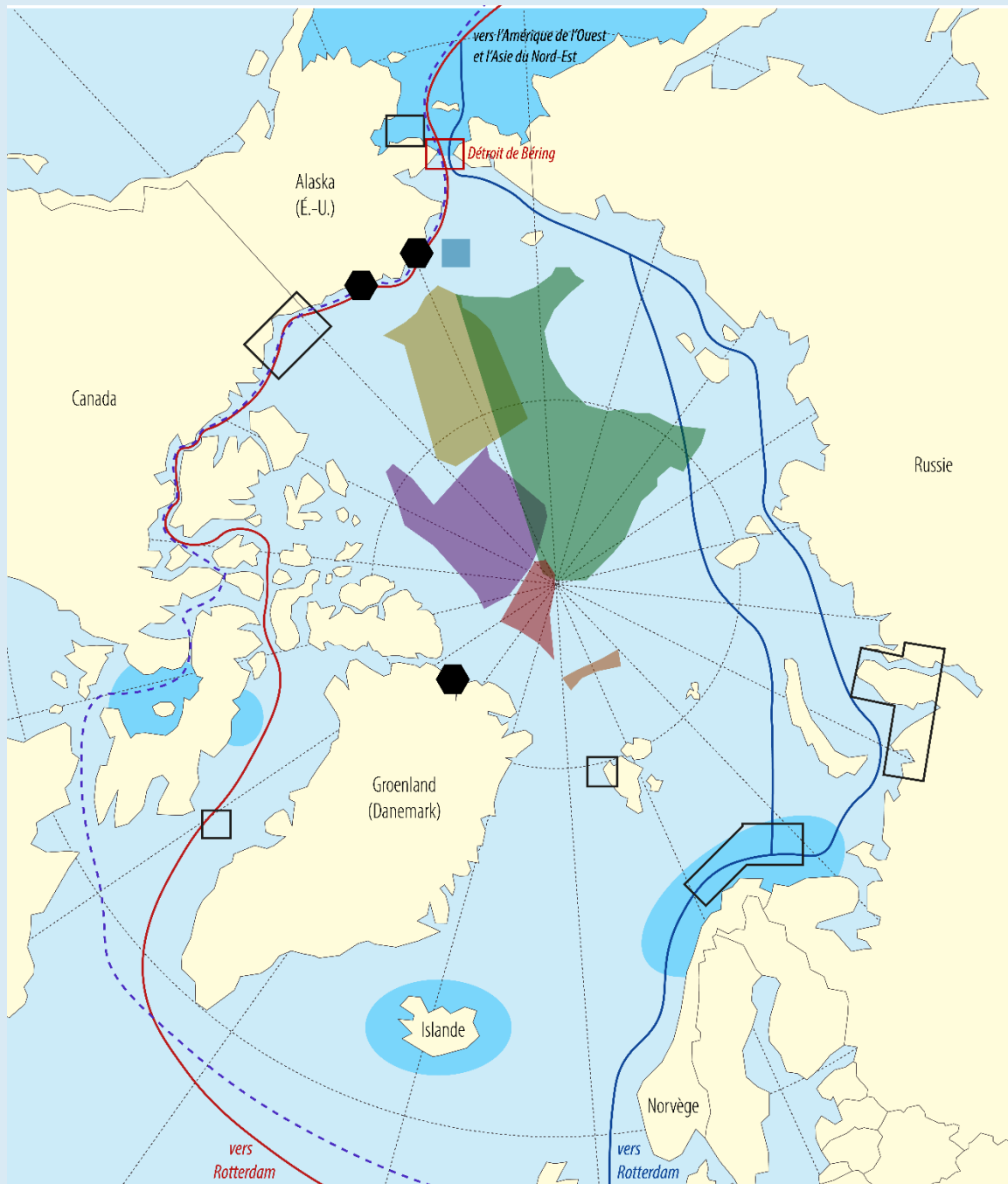
CANOVA (E.), ESCUDE (C.), PIC (P.), STROUK (M.), VERRIER (N.) & VIDAL (F.), « L'Arctique, nouveau Moyen-Orient ? 5 points pour déconstruire un mythe », Le Grand Continent, 5 novembre 2019.

CHIU (Y.), « La Chine et les ressources halieutiques en Arctique. I – Analyse du développement des hauturiers chinois en Arctique », Conseil québécois d'études géopolitiques, Université Laval, RG v8 n2, 22 juin 2022.

LAINÉ (H.), « Quelle stratégie de défense française pour le Grand Nord ? », 2020, : chocs stratégiques – Regards du CEM – 69e session, Revue Défense Nationale.

RASPOTNIK (A.), STEPIEN (A.), KOIVUROVA (T.), « The European Union's Arctic Policy in the Light of Russia's War against Ukraine », The Arctic Institute, 26 avril 2022.

[L'Arctique]



L'Arctique, des risques démultipliés par le réchauffement climatique

La version révisée publiée en mars dernier de la Stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne et de son Plan d'action souligne la nécessité pour l'Union européenne d'agir afin d'assurer la sécurité maritime dans la région Arctique, dont la stabilité est de plus en plus menacée depuis l'adoption de la Politique intégrée de l'Union européenne en Arctique en 2016, focalisée sur des considérations d'ordre environnemental. L'objectif premier ressortant de la mise à jour de la politique Arctique publiée 2021 est de garantir un Arctique « sécurisé, stable, durable, en paix et prospère », faisant écho à la pluralité des menaces dans cette zone : découlant du changement climatique, elles sont environnementales, mais pèsent aussi sur les activités humaines en augmentation (le transport maritime, l'exploitation des ressources énergétiques et halieutiques, géopolitiques et militaires).

Des activités d'exploitation des ressources naturelles et des hydrocarbures

- Zone d'extraction d'hydrocarbures
- Zone de pêche

Le développement progressif des routes maritimes

- Passage du Nord-Est
- Passage du Nord-Ouest

Une zone riche d'activités potentielles avec de forts enjeux géopolitiques

- Artic Fiber* (câbles sous-marins, fibre optique)

Le développement progressif des routes maritimes

- Point de passage stratégique
- Zone de différend territorial

Revendications au-delà des 200 miles nautiques

- Canada
- Danemark
- Norvège
- États-Unis
- Russie



[L'Arctique]

A PROPOS DE L'AUTRICE

Sidonie ROBERT - Diplômée d'un master 2 de droit des activités maritimes et océaniques (DSAMO) à l'Université de Nantes, Sidonie poursuit actuellement un stage d'un an au sein de l'Unité Domaine Maritime de l'Agence européenne de défense. Elle a rejoint le comité Marine & Océans, ainsi que la délégation Belgique des jeunes IHEDN en fin 2022 après avoir été auditrice du 131e cycle IHEDN-Jeunes.



in

PROJET TOPO CARTO MARINE X EUROPE

L'espace maritime, un espace de flux ! C'est de cette thématique que les rédacteurs des fiches cartographiques Marine x Europe ont choisi de se saisir pour cette nouvelle édition « Topo Carto ».

Fruit d'un **partenariat entre les Comités Europe et Marine & Océans**, le projet a pour ambition d'allier deux visions afin de présenter, en quelques pages et une cartographie, toute la complexité d'un espace maritime de notre globe.

Les mers de notre planète sont irriguées par des flux ! Ces flux, issus de l'exploitation des ressources de la mer mais aussi (et surtout) venant des terres, font des océans des espaces d'échanges et de transit.

Les Etats, notamment européens, tâchent de capter, de sécuriser et de maîtriser ces flux. A cette fin, le droit international public, mais surtout les marines nationales de chaque nation, sont clefs pour agir dans des espaces faits de partage, de collaboration mais aussi de concurrence et de compétition !