

> 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 Tchouktsches 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.

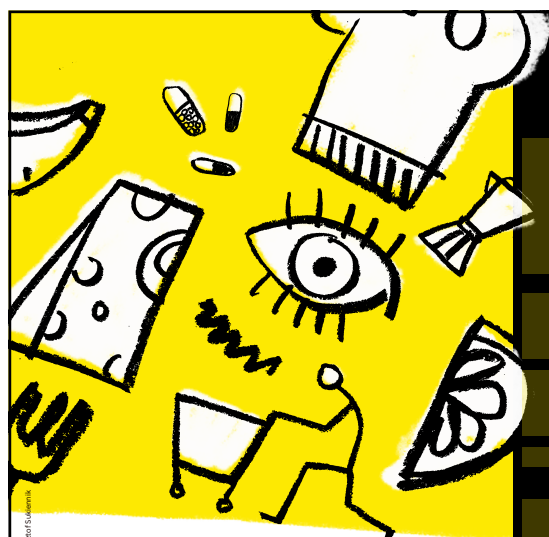
États devraient négocier directement, comme ils le font déjà pour d'autres désaccords.

Le conflit est souvent une question de perception. Les règles plus strictes de la Russie concernant la route maritime du Nord pourraient se révéler bénéfiques si elles conduisent à une navigation plus sûre et à une meilleure protection de l'environnement. Les règles relatives aux voies maritimes proches des côtes ne sont pas propres à la Russie ou à l'Arctique; de nombreux textes régulent aussi le passage dans les canaux de Suez et de Panamá. Quant aux États-Unis, ils auraient sans doute intérêt à utiliser leur nouveau brise-glace lourd – le seul dont ils disposeront lorsqu'il sera livré, en 2024 – pour améliorer l'accès à leurs propres eaux arctiques tout au long de l'année. De plus, les brise-glace ne sont pas des bateaux militaires et, même s'ils l'étaient, un seul navire ne constituerait pas une menace crédible pour l'importante flotte russe de brise-glace.

Les actions qui paraissent provocatrices ont par ailleurs d'autres explications possibles. Pour de nombreux citoyens russes et peuples autochtones, l'Arctique est au cœur de leur identité, construite sur des siècles d'exploration

et de maîtrise du Nord. Lorsqu'une expédition sous-marine russe a planté un drapeau sur le plancher océanique du pôle Nord, en août 2007, la prouesse ne visait pas tant à se saisir du sol; c'était un spectacle destiné à un public national, symbolisant la capacité de la Russie à atteindre les points les plus éloignés de l'Arctique.

Certes, comme partout ailleurs, il pourrait quand même y avoir une confrontation, et peut-être à partir d'une source inattendue. Depuis 2013, en effet, les navires chinois ont effectué au moins 22 voyages commerciaux dans le passage du Nord-Est, ce qui représente l'une des plus importantes utilisations non russes de cette route. La Chine tente également de placer l'Arctique dans un cadre mondial. En janvier 2018, le gouvernement chinois a publié un livre blanc intitulé *La Politique arctique de la Chine* qui déclare que «la situation de l'Arctique dépasse maintenant ses États d'origine inter-Arctique ou sa nature régionale». Mais l'arrivée de la Chine ne signifie pas que les enjeux ont grimpé. La Russie et le Groenland se félicitent de ses investissements. La coopération économique pourrait bien favoriser la coopération politique et l'emporter. ■



**À L'AUDITORIUM
DE LA GRANDE GALERIE
DE L'ÉVOLUTION**

Jardin des Plantes
36 rue Geoffroy St Hilaire - Paris 5^e

Entrée libre et gratuite dans la limite des places disponibles
Détails sur jardindesplantesdeparis.fr

**POUR LA
SCIENCE**

RENCONTRES

Lundi 3 février - 19h

Petit dictionnaire curieux de l'alimentation

Ed. Muséum national d'Histoire naturelle, 216 p., 25€

Ce *Petit Dictionnaire curieux de l'alimentation* restitue au plus grand nombre les recherches des scientifiques du Muséum national d'Histoire naturelle sur un sujet au goût du jour. De quoi rassasier les plus gourmands... de connaissances !

Présentation de l'ouvrage par l'auteur **Christophe Lavelle**, biophysicien et épigénéticien, commissaire scientifique de l'exposition, Muséum national d'Histoire naturelle.

Vente - dédicace de l'ouvrage sur place de 18h15 à 18h45

Lundi 24 février - 19h

Le sens du goût

Existe-t-il un bon et mauvais goût ? Évolue-t-il avec le temps ? Que nous apprend-il sur nos sociétés ? Explorons les facettes biologiques, culturelles et gastronomiques de ce sens.

Table-ronde animée par **Christophe Lavelle**

Avec : **Laure Ségurel**, anthropologue en génétique, Muséum national d'Histoire naturelle,

Amandine Chaignot, cheffe du restaurant Poulliche à Paris, ancien jury pour l'émission Masterchef et Chevalier de l'Ordre des arts et des lettres (2013).

Nathalie Politzer, directrice des projets et des formations de l'Institut du Goût.

AUTOUR DE L'EXPOSITION

JE MANGE DONC JE SUIS DU MUSÉE DE L'HOMME

