

prévoit de construire 40 nouveaux navires d'ici à 2035, y compris des brise-glaces nucléaires, en vue de développer le trafic russe dans le Nord.

Pour compliquer les choses, quatre des cinq pays riverains de l'Arctique ont présenté aux Nations unies, en vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), des demandes de droits d'exploitation de leur plateau continental étendu – une prolongation du plateau loin sous l'océan Arctique (voir l'article page 52). De vastes zones de chevauchement existent entre les plateaux continentaux étendus revendiqués, en particulier ceux de la Russie, du Danemark et du Canada. La Russie a suivi les procédures de la CNUDM parce qu'elle a beaucoup à gagner avec son très long littoral arctique et son plateau continental peu profond. Mais si les États de l'Arctique ne réussissent pas à se mettre d'accord sur la délimitation des plateaux continentaux étendus, la Russie pourrait décider de ne plus jouer franc-jeu et sa force militaire arctique serait alors prête à agir.

UNE COOPÉRATION INDISPENSABLE

Cependant, le conflit n'est pas inéluctable. Les pays de la zone arctique ont de bonnes raisons de coopérer. Et certains de leurs mouvements ne sont pas aussi agressifs qu'ils le paraissent. Par exemple, les conditions dans l'Arctique sont si difficiles que de nombreuses tâches civiles – comme l'exploration pétrolière ou la surveillance du trafic maritime – ne sont possibles qu'avec du matériel et du personnel militaires.

Les dirigeants russes sont aussi bien conscients que tout conflit ouvert condamnerait l'exploitation du pétrole et du gaz dans la région, car celle-ci dépend fortement des partenaires internationaux, notamment des pays occidentaux et de leurs entreprises. L'extraction des ressources, même sans glace de mer, est coûteuse et difficile. Par exemple, la construction de la station russe de production de gaz naturel liquéfié Yamal LNG, dans la péninsule de Yamal, à l'est de la mer de Kara, a coûté 27 milliards de dollars. La Russie a fait appel à des partenaires français et chinois pour la financer.

Cette dépendance du pays incite à la prudence, en particulier concernant les revendications territoriales. La Russie et la Norvège – les deux États pour lesquels les enjeux sont les plus importants – ont tout intérêt à créer un climat d'investissement stable pour les acteurs extérieurs. C'est exactement ce qu'ils ont cherché à faire en 2010, lorsqu'ils ont réglé leur différend frontalier dans la mer de Barents en quelques semaines, après une impasse qui avait duré de nombreuses années.

À LIRE



M. Mered, *Les Mondes polaires*, PUF, 2019

Fruit de dix ans de travail, ce double dictionnaire stratégique des mondes arctiques et antarctiques propose un état des lieux accessible de la situation scientifique, économique, sociale et politique de ces deux régions, agrémenté de 35 cartes et 32 fiches sur les pays impliqués. Un chapitre fait notamment le point sur la réalité des ressources estimées dans l'Arctique.

Le pétrole et le gaz pourraient même ne pas fournir assez de prise pour déclencher un conflit. La Russie et la Norvège ont un intérêt notable à exploiter ces ressources, qui constituent une part substantielle de leurs revenus d'exportation. Les États-Unis et le Canada, eux, possèdent des gisements de combustibles fossiles beaucoup plus importants et bien plus accessibles dans des régions non arctiques, comme du pétrole dans le golfe du Mexique, du gaz de schiste dans divers États américains et des sables bitumineux en Alberta.

De plus, la majorité des ressources pétrolières et gazières attendues se trouvent dans chacune des cinq zones économiques exclusives (ZEE) des pays riverains de l'océan Arctique, qui s'étendent à 200 milles marins (370,4 kilomètres) des côtes. Or, comme le stipule la CNUDM, chaque pays a le contrôle de ses ressources à l'intérieur de sa ZEE. Certes, on s'attend à trouver quelques gisements de pétrole et de gaz (moins de 5% des ressources estimées de la région) plus loin sur le plateau continental étendu, là où les revendications se chevauchent, mais comme les règles de la CNUDM devraient appuyer de vastes régions des revendications de la Russie, il y a peu de raisons de penser que ses dirigeants torpilleront la résolution pacifique des désaccords liés aux chevauchements.

Surtout, les ressources de l'Arctique doivent être rentables pour être exploitées. Le pétrole à 80 dollars le baril – un prix jamais atteint depuis octobre 2014 – pourrait justifier de forer certains gisements en mer, mais sûrement pas ceux, éloignés, du plateau continen-

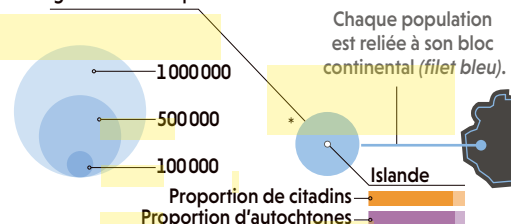
La Russie et la Norvège ont intérêt à créer un climat d'investissement stable

tal étendu. Le sort du gisement de gaz de Chtokman, à l'intérieur de la ZEE russe, dans la mer de Barents, en est un exemple. Découvert en 1988, c'est l'un des plus grands gisements au monde, avec un volume de gaz estimé à 3800 milliards de mètres cubes. Au début des années 2000, Vladimir Poutine a affirmé à plusieurs reprises que la Russie développerait ce gisement. Mais ce projet a >

UNE RÉGION ACTIVE

- Lieux habités
- Villes de plus de 50 000 habitants
- ◆ Aéroports
- Ports maritimes
- Installations militaires
- Routes maritimes estivales

Populations des États, provinces ou régions de l'Arctique



RESSOURCES NATURELLES

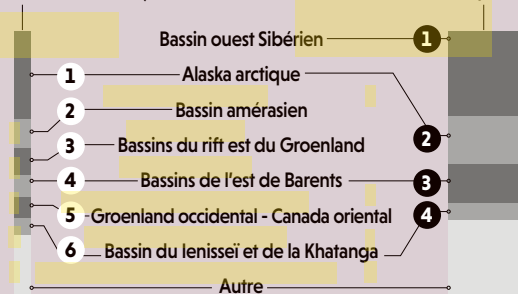
Provinces géologiques susceptibles de contenir au moins un gisement non découvert de 50 millions de barils de pétrole ou l'équivalent en gaz naturel, et récupérable avec les techniques actuelles.

- Sûres à 100 %
- Sûres à 50-100 %
- Sûres à 30-50 %

Six provinces contiendraient 75 % du pétrole non découvert dans la région ; quatre provinces contiendraient 70 % de l'équivalent en gaz naturel.

Pétrole (90 milliards de barils au total)

Gaz naturel (équivalent à 412 milliards de barils de pétrole)

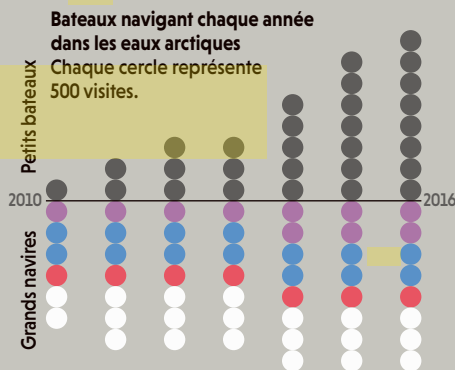


TRANSPORT MARITIME EN HAUSSE

Contrairement aux petits bateaux, les grands navires sont tenus de battre le pavillon du pays sous lequel ils sont immatriculés.

Pavillons battus par les grands navires

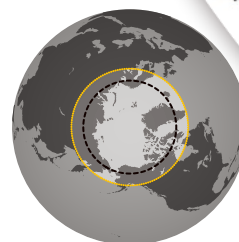
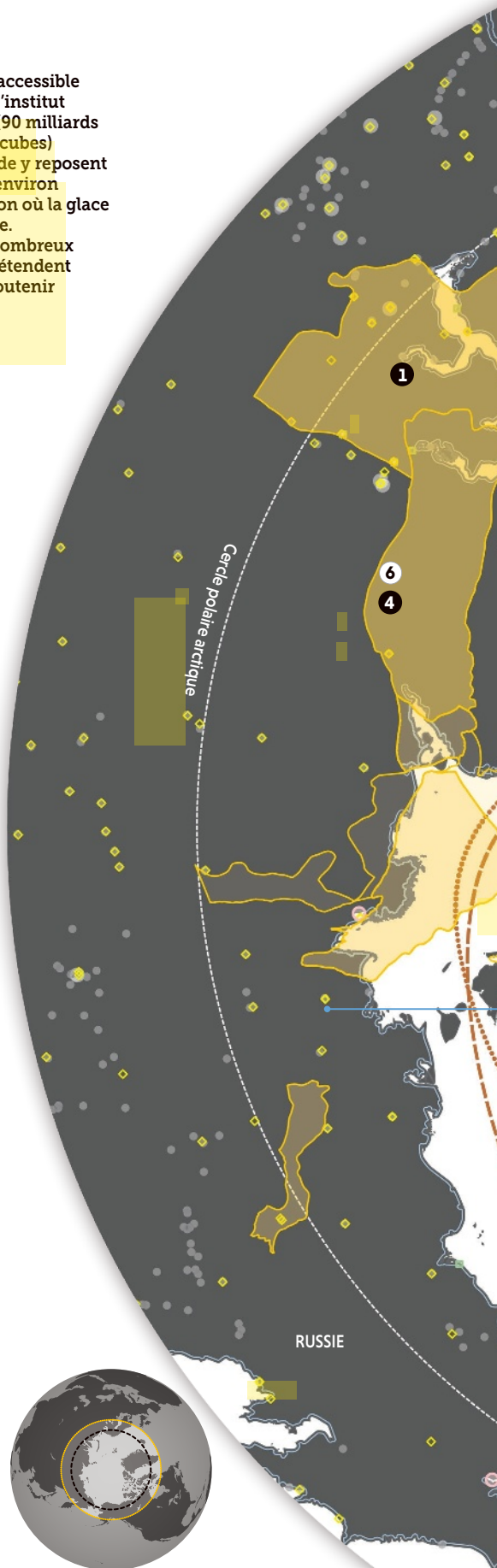
- Russie
- Norvège
- Autre État arctique
- Autre État hors Arctique

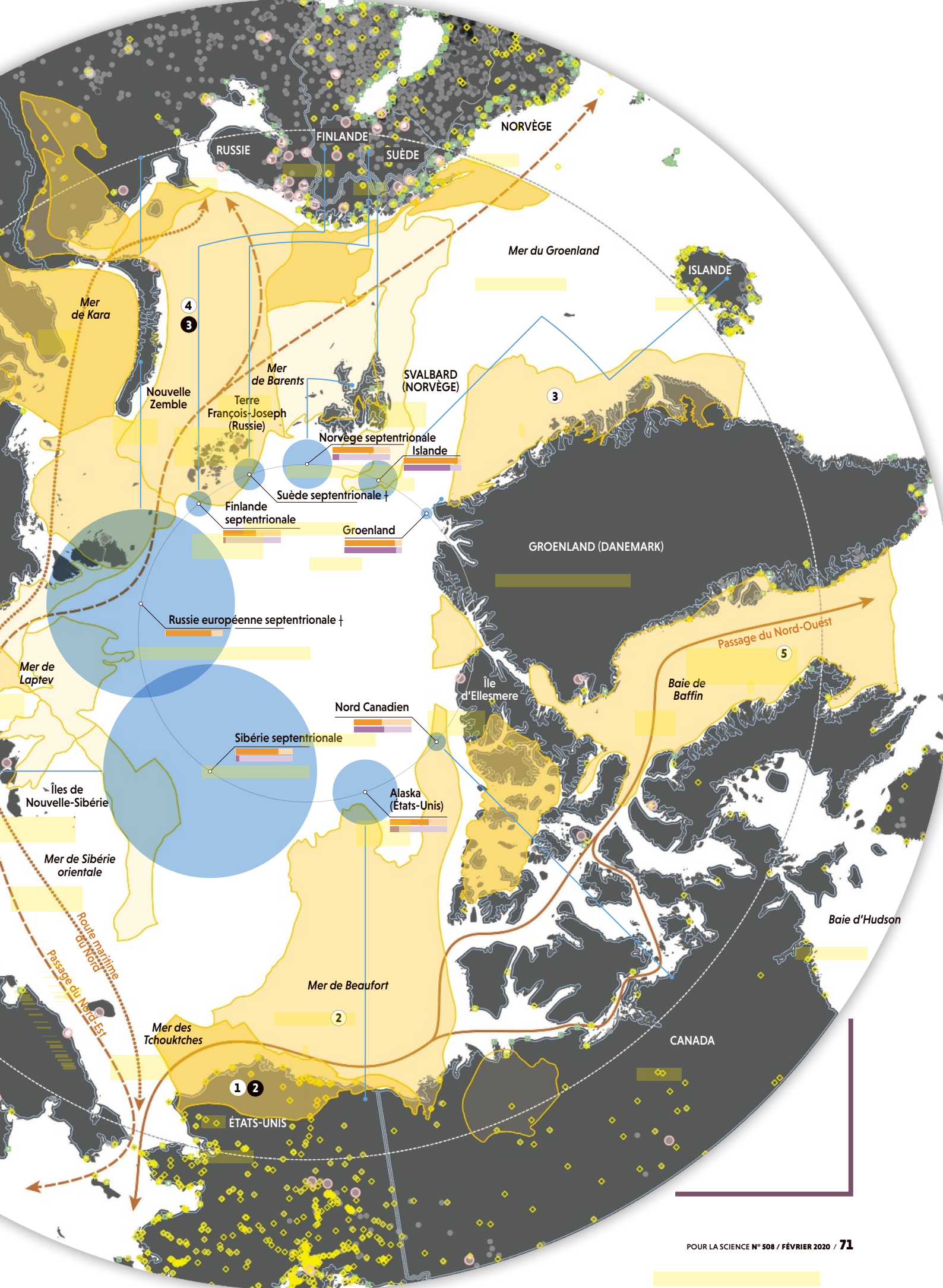


* Le rayon des cercles représentés ici est donné par la formule (nombre de personnes)^{2/3}.

† Les données sur les autochtones / citoyens ne sont pas disponibles.

© Katie Peek (carte) ; Mark Fischetti (texte) ; sources : USGS (données sur le pétrole et le gaz) ; Greg Fiske, WHRC, et spacequest.com (données de navigation) ; D. N. Berger et al. (éd.), The Indigenous World 2019, IWGIA, 2019 (populations sami et inuit) ; Tilastokeskus ; Statistiska centralbyrån ; Hagstofa Íslands ; Naatsorsueqqissaartarfik ; Statistique Canada ; Bureau du recensement des États-Unis ; Service fédéral des statistiques de l'État russe ; Arctic Portal (passages du nord-est et du nord-ouest) ; IISS et Heritage Foundation (installations militaires) ; Geonames (lieux habités, aéroports) ; World Port Index (ports)





> finalement été mis en veilleuse. Toute revendication dans la zone arctique au-delà des ZEE est surtout symbolique. Il s'agit de garantir l'accès à des ressources éloignées au cas où elles deviendraient un jour précieuses, et non de se lancer dans une course à l'exploitation des ressources.

L'agressivité sur les routes maritimes de l'Arctique semble elle aussi peu probable. Malgré l'attrait de l'aventure, la plupart des transporteurs ne considèrent pas que ces passages sont compétitifs par rapport aux routes commerciales mondiales bien établies empruntant les canaux de Suez et de Panamá, même si ces routes sont plus longues. La nature saisonnière des corridors arctiques (la glace hivernale persistera pendant des années), ainsi que les conditions météorologiques difficiles et l'insuffisance des infrastructures pour respecter les délais, réduisent considérablement la pertinence des routes arctiques pour le commerce maritime international.

En septembre 2018, le tout premier transit sur la route maritime du Nord d'un porte-conteneurs de la compagnie de navigation danoise Maersk a été vu comme un coup d'es-sai. Il n'a pas marqué le début de transits commerciaux réguliers. Le chef des services techniques de Maersk a conclu : « Actuellement, nous ne voyons pas la route maritime du Nord comme une alternative commerciale viable aux routes est-ouest existantes. » Le trafic naval dans le Grand Nord pourrait contribuer à l'acheminement de matériel pour le nouveau port russe de Sabetta, dans la péninsule de Yamal, et à l'expédition du gaz naturel liquéfié extrait dans la région, surtout pendant les mois d'été, mais ces tâches concernent principalement les navires russes.

LA PÊCHE INTERDITE POUR SEIZE ANS

De nombreux pays et entreprises avaient espéré s'aventurer dans l'océan Arctique pour pêcher plus de poissons, car des espèces importantes comme la morue de l'Atlantique et le saumon du Pacifique migrent vers le nord. Mais les bénéfices sont très incertains. En 2009, les États-Unis ont fermé à la pêche commerciale de vastes zones de leur ZEE dans les mers des Tchouktches et de Beaufort, au large des côtes de l'Alaska, parce que les données manquaient sur la durabilité des pêcheries locales. En 2015, les cinq pays riverains de l'océan Arctique ont adopté un moratoire *de facto* (c'est-à-dire une suspension momentanée immédiate, sans texte de loi à l'appui) sur la pêche commerciale en haute mer (au-delà de leur ZEE). Puis, en 2018, ils ont signé une interdiction de la pêche commerciale dans cette zone pour seize ans; l'Islande, l'Union européenne, la Chine, le Japon et la Corée du Sud l'ont également signée.

L'objectif principal est de se laisser du temps pour recueillir des données scientifiques approfondies sur les pêcheries et concevoir une utilisation commerciale durable et ordonnée de celles-ci.

UNE TRADITION DE COOPÉRATION

Pour évaluer la probabilité d'un conflit futur, il est important de se rappeler que la région arctique a toujours été un lieu de coopération internationale : les pays arctiques, certains États non arctiques et les représentants des populations



En 2018, le Conseil de l'Arctique a été sélectionné en vue du prix Nobel de la paix

autochtones collaborent pacifiquement depuis de nombreuses années. En 1991, les huit États ayant un territoire dans le cercle arctique et leurs peuples autochtones ont adopté la Stratégie de protection de l'environnement arctique, qui a favorisé la coopération en matière de surveillance et de conservation du territoire. Cet accord les a amenés, en 1996, à créer le Conseil de l'Arctique. Cette organisation, devenue le principal forum de l'Arctique, produit constamment des initiatives et des décisions coopératives fructueuses. Aujourd'hui, le conseil comprend également treize États non arctiques, des organisations non gouvernementales, des organismes scientifiques et des agences et commissions de l'Organisation des Nations unies. En 2018, il a même été sélectionné en vue du prix Nobel de la paix.

On a reproché au conseil de ne pas s'occuper des questions militaires et de sécurité, mais celles-ci sont exclues de son mandat. S'atteler à la question de la sécurité nécessite certainement des canaux diplomatiques, mais le conseil n'est pas le lieu pour cela. Les États ont déjà créé certains canaux, comme la Table ronde des forces de sécurité arctiques et le Forum des garde-côtes de l'Arctique, qui font partie des mesures dites de confiance et de sécurité mises en place entre les gouvernements précisément pour désamorcer les tensions potentielles. Pour résoudre la question des chevauchements de territoires, les

BIBLIOGRAPHIE

M. Mereed, **Les Mondes polaires**, PUF, 2019.

A. Piskarev et al., **Geological Structures of the Arctic Basin**, Springer, 2019.

Arctic Report Card : Update for 2019, NOAA, 2019, arctic.noaa.gov/Report-Card/Report-Card-2019.

Changes in the Arctic : Background and Issues for Congress, CRS Report, 2019, crsreports.congress.gov.

Site du Conseil de l'Arctique : arctic-council.org.

Site de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer : www.un.org/Depts/los.