

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique Un retour de la géopolitique ?

Nicolas GOSSET

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique

Un retour de la géopolitique ?

Résumé

Ces dernières années, les changements écosystémiques majeurs en cours dans le Grand Nord, paroxysme de ceux intervenant à l'échelle globale, sont devenus un référent incontournable des politiques des États arctiques et d'un nombre grandissant d'États extérieurs à la zone. Toutefois, si les discours gouvernementaux et la coopération internationale soulignent de plus en plus la nécessité de développer des mécanismes d'adaptation et d'atténuation des changements climatiques, on peut se demander si ces changements ont été et sont un moteur fondamental du développement des politiques de sécurité large sensu en direction de la région arctique. Comme l'a écrit Frédéric Lasserre, éminent spécialiste canadien de l'Arctique dont les nombreux travaux pluridisciplinaires appuient notamment cette recherche : « *En modifiant l'environnement opérationnel au sein duquel évoluent les acteurs du système international, les changements climatiques redistribuent une partie des cartes, engendrant des répercussions d'ordre politique qui vont bien au-delà des considérations économiques et de sécurité environnementale* »¹. À travers ses répercussions sur la géographie, le réchauffement climatique affecte en effet directement aussi bien la configuration terrestre et maritime des États que leur position relative sur la surface du globe. Autrement dit, leur géopolitique. Ainsi, le réchauffement planétaire en cours et ses effets sur les glaces polaires amplifient la sensibilité stratégique de l'Arctique pour des raisons qui ne sont pas uniquement énergétiques, industrielles et environnementales, mais aussi géostratégiques et militaires. Au fil des chapitres, allant du constat des transformations de l'environnement arctique à la discussion des paramètres des grands enjeux stratégiques qui s'y posent, en passant par le questionnement des perspectives d'exploitation des ressources naturelles, l'enjeu des voies maritimes et les questions y afférentes en matière de souveraineté dans l'espace maritime arctique, les déclinaisons thématiques de cette étude dressent le constat des changements en train de s'opérer dans la région.

Examinant ces problématiques dans leur diversité et leur complexité, l'étude explore ainsi les paramètres de transformation du visage de l'Arctique et les grandes questions et défis posés à sa sécurité par les dynamiques changeantes du monde contemporain. De manière essentielle, nous observons qu'au-delà et par-dessus les changements climatiques en cours, les enjeux dans et de l'Arctique comportent plusieurs volets : la géoéconomie (les ressources), la géopolitique (le contrôle des espaces et des voies maritimes) et la géostratégie (le renforcement et le repositionnement des moyens militaires). Si ces différents volets se chevauchent et se caractérisent par leurs dynamiques spécifiques, ils doivent aussi être mis en perspective avec une dimension d'ordre temporel relative à la représentation prospective que les acteurs ont de leurs intérêts nationaux à l'instant T. On souligne ici l'importance que peut revêtir, par exemple, la vision d'un Vladimir Poutine considérant que les intérêts géopolitiques de la Russie sont intrinsèquement liés à l'Arctique ou d'un Donald Trump considérant que l'Arctique est l'un des nouveaux théâtres de la compétition stratégique mettant aux prises les États-Unis et la Russie, mais aussi, et de plus en plus, la Chine.

¹ LASSERRE, F. (2020), « Les changements climatiques : moteur des politiques étrangères en Arctique ? », in Regards géopolitiques. Bulletin du Conseil québécois d'études géopolitiques, Université Laval, Québec, 10 mai 2020, p. 3

Face à la montée des tensions géopolitiques entre la Russie et ses voisins occidentaux, notamment riverains de l'Arctique, et face aux effets de champ de l'attention croissante portée à cet espace par des acteurs extérieurs à la zone, singulièrement révélée par le caractère rapide et multiforme du développement de la présence chinoise dans la région, on voit poindre le risque que des tensions limitées puissent s'étendre,

et que des considérations géopolitiques plus larges et extérieures à la zone viennent s'y cristalliser, avec des effets délétères pour la gouvernance du risque environnemental dans les régions polaires et la sécurité internationale au sens large. La question se pose donc de savoir si la coopération dans l'Arctique peut survivre aux chocs extérieurs et continuer à relever le large éventail des défis actuels et futurs en matière de sécurité.

Effet amplificateur et aggravant, cette intensification de la compétition stratégique prend place dans un contexte où il n'existe, s'agissant de l'Arctique, aucun cadre réglementaire à portée générale (à l'instar du traité sur l'Antarctique, pourtant signé en 1959 à l'apogée de la guerre froide) garant de la prévalence d'un certain sens du compromis pour contrôler les projets qui y fleurissent et coordonner les appétits de la Russie, des États-Unis, de la Chine et des autres acteurs en présence. Si, contrairement à l'Antarctique, l'Arctique est un ensemble de territoires et de mers formant un espace largement délimité dans le cadre des souverainetés nationales, les cinq puissances riveraines y défendent une extension de leurs droits souverains sur le plateau continental, source de différends également autour du statut des passages maritimes, dont le règlement pourrait avoir de profondes répercussions sur l'équilibre des pouvoirs économiques et stratégiques à l'avenir.

La nouvelle carte qui se dessine dans l'Arctique crée des incertitudes majeures, selon la manière dont les acteurs feront face aux potentielles escalades et sauront préserver un climat de confiance dans la région, alors qu'il ne peut être exclu que des rivalités stratégiques d'ordre mondial entraînent des tensions croissantes dans l'Arctique dans les prochaines années. Objet d'une attention particulière et centrale dans la présente étude, la stratégie poursuivie par Moscou ces dernières années et les réponses qu'elle suscite en retour présentent des risques importants de déstabilisation régionale, le volet militaire visant à consolider une posture de dissuasion ambivalente. À elle seule, cette militarisation de l'Arctique euro-atlantique et sibérien encapsule parfaitement l'ambivalence et la complexité grandissante des dynamiques de ce « théâtre » arctique où, plutôt que de s'atteler dans une optique de dialogue et de coopération à dégager les voies et moyens susceptibles de permettre de faire face à l'urgence qui se pose aujourd'hui avec des implications mondiales quasi existentielles demain, les principaux acteurs en présence semblent préférer et vouloir à tout prix tirer la plus grande part du profit de la nouvelle situation créée par la fonte rapide de la calotte glaciaire dans un contexte où la concurrence s'accroît entre pays pour profiter des perspectives qui s'ouvrent – et les aggravant d'autant plus dans ces entreprises compétitives de « course vers l'Arctique ». Cependant, si la bataille du Grand Nord a commencé comme certains l'affirment, cette bataille sera très probablement beaucoup plus d'ordre politique, diplomatique et économique que militaire ; ces différents aspects premiers n'excluant toutefois pas l'éventualité du dernier. Il faut s'y préparer.

À propos de l'auteur

Politologue de formation, titulaire d'un diplôme d'étude approfondie en sociologie politique de l'Université libre de Bruxelles, Nicolas Gosset est chercheur Russie/Eurasie au Centre d'études de sécurité et défense de l'Institut royal supérieur de défense. Il est également membre associé au Centre d'étude de la coopération internationale et du développement de l'Université libre de Bruxelles.

*Les vues exprimées dans ce document sont celles de l'auteur
et ne reflètent pas nécessairement les positions de l'Institut royal supérieur de défense,
de la Défense belge ou celles du gouvernement belge.*

Table des matières

1. Introduction	1
2. L'Arctique, un écosystème en mutation	7
3. L'exploitation des ressources naturelles de l'Arctique : mythes, ambitions et réalités	19
3.1. Des réalités arctiques contrastées, des perspectives d'exploitation divergentes	23
3.2. L'ouverture de l'Arctique <i>offshore</i> : un projet russe marqué par la démesure	30
3.3. Après l'euphorie, la réévaluation (drastique) : un creux passager ?	37
3.4. Le développement du gaz arctique : fer de lance des ambitions russes	45
3.5. Ressources minières : La Sibérie, le Groenland et l'enjeu de la présence chinoise	52
3.6. Les ressources de pêche et la protection de la biosphère	57
4. L'enjeu des nouvelles voies maritimes et l'ouverture de l'Arctique au transit commercial international : une nouvelle centralité ?	59
4.1. Une révolution annoncée dans les affaires maritimes mondiales	60
4.2. Une navigation encore contrainte (et qui le restera)	65
4.3. Les réalités contrastées des routes maritimes arctiques	69
4.4. Une ambition russe de " <i>novi Suez</i> " à nuancer	70
5. Les questions de souveraineté dans l'espace maritime arctique : sources de conflit à venir ?	76
5.1. Un espace aux revendications nombreuses, mais encadrées par le droit de la mer	76
5.2. Le statut des passages maritimes et la libre circulation des embarcations étrangères	80
5.3. L'extension des droits souverains sur le plateau continental	84
6. La « nouvelle » géopolitique d'un arctique en mutation : <i>Back to the Future</i> ?	91
6.1. Le poids de l'Histoire	92
6.2. Un paradigme de sécurité arctique, entre coopération et conflit	95
6.3. La « réapparition » d'enjeux militaro-stratégiques dans l'Arctique	100
6.3.1. La Russie : les moyens militaires d'une ambition (géo)politique	103
6.3.2. La dimension stratégique des intérêts économiques de la Chine dans l'Arctique	113
6.3.3. La compétition stratégique États-Unis/Russie/Chine : vers un Grand jeu arctique ?	118
6.3.4. ... ou pas : coopérations et tensions	124
7. Conclusion	129
8. Recommandations	133
Table des abréviations et acronymes	135
Table des cartes et figures	136
Bibliographie	137

1. Introduction

En 1945, Vilhjalmur Stefansson, ethnologue et explorateur arctique canadien d'ascendance islandaise, décrivait l'existence de « *deux types de problèmes en Arctique, l'imaginaire et le réel* », et aurait alors analysé que « [des] *deux, l'imaginaire est le plus réel* »¹. Septante-cinq ans après la déclaration de Stefansson, force est de remarquer que ses paroles résonnent tout à fait justement dans le contexte actuel. Alors que le Grand Nord attire de plus en plus, à juste titre, l'attention internationale en raison des menaces environnementales majeures liées aux changements climatiques, la région continue de s'éloigner de la périphérie stratégique et semble progressivement glisser vers ce qui pourrait devenir un enjeu à part entière dans le nouveau discours stratégique mondial : l'Arctique pourrait-il à présent devenir le théâtre d'une « *géopolitique de la fonte* »², à l'heure où les ambitions stratégiques des deux grands acteurs arctiques que sont la Russie et les États-Unis, ainsi que celles d'acteurs non arctiques importants comme la Chine, commencent à se faire sentir de plus en plus régulièrement dans la région ? La question s'est posée récemment encore, au mois d'août 2019, avec la sortie en apparence inopinée du président Donald Trump sur l'option envisagée par son administration de négocier un hypothétique achat du Groenland au Danemark, un œil posé sur les vastes ressources minières et énergétiques de l'île, l'autre sur la perspective d'y implanter de nouvelles bases militaires (outre la base aérienne de Thulé, principale installation de l'US Air Force dans la région hors territoire national et par ailleurs maillon important de la chaîne de radars du bouclier anti-missiles américain³). La réponse de Copenhague a été sans appel : la grande île arctique, bénéficiant depuis 2009 d'un statut d'autonomie renforcée, n'est pas à vendre. En 2020, l'Arctique n'est pas un espace à s'approprier⁴, mais il y a fort à penser que le sujet n'est pas clos, et qu'il s'agissait sans doute là davantage d'une phase d'approche tactique que la dernière manche jouée par Washington dans le nouveau théâtre de compétition stratégique qui, vu du Pentagone, se met en place en Arctique dans le sillage du réchauffement climatique et de la géographie de la fonte. À elle seule, elle encapsule toute l'ambivalence et la complexité grandissante de l'objectification de l'Arctique - « *nouvelle frontière* » de compétition et d'opportunités⁵ - dans les perspectives géostratégiques actuelles.

Ancien épiscentre stratégique de la dissuasion nucléaire durant la guerre froide, la région peine à se départir de cadres d'analyse traditionnels qui ne prennent pas en compte ses mutations récentes : changements climatiques, bien sûr, mais aussi ouverture progressive aux activités, intégration aux grands réseaux mondiaux, degré de représentation, voire d'autonomie croissant des populations autochtones⁶ (variable toutefois selon les régions), retour de la géopolitique dans les relations internationales, transformation de l'économie de l'énergie et des ressources à l'échelle globale, fragmentation régionale du monde et (dé)mondialisation... Ces mutations viennent largement renouveler les enjeux de sécurité dans la région. Alors que les sciences politiques dominent les études de sécurité, un pan de littérature commence à émerger, s'attachant à remettre le territoire au cœur de l'analyse. Ce travail vient souligner la pertinence d'une analyse géopolitique renouvelée de la sécurité dans les régions de l'Arctique à la lumière des enjeux actuels⁷. La

¹ Cité dans DELANGLE, A. (2017), « Diplomatie arctique. Gouvernance par temps froid », *Cahiers Thucydide* 19 ; URL : <http://www.afri-ct.org/wp-content/uploads/2017/06/Cahier-Thucydide-19.pdf>.

² Cité dans EBINGER, ZAMBKITAS, E., « The Geopolitics of Arctic Melt », *International Affairs*, 85 (6), 2015, p. 1219.

³ TAITHE, A., FACON, I., HÉBRARD, P. et TERTRAIS, B. (2013) « Arctique : Perspectives stratégiques et militaires », *Recherches & Documents* No 3/2013, Fondation pour la recherche stratégique, Paris, p. 21.

⁴ CANOVA, É. ; ESCUDÉ, C. ; PIC, P. ; STROUK, M. ; VERRIER, N., et VIDAL, F. (2019) « *L'Arctique, nouveau Moyen-Orient ? Cinq points pour déconstruire le mythe* », *Le Grand Continent*, 5 novembre 2019.

⁵ FOUCHER, M., (dir), (2014), *L'Arctique. La nouvelle frontière*, Paris, CNRS Éditions, coll. « Biblis », 178 p.

⁶ Difficile, à ce titre, de comparer le très large degré d'autonomie des Sami du Grand Nord scandinave aux Nenets de Russie. Sur les peuples indigènes de l'Arctique, leurs cultures, leurs organisations et leurs enjeux : CANABBIO, Éric (cartographie d'Aurélié Boissière), *Atlas des pôles. Régions polaires : questions sur un avenir incertain*, Paris, Autrement, 2007 ; SLEZKINE, Yuri (1996), *Arctic Mirrors: Russia and the Small Peoples of the North*, Revised edition, Ithaca, Cornell University Press ; DUBREUIL, Antoine, « La construction de territoires identitaires régionaux et locaux en Arctique », *Prospective et stratégie*, 2014, vol. 4-5, no. 1, p. 157-174 ; DAVANEL, Y-M, « Modalités de la reconnaissance des peuples autochtones en Fédération de Russie » dans Irène BELLIER (dir.) (2013), *Peuples autochtones dans le monde : Les enjeux de la reconnaissance*, s.l., L'Harmattan, pp. 165-180 ; COLLIGNON, Béatrice (1996), *Les Inuit : ce qu'ils savent du territoire*, Paris, L'Harmattan (col. Géographie et cultures), 1996, 254 p.

⁷ Dans la lignée notamment des travaux de Frédéric Lasserre, nombreux à être cités dans la présente étude. Voir sur ce sujet notamment : LASSERRE, Frédéric, et PIC, Pauline, « *Un paradigme arctique de sécurité ? Pour une lecture géo-politique du complexe régional de sécurité* », *Revue de géographie politique et de géopolitique*, No 33 2017/3.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

présente étude propose d'ausculter les perspectives d'ouverture et d'exploitation des ressources et espaces de l'Arctique sous l'effet des changements climatiques et de questionner leur mise à disposition des États en facteurs de puissance, avec les enjeux géopolitiques d'accès, d'appropriation et de contrôle associés, afin de « faire système » des logiques des puissances riveraines et non riveraines constitutives d'une « gouvernance de la sécurité »⁸ dans l'espace arctique. Entre « global » et « (sous) régional », entre « coopération » et « rapports de force », quelle approche des enjeux de sécurité d'un espace arctique en recomposition faudra-t-il adopter face à ce monde en pleine évolution dans les décennies à venir ? Tel est l'objet de l'analyse géopolitique du complexe régional de sécurité arctique ici proposée.

Réfléchir aux questions de sécurité et de géopolitique dans l'Arctique invite tout d'abord à penser l'Arctique pour lui-même, alors que cette partie du monde a tant été décrite de l'extérieur. Cependant, il est impossible d'ignorer les acteurs et les logiques externes à l'œuvre dans la région, ne serait-ce que parce qu'une grande partie reste aujourd'hui encore sous dépendance politique et économique de leurs capitales du « sud » et du reste du monde, et donc tributaires de projets géopolitiques et de politiques étrangères et de sécurité dépassant le seul cadre de l'Arctique. À cela s'ajoute que, depuis une trentaine d'années, les régions arctiques ont fait face à de grands bouleversements. Victimes visibles du changement climatique, elles ont connu un coup de projecteur médiatique en raison des opportunités économiques et commerciales supposément mirifiques engendrées par la fonte accélérée des glaces : nouvelles routes maritimes internationales, zones de pêche élargies, ressources minérales et d'hydrocarbures. Ces enjeux éveillent l'intérêt des États du monde entier, interrogeant – entre « imaginaire » et « réel » – les déterminants de la construction de l'Arctique dans les perspectives géostratégiques actuelles.

La disparition progressive de la banquise a pour effet de modifier tout un pan géographique de la surface du globe. La politique étrangère, de sécurité et de défense des États ayant toujours été en partie corrélée à leur géographie, cette modification influence l'environnement opérationnel des États riverains – mais aussi, plus largement, « usagers » – de cet Arctique de plus en plus internationalisé ainsi que, par extension, le volet « arctique » de leur politique et, le cas échéant, de leur projet géopolitique. Ce raisonnement rejoint la pensée réaliste de Karl Haushofer lorsque celui-ci soulignait que la « géopolitique » étudie la manière dont les données géographiques « déterminent » la politique d'un État⁹.

À un premier niveau d'analyse, l'une des principales conséquences politiques des changements climatiques en cours dans les espaces terrestres et maritimes de l'Arctique se trouve dans la réinvention de cette région comme un espace de menaces et d'opportunités potentiellement ouvertes par la « nouvelle » accessibilité de ses territoires et des ressources qu'ils contiennent (qui se trouveraient ainsi désormais a priori mis à disposition des États concernés comme autant de moyens de réalisation de stratégies de puissance ou/et de projets géopolitiques plus large), doublée du sentiment de menace et de vulnérabilité géopolitique que cette nouvelle accessibilité génère. Ces facteurs de puissance peuvent tout aussi bien être quantifiables que non quantifiables. Dans les deux cas, le rôle qu'ils sont appelés à tenir dans la réalisation de politiques de puissance et l'impact potentiel que produirait leur contrôle s'avèrent suffisamment importants pour alimenter des dynamiques d'ordre géopolitique, de rivalité et de tension ou/et de coopération, à propos des territoires concernés. L'Arctique est donc un enjeu géopolitique¹⁰, une illustration de la vision prospective et parfois biaisée d'États conscients de l'existence des rivalités d'aujourd'hui pour l'accès et le contrôle des ressources comme facteurs de puissance de demain. Si bien que le plus petit océan du monde – qui, à la faveur de la fonte de sa couverture glaciaire, finira par mériter pleinement son qualificatif géographique – commence à former un espace de concurrence économique entre grands acteurs mondiaux, espace qui se double, en sus, d'un point de rencontre entre puissances, d'autant plus sensible que deux de ces protagonistes majeurs – la Russie et les États-Unis d'Amérique – sont riverains de la région et qu'aucune puissance majeure ne se situe au Sud de l'équateur.

⁸ Sur les différentes approches d'une gouvernance de la sécurité dans l'Arctique, voir notamment : HEININEN, L., EXNER- PIROT, H. et BARNES, J. (dir.), *Redefining Arctic Security: Arctic Yearbook, 2019* (Arctic Portal: Akureyri, Iceland, 2019) ; et HOOGENSEN, G. et al., *Environmental and Human Security in the Arctic* (Routledge: London, 2013).

⁹ Cité par EIFFLING, V., STRUYE DE SWIELANDE, T. (2011) « L'Arctique : nouvel eldorado ? », *Université catholique de Louvain. Note 15*, p. 7 [<https://www.uclouvain.be/cps/ucl/doc/pols/documents/NA15-IN BEVTEXT.pdf>].

¹⁰ Voir le livre de Thierry GARCIN, *Géopolitique de l'Arctique*, éditions Economica, Paris, 2013, 352 p. Aussi, DODDS, K., & NUTTALL, M. (2016). *The scramble for the poles: The geopolitics of the Arctic and Antarctic*. J. Wiley & Sons.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Parmi les facteurs de puissance quantifiables, nous identifions ici toutes les ressources naturelles présentes dans le Grand Nord et jusqu'à présent peu ou pas exploitées, voire inexploitable. Pour les grands acteurs du système international dont la puissance économique – composante de la puissance politique – se trouve liée à l'accès aux ressources naturelles, l'enjeu est de taille. La compétition s'avère d'autant plus âpre que l'antagonisme des politiques de ces grandes puissances – en particulier entre la Russie et les États-Unis et entre les États-Unis et la Chine – s'immisce de façon croissante dans l'Arctique, alors que ces trois pays estiment que la région devient de plus en plus importante pour leurs intérêts stratégiques. Or, dans une lecture réaliste de la course à la puissance, l'État qui « contrôle » les matières premières essentielles possède un large avantage sur ses concurrents. Sur le plan des facteurs de puissance non quantifiables, mentionnons la capacité d'un État à contrôler une voie de navigation internationale. Le Canada et la Russie sont ici directement concernés et, comme nous le développerons dans cette analyse, l'enjeu du contrôle des voies d'approvisionnement possibles qu'offrirait un Arctique libre de glace est également intimement lié à la notion de puissance. Mais si c'est là l'approche qu'en ont certains acteurs, et singulièrement (mais pas exclusivement) la Russie – dont, géographie oblige, la stratégie géopolitique marque fortement l'espace arctique –, l'exploitation accrue de l'océan glacial pourrait-elle réunir les facteurs de réalisation d'une puissance et d'une prospérité nouvelle pour l'avenir de la Russie, comme le prétend le Kremlin¹¹, ou ne serait-ce, pour paraphraser Stefansson, qu'une illusion de puissance, corollaire du dilemme de sécurité dans lequel son comportement la précipite, et d'une « sécuritisation¹² » de l'Arctique et de ses ressources, voire de sa militarisation, source de tensions et de conflictualité, catalysant alors la multiplicité des facteurs de changement et brouillant les enchevêtrements d'échelle caractéristiques de la région ?

Car si l'Arctique est géopolitique, ce sont ces facteurs de changement qui le rendent géopolitiquement intéressant : les enjeux y sont en effet multiples, pluridisciplinaires, évolutifs et interactifs. Que l'on songe aux dossiers climatiques et environnementaux, économico-commerciaux, politico-juridiques et militaro-stratégiques. Carrefour d'enjeux climatiques et énergétiques, de revendications de souveraineté et de compétitions économiques, de projets géopolitiques et de rivalités de puissance, « *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* »¹³. Si les tensions en Arctique ont longtemps été le réceptacle de tensions et crises militaires provenant d'autres espaces géographiques – le Grand Nord a été un des théâtres de la dissuasion nucléaire entre les États-Unis et l'Union soviétique durant la guerre froide –, il est aussi clair que l'Arctique est de moins en moins épargné par les préoccupations stratégiques internationales, et on peut se demander dans quelle mesure il ne faut pas considérer cette région comme un enjeu de sécurité internationale plutôt que régionale.

En outre, s'agissant de l'Arctique *en soi*, cet espace connaît de profondes mutations qui transforment son fonctionnement et ses interactions avec le reste du monde. C'est désormais, comme le souligne Frédéric Lasserre, un territoire globalisé, intégré aux réseaux mondiaux, et nombre d'enjeux arctiques sont liés à d'autres parties du globe¹⁴ : les changements locaux dans l'Arctique ont des conséquences globales, et les évolutions globales ont des effets qui les cristallisent dans l'espace arctique. C'est vrai pour la question climatique, mais aussi pour la question de la sécurité : en témoigne la crise ukrainienne qui, sur fond d'aggravation de la détérioration des relations entre l'État russe et les pays occidentaux depuis 2014, a conduit à une amplification des efforts russes de renforcement de leur potentiel militaire et de leur dissuasion stratégique dans la région et, de ce fait, réveillé les inquiétudes et amplifié la volonté des autres États riverains d'y hausser leur niveau de sécurité en renforçant et en adaptant leurs capacités militaires, ce qui donne aujourd'hui une acuité particulière aux facteurs d'instabilité dans l'Arctique, et en particulier dans

¹¹ BAEV, P., 2015, « [Russia's Arctic aspirations](#) », *Arctic Security Matters*, Paris, EU Institute for Security Studies.

¹² Il existe une différence conceptuelle entre la sécurisation et la « sécuritisation », qui met en exergue les structures et processus qui constituent les problèmes de sécurité (Balzacq, 2011). En d'autres termes, la « sécuritisation » transforme un sujet donné en question de sécurité : elle précède la sécurisation et donc la sécurité. BALZACQ, T. (2011), *Securitization theory : how security problems emerge and dissolve*, Milton Park, Abingdon, Oxon, Routledge.

¹³ EMMERSON, Charles, « The Arctic has become a lens through which to view the World, and this ultimately, is why the Arctic matters », *The Future History of the Arctic*, Public Affairs, 2010, 448 p.

¹⁴ LASSERRE, Frédéric, (2010), *Passages et mers arctiques : géopolitique d'une région en mutation*, Québec, Presses de l'Université du Québec, p. 13.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

l'espace euro-arctique (Calotte du Nord ; *Nordkalott*)¹⁵, qui a été témoin de nouvelles tensions avec une augmentation des exercices militaires, tant du côté russe que du côté des pays alliés, membres ou partenaires de l'OTAN.¹⁶ En témoigne aussi la sortie estivale de Donald Trump quant à cette fameuse proposition – encore elle – d'acheter le Groenland, sur fond de « guerre commerciale » et d'exacerbation des termes de la compétition géoéconomique avec la Chine (qui a aussi annoncé en juin 2018 entreprendre de se doter d'un brise-glace atomique, le premier de son histoire¹⁷), par ailleurs de plus en plus active ces dernières années dans le développement de ses activités économiques dans la grande île sous souveraineté danoise, notamment dans le domaine minier ou par des investissements dans de possibles infrastructures¹⁸. Cette nouvelle donne interroge le système de gouvernance, mais aussi – et surtout – la construction de la sécurité (et de l'insécurité) dans la région et (dans la perspective de l'école de Copenhague¹⁹) les processus de sa sécurisation – qui transforment, dans les discours et dans les politiques adoptées, un sujet donné en problème de sécurité (et d'insécurité). Ainsi, les ressources naturelles et d'hydrocarbures, les nouvelles routes maritimes, la navigation arctique et les différends de souveraineté, dont les enjeux sont autant symboliques qu'économiques, sont-ils autant d'aspects essentiels du discours de l'(in)sécurité dans l'Arctique que cette recherche s'attache à déconstruire et à nuancer.

Vous avez dit « Arctique(s) » ?

L'Arctique n'est pas une des cinq régions retenues par les Nations Unies dans leur répartition du monde en régions. Dans le découpage de l'ONU, les régions arctiques sont divisées entre Amérique, Asie et Europe, remettant en cause une possible unité de l'Arctique. À première vue en effet, les régions arctiques s'appréhendent bien davantage en termes de diversité que d'unité : diversité politique, sociale, économique, culturelle, géographique, climatique. Quelle unité entre Mourmansk, métropole industrielle russe de la mer de Barents qui compte plus de 300 000 habitants, et une communauté inuit du Nunavut canadien de quelques dizaines d'habitants²⁰ ? À y regarder de plus près cependant, les régions arctiques possèdent des caractéristiques communes : au-delà des conditions proprement climatiques sur lesquelles nous reviendrons, ce sont des territoires très peu peuplés, colonisés récemment, éloignés des centres décisionnels économiques et politiques, dont les populations notamment autochtones connaissent souvent des situations sociales de crise et de marginalisation politique²¹. Il convient de garder à l'esprit que l'Arctique désigne au plan économique et politique des territoires contrôlés par des puissances subarctiques, c'est-à-dire situées hors de cet espace spécifique. La question qui se pose pour ces puissances semble alors être la suivante : comment exercer un relatif contrôle sur une région quasi désertique dont la population totale, sur l'ensemble des territoires nord-américains, euro-arctiques et eurasiens, n'est estimée qu'à quatre millions d'habitants, et comment exercer sa souveraineté dans une zone que les géographes qualifient de périphérie du monde ? Cette question et la manière dont les puissances considérées y répondent sont au cœur de cette recherche.

Au-delà de cette pluralité de représentations, il subsiste une indétermination quant à la définition même de ce qu'est l'Arctique, variable selon les disciplines, l'objet étudié, les objectifs de l'étude et le cadre d'analyse utilisé. Pour ne rien simplifier, il existe plusieurs définitions de l'Arctique reposant sur des critères géographiques et physiques, représentés sur la carte ci-dessous : la ligne de latitude 66°33' nord qui définit le cercle polaire, la ligne de Köppen qui circonscrit l'isotherme de 10°C pour le mois de juillet, la limite de

¹⁵ Il existe plusieurs définitions de la Calotte du Nord : voir notamment l'ouvrage de Maria Lähteenmäki et Päivi Maria Pihlaja (dir.), *The North Calotte. Perspectives on the Histories and Cultures of Northernmost Europe*.

¹⁶ La Défense belge intègre l'Arctique dans les zones de déploiement potentiel de ses moyens : « *la Belgique déterminera les moyens qu'elle souhaite y engager en fonction de différents facteurs d'appréciation, notamment la loyauté vis-à-vis des alliances conclues, la menace, les objectifs qu'elle veut atteindre* ». L'Arctique est défini comme une zone d'extension limite des distances de projections des forces belges. Cf. Déclaration de mission de la Défense et cadre stratégique pour la mise en condition, *Mission Statement Défense*, septembre 2019.

¹⁷ « [La Chine renforce sa flotte arctique](#) », *Le Grand Continent*, 17 juin 2018.

¹⁸ LASSERRE, F. (2018), « La publication de la politique arctique de la Chine : la fin de l'ambiguïté ? », *Regards géopolitiques – Bulletin du Conseil québécois d'Études géopolitiques* 4(4), 14-18.

¹⁹ BALZAC (2011), *op. cit.*

²⁰ ESCUDÉ-JOFFRES, Camille « [Mourmansk, capitale arctique et port militaire stratégique](#) », CNES-Géoimage, 2019.

²¹ À titre d'exemple : POSCA Julia, « Portrait des inégalités socioéconomiques touchant les Autochtones au Québec », *Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS)*, 2018, 16 p.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

l'arbre qui marque la limite continentale sud de la végétation sans arbres typique du climat polaire (*tundra*), sans compter les diverses définitions qui reposent sur des critères humains. Chacune de ces définitions est pertinente dans une spécialité donnée (océanographie, climatologie, démographie) et aucune d'entre elles ne peut prétendre à l'universalité. L'Arctique semble alors être une sorte de mosaïque, une juxtaposition de définitions disparates et non une représentation purement géographique.

Finalement, peut-on parler de « région » arctique ? Deux réalités s'entremêlent : d'un côté, l'une présente l'« Arctique » comme la juxtaposition des territoires septentrionaux de puissances de latitude moyenne : Russie, Canada, États-Unis (Alaska) ou encore Danemark (Groenland) et Norvège (Svalbard). Ces puissances arctiques sont les centres de gravité économique, démographique et de décision politique de territoires aux histoires et aux identités politique et internationale très distinctes. Il s'agit d'une conjoncture complexe qui invite à penser la gouvernance de ces territoires par rapport à un État central géographiquement lointain. De l'autre côté, la projection dite polaire fait apparaître une authentique région arctique constituée de puissances riveraines et d'un espace maritime enserré par des continents – une sorte de « *Méditerranée froide* »²² (mer entre les terres). La zone terrestre de l'Arctique couvre près d'un sixième de la superficie de la masse continentale de la planète (près de 25 millions de km²), alors que son espace maritime, l'océan Arctique, s'étend sur près de 13 millions de km²²³. Les eaux nordiques communiquent avec les océans Atlantique et Pacifique via le détroit de Béring, l'archipel arctique canadien et les mers de Norvège et du Groenland. Ceinturé par l'Amérique du Nord, le Groenland et l'Eurasie, il s'agit également du plus petit et moins profond océan du monde, recouvert en grande partie par une épaisse banquise qui subit aujourd'hui les effets du réchauffement climatique. Il faut de surcroît noter que, dans le contexte du changement climatique, les limites naturelles de la zone arctique connaissent une variabilité accrue et accusent un recul vers le Nord²⁴. Le critère de l'englacement qui semble le plus fondamental n'est donc pas absolu, dans la mesure où il n'est pas/plus vérifié sur l'ensemble du territoire arctique.

La définition politique la plus souvent utilisée de l'Arctique stipule que tout État qui possède sous sa souveraineté ou juridiction nationale des mers ou des terres situées au-delà du cercle polaire est arctique. À ce titre, l'Arctique comprend les huit États réunis au sein du Conseil de l'Arctique (forum circumpolaire) : États-Unis d'Amérique, Canada, Fédération de Russie, Danemark (avec le Groenland), Norvège, Islande, Suède et Finlande, parmi lesquels seuls les cinq premiers sont riverains de l'océan Glacial. Ainsi, les huit États membres de la zone arctique se reconnaissent comme tels parce qu'ils ont chacun reconnu une partie de leur territoire comme étant arctique, et ce selon des critères non uniformisés.

Au-delà du cercle polaire, « *l'Arctique n'est pas un espace homogène et uniforme* »²⁵. L'espace arctique renferme une véritable diversité, trop souvent occultée ou mal connue. C'est vrai au niveau humain, économique, et bien entendu au plan de la sécurité. Cela nous impose de garder à l'esprit à travers la lecture de ce document qu'il n'y a pas *un* Arctique, mais *des* Arctiques : Arctique continental et Arctique maritime et insulaire ; Arctique nord-américain ; espace euro-arctique ou Calotte du Nord, aussi russe et scandinave ; Arctique eurasiatique, russe et sibérien, etc. Chacun de ces Arctiques présente des spécificités, une histoire et une phénoménologie d'enjeux distincts, mais tous ont aujourd'hui en commun les bouleversements en cours de leur écosystème. Finalement, comme le précise avec justesse l'amiral Besnault, c'est la « *continuité du froid qui donne à l'Arctique son unité, qui confère à cette entité géographique, d'accès difficile, une spécificité, un style, comme le peintre à ses tableaux quel qu'en soit le modèle* »²⁶.

²² GARCIN, T. (2013), *Géopolitique de l'Arctique* (Economica, Paris, p. 6).

²³ *Ibid.*, p. 3.

²⁴ ESCUDÉ-JOFFRES, Camille (2019), « [Les régions de l'Arctique entre États et sociétés](#) », *Géoconfluences*, École normale supérieure, Lyon, septembre 2019.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Amiral René Besnault, *Géostratégie de l'Arctique*, Paris, Economica, 1992 ; 433 p.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Figure n° 1 – Les définitions de l'Arctique

[Cette carte reprend les principales définitions utilisées pour décrire l'espace Arctique]



Source: The Arctic Portal, (www.arcticportal.org), avril 2016 (last updated)

2. L'Arctique, un écosystème en mutation

« La disparition progressive de la banquise arctique représente un défi majeur du 21^{ème} siècle. Que cette dernière disparaisse ou se maintienne à plus ou moins long terme, l'aspect de l'Arctique, son écosystème, a déjà radicalement changé. »²⁷

Toujours plus marquée ces dernières années, l'attention académique et médiatique portée à l'espace arctique est surtout axée sur les effets, désormais tangibles et visibles de tous, du réchauffement climatique en cours : un fait dont la réalité, amplement étayée par les observations validées de la communauté scientifique internationale, est aujourd'hui de moins en moins contestée, à l'exception de quelques irréductibles sceptiques qui remettent généralement en cause soit son origine anthropique, soit les liens de causalité qui lui sont attribués avec certains épisodes météorologiques extrêmes. Si on peut d'une certaine manière leur être reconnaissant – en effet, en jetant le doute sur les conclusions établies par les scientifiques du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)²⁸, ils ont poussé au fil des années ces derniers à affiner leurs modèles pour les rendre moins discutables –, il n'en demeure pas moins que la résonance de ces sceptiques est aujourd'hui inversement proportionnelle à leur crédibilité scientifique. Face à l'ampleur des changements induits par les conclusions établies non seulement par le GIEC mais également par de nombreux universitaires indépendants, les enjeux sont en effet tels qu'ils ne peuvent que se heurter au mur de la résistance stratégique des conglomerats d'intérêts institutionnalisés et des tenants du « *business as usual* ». Plus que jamais, le « climato-scepticisme » – comme on a pris l'habitude de qualifier cette posture instrumentalisant le doute méthodique de la démarche scientifique établissant le réchauffement climatique, ses causes et conséquences – est aujourd'hui devenu un marqueur politique, davantage de l'ordre de l'idéologie que de la science²⁹.

Le dernier rapport du GIEC n'a pas fait exception à la règle. À peine était-il publié, le 25 septembre 2018, qu'il fut critiqué et jugé alarmiste par ceux qui contestent la responsabilité humaine du réchauffement climatique ou la pertinence de ce groupe d'experts. À vrai dire, il en est ainsi depuis 1990 à chaque publication de ces volumineux rapports d'évaluation du changement climatique. Nonobstant, ces critiques – dont beaucoup disent qu'elles s'appuient sur un prétendu « bon sens » – ne résistent pas à l'épreuve des conclusions tirées de l'analyse de la masse de données compilées et compulsées depuis plus de trois décennies par la communauté scientifique internationale. Car non seulement celles-ci, rendues toujours plus crédibles par des modélisations numériques incorporant des variables de plus en plus complexes, ont prouvé en réalité n'avoir rien exagéré au regard des évolutions constatées mais, bien davantage, les projections pessimistes (cf. hypothèses hautes) se sont révélées plus exactes que les autres, certaines étant même déjà dépassées. S'il est un endroit où cette détérioration s'illustre pleinement, c'est bien l'Arctique. La région apparaît comme le poste d'avant-garde pour l'observation d'un phénomène qui, s'il se confirme, pourrait bien totalement bouleverser notre écosystème au cours du siècle à venir.

Le rapport historique publié en 2018 par le GIEC – qui décrit les conséquences que pourrait avoir à l'échelle mondiale une augmentation des températures de 1,5°C dans les années à venir (cf. « *sur les conséquences d'un réchauffement de +1,5°C (et au-delà) et les actions à engager pour éviter ce réchauffement* »)³⁰ – insiste sur le fait que l'Arctique sera (est) la zone du monde la plus touchée, et de nombreux débats autour du développement de l'Arctique sont centrés sur la vulnérabilité des milieux polaires situés au-dessus du 60° parallèle nord au changement climatique, notamment l'érosion de la calotte glaciaire et l'altération des conditions météorologiques, qui affectent d'abord le tissu local et les populations autochtones, mais ont des implications globales beaucoup plus larges. Le constat, en effet, est sans équivoque.

²⁷ GODARD, Alain, et ANDRÉ, Marie-Françoise, *Les milieux polaires*, Paris, A. Colin, 2013, p. 31.

²⁸ Créé en 1988 sous l'égide de l'Organisation météorologique mondiale et du Programme des Nations Unies pour l'environnement, le GIEC est une plateforme regroupant aujourd'hui plus de 2500 experts du climat ayant pour mission de rendre compte de l'état des connaissances scientifiques relatives à l'évolution du climat mondial, ses impacts et les moyens de l'atténuer. Ses publications constituent depuis plus de trente ans le principal apport scientifique alimentant les négociations internationales sur le climat qui se déroulent sous l'égide de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et du protocole de Kyoto. Rapports disponibles sur : <https://www.ipcc.ch/reports/>

²⁹ CANOBBIO Eric, *Mondes arctiques - miroirs de la mondialisation*, s.l., CNRS, 2015, p. 14.

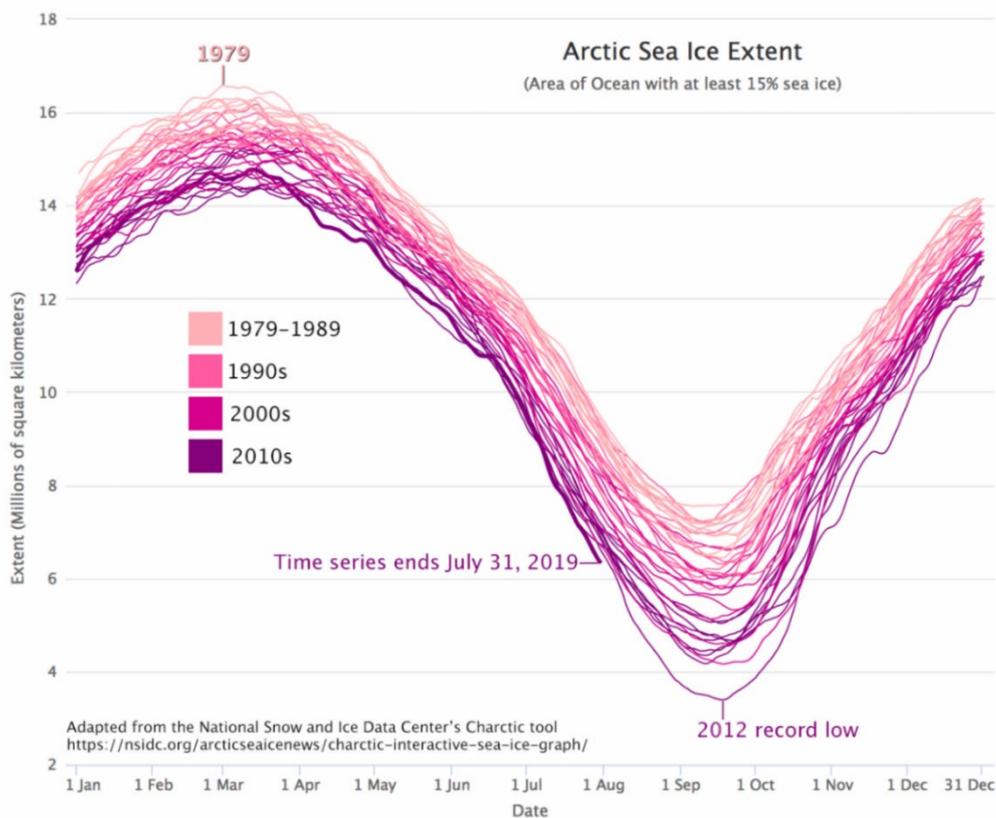
³⁰ Intergovernmental Panel on Climate Change (2018), *Summary for Policymakers. Global warming of 1.5°C*, 32 p.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Depuis plusieurs années, les scientifiques observent avec une certaine sidération l'ampleur des évolutions climatiques en cours au-delà du cercle polaire. Des évolutions majeures et inquiétantes dont les effets sont aujourd'hui de plus en plus visibles de tous : la banquise fond et risque de disparaître, phénomène qu'aucun observateur un tant soit peu informé ne se risquerait plus aujourd'hui à démentir. Bien davantage : ce qui inquiète désormais les scientifiques, c'est son accélération. Non seulement, à l'instar du reste de la planète, l'Arctique se réchauffe, mais ce réchauffement se produit plus vite et plus intensément qu'en n'importe quel autre point du globe. Des observations et conclusions des scientifiques, il ressort clairement que le Grand Nord est de loin la zone la plus sensible au réchauffement global³¹.

Issue de la congélation de l'océan soumis à des pertes de chaleur au contact de l'air froid, la banquise est une couverture de glace de mer qui fond en été jusqu'au mois de septembre, pour se reformer en hiver, et atteint son étendue maximale au mois de mars. Marquée par cette variabilité saisonnière avec un cycle normal d'extension hivernale et de fonte estivale, la couverture glaciaire varie historiquement du simple au triple entre l'hiver et l'été. La superficie moyenne de la banquise en hiver était d'environ 15 millions de km², tandis que l'été, pendant la débâcle, la fonte des glaces la réduisait à environ 7,74 millions de km² (moyenne 1979-2000), avec bien entendu des variations interannuelles³². Mais cette oscillation naturelle est à présent couplée à un autre phénomène : le déclin de l'étendue moyenne de la banquise.

Figure n°2 : Évolution de l'étendue de la couverture de glace de mer, 1979-2019



Ce graphique illustre une tendance très nette à la diminution de l'étendue moyenne de la banquise. Les courbes de tendance indiquent également une accélération de cette fonte : on voit ici que, pour la période de 1992 à 2019, puis pour 2000 à 2019, la tendance à la baisse est de plus en plus marquée. La couverture de glace de mer se contracte désormais de près de 7 à 8 % en hiver et de 20 à 25 % en été³³. La perte de superficie de la banquise est donc surtout d'abord marquée l'été³⁴.

³¹ SERREZE, Mark C., « [Rethinking the sea-ice tipping point](#) », *Nature*, 47-48, mai 2019.

³² GODARD A. et ANDRÉ M-F (2013), *op. cit.*, p. 46

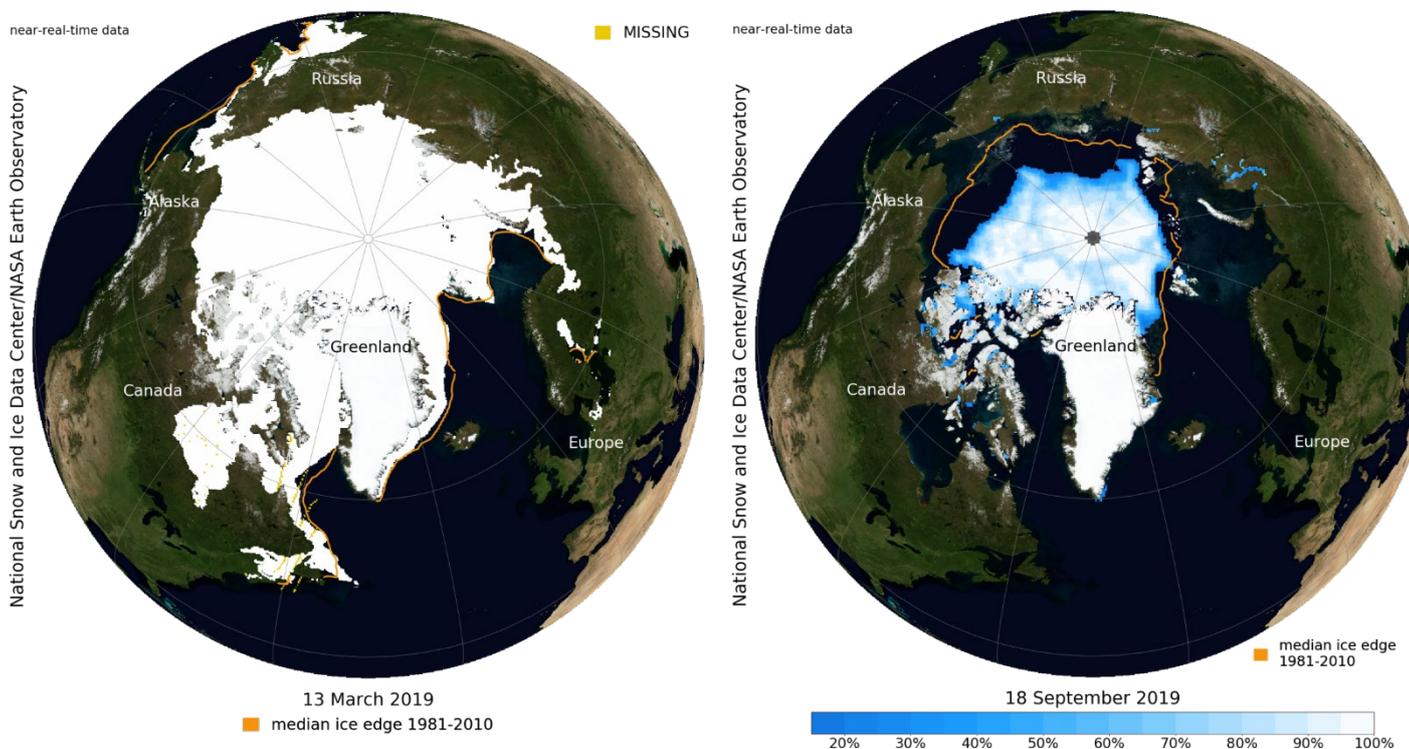
³³ Protection of the Arctic Marine Environment (PAME), « Arctic Marine Shipping Assessment Report 2019 » (Trømsø: Arctic Council, 2019), cité par Paul Arthur Berkman, « Environmental Security in the Arctic Ocean: Promoting Co-operation and Preventing Conflict », *RUSI Journal, Whitehall Papers*, Volume 75, Issue 1-2020, 119 p.

³⁴ Note importante : la notion de « superficie » des glaces correspond aux zones où l'océan est glacé à 15% minimum.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

En surface, la contraction la plus spectaculaire de la couverture de glace de mer a été constatée lors du pic de fonte « historique » de l'été 2012 (suivi de 2007, 2016, 2011 et depuis talonné de près par 2019 et 2020), qui demeure à ce jour le record absolu de fonte depuis 1979 et le début des relevés de données satellitaires. À la mi-septembre 2012 (pic annuel d'extension minimale habituel), la banquise ne couvrait plus cet été là qu'une surface inférieure à 4 millions de km² (minimum de 3,39 millions de km² atteint le 17 septembre 2012), soit une couverture de glace inférieure de plus d'un tiers à la moyenne de référence 1981/2010 (6,25 millions de km²)³⁵. Du jamais vu. Après ce minimum d'extension absolu de 2012, qui avait dépassé un autre plus bas historique déjà atteint en 2007 (4,16 millions de km²), l'année 2019 a marqué un nouveau record dans le retrait de la banquise. Le précédent minimum (4,17 millions de km² le 10 septembre 2016) était déjà égalé en août, alors même que la fonte continue généralement jusqu'à la fin de l'été. Dès le printemps, la glace de mer a fortement fondu pour atteindre à la fin de la période estivale un niveau de fonte proche du record de plus bas historique relevé en 2012³⁶. Avec un minimum annuel d'extension atteint le 18 septembre 2019 – 4,15 millions de km² – selon les observations du Centre national de données sur la neige et la glace (NSIDC) des États-Unis (et corroborées par les mesures du programme européen de surveillance de la Terre, *Copernicus*), la banquise arctique a atteint à l'été 2019 sa deuxième plus petite extension estivale en quarante et un ans de mesures scientifiques, établissant ce millésime comme le deuxième record absolu de fonte depuis 1979 (début des mesures par satellite), quasiment identique à ceux atteints en 2007 (4,16) et 2016 (4,17). À la fin de la saison de fonte (mi-septembre), quelque 2,10 millions de km² de glace de mer manquaient pour atteindre la moyenne 1981/2010 du minimum annuel de couverture (6,25 millions de km²). En d'autres termes, à la fin de l'été 2019, la superficie de la glace de mer ou banquise en Arctique était plus de moitié moindre que la moyenne de cette période entre 1979 et la fin du XX^e siècle³⁷.

Figure n°3 : Étendue de la couverture de glace de mer arctique (banquise) pour 2019
Extension maximale (optimum hivernal), le 13 mars 2019 (14,78 millions de km³)
et minimale (fonte estivale), le 18 septembre 2019 (4,15 millions de km²)
[la ligne orange montre la superficie moyenne de 1981 à 2010]



Source : National Snow and Ice Data Center (Sea Ice Index 2019) / <http://nsidc.org/arcticseaicenews>

³⁵ La surface de la banquise était alors (plus de) moitié moindre que la superficie moyenne à cette période entre 1979 et 2000. OVERLAND, J. et al. (2018), « [The urgency of Arctic change](#) », *Polar Science*, novembre 2018, pp. 313-14.

³⁶ National Snow & Ice Data Center, « [Melt Season Shifts into High Gear](#) », *Arctic Sea Ice News & Analysis*, 2 juillet 2019.

³⁷ <https://www.arctic.noaa.gov/Report-Card>, pp. 13-14 et 25.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Ces données – les dernières disponibles au moment d'écrire ces lignes – confirment l'existence d'une tendance désormais structurelle à la diminution spectaculaire de l'extension de la banquise estivale. Entre les années 1980 et les années 2010, le minimum d'extension « moyen » de la couverture estivale de glace de mer (banquise estivale) est ainsi passé d'environ 7 millions de km² (moyenne sur 1979/1990), à environ 4,5 millions de km² (en moyenne sur 2011/18), en baisse constante sur les dernières décennies³⁸. Si l'amplitude annuelle de la fonte demeure aléatoire et contingente – certaines années récentes se sont ainsi démarquées par un (timide) ralentissement relatif du déclin des glaces (ainsi 2018, 2017, 2013, 2012) – le phénomène de fonte ne cesse toutefois de se confirmer sur la durée, entérinant désormais la permanence d'un déficit annuel estival de plus ou moins un tiers de l'étendue des glaces de l'Arctique au regard de la moyenne observée sur la période 1981-2010 (6,866 millions de km²). En effet, au-delà de toute variation annuelle, les treize plus basses extensions estivales de banquise observées sur les quatre dernières décennies ont toutes eu lieu ces treize dernières années³⁹. Les températures estivales exceptionnellement élevées enregistrées au-delà du cercle polaire ces dernières années (entre 15 et 20 °C au-dessus de la normale de la période 1979-2000 en moyenne⁴⁰) expliquent en grande partie cette situation.

Tableau n°1 : Éphémérides des minima d'extension de la banquise (2007-2018)

Rang	Année	Minimum d'extension en millions de km ² (moyenne 1981/2010 : 6,25)	Date du minimum (médiane : 14 septembre)
1	2012	3,39	17 septembre
2	2019	4,15	18 septembre
3	2007	4,16	18 septembre
4	2016	4,17	10 septembre
5	2011	4,34	11 septembre
6	2015	4,43	9 septembre
7	2008	4,59	19 septembre
8	2010	4,62	21 septembre
9	2018	4,66	23 septembre
10	2017	4,67	13 septembre
11	2014	5,03	17 septembre
12	2013	5,05	13 septembre
13	2009	5,12	13 septembre

Source : M. Scott / *National Snow and Ice Data Centre*

Devançant une série rapprochée de précédents records (2007, 2011, 2012, 2016), les mois de juin, juillet et août 2019 ont ainsi été les plus chauds jamais observés dans l'Arctique, avec des températures exceptionnelles dépassant les 30 °C par endroits⁴¹. Dans plusieurs secteurs, ces températures anormalement élevées ont asséché les sols et la végétation à un point tel qu'elles ont favorisé la propagation d'incendies d'ampleur inconnue en plusieurs décennies⁴². 2019 : année de tous les records climatiques. Et tout porte à croire qu'il ne s'agira pas des derniers.

³⁸ O'ROURKE, R., *op. cit.* (CRS, 30 mars 2017), p. 29.

³⁹ <https://www.arctic.noaa.gov/Report-Card>, p. 32.

⁴⁰ OVERLAND, J. *et al.* (2018), *op. cit.*, p. 306.

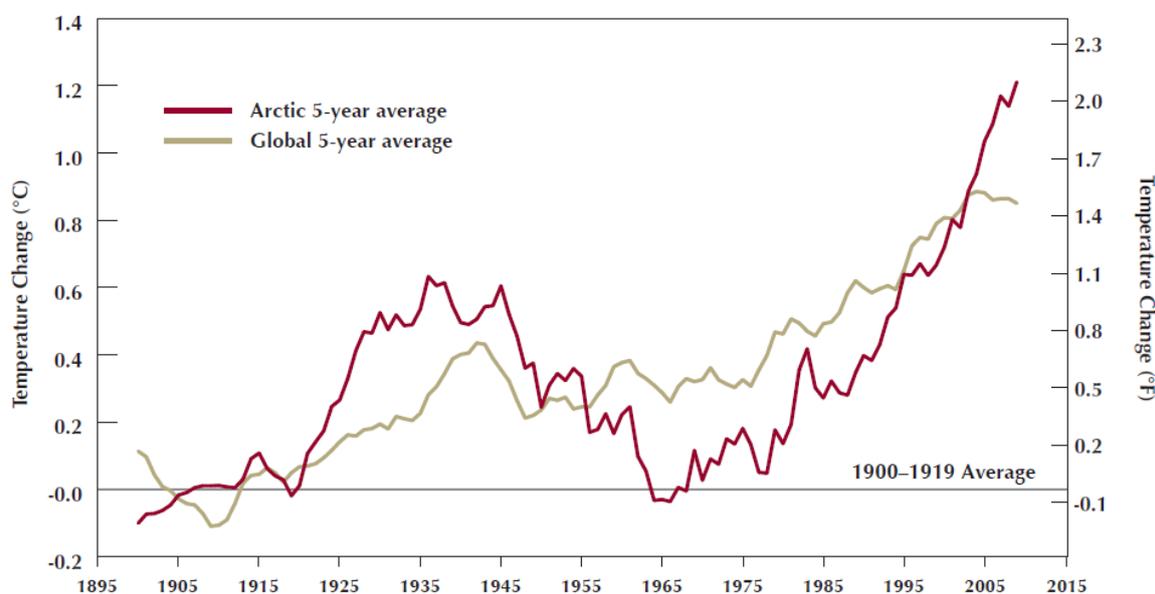
⁴¹ Un récent rapport de synthèse sur l'évolution du climat (2018) produit par les scientifiques de cet institut de référence russe [http://www.meteorf.ru/upload/pdf_download/o-klimats-rf-2018.pdf] montre que les conditions climatiques des régions polaires de Russie se sont ainsi réchauffées de +2,3 °C en moyenne au cours des 30 dernières années.

⁴² Ainsi, pour le seul mois de juin 2019, le service de surveillance satellitaire Copernicus mis en place par le Centre européen pour les prévisions météorologiques (Copernicus Atmosphere Monitoring Service) a relevé plus d'une centaine de feux de forêt

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

En nette accélération ces dernières années, le réchauffement de l'air de surface de l'Arctique présente plusieurs caractéristiques. Il est tout d'abord plus rapide (taux d'augmentation de la température) que dans le reste du monde, et ce depuis le début des années 1970. Ensuite, le niveau de ce réchauffement dépasse celui de la température moyenne de la planète depuis 2002⁴³. Bien davantage : nous l'avons dit, les températures moyennes dans les régions arctiques augmentent deux à trois fois plus vite (selon les zones) que la moyenne mondiale. Le graphique présenté ci-dessous étaye ce constat :

Figure n°4 : Évolution des températures moyennes mondiales et de l'Arctique



Source: Center for Climate Change and International Security: *The Arctic as a Bellwether*, Nov 2015

Corollaire de ce réchauffement spectaculaire de l'air de surface, la fonte des nappes de glace (*inlandsis*) du Groenland et de l'Antarctique, des glaces de mer de l'océan Arctique et du pergélisol (ou permafrost) sibérien s'accélère également. Ces phénomènes évoluent aujourd'hui à des rythmes tels qu'ils font à présent craindre aux scientifiques que le renversement en cascade de ces « dominos climatiques » puissent désormais agir comme autant de points de basculement du changement climatique susceptibles, par effet boule de neige, de faire basculer la biosphère vers une mutation irréversible pouvant aller jusqu'à menacer, à terme, l'existence même des sociétés humaines dans les formes que nous leur connaissons aujourd'hui⁴⁴.

Car, au-delà du seul fait de la fonte de la banquise, c'est toute la « cryosphère » – la neige, l'ensemble des glaciers de montagne, des calottes glaciaires, des banquises et des sols gelés (pergélisol) de la planète – qui connaît un recul rapide dans toutes les régions et sous toutes les latitudes. Or, cette débâcle des glaces à l'échelle planétaire menace grandement la stabilité du climat. C'est ce qu'a rappelé le *Rapport spécial sur l'océan et la cryosphère* rendu public par les experts du GIEC le 25 septembre 2019, dressant un état des lieux inquiétant des effets présents et futurs de cette débâcle des glaces sur les écosystèmes et les sociétés humaines. En des termes très clairs, le rapport conclut que l'activation de ces « points de basculement de la biosphère (sic) » pourraient « déclencher une libération incontrôlée de carbone dans l'atmosphère qui était auparavant stocké par la Terre ». « Cela accélérerait le réchauffement et déstabiliserait davantage les nappes glaciaires », conduisant, selon les experts du GIEC, à une « élévation irréversible du niveau de la mer » dans des proportions beaucoup plus larges qu'envisagé jusqu'ici⁴⁵.

particulièrement intenses et de longue durée à travers les régions du cercle polaire. Le nord de la Sibérie et le nord de l'Alaska furent particulièrement touchés.

⁴³ Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), *Arctic Climate Change Update 2019: An Update to Key Findings of Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic* (Tromsø, 2019), pp. 34 et suivantes.

⁴⁴ SERREZE, M. C., « [Rethinking the sea-ice tipping point](#) », *op. cit.* (2019).

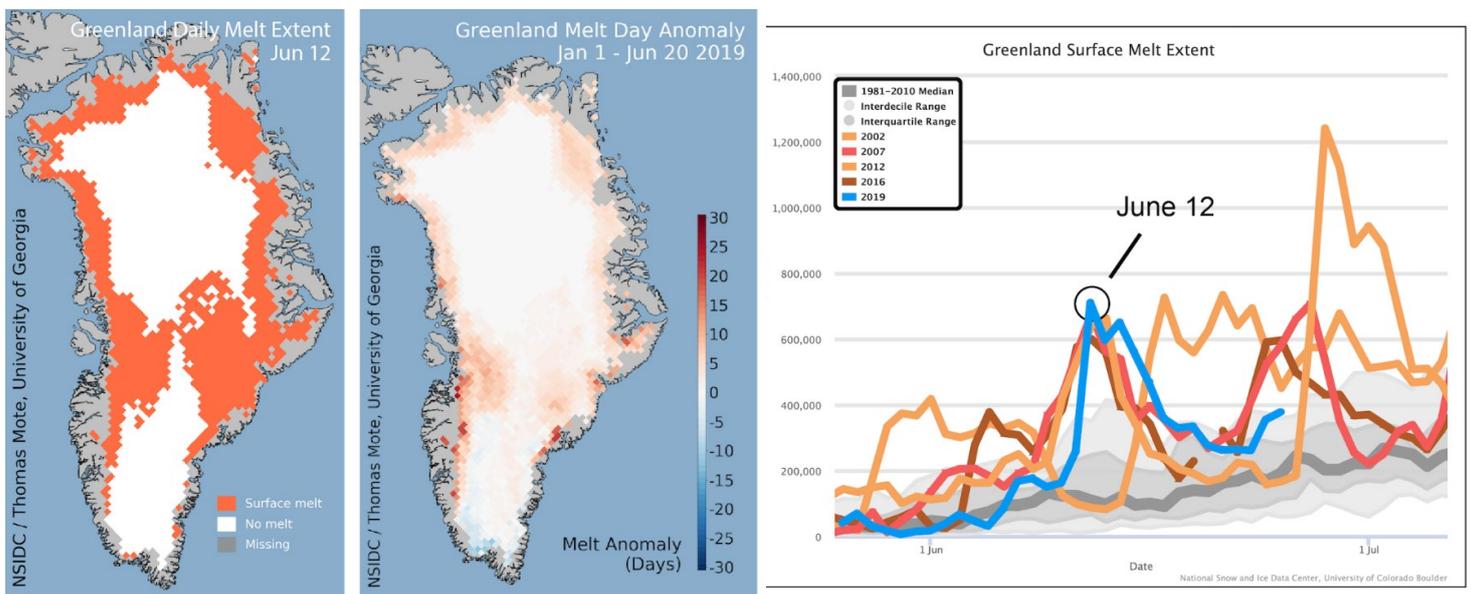
⁴⁵ Jusqu'à environ dix mètres, à terme... Voir Meredith, M. et al., « Polar regions », H.-O. Pörtner et al. (dir.), *The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate: Summary for Policymakers*, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) Special Report (2019), p. 73.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Si, contrairement à une idée très répandue, la fonte de la banquise n'intervient pas dans la montée du niveau des océans⁴⁶, ce n'est pas le cas des nappes glaciaires continentales (*inlandsis*) couvrant les terres émergées du Groenland, de l'archipel Arctique canadien et de l'Antarctique. L'existence d'une très forte tendance à l'accélération de la diminution de l'extension et du volume de ces nappes glaciaires était avérée depuis plusieurs années, mais restait jusqu'ici mal quantifiée. L'une des avancées majeures de ce nouvel exercice du GIEC est la systématisation des données les plus à jour. Après plusieurs années de recherche et de collecte de données, les scientifiques ont aujourd'hui une idée plus précise de la vitesse à laquelle les calottes glaciaires perdent leur masse. Au nord, l'*inlandsis* groenlandais est le territoire glacé qui décline le plus vite.

Entre 2006 et 2015, la grande île a perdu en moyenne ses glaces à la vitesse vertigineuse de près de 280 milliards de tonnes par an (Gt/an) – soit chaque année environ 0,75 millimètre ajouté au niveau des océans. À titre de comparaison, sur la même période, l'Antarctique a perdu en moyenne 155 Gt/an⁴⁷. Marquée par des pics de température estivale exceptionnels, l'année 2019 s'est positionnée en challenger de l'année 2012, qui reste à ce jour synonyme de tous les records en matière de fonte. Pendant quelques jours, en juillet de cette année record, il a fait si chaud dans cette portion de l'Arctique (avec des températures supérieures de 10 à 15 °C à la normale) que la quasi-totalité de la surface glaciaire du Groenland s'est transformée en neige fondante. Les scientifiques ont découvert que l'été 2016 (suivi de près par l'été 2019) avait marqué l'apogée de 40 ans d'augmentation sans précédent du ruissellement des eaux de fonte en provenance du Groenland⁴⁸. Plus inquiétant encore, les scientifiques ont constaté que la fonte se fait encore plus rapidement que l'augmentation des températures de l'air. En bref, 2012 et 2019 furent certes des années particulièrement marquantes dans la trajectoire des bouleversements en cours dans l'Arctique, mais ce n'est sans doute là qu'un aperçu de ce qui pourrait arriver. « *What's more, changes to the ice sheets in both Greenland and Antarctica could also trigger planet-wide shifts in temperature, ocean circulation, and many other parts of the climate system* », soulignent ainsi les scientifiques du GIEC⁴⁹.

Figure n°5 : Fonte de la couverture glaciaire du Groenland



À gauche, l'étendue de la fonte le 12 juin 2019 (maximum de fonte). La carte centrale montre la différence entre le nombre moyen de jours de fonte du 1^{er} janvier au 20 juin, relativement à la moyenne de la période 1981-2010. Le graphique de droite retrace l'évolution de la fonte pour chaque année record depuis le début du siècle (montrant que le record de fonte de 2019 a été atteint plus précocement que pour n'importe quelle autre année de référence).

Source : NSIDC / [MEaSURES Greenland Surface Melt Daily 25km EASE-Grid 2.0](#) data set

⁴⁶ En effet, en raison de la poussée d'Archimède, la fonte de la banquise n'intervient pas dans la montée du niveau des océans, le volume occupé par la glace de mer étant exactement le même, que celle-ci soit solide ou liquide.

⁴⁷ WOODS HOLE OCEANOGRAPHIC INSTITUTION (WHOI), « [Greenland ice sheet melt 'off the charts' compared with past four centuries](#) », 5 décembre 2018.

⁴⁸ GIEC (2018), *op. cit.*, p. 31.

⁴⁹ *Ibid.*, p. 33.

Les scientifiques ont découvert ces dernières années que les glaces de mer de l'Arctique fondent en réalité encore plus vite que ce que prévoient leurs propres modèles. En effet, 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 reçoit plus d'énergie et se réchauffe davantage. L'albédo de la glace est 4 à 12 fois supérieur à celui de la mer⁵⁰. Conséquence directe : dans les régions polaires, le réchauffement de l'air de surface (pourtant généralement plus important sur les terres émergées qu'au-dessus des océans⁵¹) a été ces dernières années deux à trois fois plus important que la moyenne annuelle mondiale⁵². À titre d'exemple, la température moyenne n'a ainsi augmenté « que » de 1°C pour Bruxelles entre 1955 et 2015, alors qu'elle a grimpé de 3°C pour le Groenland⁵³. Les effets de champ de cette circonstance aggravante sont non seulement essentiels pour l'environnement arctique même, mais également pour le système climatique global : le réchauffement entraîne la fonte de la banquise, qui contribue à son tour à amplifier le réchauffement climatique global... Bien davantage : il est également clair que la fonte accélère aujourd'hui plus rapidement que la température ne monte. En d'autres termes, la fonte génère la fonte, qui s'accélère ainsi inéluctablement. Ainsi, sans préjuger de ce qu'il restera de la couverture glaciaire au pôle Nord d'ici trois à quatre décennies, il est désormais acquis que sa surface d'extension minimale (été) et maximale (hiver) ne sera en rien comparable à ce qu'elle est aujourd'hui. La fin de la banquise estivale est programmée. À un horizon plus ou moins proche, la disparition de la glace de mer libérera la plupart des secteurs de l'océan Arctique compris entre 70 et 80° de latitude nord de leur couverture glaciaire pendant une partie croissante de l'année.

Alors, à quel horizon une disparition « totale »⁵⁴ de la glace de mer est-elle envisageable ?

La réponse à cette question centrale demeure contingente. En effet, elle est, pour commencer, tributaire de l'état d'avancement de la précision de l'observation scientifique et de l'affinement des modèles afférents. D'autre part, elle est également, de manière essentielle, fonction des actions présentes et futures prises (ou pas) par les sociétés humaines (et de l'effet de réalité et de la rapidité de celles-ci) pour limiter l'augmentation de la concentration en gaz à effet de serre dans l'atmosphère et ainsi celle des températures moyennes de l'air de surface. À ce titre, le niveau de certitude prospectif des scientifiques a connu une évolution notable au cours de la décennie écoulée, s'affinant au gré de la publication de travaux marqués par la maîtrise croissante d'un nombre toujours plus grand de variables. Si plusieurs certitudes sont désormais acquises, leur conjonction demeure évolutive. Elle est en tout cas de moins en moins optimiste.

Ainsi, alors que le *Quatrième rapport d'évaluation* du GIEC, publié en 2007, rapportait encore avec une prudence alors déjà jugée excessive par certains⁵⁵ une possible disparition complète de la banquise estivale entre 2080 et 2100, l'ensemble de la littérature scientifique postérieure à ce rapport historique – en particulier le cinquième rapport produit par le Groupe d'experts intergouvernemental, dont les travaux de rédaction débutèrent en 2010 et le rapport de synthèse fut adopté le 1^{er} novembre 2014, et plus encore le Rapport spécial 2018 (préparé sur demande de la COP21) « *sur les conséquences d'un réchauffement de +1,5°C (et au-delà) et les actions à engager pour éviter ce réchauffement* » – n'a eu de cesse de réduire l'échelle de temps de l'hypothèse la plus probable d'une disparition complète de la couverture de banquise l'été. Plus alarmiste – ou réaliste, c'est selon – que l'exercice précédent, le *Cinquième rapport d'évaluation*, publié en 2014, envisageait la possibilité d'une disparition complète des glaces arctiques l'été entre 2040 et 2050. Mais désormais, face à l'inertie systémique ambiante, la communauté scientifique estime qu'il sera difficile en l'état actuel des choses, c'est à-dire si le réchauffement planétaire continue d'augmenter au

⁵⁰ PIC, Pauline (2020), *op. cit.* (in *Géoconfluences*).

⁵¹ *Ibid.*

⁵² De nombreux territoires et saisons font face à un réchauffement supérieur à la moyenne annuelle mondiale, y compris l'Arctique dont le réchauffement est deux à trois fois plus important. Le réchauffement est généralement plus important sur les terres émergées qu'au-dessus des océans (*degré de confiance élevé*) (GIEC 2018).

⁵³ Van Yperseel, commentaire GIEC (2018), conférence HED, IRSD/KHID Bruxelles, 5 novembre 2018.

⁵⁴ Du point de vue de l'observation scientifique, la banquise est réputée avoir disparu même lorsque la glace représente encore jusqu'à 15 % d'une surface observée par satellite. La disparition de la couverture de glace de mer ne laisse donc pas pour autant l'océan totalement libre de glaces. http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/sea_ice.html

⁵⁵ EIFFLING, V., STRUYE DE SWIELANDE, T. (2011) « L'Arctique : nouvel eldorado ? », *op. cit.*, p. 4.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

rythme actuel (avec les profils d'émission de gaz à effet de serre associés), d'éviter une augmentation de la température moyenne mondiale au-delà de la barre de +1,5°C par rapport à la période préindustrielle à l'horizon 2050 (hypothèse notée avec « *degré de confiance élevé* » par le GIEC)⁵⁶ ; objectif pourtant fixé par la COP21. Selon les experts du groupe intergouvernemental, un tel scénario *probable* signifierait une disparition complète de la glace de mer (banquise) en période estivale au milieu du siècle au plus tard. Bien davantage : l'hypothèse d'un épisode estival de disparition complète des glaces arctiques est désormais jugée probable entre 2030 et 2050. La vérification de l'hypothèse basse ou haute apparaît fonction des actions engagées à l'échelle globale pour limiter les profils d'émission de gaz à effet de serre associés à une limitation de l'augmentation du réchauffement climatique sous la barre des +1,5 °C par rapport à la période préindustrielle. À ce titre, les scientifiques du GIEC annoncent être « *très confiant* » que la probabilité d'un océan Arctique complètement libre de glace de mer pendant l'été est beaucoup plus faible en cas d'un réchauffement planétaire maintenu à +1,5 °C, comparativement à +2 °C : « *Avec 1,5 °C de réchauffement planétaire, on prévoit un été arctique complètement libre de glace de mer par siècle. Cette probabilité est augmentée à au moins une par décennie dans le cas d'un réchauffement global de 2 °C [degré de confiance élevé]* »⁵⁷. Aussi, quand bien même l'accélération de la disparition de la couverture de glace de mer arctique se confirme, la différence de scénarii prédictibles entre la trajectoire d'un réchauffement maintenu à +1,5 °C comparativement à +2 °C est considérable, oscillant entre celui d'un été arctique complètement libre de glace de mer par siècle à plusieurs par décennie. Les incidences, notamment sur le plan de la navigation et de l'accessibilité du domaine maritime, seraient tout autres. L'issue demeure inconnue. Seule certitude : l'accélération rapide du retrait de la banquise estivale ces dernières années a considérablement rapproché l'horizon de la disparition programmée de la couverture glaciaire au Nord.

Au rythme actuel, les projections envisagent l'hypothèse d'occurrence d'un Arctique « libre de glace » en été (les fameux étés sans banquise, caractérisés par une extension de banquise inférieure à 1 million de km² ⁵⁸) d'ici deux décennies, à l'horizon 2040, de manière plus certaine pour le milieu du siècle⁵⁹. Cependant, cette échéance annoncée est accompagnée par les scientifiques d'une incertitude de plus ou moins dix ans en raison de la variabilité interne au système climatique, qui peut retarder ou précipiter l'apparition du premier été sans glace. Cette variabilité interne serait d'ailleurs responsable de 40 % à 50 % de la perte observée au cours des dernières décennies⁶⁰. Il s'agit donc d'un paramètre essentiel.

Parmi les données de modélisation appuyant l'argument du caractère désormais inéluctable de la trajectoire d'une disparition prochaine de la couverture glaciaire l'été figure, outre le déclin de l'étendue moyenne de la banquise, l'accélération sensible de la diminution de l'épaisseur moyenne de la glace⁶¹. Ainsi, c'est non seulement la taille (surface) mais également l'épaisseur (donc le volume) de la banquise qui se réduit dramatiquement, traduisant désormais la perte accélérée de la banquise pluriannuelle constituée de glaces plus anciennes, dites « pérennes » (nb. par contraste avec la banquise banquise annuelle ou hivernale).

Quand, sur la période 1981-2000, l'épaisseur moyenne de la banquise arctique variait de 1,89 à 2,82 m, cet écart mesuré s'est réduit de 1 à 1,72 m dans les années 2001-2015, avec d'importantes variations sectorielles⁶². De manière incidente, les données collectées ces dernières années par le satellite CryoSat-2 lancé en 2010 par l'Agence spatiale européenne, combinées à celles d'IceSat (NASA), montrent que le volume des glaces arctiques (mesuré en octobre, en fin de période de fonte) a diminué de plus de moitié entre 2003 et 2017, passant de quelque 14 000 à environ 6 000 km³ (avec un minimum de 3 263 km³ atteint en 2012)⁶³. Cette évolution spectaculaire doit être considérée à l'aune de la moyenne des volumes de glace mesurés

⁵⁶ GIEC (2018), *op. cit.*, p. 9.

⁵⁷ https://fr.wikisource.org/wiki/Rapport_du_GIEC:_R%C3%A9chauffement_climatique_de_1,5%C2%B0C {3.4.4.7}

⁵⁸ LASSERRE, F (2011), « [Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable ?](#) », dans *Frontières. Droit, territoire et individus, CERIScope Frontières*, Institut d'études politiques de Paris, 2011, p. 2.

⁵⁹ OVERLAND, J. et al (2018), « [The urgency of Arctic change](#) », *Polar Science*, novembre 2018.

⁶⁰ HOLLAND, Marika, BITZ, Cecilia M., et TREMBLAY, Bruno (2019), « [Future abrupt reductions in the summer Arctic sea ice](#) », *Geophysical Research Letters*, Vol. 46, Issue 4 (5 février 2019).

⁶¹ L'étendue (superficie) est néanmoins à distinguer du volume des glaces (en km³). Un volume en chute sensible depuis plusieurs décennies, et accéléré en ce début de XXI^e siècle du fait du réchauffement climatique au niveau des pôles.

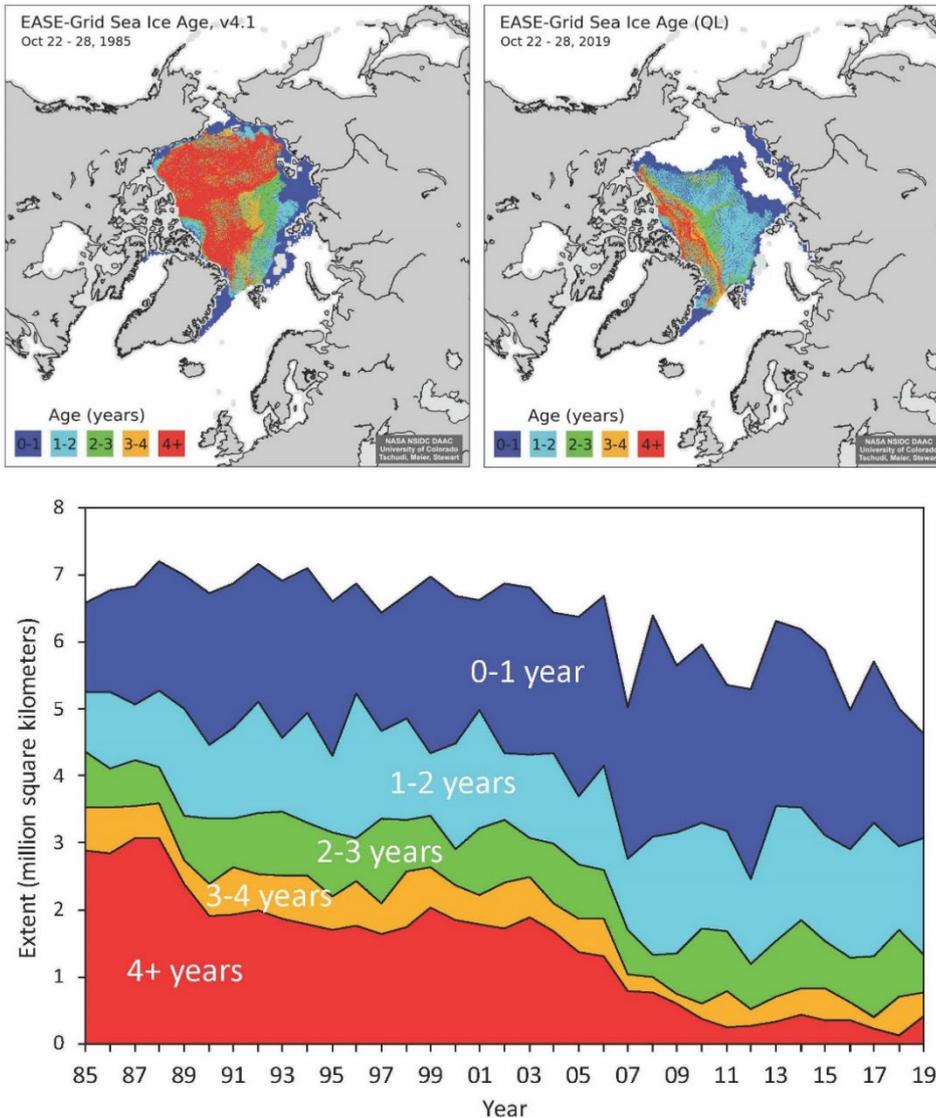
⁶² HOLLAND, BITZ, et TREMBLAY (2019), *op. cit.*, p. 327.

⁶³ *Assessment of Possibility and Impact of Rapid Climate Change in the Arctic*, Hadley Centre Technical Note, n° 91, août 2017, http://www.metoffice.gov.uk/media/pdf/p/i/HCTN_91.pdf

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

entre 1979 à 2011 : 28 700 km³ en avril/mai et 12 300 km³ en septembre/octobre⁶⁴. Dépassant les résultats jusqu'alors disponibles, ces données s'avèrent d'autant plus marquantes qu'elles convergent vers les mêmes constats, et ce indépendamment de la méthodologie employée : l'épaisseur moyenne de la banquise a diminué de l'ordre de 37 % à 65 % selon les régions entre la période 1958-1976 et la décennie 2010, traduisant une réduction de volume d'environ 75 % sur la période considérée⁶⁵. En d'autres termes, la glace de mer en fin d'été a perdu trois quarts de son volume depuis le début des observations par satellites.

Figure n°6 : Part relative des âges de la banquise (1985-2019)



La carte de gauche montre la répartition de la glace de mer selon l'âge (donc le volume) du 22 au 28 octobre 1985. À droite, la même typographie pour la même semaine en 2019. Le graphique du bas montre l'évolution de la part relative des glaces selon leur âge pour cette même semaine de 1985 à 2019. Source : NSIDC EASE-Grid Sea Ice Age, Version 4

Ces analyses sur le volume de la glace sont en outre 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. Tout ceci est confirmé par la perte accélérée de la banquise pluriannuelle au profit de la glace annuelle ou de 2^e année : la banquise pluriannuelle, plus épaisse et plus dense, qui représentait encore plus de 40 % de la surface de la banquise en 1983, n'en représentait plus que 16 % en 2018⁶⁶. Celle-ci subit ainsi une perte plus rapide de superficie que la banquise saisonnière. La glace de plus de 5 ans atteint désormais un minimum. Elle disparaît et n'est pas remplacée par de la glace plus jeune qui n'a plus le temps de vieillir puisqu'elle fond trop rapidement. De fait, puisque la vieille glace n'a plus le temps de se former, l'épaisseur moyenne de la banquise composée d'une plus grande part de glaces de première

⁶⁴ *Idem*

⁶⁵ LASSERRE, P. (2019), *op. cit.* In (Géoconfluences)

⁶⁶ PIC, P. (2020), *op. cit.* In (Géoconfluences)

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

année, a également tendance à diminuer⁶⁷. La couverture glaciaire est alors plus fragile et résiste moins à une saison de fonte. Cela accentue également la rétroaction albédo⁶⁸. Les modélisations de la fonte de la couverture de glace de mer, en superficie comme en épaisseur, laissent entendre que passé un point de rupture la banquise pourrait se disloquer encore plus rapidement en été. On assisterait alors à un resserrement des occurrences d'étés sans banquise à un horizon indéterminé dans la seconde moitié du siècle⁶⁹.

Si le phénomène confirme l'influence directe de la reproduction des anomalies de température estivales sur la reconstitution intersaisonnière du stock de glace, le « rétrécissement » constaté de la banquise se marque toutefois aussi désormais également en hiver. C'est une conséquence de la perte estivale cumulative des glaces pérennes. La baisse de l'albédo induite par celle du stock des glaces pérennes conduit à une « rétroaction positive » dans l'augmentation régionale des températures hivernales : des hivers plus doux se traduisant par des pics anormaux de température de l'air de surface dans certains secteurs de l'Arctique⁷⁰. En décembre 2018, la banquise occupait ainsi, selon le Centre national des données sur la neige et la glace (NSIDC) des États-Unis, une surface de moins de 10,3 millions de kilomètres carrés, contre 12,5 millions observés en moyenne sur la période 1979-2010⁷¹. Il manquait donc à l'hiver 2018 environ 2 millions de km² de glace de mer (soit l'équivalent de la superficie du Groenland ou de l'Arabie saoudite) par rapport à la moyenne de référence. En mars 2019, la surface de la banquise était de 9,7 % inférieure à la moyenne des mois de mars entre 1979 et 2010⁷². Au-delà de l'influence d'abord estivale du réchauffement climatique sur les glaces arctiques, ces chiffres montrent combien le phénomène d'amplification polaire de l'accroissement des températures accentue également son impact sur la couverture de glace de mer en hiver. Ceci dit, contrairement à ce qui est parfois avancé dans les médias, la banquise se reformera toujours en hiver : malgré les changements climatiques, il y aura toujours la nuit polaire, le blizzard et des températures de l'ordre de -40 °C en hiver, permettant la reformation d'une banquise désormais de plus en plus annuelle comme en Antarctique, caractérisé par l'absence de glace pluriannuelle sur les mers péricontinentales⁷³. En effet, les modèles existants ne prévoient pas la disparition de la glace de mer, mais une plus grande variabilité de la localisation de cette glace hivernale, et possiblement une saison gelée plus courte⁷⁴. De plus, il faut garder à l'esprit que ces fortes tendances à la fonte de la banquise s'accompagnent d'importantes variations interannuelles : la géographie des zones sans glace, de même que le rythme de la fonte, varient considérablement – et continuera de varier – d'une année à l'autre. Il est donc impossible de prédire à quel moment tel ou tel secteur sera durablement libre de glace, de même qu'il est impossible de dire combien de temps cette disparition de la banquise durera au cours de l'été : deux semaines ou deux mois, voire davantage ?

Quels effets, quels enjeux ?

« Ce que nous observons en ce moment est vraiment sans précédent. Ces augmentations de fonte sont indubitablement provoquées par le réchauffement provoqué par les humains qui rejettent des gaz à effet de serre dans l'atmosphère », soulignent les auteurs du Cinquième rapport d'évolution du GIEC. « Les réactions de la Terre, ses sursauts, ne peuvent pas compenser tout cela. Le système ne peut pas s'adapter à ce taux de changement pour le moment »⁷⁵.

Essentielle à un écosystème terrestre et marin très fragile et encore plein de mystères, y compris pour les scientifiques, la disparition progressive de la glace de mer représente un défi majeur de notre siècle. En matière de menaces posées à la sécurité environnementale de l'ensemble de la planète, les conséquences

⁶⁷ LASSERRE, F, (2010), « Changements climatiques dans l'Arctique : vers la disparition de la banquise ? », dans LASSERRE, F. (dir.), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, Québec : PUQ, p. 58.

⁶⁸ *Idem*

⁶⁹ HOLLAND, BITZ, et TREMBLAY (2019), *op. cit.*, pp. 322-323.

⁷⁰ LASSERRE, F, (2010), *op. cit.*, p. 60.

⁷¹ National Snow and Ice Data Center, « Falling up: Arctic seas ice news and analysis », 3 octobre 2019.

⁷² La superficie moyenne de la banquise hivernale était d'environ 15 millions de km² durant l'ère pré-industrielle (NSIDC 2019).

⁷³ LASSERRE, Frédéric, « [La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire](#) », *Géocfluences*, École normale supérieure - Lyon (septembre 2019).

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ GIEC (2018), *op. cit.*, p. 4.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

sont énormes et imprévisibles, porteuses de nombreuses incertitudes. Que cette dernière disparaisse ou se maintienne à plus ou moins long terme, l'aspect de l'Arctique et son environnement ont déjà changé.

L'ampleur du phénomène d'accroissement des températures dans l'Arctique accentue l'impact des changements climatiques : retrait accéléré de la banquise donc, mais aussi fonte des nappes de glace continentales (*inlandsis*) et du pergélisol (*permafrost*), érosion côtière, perturbations dans les précipitations et récurrence des tempêtes, migrations de la faune et de la flore notamment, changements qui ont des conséquences majeures sur les populations autochtones⁷⁶. Mais les conséquences de la fonte de la calotte glaciaire (sur terres et sur mers) pour l'écosystème terrestre ont une portée largement globale.

Face à l'inertie systémique ambiante, la communauté scientifique de référence estime désormais qu'il sera difficile d'éviter une augmentation des températures mondiales au-delà de la barre de +2 °C par rapport à l'ère préindustrielle⁷⁷. Selon le GIEC, ce scénario engendrerait une augmentation du niveau des mers d'environ 40 cm et signifierait la disparition totale de la banquise en période estivale pour la seconde moitié du siècle – un fait assorti d'un niveau de confiance « élevé ». Aussi, les scientifiques appellent-ils à une action urgente pour prévenir ces effets en cascade et réduire les émissions polluantes *bien au-delà* des objectifs de l'accord de Paris. « *Le temps commence à manquer cruellement* », préviennent-ils, soulignant le fait que, bien que la plupart des pays aient signé l'accord de maintien du réchauffement climatique en dessous de deux degrés Celsius, le monde est « bien » parti pour se réchauffer d'au moins trois degrés⁷⁸.

Si la fonte de la banquise, poussée d'Archimède oblige, ne contribue pas à l'élévation du niveau des océans, ce n'est pas le cas des deux grands *inlandsis* polaires (Groenland et Antarctique), qui sont à eux deux des contributeurs majeurs. Il a ainsi été calculé qu'une hypothétique fonte complète des calottes glaciaires du Groenland déverserait à elle seule sept mètres d'eau supplémentaires dans les océans du monde entier⁷⁹. S'il ne s'agit là, fort heureusement, que d'une hypothèse de travail haute, les scientifiques préviennent toutefois que ce qui se passe aux pôles, loin d'être une transformation environnementale contingente et lointaine, est important pour quiconque vit à proximité d'une côte, mange de la nourriture qui passe par un port ou atterrit dans un aéroport proche de l'océan⁸⁰.

Pour l'Europe (et l'ensemble des terres émergées de l'hémisphère nord), les conséquences prévisibles de la fonte de la calotte arctique seraient de deux ordres. De manière directe, l'élévation du niveau des océans menace à moyen et plus long terme la sécurité humaine, la stabilité socioéconomique et la sécurité des infrastructures critiques de l'ensemble des régions côtières de la péninsule et de l'archipel européen, qui concentrent des poches de population parmi les plus denses au monde. Ensuite, de manière plus écosystémique, le réchauffement de l'océan glacial 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 attendus⁸¹. Ensuite, la fonte des glaces arctiques libérera massivement des polluants multiples dans l'océan. Ces polluants (mercure, métaux lourds, pesticides et même radioactivité), provenant essentiellement de zones de l'Atlantique Nord et du nord de la Russie 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/trois décennies de ces polluants accumulés au XX^e siècle⁸². Au niveau européen, les décideurs politiques n'ignorent plus l'impact qu'auront ces changements environnements sur nos sociétés. Mais l'inertie est grande.

Si les discours gouvernementaux et la coopération internationale soulignent de plus en plus la nécessité de développer des mécanismes d'adaptation et d'atténuation des changements climatiques, on peut se

⁷⁶ OVERLAND *et al.* (2018), *op. cit.*, p. 104.

⁷⁷ GIEC (2018), *op. cit.*, pp. 2-4.

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ Selon certaines estimations du GIEC, le niveau global des océans devrait s'élever de 13 à 68 cm d'ici 2050, mais une récente étude évoquait il y a un an une montée des eaux pouvant atteindre deux mètres dans les cent prochaines années, ce qui noierait partiellement de grandes métropoles comme New York et Miami.

⁸⁰ MEREDITH, M. *et al.*, « Polar regions », H.-O. PÖRTNER *et al.* (dir.), *The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate: Summary for Policymakers*, Special Report (GIEC, 2019).

⁸¹ SIGMOND, M., FYFE, J. C. et SWART, N. C., « Ice-free Arctic projections under the Paris Agreement », *Nature Climate Change*, vol. 8, no. 5 (2018), pp. 404–408.

⁸² *Arctic Climate Change Update 2019* (AMAP: Tromsø, 2019), p. 13.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

demander si ces changements sont un moteur fondamental du développement des politiques étrangères et de sécurité (*largo sensu*) en direction de la région arctique. Ainsi, au travers de ses répercussions sur la géographie, le réchauffement climatique affecte directement aussi bien la configuration terrestre et maritime des États que leur position relative sur la surface du globe. En modifiant l'environnement opérationnel au sein duquel évoluent les acteurs du système international, les changements climatiques redistribuent une partie des cartes, engendrant des répercussions d'ordre politique qui vont bien au-delà des considérations environnementales⁸³. Sont-ce les changements climatiques qui suscitent l'intérêt des États tiers et qui structurent la coopération internationale en Arctique ? La réalité semble plus subtile : ils sont certes devenus un référent incontournable dans les politiques des États arctiques et dans les politiques arctiques de nombreux États asiatiques ou européens. Cependant, les transformations majeures que connaît la région arctique à l'heure actuelle ne résultent pas tous des changements climatiques, d'une part, et, d'autre part, ces changements « *servent parfois davantage de prétexte au développement de politiques arctiques qu'ils n'en constituent la motivation fondamentale* »⁸⁴. Car c'est bien là tout le paradoxe actuel de la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre au niveau global : la disparition de la couverture de glace de mer au pôle Nord est la cause d'une modification géomorphologique de l'espace arctique qui, en permettant une plus grande accessibilité de ses territoires et de ses espaces maritimes (à relativiser), est aussi considérée comme un « *facteur d'opportunité* »⁸⁵ pour les activités humaines, notamment industrielles et commerciales, grâce aux possibilités d'une utilisation accrue des voies maritimes arctiques et à une accessibilité facilitée des ressources océaniques. Néanmoins, les risques, et par conséquent les coûts, sont encore mal connus. D'autres questions économiques et de sécurité environnementale sont ainsi apparues à l'ordre du jour des débats sur l'Arctique depuis quelques années, alors que la région devient plus accessible à la navigation et aux industries d'extraction, aux activités minières et à la pêche.

⁸³ LASSERRE, F., « Les changements climatiques : moteur des politiques étrangères en Arctique ? », *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 10 mai 2020, p. 3.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 5.

⁸⁵ En mai 2019, le secrétaire d'État américain Mike Pompeo a refusé d'appuyer la déclaration clôturant traditionnellement le sommet du Conseil de l'Arctique. Il n'y a donc pas eu de déclaration conjointe (*joint declaration*) à la fin de la 11^e rencontre ministérielle à Rovaniemi, mais une simple prise de position *a minima* (*statement*) (Tømmerbakke et Breum 2019). Pour M. Pompeo, porte-parole des positions de l'administration Trump, il était inacceptable que le concept de changement climatique figure dans la déclaration, tandis qu'il s'est livré à un vigoureux réquisitoire contre la Chine, la Russie et le Canada dans son allocution de fin de sommet

3. L'exploitation des ressources naturelles de l'Arctique : mythes, ambitions et réalités

À compter du début du siècle, sur fond d'accélération visible et projetée des bouleversements en cours dans le Grand Nord, la mirifique richesse annoncée de l'Arctique en hydrocarbures est devenue le même de discours à la fois enthousiastes et inquiets sur la destinée des régions polaires (promues au rang de « nouvel Eldorado énergétique du XXI^e siècle »⁸⁶) associée aux inévitables tensions que ce statut devrait générer.

En toile de fond de cette « ruée vers l'Arctique »⁸⁷ annoncée dès le début des années 2000, la fonte progressive de la banquise permettait dorénavant des expertises scientifiques de nature à déterminer avec davantage de précision le volume des ressources présentes dans les entrailles des territoires polaires et promises à une exploitation désormais possible sous l'effet combiné du réchauffement climatique et du développement technologique. En 2008, l'Institut d'études géologiques des États-Unis (US Geological Survey – USGS)⁸⁸ publiait une étude exhaustive sur les réserves fossiles de l'Arctique, aujourd'hui largement critiquée⁸⁹, mais néanmoins constamment citée à l'appui depuis, estimant que quelque 90 milliards de barils de pétrole et 44 milliards de barils de gaz naturel se trouveraient probablement en Arctique, dont 84 % en mer (*offshore* donc). Ainsi chiffrés, de tels volumes prospectifs correspondraient à 22 % des réserves d'hydrocarbures *encore à découvrir*, mais « potentiellement exploitables », de la planète⁹⁰. Bien davantage : 13 % des réserves mondiales de pétrole non découvertes (équivalant alors au triple de la totalité des réserves pétrolières prouvées des États-Unis), 30 % de celles de gaz naturel (ce qui équivaut aujourd'hui à la totalité des réserves prouvées de gaz naturel russe) et 20 % des réserves de gaz naturel liquéfié restant à découvrir dans le monde se trouveraient ainsi situées au-delà du parallèle 66°34'03''N⁹¹. La majorité des champs de pétrole se trouveraient *offshore*, concentrés principalement dans cinq bassins géologiques : Arctic Alaska, Eurasia, East Greenland Rift, East Barents et West Greenland. Pour le gaz, les réserves se trouveraient également principalement *offshore* et se centraliseraient principalement dans trois régions : West Siberian, East Barents et Arctic Alaska⁹². De l'Alaska à Sakhaline se formerait ainsi une éventuelle nouvelle ceinture énergétique⁹³. Dans les fonds marins se trouveraient de surcroît d'importantes mines de diamant, or, uranium, nickel, fer, métaux rares, etc. Quand bien même la majorité du sous-sol des régions de l'Arctique (et *a fortiori* ses fonds marins) n'aurait pas été systématiquement sondée, ces réserves prospectives seront toujours tenues pour ce qu'elles sont : des estimations variables⁹⁴, permettant désormais de dresser une cartographie des ressources d'hydrocarbures exploitables et qui pourraient l'être.

De fait, poussée par des cours élevés sur les marchés internationaux des hydrocarbures, une véritable effervescence s'est développée dans la seconde moitié des années 2000 autour des perspectives d'exploitation de ces gigantesques réservoirs potentiels en Arctique. Dans l'euphorie des années 2007-2008,

⁸⁶ EIFFLING, V., STRUYE DE SWIELANDE, T. (2011), *op. cit.*, p. 1.

⁸⁷ Parmi les premières occurrences du terme : BORGERSON, Scott G. (2008, « [Arctic Meltdown. The Economic and Security Implications of Global Warming](#) », *Foreign Affairs*, mars/avril 2008.

⁸⁸ BIRD, K.J., CHARPENTIER, R.R., GAUTIER, DL. *et al.*, (2008), « [Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle](#) », *U.S. Geological Survey Fact Sheet 2008-3049*.

⁸⁹ Le rapport de l'USGS de 2008, qui évalue des réserves estimées et non pas prouvées, parle de 13 % des réserves de pétrole à découvrir et 30 % des réserves de gaz à découvrir (un point important à ne pas oublier). Cela représente environ 5,2 % des réserves mondiales de pétrole et 24 % des réserves mondiales de gaz prouvées en 2018. Dans ses rapports de 2000 et de 2008, l'USGS a fortement insisté sur le caractère estimatif de ses données. En diffusant ces chiffres sans prendre la peine ni de préciser la méthodologie retenue pour les calculs ni de mentionner qu'il s'agit d'estimations, les médias, politiques et certains analystes répandent l'idée que ces gisements potentiels sont prouvés, ce qui est faux (Cohen, 2007). En effet, il convient de distinguer la notion de réserves « non découvertes » de celle de réserves « prouvées » ; une précaution largement oubliée dans des pans entiers de l'effort de presse consacré à l'Arctique et à ses ressources. Les réserves non découvertes correspondent aux ressources situées hors des gisements connus selon la base d'études géologiques ; quant aux réserves prouvées, celles-ci se rapportent aux ressources considérées comme étant commercialement récupérables à partir des gisements connus, selon la situation économique, les modes opératoires et la régulation gouvernementale ayant cours au moment de l'estimation de ces réserves (AMAP 2010, pp. 6-7).

⁹⁰ Commission des affaires européennes sur les stratégies pour l'Arctique. Sénat, 2014, p. 25; Lloyd's, 2012, p. 19.

⁹¹ BIRD *et al.*, (2008), *op. cit.*

⁹² NOPENS, P., « The Impact of Global Warming on the Geopolitics of the Arctic. A Historical Opportunity for Russia? », *Security Policy Brief*, mars 2010, p. 2.

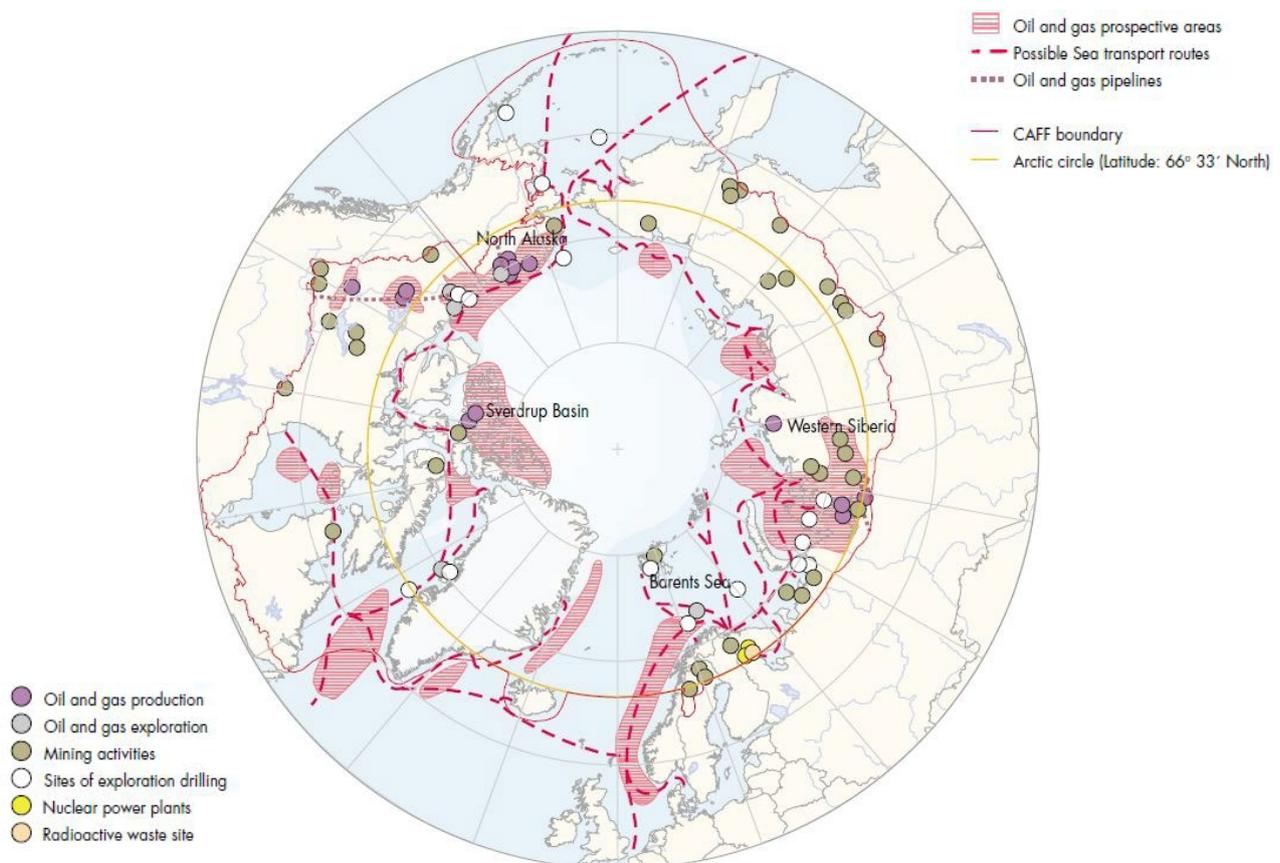
⁹³ Les recherches géologiques indiquent que la majorité des ressources énergétiques se situent dans les ZEE des États limitrophes.

⁹⁴ EIFFLING, V., STRUYE DE SWIELANDE, T. (2011), *op. cit.*, p. 16.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

alors accentuée par la IV^e année polaire internationale et des effets d'annonce intempestifs autour de la parution de l'USGS, certaines estimations, entretenant (à dessein ?) la confusion entre réserves prouvées et prospectives, sont allées jusqu'à projeter 10 000 milliards de barils (gaz et pétrole confondus) provenant de sources arctiques encore non découvertes⁹⁵. Inévitablement, ces perspectives mirifiques de voir l'Arctique promise au statut de « deuxième Moyen-Orient⁹⁶ » en devenir ne pouvaient qu'attiser les appétits des États et des grands conglomérats énergétiques mondiaux cherchant à s'implanter dans la région à la recherche de ressources abondantes désormais supposées être plus faciles à exploiter à l'avenir. Appuyés par les stratégies de développement alors adoptées par certains États riverains ou non riverains, les grands pétro-gaziers ont commencé à dépenser des milliards de dollars en études et projets afin d'évaluer l'immensité des ressources disponibles dans ces espaces encore peu explorés du cercle polaire et développer leur exploitation. Parmi les États riverains titulaires de ces ressources potentielles, la Russie est celui qui s'est montré le plus déterminé à valoriser le potentiel de ses réserves.

Figure n°7 – Activités industrielles et réserves pétro-gazières dans l'Arctique



Source: The Arctic Portal, CAFF Arctic 2011

Révélee dans son ampleur par les connaissances nouvelles permises par l'innovation technologique au début du XXI^e siècle, la découverte des gisements d'hydrocarbures (pétrole, gaz et condensat) contenus dans le sous-sol des territoires de l'Arctique n'est toutefois pas un fait nouveau.

Si la première découverte commerciale de pétrole en Arctique, à savoir le gisement de Norman Wells au Canada (Yukon), remonte à 1920, elle est toutefois longtemps restée isolée. Il faut dire que, dans la première moitié du XX^e siècle, le boom historique de l'industrie pétrolière au Texas, à Bakou, en Arabie saoudite et en Perse répondait largement à l'essentiel de la demande mondiale. Effectuées sur fond de recherche tous azimuts par les deux Grands de la guerre froide des moyens d'alimenter leurs impératifs de puissance respectifs, c'est à partir des années 1960 qu'eurent lieu les premières grandes découvertes d'hydrocarbures

⁹⁵ Yves Mathieu, Institut français du pétrole, cité dans « Sauver le pôle Nord », *Le Nouvel Observateur*, 12 mars 2009 ; « Les réserves en hydrocarbures de l'Arctique » (www.ifp.fr) (consulté le 18 mai 2019).

⁹⁶ CANOVA, É. ; ESCUDÉ, C. ; PIC, P. ; STROUK, M. ; VERRIER, N., et VIDAL, F. (2019) « [L'Arctique, nouveau Moyen-Orient ? Cinq points pour déconstruire le mythe](#) », *Le Grand Continent*, 5 novembre 2019.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

dans les territoires hostiles de l'Arctique sibérien (gisement de Tazovskoe en 1962) et en Alaska (Prudhoe Bay en 1968). À la fin des années 1960, le pétrole, après la ruée vers l'or, devint un enjeu économique et politique de première importance pour cet État périphérique du Grand-Nord américain jouxtant l'Union soviétique. Mais alors que la production pétrolière alaskienne, quoiqu'importante, était appelée à rester pour plusieurs décennies somme toute secondaire par rapport à la production cumulée des autres grands bassins pétroliers américains (Appalaches, Texas, Californie, Golfe du Mexique), en URSS en revanche, le pétrole de l'Arctique européen et du nord de la Sibérie occidentale devint rapidement le pilier de l'économie soviétique. Dans la planification industrielle soviétique des années 1960, l'ouverture et l'exploitation des gisements d'hydrocarbures dans la toundra arctique du nord de la Sibérie, d'abord assignées aux forçats de l'archipel du Goulag, ont par la suite déclenché le développement de villes *ex nihilo* dans ces régions particulièrement inhospitalières (Mourmansk, Norilsk, Vorkouta, etc.)⁹⁷. Depuis ce « *Drang nach Norden* », l'Union soviétique, puis à sa suite la Russie, produit une partie notable de son pétrole et surtout de son gaz au-delà du cercle polaire, essentiellement extraits des gisements situés dans deux *okrugs* (districts autonomes) de l'Arctique russe : au nord de la Sibérie occidentale, dans l'*okrug* autonome de Yamalo-Nénésie (YNAO), principalement pour le gaz ; au nord de la Russie d'Europe, dans l'*okrug* autonome de Nénésie (NAO) et les territoires adjacents de la République des Komis (bassin du Timan-Pechora), pour le pétrole (se reporter à la carte suivante pour situer ces régions). Le développement de ces bassins arctiques fut spectaculaire dans les années 1970. Mais rapidement, la durabilité de l'exploitation de ces gisements a été grevée par le manque d'innovation et d'investissement, écueils récurrents de politiques de planification soviétiques ayant toujours privilégié l'augmentation du nombre d'explorations et de la quantité de production, au détriment du développement d'infrastructures performantes et technologiques, que ce soit pour l'extraction ou pour l'acheminement des ressources vers les zones de consommation⁹⁸.

Or, si ces deux bassins historiques du Grand Nord sibérien constituent aujourd'hui encore une part essentielle de la production russe d'hydrocarbures (surtout de gaz)⁹⁹, leurs bases d'exploitation ne représenteraient qu'une faible part de l'ensemble des réserves d'hydrocarbures estimées de l'Arctique russe. Le Programme d'évaluation et de surveillance de l'Arctique [*Arctic Monitoring and Assessment Programme*, groupe de travail du Conseil de l'Arctique] estimait ainsi en 2010 que seuls 34 % des ressources en gaz et en pétrole du Timan-Pechora (bassin pétrolier NAO), et 46 % des ressources en gaz du nord de la Sibérie occidentale (YNAO) étaient alors véritablement connues¹⁰⁰. Des chiffres d'autant plus considérables qu'il ne s'agit là que d'estimations des réserves prospectives afférentes à un seul des grands gisements géologiques connus, certes l'un des plus étendus. Considérée dans son ensemble, la Sibérie recèlerait près de 80 % des ressources de pétrole russes et environ 85 % de ses ressources en gaz naturel prospectives exploitables à l'avenir¹⁰¹, pour une large part dans des gisements situés au-delà du cercle polaire qui sont, à l'heure actuelle, encore peu ou pas exploités, voire non explorés.

⁹⁷ Commission des affaires européennes sur les stratégies pour l'Arctique. Sénat de la République française, 2014, p. 21.

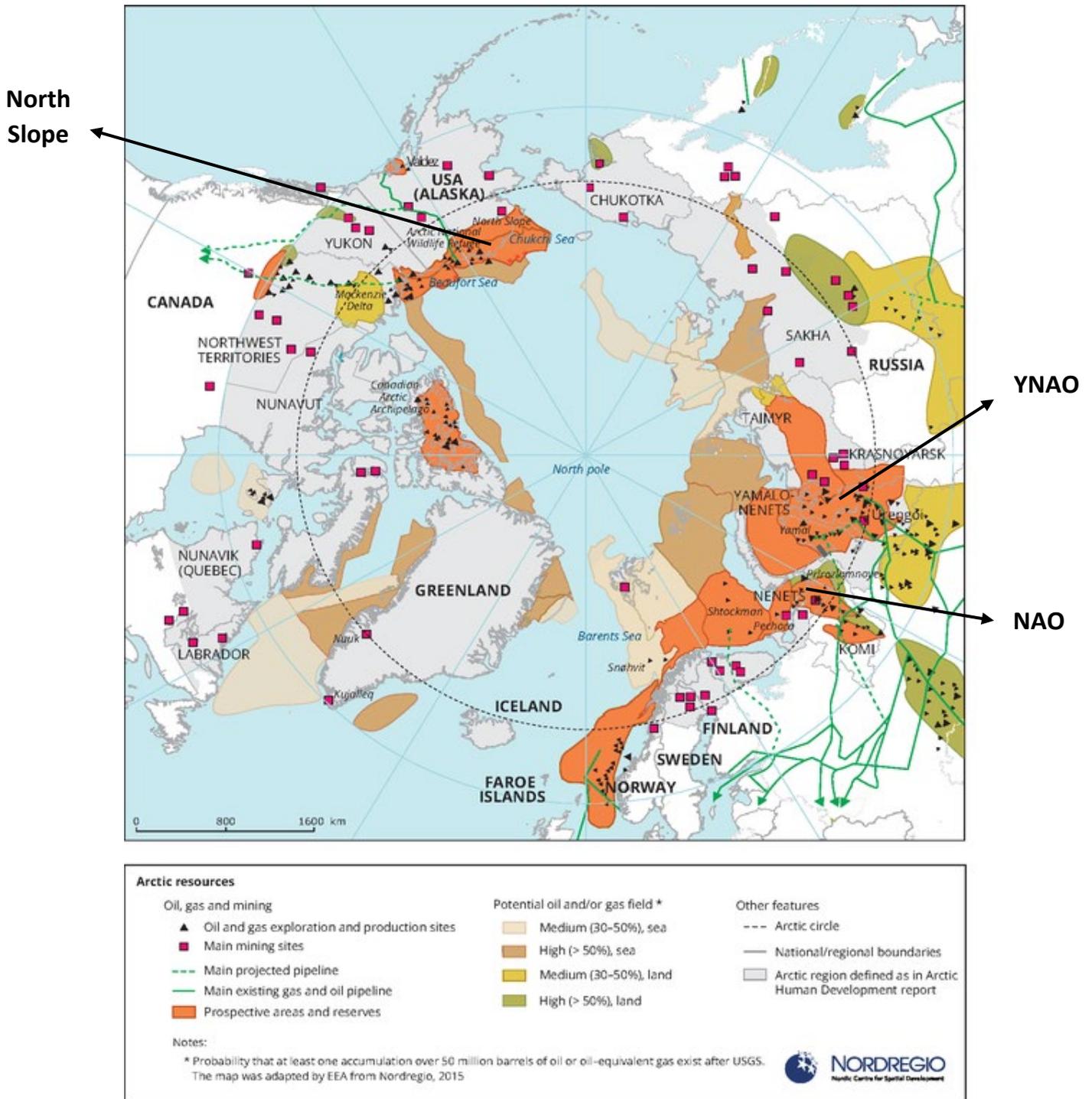
⁹⁸ Denis ECKERT, « [Le monde russe](#) », dans A. KROPOTKINE (2005), *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, vol. 36, n°3, pp. 203-207 [consulté le 26 janvier 2020].

⁹⁹ S'agissant du gaz en particulier, au tournant de la dernière décennie, le YNAO était toujours le principal centre d'exploitation *onshore* du gaz naturel russe, représentant près de 85 % du total de la production annuelle de la Fédération de Russie (Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Sénat de la République française, 2009, p. 37). La situation est davantage contrastée dans le cas du pétrole.

¹⁰⁰ Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP). Arctic council Working Group (2010), « [Assessment 2010: Oil and Gas Activities in the Arctic – Effects and Potential Effects](#) », vol. 1, pp. 152-153.

¹⁰¹ HILL, F., (2004), « [Siberia: Russia's Economic Heartland and Daunting Dilemma](#) », *Current History*, pp. 324-331.

Figure n°8 – Géographie des réserves pétro-gazières dans l'Arctique



Source : European Environment Agency (www.europa.eu), 2015

Comme l'indique cette carte, les territoires de l'Arctique russe identifiés comme abritant des réserves d'hydrocarbures potentielles sont immenses. En l'état actuel des connaissances, l'essentiel des réserves d'hydrocarbures prouvées en Arctique se trouve « pour leur quasi-totalité dans des zones économiques exclusives incontestées, principalement en zone russe »¹⁰². Les gisements de l'Arctique eurasien se distinguent ainsi par leur étendue et leur richesse prospective. Ces réserves ne sont pas les seules à avoir été identifiées à l'échelle de l'ensemble des territoires, terres mais surtout mers, situés au-delà du cercle polaire.

¹⁰² DELBECQ, D., (2012), « [Le sous-sol de l'Arctique attise les convoitises](#) », *Les dossiers de La Recherche*, n° 51, [mis en ligne en septembre 2012], p. 17 ; FOUCHER, M., (2014), *op. cit.*, p. 169.

3.1. Des réalités arctiques contrastées, des perspectives d'exploitation divergentes

Côté **Arctique américain**, l'Alaska compte déjà de longue date parmi les centres de production pétrolière des États-Unis. La rive nord de la péninsule arctique, le North Slope, présente une famille de gisements dont le plus grand est Prudhoe Bay, ouvert en 1968. De nos jours, ce gisement historique, d'où sortaient plus d'un million de barils par jour lors du pic de production en 1988, est encore en activité. Mais malgré la création de l'oléoduc trans-Alaska en 1977, son exploitation reste très compliquée (en raison des températures extrêmes et de l'isolement du site), et donc coûteuse. En mai 2019, son exploitant historique, British Petroleum, s'est d'ailleurs retiré du marché alaskien et a passé la main à l'américain Hilcorp, spécialisé dans l'extraction du pétrole de schiste texan¹⁰³. Dans les années 1970, l'Alaska donna un second souffle à l'industrie pétrolière américaine, mais franchit à son tour son pic de production au début des années 1990. Il y reste cependant un certain potentiel d'exploration. Depuis de nombreuses années, les compagnies pétrolières exercent un fort lobbying à Washington pour avoir accès aux zones encore protégées d'Alaska, où se trouveraient les plus grandes réserves découvertes ces dernières années, dans le plateau continental de la mer de Beaufort. En vain jusqu'ici. Un mois avant l'arrivée à la Maison Blanche de Donald Trump, qui avait promis de sabrer les réglementations environnementales, Barack Obama, arguant aussi de la nécessité de réduire la dépendance aux énergies fossiles pour lutter contre le changement climatique, avait interdit, de manière permanente¹⁰⁴, par décret présidentiel tout nouveau forage pétrolier ou gazier dans une vaste zone sanctuarisée d'un peu plus de 50 millions d'hectares comprenant toutes les eaux américaines de la mer des Tchouktches et une large partie des eaux américaines de Beaufort¹⁰⁵. Cette décision, complétée par une démarche similaire du Canada, devait provoquer une levée de boucliers dans le camp républicain et une guérilla juridique non encore aboutie au moment d'écrire ces lignes. Depuis son arrivée au gouvernement en 2017, l'administration Trump, multipliant les initiatives de révision de la législation environnementale, n'a eu de cesse de chercher à relancer l'exploration pétrolière sur la côte nord de l'Alaska et d'autoriser les forages *offshore*, espérant y attirer les investisseurs¹⁰⁶. Si elle devait aboutir, cette entreprise accorderait aux compagnies pétrolières un accès sans précédent aux zones protégées de l'Alaska. Pour l'Arctique, l'enjeu est majeur. L'issue, incertaine.

Frontalier de l'Alaska, dans les territoires du **Grand Nord canadien**, du pétrole est exploité au Yukon depuis 1920 et l'a été dans l'archipel arctique, sur l'île Cameron, de 1985 à 1996¹⁰⁷. Dans les terres arctiques les plus septentrionales du Nunavut, le bassin de Sverdrup, pour partie *offshore*, est connu de longue date pour offrir des réserves significatives de gaz naturel (au moins 3 Gbep¹⁰⁸) et de moindres quantités de pétrole. Les gisements de grande étendue sont situés principalement dans le Haut-Arctique au large des côtes, à des profondeurs d'eau souvent supérieures à 800 mètres. Extensivement explorées au moment du grand choc pétrolier dans les années 1970 et 1980¹⁰⁹, ces ressources n'ont jamais été mises en production, en raison du coût de la mise en exploitation de gisements sous cette latitude et surtout du manque d'infrastructures de transport et des coûts impliqués par leur mise en place¹¹⁰. Frontalière de l'Alaska, la région du delta du fleuve Mackenzie, sur la côte de la mer de Beaufort, dans les Territoires du Nord-Ouest, serait une autre zone prometteuse (de l'ordre de 1,5 Gbep de gaz), soumise au même type d'aléas, mais dont les défenseurs de la mise en exploitation estiment que les ressources pourraient être commercialisées une fois reliées au sud par le même pipeline controversé qui transporterait le gaz d'Alaska. Aussi convient-il de lire en partie la politique

¹⁰³ BOURBON, J-P, « [Le pétrolier BP se retire d'Alaska](#) », *La Croix*, 28 août 2019.

¹⁰⁴ L'administration Obama s'est ainsi appuyé sur une loi de 1953 (*Outer Continental Shelf Lands Act*) donnant au président des États-Unis le pouvoir de protéger les eaux fédérales de toute exploitation d'hydrocarbures.

¹⁰⁵ « [Obama gèle les forages en Arctique avant la présidence Trump](#) », *L'Express*, 21 décembre 2016.

¹⁰⁶ FEARS, David, « [The Trump administration just approved a plan to drill for oil in Alaska's federal waters. It's a major first](#) », *Washington Post*, 24 octobre 2018 ; MARCHAND, L., « [Trump cherche à exploiter davantage l'Alaska, au mépris de l'environnement](#) », *Les Échos*, 14 septembre 2019.

¹⁰⁷ Entre 1985 et 1996, on a produit 3 millions de barils de pétrole au champ Bent Horn. Ce champ a fourni le pétrole léger qui a été brûlé de manière brute dans les génératrices de Resolute Bay, ainsi qu'à la mine de zinc Polariss.

¹⁰⁸ Cf. 3 milliards de barils équivalent pétrole.

¹⁰⁹ Des 180 puits forés dans l'Arctique canadien durant cette période, 140 l'ont été dans le bassin de Sverdrup et la plateforme continentale adjacente. Plus récemment, des forages exploratoires ont encore été menés en mer de Beaufort (Territoires du Nord-Ouest et Yukon) jusqu'au moratoire adopté le 20 décembre 2016. Source : « Ressources de schiste et de réservoirs étanches au Nunavut » (mis à jour 2019), Conférence des ministres de l'Énergie et des Mines, Gouvernement du Canada, <https://www.rncan.gc.ca/energie/sources/schiste-reservoirs-etanches/17708>

¹¹⁰ *Idem*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

actuelle du Canada vis-à-vis de l'Arctique, en ce compris sa dimension énergétique, à travers le prisme de sa relation complexe avec les États-Unis.

Contrairement aux États-Unis avec l'Alaska, le Canada n'a pas d'histoire d'exploitation industrielle des ressources en hydrocarbures de ses immenses territoires arctiques, dont la mise en valeur économique est historiquement très faible, en particulier s'agissant des îles de l'archipel arctique et des territoires inuits du Nunavut. Traditionnellement, l'industrie pétro-gazière canadienne, pratiquement aussi ancienne que celle des États-Unis, est concentrée sur le bassin sédimentaire de l'Ouest canadien situé dans trois provinces (Alberta principalement, Saskatchewan et Colombie-Britannique), produisant quelque 80 % du pétrole et du gaz canadien. Le Canada a par ailleurs commencé, au tournant du siècle, à développer des ressources *offshores* dans les territoires de la façade maritime atlantique (pétrole à Terre-Neuve et gaz au large de la Nouvelle-Écosse). Dans un contexte de déclin global de l'exploitation nationale des ressources d'hydrocarbures conventionnels (hors sables bitumineux) et de volonté d'affirmation de la souveraineté canadienne sur les espaces très étendus et très peu peuplés du Grand Nord, la question de l'exploitation des réserves d'hydrocarbures connues (généralement *offshore*) et restant à découvrir dans les territoires en voie de réchauffement accéléré de l'Arctique est un débat qui agite l'establishment et la société civile canadienne depuis de nombreuses années¹¹¹, notamment en raison des coûts et risques environnementaux prévisibles, aussi au regard de ceux, déjà faramineux, supportés dans le cadre de l'exploitation des sables bitumineux de l'Alberta¹¹². Dans la seconde moitié de la première décennie du siècle, avec l'arrivée en 2006 au pouvoir du gouvernement conservateur de Stephen Harper, qui avait mis un terme à douze ans de gouvernement libéral, l'Arctique, son développement et sa défense devaient alors prendre une place nouvelle dans la politique canadienne, souvent résumée par la formule « *Use it or lose it* » utilisée à plusieurs reprises par le Premier ministre canadien à l'époque, notamment dans un discours sur « l'importance stratégique » de l'Arctique en 2009¹¹³. Au-delà d'un renforcement des moyens militaires canadiens sur lequel nous reviendrons, l'Establishment canadien souhaitaient alors ouvrir davantage l'archipel arctique au secteur privé, en particulier le développement des concessions minières et des réserves pétro-gazières. La réalisation du projet s'est heurtée aux conséquences de la crise financière internationale d'abord, à partir de 2008, puis à la chute des cours mondiaux des hydrocarbures à partir de 2010. À la faveur de l'alternance politique à Ottawa, en 2015, le gouvernement du Canada devait renoncer à cette politique d'ouverture de l'Arctique aux intérêts pétroliers, notamment concrétisée dans l'adoption le 20 décembre 2016 du moratoire conjoint américano-canadien sur la suspension de tout développement énergétique *offshore* sur le plateau continental arctique¹¹⁴. Au moment d'écrire ces lignes, la pérennisation unilatérale du moratoire faisait l'objet d'un intense débat public mettant en balance la perspective d'une ouverture de l'Arctique canadien aux intérêts pétroliers entre questions environnementales et impératifs de développement économique des sociétés autochtones du Grand Nord¹¹⁵. En décembre 2021, la première période provisoire de cinq ans renouvelable prévue par le texte arrivera à son terme, appelant à un positionnement officiel du Canada sur son éventuel – et probable – renouvellement. En l'état, il n'existe aujourd'hui aucune licence active relative à des activités d'exploitation commerciale dans les régions du Nunavut en lien avec les ressources pétrolières et gazières.

¹¹¹ Voir LABARRE, Frédéric, « L'Establishment, le Canada et son Arctique », in VÉDRINE, Olivier, (2013), *L'Arctique, théâtre stratégique*, Les Cahiers de la Revue Défense Nationale, Paris.

¹¹² SHIELDS, A., « Le pétrole sale de l'Alberta - Portrait dévastateur d'une industrie polluante », *Le Devoir*, Ottawa, 26 février 2009.

¹¹³ « [Arctic of 'Strategic Importance' to Canada: PM](#) » (*CBC News*, 19 août 2009)

¹¹⁴ Moratoire stipulant qu'il était interdit à compter de cette date de délivrer tout nouveau permis d'exploration pétrolière et gazière extracôtière dans les eaux de l'Arctique canadien pour une période indéterminée, mais que les permis d'exploration existants au large de l'Arctique n'étaient pas visés par cette annonce. De fait, ces quelques forages exploratoires sont les seuls qui persistent à ce jour dans l'Arctique canadien. Les modalités de ces permis existants dans les zones extracôtières de l'Arctique ont été gelées pour maintenir les droits existants remettre le solde des garanties financières liées à ces permis ont été remises aux détenteurs concernés par la suspension de toutes les activités d'exploitation pétrolière et gazière pendant la durée du moratoire. Pour plus d'information concernant ce cadre de régulation de l'exploitation des ressources pétrolières et gazières extracôtières dans l'Arctique canadien, lire <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/fr/1535571547022/1538586415269>

¹¹⁵ Tout comme les activités d'exploration, les activités de production d'hydrocarbures dans l'Arctique canadien doivent être autorisées par l'Office national de l'énergie. Mais c'est le ministère des Affaires autochtones et du Nord Canada qui est chargé de la période d'affectation des licences. Cf. <https://www.canada.ca/fr/affaires-intergouvernementales/nouvelles/2018/10/le-canada-annonce-les-prochaines-etapes-dans-l'exploitation-du-petrole-et-du-gaz-dans-l-arctique.html>

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Ces tensions dans le débat autour de l'exploitation des réserves en hydrocarbures des territoires de l'Arctique se répercutent à plusieurs échelles, et notamment à celle, locale, des habitants de l'Arctique canadien et du Groenland. Contrairement aux opinions publiques métropolitaines, les investisseurs étrangers sont parfois bien reçus par les populations autochtones, qui peuvent y voir une source de revenu alors que celles-ci sont très fragilisées socio-économiquement par ailleurs – que cela soit un leurre ou pas est une autre question¹¹⁶.

Ainsi en 2010 a eu lieu un conflit entre Greenpeace et Cairn Energy, une entreprise britannique ayant eu comme projet d'exploiter du pétrole à l'ouest du Groenland (elle s'est depuis retirée de l'Arctique¹¹⁷). Alors qu'une publicité particulièrement négative s'était développée autour de ce projet contesté à l'international, dans l'opinion publique danoise et une partie de la population groenlandaise, on avait alors assisté sur la grande île à la formation d'un mouvement pro-développement pétrolier à la tête de manifestations anti-Greenpeace à Nuuk. Selon le Premier ministre groenlandais de l'époque, Kuupik Kleist, ce projet finalement avorté aurait pu rapporter un milliard de dollars de revenu annuel au Groenland. Aux dires de certains à l'époque, le Groenland posséderait les deuxièmes réserves de gaz et de pétrole après l'Arabie saoudite¹¹⁸. À ce titre, les positions environnementalistes de l'ONG Greenpeace sont souvent mal perçues au Groenland, et même taxées « d'éco-colonialisme »¹¹⁹. Si cette prise de position n'est cependant pas représentative de tous les Groenlandais, elle illustre en tout cas les divisions internes et la complexité des rapports de force autour de l'exploitation des ressources au sein des sociétés arctiques. Plus récemment, de 2012 à 2015, d'importantes campagnes de prospection ont été menées au large des côtes du Groenland par des sociétés américaines et chinoises, notamment. Les résultats se sont révélés beaucoup plus décevants qu'escompté et aucune suite n'a été donnée pour l'heure. Mais l'intérêt pour les ressources du Groenland se maintient (se reporter §2.4 *infra*). Le **Groenland** l'illustre particulièrement, notamment depuis l'arrivée d'investissements chinois importants sur l'île ces dernières années : les sociétés autochtones de l'Arctique sont soumises à une tension entre une logique d'exploitation des ressources et une logique de protection, voire de sanctuarisation, et laissent les acteurs concernés divisés. Quelques rares questions politiques restent en suspens, comme le partage de l'espace maritime ou l'appropriation des ressources. En revanche, de nouvelles tensions apparaissent autour de la légitimité de certains acteurs à prendre place dans la gouvernance des régions arctiques et de leurs populations, entre populations autochtones, ONG et entreprises internationales. Quoique d'une sociologie tout autre, la controverse autour de l'exploitation des réserves d'hydrocarbures en Arctique prend aussi une dimension particulière en Norvège.

Côté Arctique européen, la **Norvège** se distingue également par l'importance de ses ressources, avérées et prospectives. Pays ayant longtemps dépendu de la pêche, la Norvège souffre d'un positionnement ambigu et d'aspirations contradictoires quant à l'exploitation des sols et sous-sols dans sa ZEE arctique, entre une véritable préoccupation environnementale pour l'Arctique (en premier lieu pour l'archipel du Svalbard) et une économie (balance commerciale, PIB, etc.) largement soutenue par l'exportation d'hydrocarbures. Plus de 98 % de l'électricité consommée en Norvège est hydroélectrique, mais le pays est dans le même temps le 3^e exportateur mondial de gaz et, suivant les années, entre le 12^e et 15^e exportateur mondial de pétrole¹²⁰. Avec les découvertes considérables de gaz naturel entreprises dans les années 1980 au large du port de Hammerfest (71,30°N 22,30°E), la mer de Barents est devenue, aux côtés de la mer du Nord et de la mer de Norvège, une zone géoéconomique aux dimensions lucratives potentielles qui a attiré de manière récurrente depuis lors les appétits prospectifs du géant énergétique national Statoil et de plusieurs partenaires étrangers (Total, Eni, BP). Le gisement gazier de la plateforme Snøhvit est certes exploité depuis le milieu des années 2000¹²¹ mais, étant donné que la plupart des gisements *off-shore* identifiés en mer de Barents sont situés dans des secteurs contigus aux eaux russes (dont le gisement géant dit de Chtokman), le différend alors non résolu entre Oslo et Moscou à propos de leur frontière maritime commune avait initialement refroidi l'empressement des investisseurs à investir largement dans le démarrage de l'exploitation de ce secteur

¹¹⁶ Voir à ce propos DUC Marine, « [L'extractivisme sans extraction ? Au Groenland, des politiques de développement territorial entre volontarisme minier et dépossession](#) », *Géococonfluences*, École normale supérieure, Lyon, mai 2017.

¹¹⁷ FEITZ, A., (2015), « [Pourquoi les pétroliers n'ont pas renoncé à l'Arctique](#) », *Les Echos* (8 octobre 2015).

¹¹⁸ JANE, George, (2010) « [Greenland touted as billion-a-year oil beneficiary](#) », 2010

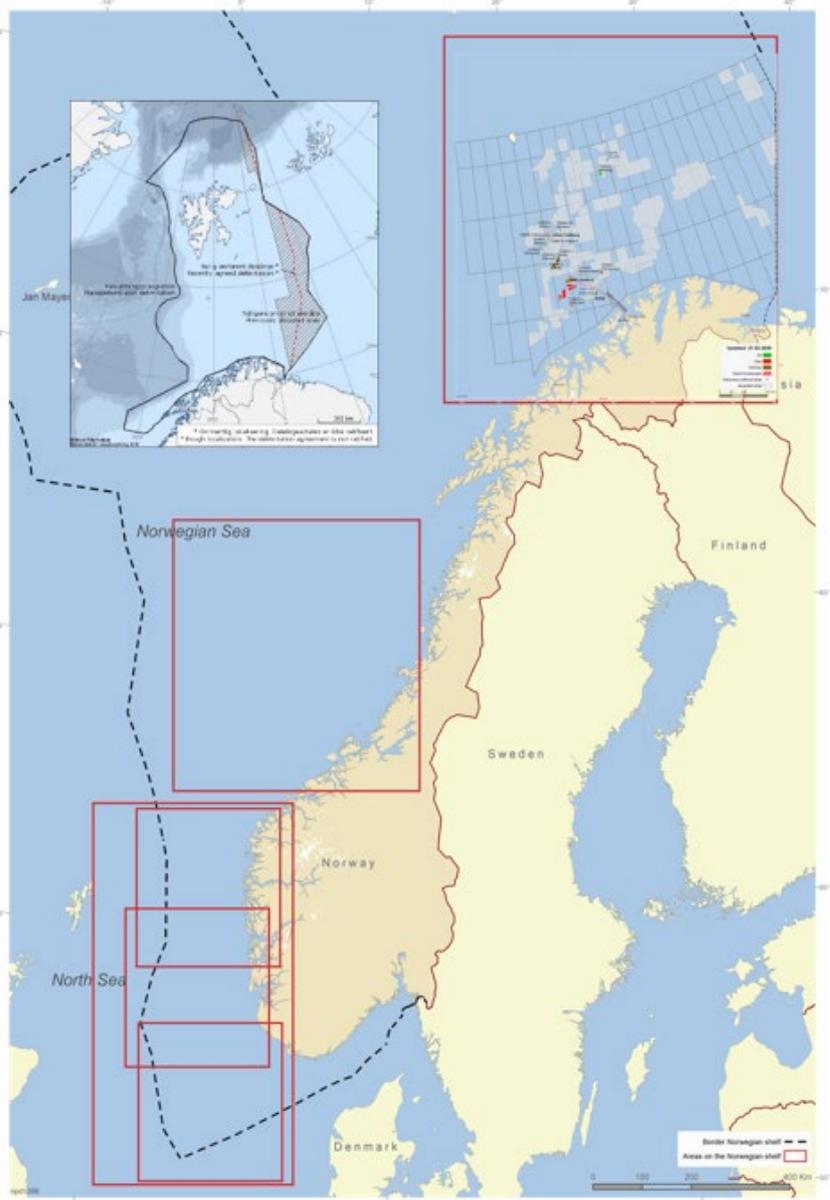
¹¹⁹ DUC (2017), *op. cit.*

¹²⁰ TAITHE, A., FACON, I., HÉBRARD, P. et TERTRAIS, B., *FRS Recherches & Documents* No 3/2013, p. 17.

¹²¹ Le gaz extrait depuis 2007 sous la plateforme stationnaire *offshore* de Snøhvit est acheminé par tube sur le continent jusqu'à l'unité de production de gaz naturel liquéfié (GNL) de Melkøya et ensuite transporté par tankers spéciaux.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

certes jugé prometteur, mais aussi marqué (comme généralement dans l'Arctique) par des difficultés techniques majeures et des coûts prohibitifs de développement. Vers la fin de la décennie, une succession d'initiatives ayant permis de clarifier la frontière avec la Russie (2010) et l'étendue de la ZEE norvégienne (2011), le préalable était fixé à des ambitions de prospection ou d'exploitation d'hydrocarbures en Arctique *offshore*. En août 2012, le ministre du Pétrole de l'époque, Ola Borten Moe, avait ainsi exprimé son intention d'initier la prospection norvégienne en mer de Barents. M. Moe ne voyait alors aucune objection à prospecter jusqu'au pôle Nord. Le groupe pétro-gazier national *Statoil* annonçait dans la foulée le triplement de ses budgets consacrés à l'exploration des eaux arctiques norvégiennes¹²². L'époque semblait à l'ouverture de l'Arctique aux intérêts pétroliers et gaziers. Plusieurs concessions furent alors ouvertes en mer de Barents et d'importants forages exploratoires furent entrepris au large des côtes par Statoil et Total, témoignant pour la première fois depuis les années 1980 du potentiel considérable de ce plateau continental considéré par l'industrie pétro-gazière norvégienne comme sa nouvelle frontière¹²³. Dans la première moitié de la dernière décennie, des sommes considérables ont été investies dans le développement du gisement mixte pétrole/gaz dit Goliat, situé au large à 85 km au nord-ouest du port de Hammerfest (71,30°N 22,30°E, ci-contre). Mise en production en avril 2016 par ENI-Norge et Statoil pour un investissement estimé à plus de 5 milliards d'euros, la Goliat FSPO (*floating production storage and off-loading unit*) est alors devenue la plateforme pétrolière *offshore* la plus septentrionale du monde à ce jour¹²⁴.



D'autres gisements furent également découverts plus au nord, sur le plateau continental étendu au large du Svalbard. Mais leur exploitation n'a jamais été entreprise, compte tenu notamment du statut contesté des droits souverains norvégiens sur l'exploitation des ressources *offshore* situées dans la limite des 200 miles

¹²² TRUC, Olivier, « L'État norvégien divisé au sujet des forages en Arctique », in *Le Monde*, 3 septembre 2012.

¹²³ Après plus de trois décennies d'études géologiques approfondies et d'activités exploratoires, il est aujourd'hui considéré qu'approximativement la moitié de l'ensemble des ressources en hydrocarbures restant à découvrir dans le plateau continental norvégien le sont en mer de Barents. En 2017 encore, dans une énième tentative visant à convaincre le gouvernement norvégien de l'intérêt d'ouvrir les forages arctiques, Statoil doublait ses estimations des réserves pétrolières jusqu'alors avérées des 200 miles nautiques autour de l'archipel du Svalbard, indiquant que la zone sanctuarisée contiendrait l'équivalent de 3 milliards de barils de pétrole. Voir NILSEN, Thomas, « Norway Doubles Arctic Oil Estimates », *The Independent Barents Observer*, 25 avril 2017. Voir aussi ADOMAITIS, Nerijus, « [Norway Doubles Oil, Gas Resource Estimates for Barents Sea](#) » (*Reuters*, 25 avril 2017).

¹²⁴ Cf. Norwegian Petroleum, « Activities Per Sea Area » Updated février 2020,

<https://www.norskpetsroleum.no/en/developments-and-operations/activity-per-sea-area/#norwegian-sea>

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

nautiques autour de l'archipel d'une part¹²⁵ et du caractère environnementalement très sensible du forage de ces secteurs pour l'écosystème terrestre et marin très fragile d'autre part. Plusieurs licences ont encore été attribuées en mer de Barents en mai 2016 mais, malgré les promesses annoncées de ces réserves et les sommes considérables investies par Statoil dans leur exploration, aucune n'a (encore) donné lieu à une exploitation à ce jour. Le sujet de l'exploitation *offshore* en mer de Barents est en effet devenu particulièrement sensible en Norvège. Alors que le ministère du Pétrole annonçait en 2016 l'ouverture de ces nouvelles concessions dans le secteur sud-est de la mer de Barents, le Parlement (*Storting*) adoptait en parallèle une loi limitant de manière prospective le potentiel des activités pétrolières *offshore* à la limite du 74° 30' N, soit jusqu'au sud de Bear Island, aux trois cinquièmes du chemin reliant la Norvège métropolitaine à l'archipel du Svalbard¹²⁶. Pour l'heure, hormis les deux champs mentionnés de Snøhvit (2007) et Goliath (2016), aucune mise en production des gisements identifiés en mer de Barents n'a pu être réalisée. Toutefois, malgré des oppositions multiples¹²⁷, et alors même que la faisabilité technique et la rentabilité économique de ces projets sont aujourd'hui remises en question¹²⁸, les activités d'exploration continuent à un rythme soutenu dans le plateau continental norvégien¹²⁹. Très controversées, ces activités prennent néanmoins place dans un périmètre législatif sévèrement restreint, le forage d'exploration ou forage dit « sauvage », c'est-à-dire en dehors des gisements de pétrole ou de gaz connus de longue date, étant interdit¹³⁰. En effet, alors que se multipliaient les découvertes, la question du forage en eaux arctiques est devenu ces dernières années, à l'instar de ce qui se passait alors au Canada et aux États-Unis – mais avec davantage de force encore –, un sujet majeur de cristallisation de l'opposition dans la société norvégienne et au Parlement, une majorité croissante de l'opinion publique norvégienne contestant désormais l'idée que la perspective d'hypothétiques gains potentiels puisse suffire à outrepasser les dommages environnementaux causés à l'écosystème fragile de l'Arctique¹³¹. Cette opposition a notamment imposé à Statoil de devoir renoncer en 2019 à certains projets de forage au-delà du cercle polaire, en mer de Norvège (îles Lofoten)¹³². Pour l'heure, malgré un lobbying industriel particulièrement actif¹³³, Oslo ne semble (à présent) pas disposé à développer davantage ses ressources pétrolières et gazières arctiques hors des périmètres déjà mis en exploitation.

Sur les deux diagrammes présentés ci-après, les parties ombrées représentent pour chacun des États riverains producteurs d'hydrocarbures la production cumulative à ce jour. On le voit, la Russie est, de très loin, le pays riverain ayant aujourd'hui – et historiquement – l'empreinte la plus forte dans l'exploitation des ressources arctiques. Si l'Arctique contribue actuellement à environ 25 % de la production mondiale de gaz (contre moins de 10 % de celle de pétrole), plus de 80 % des réserves prouvées de pétrole arctique – et plus de 98 % des réserves prouvées de gaz – sont aujourd'hui produites par la Russie¹³⁴. L'illustration présentée ici, même si un peu datée (2010), montre bien combien le poids du pays est important dans la production d'hydrocarbures arctiques. C'est aussi celui qui, géographie oblige, se taille la part du lion dans les volumes prospectifs de réserves exploitables disponibles. Cette illustration montre aussi combien les réserves d'hydrocarbures de la Russie dans l'Arctique, en particulier ses réserves de gaz, sont immenses. Selon l'USGS, la Russie détiendrait plus de 96 % des réserves aujourd'hui prouvées de gaz arctique¹³⁵, estimées en 2016

¹²⁵ ROSSI, Christopher R., « A Unique International Problem: The Svalbard Treaty, Equal Enjoyment, and Terra Nullius; Lessons of Territorial Temptation From History », *Washington University Global Studies Law Review*, 15 issue 1, 2015, accessible au lien suivant : https://openscholarship.wustl.edu/law_globalstudies/vol15/iss1/7/

¹²⁶ DANIEZ, Clément, « Pétrole, gaz, navigation... L'Arctique polarise les convoitise », in *L'Express*, 27 janvier 2018

¹²⁷ Le 4 janvier 2018, le tribunal d'Oslo a ainsi débouté plusieurs ONG, dont Greenpeace, qui voulaient remettre en cause les licences attribuées en mer de Barents en mai 2016. Un mois plus tôt, un projet à 5 milliards d'euros dans ce secteur avait obtenu le feu vert du géant norvégien Statoil. *Op. cit.* (2018).

¹²⁸ NILSEN T., « Professor says Goliath will likely never become profitable », *The Barents Observer* 6, novembre 2017

¹²⁹ Norwegian Petroleum « Activities Per Sea Area » Updated 27 février 2020, *op. cit.* Aussi, STAALSEN, Alte, « Going All In: Norway proposes massive opening of Arctic shelf », *The Independent Barents Observer*, 13 mars 2017.

¹³⁰ RITCHIE, Mary, « L'or noir de l'Arctique », *ISO Standards Norway Actualités*, 4 mars 2015.

¹³¹ COCKBURN, H., « Norway refuses to drill for billions of barrels of oil in Arctic, leaving 'whole industry surprised and disappointed' », *The Independent Barents Observer*, 9 avril 2019.

¹³² LEROUX, Justin, SPIRO, Daniel, et LAPIQUE, Claire, « Ruée vers l'Arctique : quel pays nous sauvera de la catastrophe climatique ? », *Le Journal du CNRS*, Centre national de la recherche scientifique, Paris, 10 avril 2019.

¹³³ « Exploration is key to oil and gas outlook for Norwegian Barents Sea », *GlobalData Energy*, 19 septembre 2019.

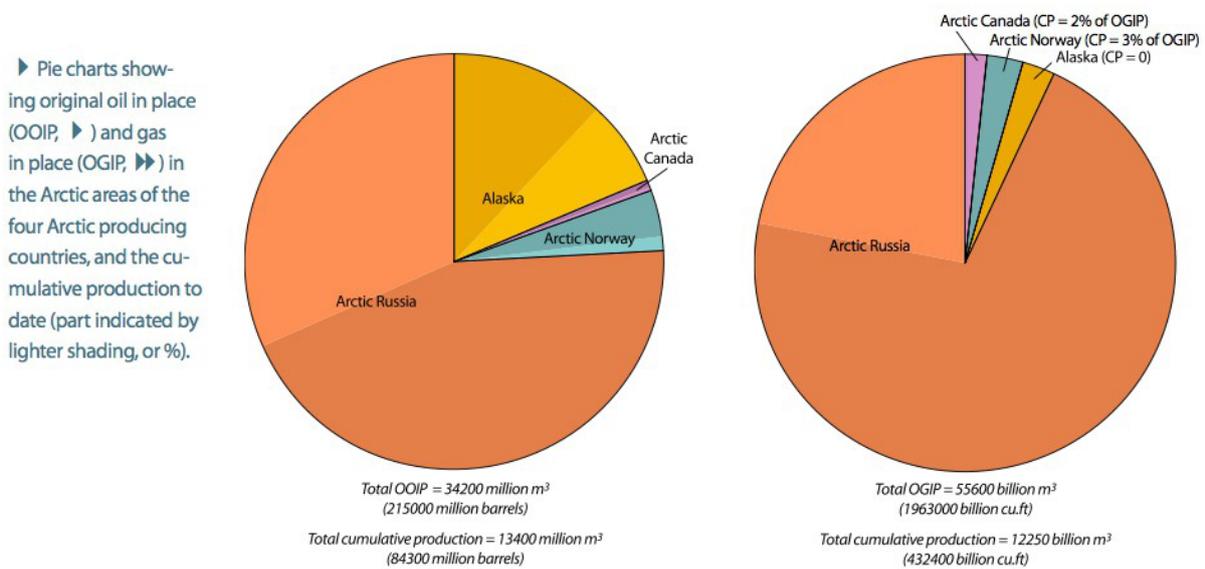
¹³⁴ Arctic Monitoring and Assessment Programme [AMAP], 2010, *op. cit.*, pp. 269, 272.

¹³⁵ *Assessment of Continuous Oil and Gas Resources of the Timan-Pechora Basin Province, Russia, 2018*. Reston, VA: U.S. Department of the Interior, U.S. Geological Survey 2018 [mis en ligne le 19 décembre 2018].

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

supérieures à 64,8 trillions (10^{18}) de mètres cubes par le ministère russe des Ressources naturelles ; ce qui représenterait près de 90 % des réserves prouvées de gaz russes¹³⁶. Concernant le pétrole, la partie ombrée représente environ 60 % de l'ensemble du pétrole disponible de l'Arctique russe. Ainsi 40 % des réserves, bien que découvertes, ne seraient pas encore exploitées. S'agissant du gaz, la partie ombrée représente 75 % de l'ensemble du gaz naturel disponible de l'Arctique russe, ce qui montre qu'environ 25 % des réserves de gaz découvertes n'étaient pas encore exploitées au moment de la collecte de ces données. Sans que nous puissions ici la chiffrer avec précision, il est certain qu'au vu du rythme soutenu auquel se sont enchaînées les découvertes ces dernières années, cette proportion est encore bien plus importante aujourd'hui¹³⁷. Ceci sans compter de surcroît les réserves non découvertes considérées comme « techniquement récupérables ». Enfin, et le point est essentiel, la Russie est le pays arctique qui, parmi les États riverains titulaires de ces ressources potentielles, est celui qui se montre le plus déterminé à pénétrer plus profondément en Arctique pour valoriser le potentiel de ses réserves.

Figure n°9 – Diagrammes représentant la « quantité originelle de pétrole et de gaz en place »* en Arctique, dans chacun des États arctiques producteurs d'hydrocarbures



* Volume total d'hydrocarbures stockés en vue de leur exploitation

Source : AMAP, 2010, p. 32

Qu'elles soient encore non découvertes ou prouvées, une part essentielle des réserves prospectives d'hydrocarbures de la Russie se trouvent situées au-delà du parallèle 66°34'03''N. Une partie de ces réserves sont connues depuis les années 1960, dans les bassins continentaux du nord de la Sibérie occidentale. D'autres ont été découvertes et développées plus récemment, à compter du début des années 1980, dans d'autres bassins subarctiques du nord de l'Oural, notamment, pour le pétrole, dans l'*okrug* autonome des Khanthys-Mansis (KMAO, nord de l'*oblast* de Tioumen), qui est aujourd'hui le premier centre de production pétrolière de Russie¹³⁸. Mais c'est surtout *offshore*, dans le plateau continental des mers adjacentes de l'océan Glacial entourant d'Ouest en Est les côtes septentrionales de la Sibérie – mer de Barents, mer de Pechora, mer de Kara, mer de Laptev, mer de Sibérie orientale et mer des Tchouktches (voir carte) – que se trouveraient les réserves disponibles les plus importantes. En mer de Barents et en mer de Kara, ainsi que dans le bassin adjacent de la mer de Pechora, seraient ainsi situés d'immenses gisements de pétrole et de

¹³⁶ Cité dans « Gazprom zovet LOukoil na chel'f » [Gazprom appelle Loukoil en mer], *Gazeta.ru*, 19 mai 2017.

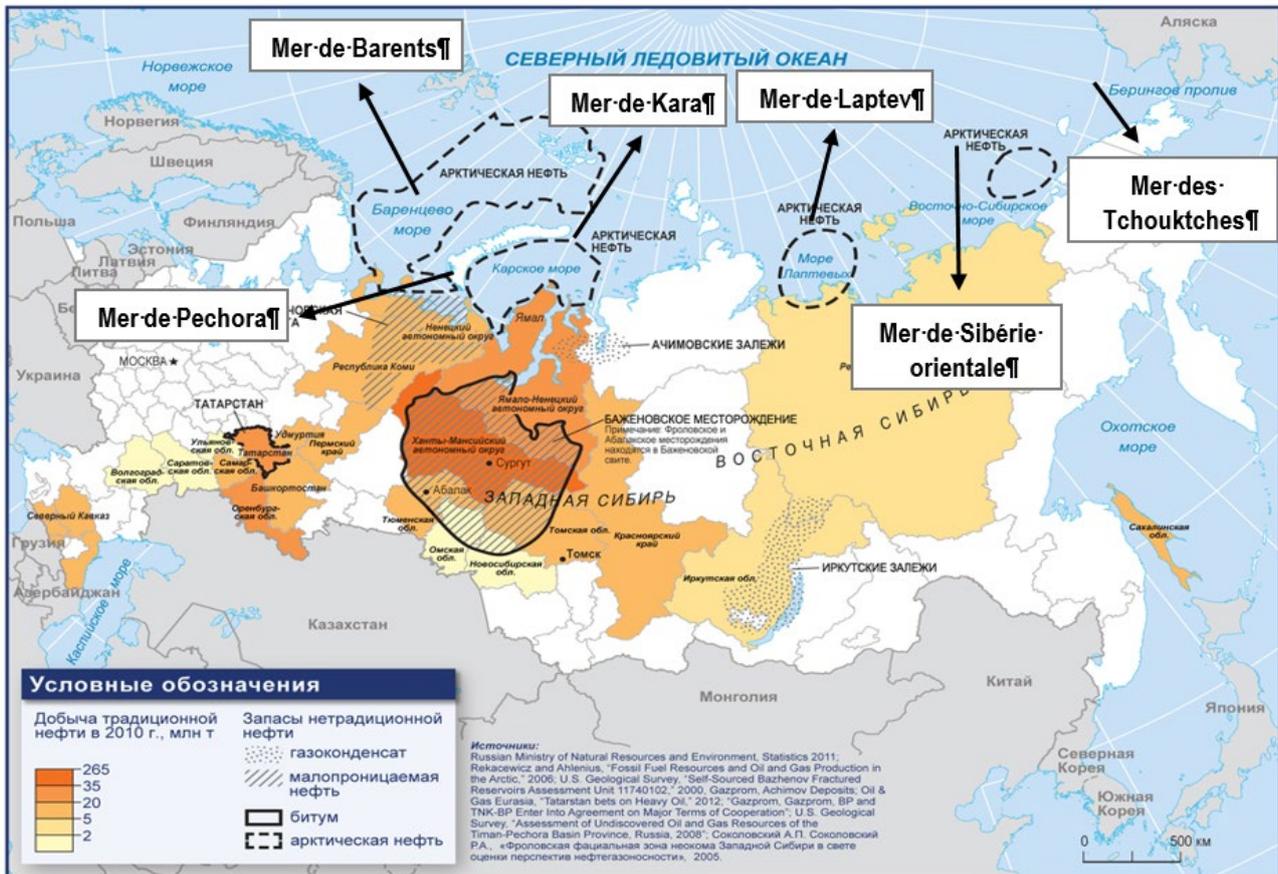
¹³⁷ Des réserves explorées et préliminairement estimées à ce jour à environ 16,7 trillions de mètres cubes de gaz (et de 7,5 milliards de tonnes de pétrole par ailleurs) ont ainsi été découvertes dans la seule péninsule de Yamal et la région de l'estuaire de l'Ob dans le nord de la Sibérie occidentale ces dernières années.

¹³⁸ Le pétrole de Sibérie occidentale demeure aujourd'hui encore l'armature principale de l'économie russe. 72 % du pétrole russe est extrait de l'ensemble des gisements (arctiques et non arctiques) de la Sibérie occidentale (NAO, KMAO et Tioumen). Voir RUCKER, L. (2013), « Le pétrole russe », *Fondation Robert Schuman. Centre de recherches et d'études sur l'Europe*, Synthèse n° 97 [URL : <http://www.robert-schuman.eu/fr/syntheses/0097-le-petrole-russe>]

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

gaz. Le plateau continental des mers de Barents (bassin adjacent de la mer de Pechora inclus) et de Kara contiendrait à lui seul 38 % des réserves russes de gaz et 15 % de celles de pétrole¹³⁹. Une autre source, moins précise, parle de 80 % des gisements potentiels russes de gaz dans les plateaux continentaux arctiques¹⁴⁰. De très grands réservoirs de gaz et de condensat de gaz naturel, comme d'ailleurs aussi de pétrole, se trouveraient également, plus à l'Est, en mer de Sibérie orientale et en mer des Tchoukches. Certains ont été identifiés. La plupart n'ont pas encore été découverts. Très peu ont été systématiquement explorés.

Figure n°10 – Géographie des bassins de production pétro-gazière russes



Source : Carnegie Centre Moscow (2012)

À l'instar des autres pays du cercle arctique, la Russie est aujourd'hui loin de connaître l'ensemble des gisements d'hydrocarbures contenus dans ses espaces polaires. Des explorations ont été menées le long de ses côtes arctiques depuis la fin des années 2000 tantôt afin de découvrir de nouvelles réserves tantôt pour évaluer le potentiel de celles disponibles dans les gisements découverts et leur exploitabilité, mais ces opérations demeurent peu nombreuses. Ce qui renforce l'incertitude des estimations réelles d'hydrocarbures présents¹⁴¹. Si l'essentiel des réserves que contiendraient ces réservoirs prospectifs n'est pas connu, certains ont toutefois fait l'objet d'un effort de prospection plus systématique à compter du début du siècle : plusieurs découvertes majeures ont été réalisées ces dernières années dans différents secteurs du plateau continental, notamment en mer de Pechora et en mer de Kara davantage accessibles, où les perspectives s'annoncent les plus prometteuses, et il est aujourd'hui établi que les gisements aux plus forts potentiels de rendement découverts ces dernières années en Russie se situent essentiellement sur le plateau continental des mers arctiques et sont, à l'heure actuelle, encore peu exploités, voire non exploités. Le potentiel de développement de l'exploitation d'hydrocarbures dans les territoires russes de l'Arctique est donc énorme.

¹³⁹ AMAP (2010), *op. cit.*, p. 152 ; Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Sénat de la République française (2009), *op. cit.*, pp. 22, 44.

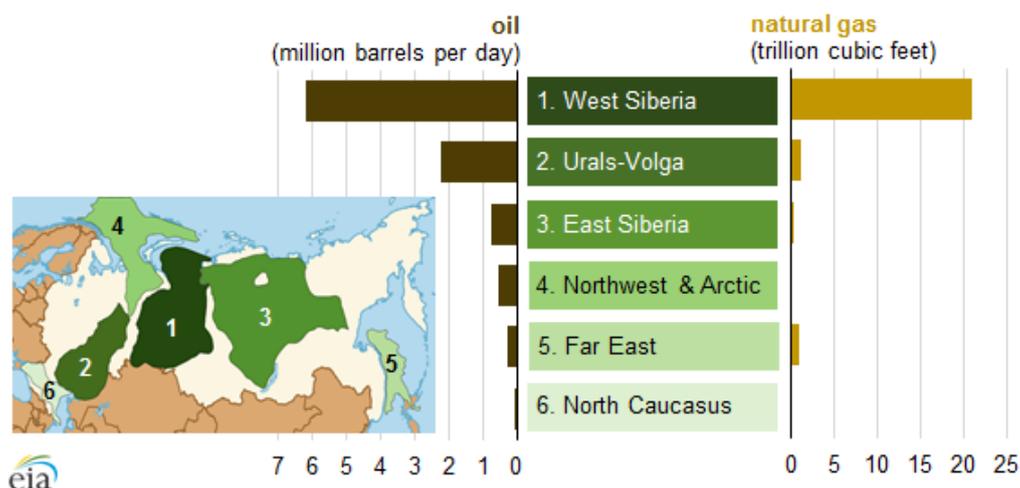
¹⁴⁰ KOIVUROVA, T. et HOSSAIN K., *Arctic Transform*, « Offshore Hydrocarbon », 4 mai 2015 [URL: www.arctic-transform.org/download/OffHydBP.pdf], consulté le 17 juin 2019].

¹⁴¹ AMAP (2010), *op. cit.*, p. 165.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

S'il ne peut en aucun cas être question d'un quelconque monopole russe sur les ressources d'hydrocarbures arctiques exploitables et qui pourraient l'être, la Russie semble toutefois destinée, du fait même de sa géographie, à demeurer le producteur dominant de pétrole et de gaz dans la région arctique¹⁴². Un obstacle se dessine toutefois, du fait de l'exploitation complexe de ressources localisées dans des territoires hostiles et lointains posant des conditions de production particulièrement difficiles et coûteuses, et nécessitant par conséquent de lourds investissements¹⁴³. Impliqué de longue date dans l'exploitation pétrolière et gazière de ses territoires arctiques, Moscou ambitionne cependant de s'en donner les moyens.

Figure n°11 – Géographie des bassins pétro-gaziers russes (par volumes de production, 2014)



3.2. L'ouverture de l'Arctique *offshore* : un projet russe marqué par la démesure

Tablant sur l'ouverture progressive des nouveaux gisements identifiés ces dernières années au-delà du cercle polaire et/ou la mise en exploitation de ceux qui, pourtant connus de longue date, n'avaient pu l'être jusqu'ici compte tenu de problèmes technologiques et logistiques, la Russie ambitionne d'y produire d'ici 2030, et davantage encore à l'horizon 2050¹⁴⁴, une part importante de son gaz et de son pétrole. Les autorités russes continuent aujourd'hui d'entreprendre des forages exploratoires le long des côtes arctiques, et projettent désormais d'exploiter non plus seulement les gisements présents sur terre (*onshore*), comme c'est essentiellement le cas aujourd'hui, mais également ceux présents en mer, *offshore* donc ; là où se trouve l'essentiel des réserves d'hydrocarbures de la Russie hors Sibérie continentale¹⁴⁵.

Plus que dans n'importe quelle autre partie de son vaste territoire, c'est donc en Arctique que la Russie ambitionne d'aller chercher à l'avenir les parts de croissance de son industrie pétrolière et gazière essentielles à la soutenabilité de son économie, et d'ainsi pallier la chute continue de la productivité des gisements historiques de Sibérie centrale et occidentale exploités depuis les années 1960¹⁴⁶. Relayées par l'activité des puissants opérateurs pétro-gaziers nationaux¹⁴⁷, les autorités russes ont déployé ces dernières années d'importants moyens pour avancer dans les zones les plus extrêmes du Grand Nord sibérien. En rendant plus accessibles des zones jusque-là inhospitalières, le réchauffement climatique en cours et la

¹⁴² SIMONET, Loïc, « Les hydrocarbures de l'Arctique : Eldorado ou chimère ? », *Géoéconomie*, 2016/5 (N° 82);

URL : <https://www.cairn.info/revue-geoéconomie-2016-5-page-73.htm>, pp. 89-90.

¹⁴³ NELSON *et al.* (2001), cités par KUMPULA, T., FORBES, BC., STAMMLER, F., (2017), « Remote Sensing and Local Knowledge of Hydrocarbon Exploitation: The Case of Bovanenkovo, Yamal Peninsula, West Siberia, Russia » , *Arctic*, vol. 63, n°2, [le 13 octobre 2017, URL : <http://pubs.aina.ucalgary.ca/arctic/Arctic63-2-165.pdf>], p. 168.

¹⁴⁴ SILETSKI, I., (2014), « Arctique : la "réserve d'or" de la Russie », *Sputnik News*, 21 décembre 2014

¹⁴⁵ AMAP (2010), *op. cit.*, p. 152 ; Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Sénat de la République française, Paris, 2009, p. 44.

¹⁴⁶ KATONA V., « When Will Russia Run Out Of Oil? », *The Moscow Times*, 4 avril 2017.

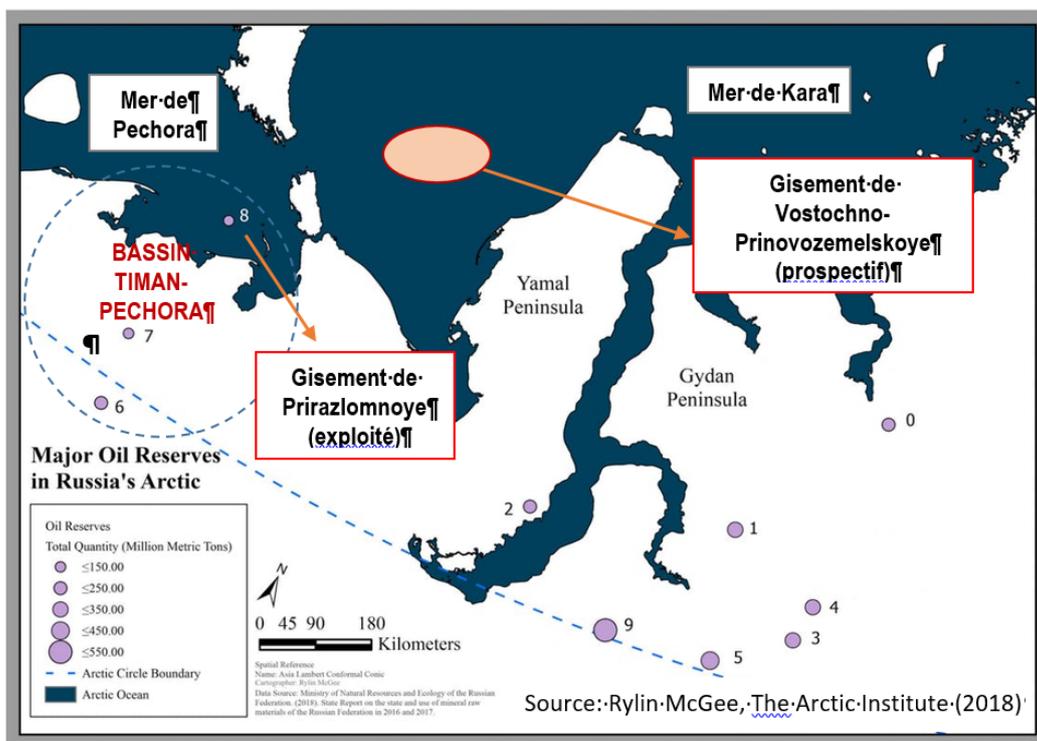
¹⁴⁷ La politique russe de développement des hydrocarbures de l'Arctique a jusqu'à ce jour été hautement centralisée, reflétant l'importance du secteur de l'énergie dans la politique économique et la politique étrangère de Moscou. Les décisions stratégiques sont clairement prises au niveau du Kremlin davantage qu'à celui des ministères techniques. Voir notamment, CONLEY, H. A., ROHLOFF, C., *The New Ice Curtain, Russia's Strategic Reach to the Arctic*, CSIS, août 2018.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

réduction de la couverture glaciaire qu'il induit ne peuvent de toute évidence que les y aider. C'est d'ailleurs bien là tout l'objet du calcul d'opportunité fait à Moscou. Un calcul qui est aussi un pari, s'avérant d'autant plus risqué compte tenu des moyens gigantesques qu'il requiert et des risques économiques, technologiques et environnementaux qu'il comporte, particulièrement dans son volet pétrolier.

Ces dernières années, Moscou a commencé à investir dans l'acheminement des ressources de son plateau continental, mettant ainsi en lumière le rôle et les intérêts des grands opérateurs pétro-gaziers russes dans la zone¹⁴⁸ – en l'occurrence le pétrolier Rosneft et le géant public du gaz Gazprom (par le fait de sa filiale pétrolière Gazprom-Neft). Détenteur d'une trentaine de concessions, ce dernier se pose volontiers en « *avant-poste de la Russie dans l'Arctique* » et « *pionnier de la valorisation du plateau continental russe* » dans la région¹⁴⁹, considérée comme « *une zone d'intérêt stratégique pour les compagnies russes* »¹⁵⁰. La péninsule de Yamal (avec le gisement *offshore* de Vostochno-Prinovozemelskoye dans le bassin adjacent de la mer de Kara) et le bassin du Timan-Pechora (avec le gisement *offshore* de Prirazlomnoye, en mer de Pechora), sont aujourd'hui les deux sites clés de l'activité de Gazprom dans l'Arctique. Le renforcement de la présence militaire russe (qui sera traité dans la suite de cette étude) est présenté, dans des monographies de Gazprom-Neft, comme un signe de la préparation de la Russie « *à la concurrence la plus rude pour les ressources naturelles des territoires du nord et pour le contrôle de la Route maritime du Nord* »¹⁵¹.

Figure n°12 – Principaux champs pétroliers dans l'Arctique ouest-sibérien



Source: Rylin McGee, The Arctic Institute (2018)

¹⁴⁸ En dehors du géant Gazprom, compagnie publique intégrée héritière du ministère soviétique de l'Industrie du gaz, les entreprises jouant un rôle dans la production russe d'hydrocarbures, appelées producteurs indépendants, sont les compagnies pétrolières (Rosneft et Lukoil) et les autres compagnies gazières, parmi lesquelles Novatek, créée en 1994 et actuellement 2^e producteur russe de gaz naturel. Si ces compagnies se distinguent par leurs statuts, elles ont pour point commun leur proximité avec le pouvoir politique. Les PDG de Gazprom, de Rosneft et de Novatek sont ainsi des proches de Vladimir Poutine. Pour une vision complète des évolutions du paysage énergétique russe sous l'ère Poutine, voir notamment : Sophie HOU, « Le développement des flux de gaz naturel en Russie orientale : le modèle de Gazprom à l'épreuve ? », accessible à l'URL : <https://journals.openedition.org/geo-carrefour/10232>

¹⁴⁹ 22 décembre 2014, site de Gazprom (www.gazprom.ru).

¹⁵⁰ KOUTOUZOVA, Mariia « Pervye chagi rossiïskikh goskompanii v Arktike : 'Gazprom Neft' » [Les premiers pas des compagnies d'État russes dans l'Arctique : 'Gazprom Neft'], *Pro-Arctic*, 26 mai 2014.

¹⁵¹ « *Arktika, sibirskaja neft* » [Arctique, le pétrole sibérien], Gazprom-Neft, non daté (2014 ?), p. 11.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Officiellement, les ressources pétrolières et gazières des mers de Pechora et de Kara (nb. les gisements sont le plus souvent mixtes) sont considérées comme stratégiques par les autorités russes, confrontées à un relatif épuisement et à un déclin marqué des capacités d'extraction des ressources de leurs bassins historiques de production : Sibérie occidentale et Volga Oural¹⁵². Au plan gazier, la péninsule Yamal, où Gazprom détient plusieurs concessions, est considérée comme « *cruciale pour assurer l'accroissement de la production gazière de la Russie après 2010* »¹⁵³. Nous y reviendrons. Notons toutefois que les capacités de production nouvelles développées ces dernières années à Yamal ne sont pas seulement gazières mais également pétrolières.

Produit de cette politique d'investissement, fin mai 2016, le président Vladimir Poutine inaugurerait par vidéoconférence, en présence (sur place) d'Alexeï Miller, CEO de Gazprom, et d'Alexander Dioukov, DG de Gazprom-Neft, un nouveau terminal pétrolier sur la péninsule de Yamal, *Vorota Arktiki* [« les Portes de l'Arctique », cf. illustration ci-dessous]. Ce terminal est capable de fonctionner toute l'année dans des conditions extrêmes¹⁵⁴. À cette occasion, un premier cargo fut chargé de pétrole du gisement arctique de Novoportovskoye (mixte : pétrole/gaz/condensat), connu depuis les années 1960 mais développé et équipé par Gazprom-Neft seulement à compter de la fin 2011¹⁵⁵. Ce gisement est aujourd'hui le plus important exploité sur la péninsule de Yamal (et dans l'Arctique russe en général). Avec ces développements d'infrastructures, le pétrole arctique extrait à Yamal (*onshore*) peut désormais emprunter la route maritime du Nord toute l'année. Il est destiné aux marchés européens.

Pour remarquable qu'il soit – à double titre : l'exportation de pétrole par voie maritime qu'il permet est une première dans l'histoire du secteur énergétique russe, et « les Portes de l'Arctique » sont le premier et seul terminal pétrolier de ce type dans les eaux arctiques désormais libres de glaces une bonne partie de l'année dans ce secteur –, ce développement doit toutefois être resitué dans sa juste proportion : une capacité théorique annuelle de rotation de livraison maximale estimée à un équivalent de 3,5 millions de tonnes de pétrole par an¹⁵⁶. Ce qui est peu au regard de l'ampleur des investissements consentis au développement de cette infrastructure inédite. Mais c'est un autre projet qui porte l'étendard des nouvelles ambitions pétrolières russes dans l'Arctique : le développement, également porté par Gazprom-Neft¹⁵⁷, du champ *offshore* de Prirazlomnoye, dans le bassin très peu profond¹⁵⁸ de la mer de Pechora, qui est à ce jour l'unique projet russe de production d'énergie sur le plateau continental arctique en mobilisant une plateforme pétrolière stationnaire capable de résister aux conditions climatiques extrêmes de l'océan Glacial, et en particulièrement au choc thermique et à la pression des glaces. L'exploitation a commencé en décembre 2013, amenant Gazprom à évoquer le « *début d'un travail d'envergure de 'Gazprom' en vue de la création dans la région d'un grand centre d'extraction de ressources énergétiques* »¹⁵⁹. Le gisement est situé *offshore*, à 60 km de la rive continentale et du port arctique de Varandey (district autonome des Nenets). Gazprom escompte un rendement de près de 6 millions de tonnes par an à terme (ses réserves en pétrole sont estimées à 71,96 millions de tonnes¹⁶⁰). Les premières exportations à partir de la plateforme Prirazlomnaya,

¹⁵² MARCHAND, P., (2016), « La Russie et l'Arctique. Enjeux géostratégiques pour une grande puissance », *Le Courrier des pays de l'Est*, vol. 2/1066, p. 17 ; <https://www.cairn.info/revue-le-courrier-des-pays-de-l-est-2008-2-page-6.htm>

¹⁵³ Yamal Megaproject, site de Gazprom, non daté.

¹⁵⁴ Pour un descriptif technique du terminal, voir <http://www.gazprom.com/press/news/2016/may/article274906/>. Aussi <https://www.gazprom-neft.com/company/major-projects/new-port/>

¹⁵⁵ Le gisement étant situé à 700 km des tubes existants, il a été décidé d'exporter le pétrole par voie maritime, une première dans l'histoire du secteur énergétique russe (le pétrole étant amené au golfe de l'Ob par un oléoduc d'une centaine de kilomètres). Un test avait été effectué en 2011 consistant à faire escorter un tanker par un brise-glace du port de Sabetta (nord-est de la péninsule de Yamal) au port de Mys Kamenny. À l'été 2014, pour la première fois dans l'histoire russe, deux tankers armés par Sovcomflot avaient transporté du pétrole de Yamal par mer jusqu'à Rotterdam.

¹⁵⁶ Pour un descriptif technique du gisement et de ses capacités de production, voir <https://www.gazprom-neft.com/press-center/news/millionth-tonne-of-oil-produced-at-gazprom-neft-novoportovskoye-field/>

¹⁵⁷ La licence sur le gisement a été confiée à une filiale de Gazprom (propriétaire à 100 %) (Mariia Koutouzova, *op. cit.*).

¹⁵⁸ Sa profondeur moyenne n'est que de 6 m, pour une profondeur maximale de 210 m. La mer de Petchora n'est recouverte par la banquise que de novembre à juin. La période de l'année où elle est libre de glace tend par ailleurs à devenir plus longue depuis le début de la décennie.

¹⁵⁹ Site Gazprom, 20 décembre 2013.

¹⁶⁰ « 'Gazprom' natchal dobyvat' neft' v Arktike » [Gazprom commence à produire du pétrole dans l'Arctique], *Vedomosti*, 20 décembre 2013.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

qui a produit 3,2 millions de tonnes de pétrole en 2018¹⁶¹, ont été effectuées en 2014. Le président Poutine marqua d'ailleurs sa satisfaction au lancement du projet : « *C'est le début d'un énorme travail de notre pays sur la production pétrolière en Arctique. Le projet exercera l'influence la plus encourageante sur la présence de la Russie sur les marchés de l'énergie et stimulera l'économie russe en général et son secteur énergétique en particulier* »¹⁶². Toutefois, selon certaines évaluations, le projet, qui aurait bénéficié d'un soutien appuyé du gouvernement sous forme d'avantages fiscaux¹⁶³, n'ajouterait guère plus d'1 % à la production pétrolière russe à l'horizon 2025. Une étude de la situation de Gazprom dans l'Arctique suggère que le gouvernement russe, au-delà de l'affichage, a certainement des arrière-pensées quant aux opportunités immédiatement offertes par la région¹⁶⁴. La question à se poser réside dans la valeur avant tout symbolique et politique que revêtirait le projet aux yeux d'un gouvernement russe soucieux de se positionner par des entreprises marquantes dans l'Arctique, sans que la rentabilité effective soit la motivation la plus importante¹⁶⁵.

Même si les explorations menées tous azimuts à travers l'ensemble des mers arctiques ces dernières années convergent vers l'intérêt des réserves estimées, force est de constater que les opérations d'extraction pétrolière *offshore* sont encore très peu nombreuses, ce qui renforce l'incertitude quant aux estimations de rendements escomptés des forages explorés, et donc la capacité à entraîner des investissements. Certes, le Kremlin a désormais lancé son projet d'exploitation en mer. En avril 2014, Gazprom a effectué sa première livraison de pétrole extrait *offshore* de l'Arctique (dit ARCO, pour *Arctic crude*). Acheté par le français Total, ce pétrole arctique extrait en mer de Pechora est depuis acheminé par rotations régulières de tankers pétroliers russes jusqu'à Rotterdam¹⁶⁶. « Historique », ce développement a toutefois pris plus d'une décennie à se concrétiser, pour un coût estimé à 1,3 milliard de dollars¹⁶⁷, et n'a été rendu possible que par le rachat en 2008 par Gazprom de l'infrastructure déclassée d'une plateforme stationnaire *offshore* exploitée depuis 1984 par le pétrolier américain ConocoPhillips sur le champ pétrolier de Hutton Field dans le plateau continental britannique en mer du Nord¹⁶⁸, avant donc que ce genre de transaction n'entre dans le champ d'application des sanctions occidentales limitant la coopération avec les compagnies russes sur les projets pétroliers en Arctique et en eaux profondes et interdisant dans ce cadre l'exportation de tous biens, services ou technologies susceptibles de soutenir ces projets¹⁶⁹. Certes, les ingénieurs de Gazprom, en coopération avec ceux du pétrolier privé Loukoil¹⁷⁰, ont réussi en 2017 à installer une série de puits de forage en

¹⁶¹ « Gazprom: Arctic Offshore Oil More than Doubled at Russia's Prirazlomnaya », www.adn.com, 17 février 2018. Pour 2020, le PDG de Gazprom Neft Shelf escompte un doublement de la production. Le pic de production est prévu aux alentours de 2025. Fiche technique du projet par Gazprom : <https://www.gazprom.com/projects/prirazlomnoye/>

¹⁶² Cité dans « In Russia, World's First Ice-Resistant Oil Platform Starts Production », <http://thinkprogress.org>, 21 avril 2014.

¹⁶³ « 'Gazprom' natchal dobyvat' neft' v Arktike », *op. cit.*

¹⁶⁴ Observatoire de l'Arctique, « [Gazprom et le Grand Nord](#) », FRS, Paris, mis en ligne le 12 mai 2016.

¹⁶⁵ LLIPS, Ari (2014), *op. cit.*

¹⁶⁶ Sovcomflot a construit deux tankers pétroliers spécialement conçus pour Prirazlomnoye. M. Koutouzova, *op. cit.*

¹⁶⁷ « [Delayed Arctic breakthrough](#) », *The Independent Barents Observer*, 2 Janvier 2014.

¹⁶⁸ « [Platform hull from Murmansk to Mexico](#) », *The Independent Barents Observer*, 27 Novembre 2011.

¹⁶⁹ Depuis mai 2014, ces sanctions ont pour effet de restreindre l'accès russe à certains équipements et technologies utilisés pour l'exploration et la production pétrolière. Leur mise en place a considérablement impacté les ambitions d'exploitation *offshore* russes en Arctique. Elles ont également coupé l'accès de la Russie aux marchés financiers occidentaux, ce qui empêche la Russie d'emprunter à l'Ouest (mais pas en Chine) pour financer ses explorations en Arctique. Les restrictions américaines recourent peu ou prou celles de l'Union européenne, et visent de la même façon les hautes technologies utilisées en Arctique pour l'exploration et la production de pétrole en eaux profondes. En outre, depuis septembre 2014, toute coopération entreprise avec de grandes compagnies russes telles que Rosneft, Novatek et Lukoil en vue de projets en Arctique a été interdite par le Congrès. S'ajoute à cela l'interdiction pour ces compagnies de contracter des financements en dollars. Il convient de noter que les sanctions sectorielles américaines sont plus strictes que les mesures européennes. Ainsi, à l'inverse de l'UE, dont les sanctions s'appliquent au secteur pétrolier mais pas au secteur gazier, les mesures restrictives prises par Washington à l'égard de Moscou concernent également le gaz naturel russe. Dans le cadre des projets gaziers, l'attribution de licence d'exportation d'équipements est soumise à un contrôle au cas par cas. Sources : Union européenne (2016), « [Sanctions de l'UE à l'encontre de la Russie concernant la crise en Ukraine](#) », *Europa.eu* [mis à jour le 21 mars 2016] ; FEITZ, A., (2014), « [Pétrole : le secteur commence à ressentir les effets des sanctions contre la Russie](#) », *Les Echos* [mis en ligne le 02 octobre 2014]; FEITZ, A., (2015), « [Pourquoi les pétroliers n'ont pas renoncé à l'Arctique](#) », *Les Echos* [8 octobre 2015]; KOUTCHMA, A., (2016), « [Sanctions contre le secteur pétrolier : la Russie pourrait subir des pertes astronomiques](#) », *Russia Beyond The Headlines* [mis en ligne le 12 août 2016].

¹⁷⁰ En mai 2014, Gazprom a établi une alliance avec la compagnie privée Loukoil (plus importante compagnie pétrolière privée russe, elle produit également du gaz). Loukoil présente entre autres avantages celui d'avoir déjà une expérience de travail sur le plateau continental national (Caspienne). Aux termes de cette alliance, les deux acteurs entendaient développer des projets communs dans les okrug autonomes des Nenetsk et des Yamalo-Nenetsk (nb. l'alliance conclue concerne aussi des projets en mer Caspienne, en

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

profondeur afin d'accroître la production de ce gisement-symbole, sans financements ni technologies occidentaux – ce qui démontre les capacités technologiques croissantes « *made in Russia* » des grands opérateurs russes¹⁷¹ – mais le site n'en reste pas moins truffé de technologies étrangères et son retour sur investissement, compte tenu des coûts gigantesques supportés et de la faiblesse relative de la production à ce jour, pour le moins discutable, davantage de l'ordre du « [...] *message envoyé aux Occidentaux [et aux Chinois, ndlr] que dans la perspective d'une exploitation industrielle capitalistiquement rentable* »¹⁷².

Au-delà des effets d'annonce et du volontarisme démonstratif de ses grandes ambitions, la Russie, dans les faits, exploite aujourd'hui encore très majoritairement ses ressources historiques terrestres (gisements du NAO et du YNAO étendu), où se concentrent toujours les intérêts essentiels du pays. Tout laisse à penser de surcroît que, malgré l'ambition qui les sous-tend, les plans russes d'exploitation à grande échelle des réserves d'hydrocarbures *offshore* du plateau continental des mers arctiques, en particulier celles des gisements pétroliers, seront difficiles à réaliser. Pourtant, des jalons sont aujourd'hui posés et ils ne peuvent être ignorés. Malgré les redoutables défis que supposent l'extraction et le transport d'hydrocarbures de l'Arctique *offshore*, le président Poutine semble déterminé à renforcer les investissements russes dans cette industrie pourtant particulièrement exigeante en terme de moyens financiers, logistiques et technologiques. La volonté russe est d'aller de l'avant dans l'exploitation des ressources *offshore* de l'Arctique, « coûte que coûte ». Pour le symbole, pour l'ambition de puissance, pour le message envoyé au monde. Mais malgré la publicité qui en est faite et les moyens qu'elle mobilise, plusieurs obstacles de taille entrave cette ambition.

Le premier d'entre eux s'impose à tous, qu'il s'agisse d'États riverains ou non ou de grands groupes industriels attirés par le potentiel immense des ressources énergétiques des territoires du Grand Nord. Il tient à la permanence de la réalité écosystémique de l'Arctique.

Nonobstant la réduction bien réelle de l'extension maximale de la banquise, surtout l'été, et le réchauffement climatique en cours dans l'Arctique, et particulièrement marqué dans certaines régions de l'Arctique sibérien en particulier, les espaces situés au-delà du parallèle 66°34'03"N demeurent des territoires de l'extrême, hostiles à l'homme, sous-équipés et lointains, imposant des conditions de production et d'exploitation particulièrement difficiles et coûteuses, et qui nécessitent de fait de lourds investissements et des procédures complexes pour pouvoir explorer d'abord, exploiter ensuite les réserves d'hydrocarbures qu'ils contiennent¹⁷³. Les territoires du Grand Nord sont de surcroît particulièrement vulnérables, voire dangereux. C'est notamment le cas des régions pétrolifères et gazières de l'Arctique sibérien qui regorge certes de réserves d'hydrocarbures considérables, mais dont la localisation géographique enclavée, le manque d'équipements, « le vide immense » et la rudesse des conditions climatiques apparaissent comme largement hostiles au développement des activités humaines, a fortiori minières et industrielles. En outre, les infrastructures de transport sont lacunaires dans ces espaces vastes et discontinus du Grand Nord. En Sibérie russe, les réseaux de pipelines de conception soviétique sont vétustes et leurs capacités insuffisantes pour absorber la production d'hydrocarbures croissante du pays. Un tel contexte impose donc des contraintes techniques importantes et des coûts d'investissements extrêmement élevés¹⁷⁴. Ce qui est vrai sur le continent l'est encore plus en mer et le long des côtes si peu hospitalières de l'océan Glacial. Effectivement, explorer, extraire puis transporter des hydrocarbures dans les conditions extrêmes qu'impose l'océan Arctique est particulièrement incertain, complexe et onéreux, notamment du fait des infrastructures requises. De plus, l'exploitation des gisements *offshore* représente un danger considérable pour l'écosystème particulièrement vulnérable de l'Arctique, qui risque de subir nombre de bouleversements, voire de dégâts écologiques irréversibles. Si un accident survient sur une plateforme *offshore* – ce qui est envisageable du fait des conditions polaires périlleuses, le risque de fuite d'hydrocarbures dans l'océan est très

Sibérie orientale et en Extrême-Orient), se soutenir mutuellement dans des appels d'offres pour des projets *offshore* (notamment dans la mer de Barents). Voir notamment PANIN, Alexander, « Changes in Regulations Could Help Break the Offshore Ice », *Moscow Times*, 2 février 2014; « Gazprom' zovet LOukoil na chel'f » [Gazprom appelle Loukoil sur le plateau continental], *Gazeta.ru*, 19 mai 2015; « Gazprom, Lukoil in Arctic Alliance », 20 mai 2015.

¹⁷¹ « [Arctic platform Prirazlomnaya opens new wells, boosts production](#) », *The Barents Observer*, 24 août 2017. Des puits notamment équipés de pompes électroniques submersibles de conception russe : « [Fist piece of Russian-made high-tech installed on Arctic shelf](#) » (*The Barents Observer*, 27 août 2017) ; « [Rosneft spuds northernmost Arctic well](#) » (*The Barents Observer*, 3 avril 2017).

¹⁷² SIMONET, L., (2016), *op. cit.*, p. 92.

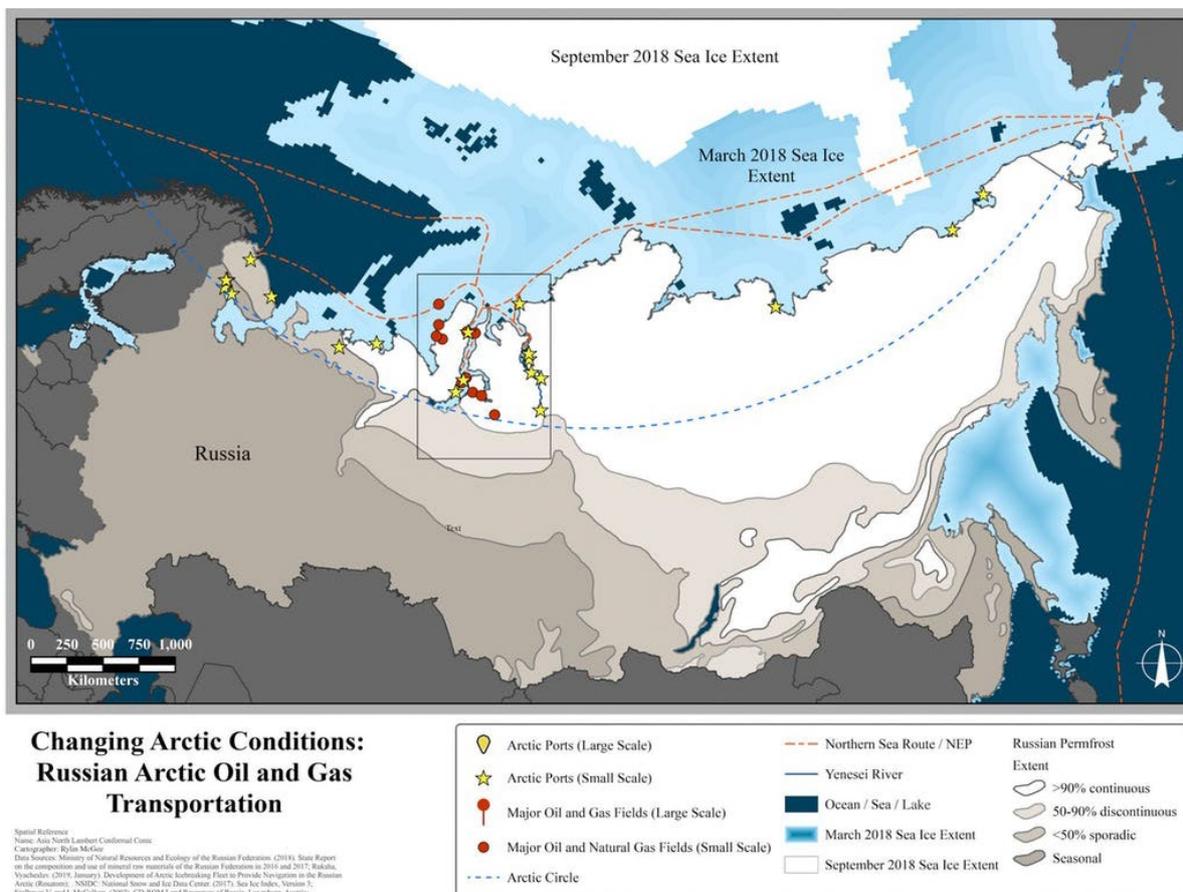
¹⁷³ KUMPULA, FORBES, STAMMLER (2010), *op. cit.*, p. 168.

¹⁷⁴ VAGUET (2009), cité par HOU (2014), *op. cit.*, p. 103.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

élevé. Comme l'est d'ailleurs celui découlant des routes maritimes comme voie d'acheminement privilégiée pour le transport des hydrocarbures (se reporter §3.4 *infra*).

Figure n°13 – Logistique du transport des ressources hydrocarbures arctiques russes



Source: Rylin McGee, The Arctic Institute (2018)

À la question de la rudesse des conditions arctiques et du caractère aléatoire des possibilités d'exploitation réelles vient donc s'ajouter, pour la Russie, le problème de sa durabilité financière et technologique.

En effet, en dépit des progrès considérables accomplis dans le secteur *offshore* ces dernières années, les technologies actuelles ne sont pas encore pleinement abouties pour faire face aux conditions extrêmes des espaces marins situés bien au-delà du cercle polaire, qui impliquent une grande prise de risque et des conditions d'exploitation toujours très difficiles – aujourd'hui certes rendues davantage possibles technologiquement parlant, mais toujours très coûteuses et encore souvent aléatoires – et nécessitent de fait, outre de très lourds investissements, des savoir-faire et des capacités d'ingénierie, d'innovation et de maîtrise technologique qui demeurent le fait d'un nombre très restreint d'acteurs sur le marché mondial, essentiellement limités aux techno-centres R&D des grands majors mondiaux de l'énergie¹⁷⁵. Or, même s'il s'est partiellement réformé et modernisé ces dernières années, le secteur russe des hydrocarbures exige toujours aujourd'hui un investissement colossal pour mener à bien sa pleine modernisation et son développement technologique, ce qui soulève l'incertitude quant aux possibilités réelles d'aboutissement des projets de Moscou en Arctique¹⁷⁶. En effet, les grands opérateurs énergétiques russes, en tête desquels Rosneft et Gazprom, ne disposent toujours pas, en l'état, de toutes les infrastructures et de la maîtrise de l'ensemble de la chaîne technologique nécessaires pour soutenir seuls leurs projets d'exploitation *offshore*. Le manque de modernisation des équipements russes et les insuffisances de développement de l'industrie pétro-gazière dans certaines niches technologiques déterminantes, nonobstant une expérience et une

¹⁷⁵ LASSERRE, Frédéric, « [La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire](#) », *Géoconfluences*, septembre 2019.

¹⁷⁶ ØVERLAND, I., (2017), « La politique énergétique de la Russie en Arctique » (Prix Marcel-Cadieux de l'International Journal) [trad. de l'anglais par A.-H. Kerbirou], *Études internationales*, vol. 42, n° 2, pp. 145-158, [mis en ligne en juin 2011].

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

expertise indéniables dans les capacités de forage en milieu arctique, rendent toujours indispensable à la Russie le recours aux compagnies étrangères les plus avancées¹⁷⁷. Une nécessité de nouer des partenariats économiques étroits sévèrement contrainte, à compter de 2013-2014, par l'aggravation de la dégradation des relations entre Moscou et les capitales occidentales et l'intégration des projets pétroliers russes *offshore* au régime de sanctions. Une stratégie payante : l'américain ExxonMobil a ainsi été contraint fin 2014 de cesser ses activités avec Rosneft. Ce qui a conduit à la suspension des forages pétroliers dans la mer de Kara, mettant ainsi clairement sous contrainte les ambitions d'exploitation de la Russie en Arctique *offshore*¹⁷⁸.

Nonobstant, bien que privés du bénéfice de l'expertise et de la technologie des grands majors occidentaux pour l'exploration et l'exploitation pétrolière *offshore*, les pétroliers russes doivent aujourd'hui supporter essentiellement seuls l'explosion du coût d'exploitation final des quelques puits dont ils ont désormais lancé la production à proximité des côtes sibériennes (mer de Pechora), la Russie entend visiblement continuer à investir dans l'exploration et l'acheminement des ressources de son plateau continental. Le projet d'exploitation de l'Arctique soulève il est vrai d'importants enjeux de puissance pour Moscou. En effet, cette orchestration par l'État d'une potentielle maîtrise des territoires hostiles du Grand Nord russe et sibérien est une façon pour Vladimir Poutine de montrer sa détermination et sa force d'action, non seulement à sa population, mais également à l'ensemble du monde, en particulier aux puissances occidentales avec qui les relations sont particulièrement conflictuelles, mais également au partenaire chinois, avec lequel Moscou entend traiter d'égal à égal et faire valoir son immense potentiel.

Certes, contraints par la nécessité, les Russes ont réalisés des progrès dans la réduction de leur dépendance envers les équipements pétroliers et gaziers occidentaux ces dernières années : la part des importations d'équipements européens est ainsi passée de 60 % en 2014 à 52 % en 2018¹⁷⁹, et des entreprises connexes aux champions énergétiques nationaux ont été constituées (parfois avec des apports de capitaux chinois) visant à un développement technologique endogène, notamment en mer de Pechora¹⁸⁰. Mais l'ampleur de ces projets, très médiatisés à l'interne comme à l'externe, reste toutefois, pour l'heure, limitée. Et il apparaît aujourd'hui aux opérateurs russes eux-mêmes que, sans l'apport technologique et financier des grands majors occidentaux des hydrocarbures, la poursuite de l'exploitation des ressources de l'Arctique ne sera pas facile, à tout le moins¹⁸¹. Or, dans le Grand Nord russe, comme d'ailleurs dans les autres régions du cercle polaire, ces géants mondiaux des énergies fossiles, hier encore dans les *starting-blocks* pour mettre la main sur les richesses de l'Arctique, semblent aujourd'hui avoir tempéré leurs ardeurs. Et le contexte politique de tensions Est-Ouest renouvelées et le régime de sanctions qui en découle, quoiqu'indiscutablement prégnant dans le cas du développement énergétique de l'Arctique russe, ne sont pas seuls en cause.

En effet, il apparaît qu'avant même que ces sanctions n'en viennent à produire leurs premiers effets sur le développement du secteur russe des hydrocarbures, fin 2014-début 2015, l'expérience de l'aléa que représente l'exploitation dans l'Arctique *offshore* avait déjà progressivement contribué à répandre une certaine frilosité parmi les investisseurs étrangers. Depuis les premières explorations menées à compter de la seconde moitié des années 2000 afin d'évaluer par forage le potentiel réel, techniquement exploitable des réserves disponibles des gisements découverts par sondage et autres moyens d'étude géologique, les compagnies ont été confrontées à des problèmes récurrents qui ont compliqué et retardé leurs activités, quand ils ne les ont pas définitivement annulés¹⁸². Ces problèmes sont d'ordre multiple : financier, technique, environnemental, politico-administratif, etc. Il convient en outre de remarquer que, lorsqu'elles purent être effectivement lancées, les résultats de ces explorations étaient, de surcroît, fréquemment mitigés et les perspectives d'exploitation commerciale, plus aléatoires qu'escompté¹⁸³. Résultat : au regard de la difficulté, de la dangerosité et des coûts supportés, de nombreuses opérations d'exploration/de forage se sont ainsi trouvées reportées. Parfois ce sont même des compagnies étrangères qui se sont désengagées, annulant

¹⁷⁷ Observatoire de l'Arctique (2016), « Gazprom et le Grand Nord », FRS, *op. cit.*

¹⁷⁸ KOUTCHMA (2016), « [Sanctions contre le secteur pétrolier : la Russie pourrait subir des pertes astronomiques](#) », *Russia Beyond The Headlines* [mis en ligne le 12 août 2016].

¹⁷⁹ MacLEOD J., « Technology import substitution fits wider Russian aims », *Oxford Analytica*, 12 juillet 2018.

¹⁸⁰ « Rosneft spuds northernmost Arctic well », *The Independent Barents Observer*, 3 avril 2019.

¹⁸¹ KOUTCHMA (2016), *op. cit.*

¹⁸² SIMONET, L., (2016), *op. cit.*, p. 94.

¹⁸³ LASSERRE, F. (2019), in *Géoconfluences*, *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

alors leurs investissements en Arctique. Au début des années 2010, plusieurs compagnies (dont le français GDF Suez – aujourd'hui ENGIE –, la compagnie britannique Cairn Energy et l'italien ENI), ont ainsi rendu des licences d'exploration en Arctique, parce qu'elles n'y avaient pas réalisé de découvertes commerciales justifiant la hauteur des investissements consentis.¹⁸⁴ Ces décisions d'abandon ne furent pas isolées : en 2012, Gazprom décidait de suspendre *sine die* le projet d'exploration du gisement de Chtokman, en mer de Barents, au large de la péninsule de Kola (pour lequel il s'était associé au norvégien Statoil et au français Total), du fait des trop grandes difficultés de forage et donc de l'explosion des coûts d'exploration, mettant ainsi en évidence la non-rentabilité du projet¹⁸⁵. Le même scénario s'était déjà produit un an plus tôt lorsque le russe Rosneft et le britannique BP avaient décidé d'arrêter leur exploration en mer des Tchouktches (Sibérie orientale). Dans la foulée, les deux pétroliers avaient mis fin à leur association car ils n'étaient pas parvenus à trouver des réserves importantes¹⁸⁶. De son côté, le français Total avait également décidé, bien que continuant à investir dans le gaz russe, de ne pas le faire dans l'exploitation des ressources pétrolières de l'Arctique en raison des risques trop importants, préférant profiter d'autres opportunités s'offrant ailleurs.

3.3. Après l'euphorie, la réévaluation (drastique) : un creux passager ?

Le caractère aléatoire et incertain (voire décevant, pour certains) des opérations exploratoires préparatoires à une mise en exploitation prochaine des ressources pétrolières de l'Arctique est une tendance qui ne se limite pas aux seuls projets russes. Fin août 2019, le géant pétrolier britannique BP annonçait arrêter toutes ses activités de forage (exploration et exploitation) et procéder en 2020 à la vente de tous ses actifs en Alaska, marquant ainsi le départ du groupe après 60 ans de présence dans cet État des États-Unis¹⁸⁷. Cette décision, loin d'être anecdotique, est une indication forte de la manière dont les grands majors internationaux perçoivent aujourd'hui, pour l'avenir, la viabilité de l'exploitation industrielle des ressources pétrolières arctiques. D'autant que BP n'est pas la seule compagnie à avoir quitté ce territoire ou à ne pas vouloir y forer de puits, même si l'administration américaine tente aujourd'hui d'y faire revenir les opérateurs. En septembre 2015 déjà, l'anglo-néerlandais Shell avait annoncé la fin de ses explorations *offshore* en Alaska, après y avoir pourtant investi près de 7 milliards de dollars sur dix années de forages exploratoires en mer de Beaufort et en mer des Tchouktches, ces forages ne donnant pas les résultats escomptés du fait de conditions opérationnelles très difficiles¹⁸⁸. Ainsi, malgré l'excitation qu'ont pu susciter les perspectives d'exploitation en Arctique, la frilosité des investisseurs semblerait resurgir dès les premières difficultés constatées sur le terrain. Notons toutefois que, si les avaries essuyées par certaines compagnies telles que Shell ont mis un net coup de frein à l'exploration en Arctique, cela concerne des zones particulièrement difficiles à atteindre comme la mer des Tchouktches. En effet, ce n'est par exemple pas le cas de la mer de Barents qui est libre de glace une grande partie de l'année ; ce qui fait d'elle un espace dont l'accès est, toute chose égale par ailleurs, plus « facile ».

Si l'Arctique constitue toujours un terrain de prospection prometteur, il est toutefois aujourd'hui considéré de manière beaucoup plus prudente et mesurée qu'il ne le fut à la fin des années 2000. Certes l'Arctique, peu importe la définition choisie, comprend d'importantes réserves d'hydrocarbures – souvent estimées, sur la base de modèles probabilistes, de l'ordre d'un cinquième des réserves mondiales non encore découvertes mais considérées comme techniquement exploitables – et ces réserves continuent (et continueront) à

¹⁸⁴ FEITZ, A., (2015), « [Pourquoi les pétroliers n'ont pas renoncé à l'Arctique](#) », *Les Echos* (8 octobre 2015).

¹⁸⁵ LASSERRE, F. (2019), in *Géocofluences*, *op. cit.*

¹⁸⁶ BRUNEAU, Pierre, « [Et si les réserves pétrolières de l'Arctique étaient moins importantes que l'on ne le pensait](#) », in *Le Monde* [mis en ligne le 9 septembre 2017, mis à jour le 4 juillet 2019].

¹⁸⁷ Depuis le début de l'exploitation en 1977, le groupe a produit 13 milliards de barils de pétrole en Alaska et aurait, selon sa communication, la capacité d'en produire 1 milliard supplémentaire. BOURBON, J-P, « [Le pétrolier BP se retire d'Alaska](#) », *La Croix*, 28 août 2019.

¹⁸⁸ La compagnie avait en effet subi une série d'incidents et de défaillances techniques notables lors de ses activités de forage en 2013 qui l'avaient, dans un premier temps, amenée à décider ce que le groupe déclarait alors être une « pause » dans ses explorations en Arctique. Après une perte de contrôle de plusieurs de ses plateformes exploratoires, mettant en évidence de graves défaillances, notamment dans le système de sécurité anti-marée noire des plateformes. Depuis ces incidents, Shell affrontait régulièrement des manifestations virulentes et largement médiatisées émanant d'ONG environnementales qui, à l'instar de Greenpeace, protestaient alors contre les activités de forages de Shell représentant, selon elles, des risques trop lourds pour l'environnement. Considérations reprises de GOLDENBERG, « [Shell to suspend Arctic offshore drilling program over safety fears](#) », *The Guardian*, 27 février 2013.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

susciter l'intérêt des pétroliers et les convoitises des États riverains qui y ont des intérêts croisés, mais l'euphorie des années 2007-8, alors accentuée par la IV^e année polaire internationale et des effets d'annonce intempestifs autour de la parution du U.S Geological Survey, semble aujourd'hui clairement passée.

Au-delà du discours politiquement volontariste de la Russie, qui a déjà investi de façon assez importante dans l'acheminement des ressources de son plateau continental, la tendance actuelle est donc davantage à la révision à la baisse des promesses que l'Arctique, proclamé un temps « deuxième Moyen-Orient » en devenir, est appelé à tenir.

En effet, en dépit des perspectives mirifiques proclamées *urbi et orbi* au tournant des années 2000-2010, lorsque le brut dépassait les 100 dollars le baril, et de l'effort intense de prospection déployé dans la foulée par les grands majors pétro-gaziers alors prêts à dépenser des milliards de dollars en études et en projets dans l'Arctique, force est aujourd'hui de constater que les nouveaux sites de forage pétrolier ne sont pas très nombreux au nord du cercle polaire. En réalité, hormis l'exploitation du gisement Goliat ouverte en 2016 dans le plateau continental norvégien en mer de Barents et de quelques champs gaziers épars en mer de Norvège¹⁸⁹, les seules mises en production nouvelles opérées au-delà du 66° parallèle nord ces dernières années l'ont été dans l'Arctique russe, essentiellement *onshore*. Bien davantage, nous l'avons vu, ces nouvelles exploitations demeurent à ce jour très limitées hors des grands bassins historiques. C'est d'autant plus vrai s'agissant de l'extraction pétrolière *offshore*, qui reste pour l'heure anecdotique, à la fois au regard de la production russe d'hydrocarbures, et *a fortiori* de la production mondiale.

Comme précédemment indiqué, le seul gisement *offshore* au-delà du cercle polaire participant aujourd'hui à la production pétrolière russe est celui situé sous la plateforme de Prirazlomnoye. À proximité directe (moins de 60 km) de la côte des Nenets, en mer de Pechora, ce gisement est aujourd'hui exploité par Gazprom et contribue (très modestement) à la production de pétrole de la Russie depuis 2014. Toutefois, comme les deux seuls autres États arctiques ayant développé une exploitation pétrolière commerciale *offshore* au nord du cercle polaire active à ce jour (les USA à Prudhoe Bay, en Alaska, et la Norvège avec le gisement Goliat, en mer de Barents), la Russie se limite pour le moment à des activités d'extraction non loin des côtes. Ces opérations sont en effet nettement moins contraignantes et dangereuses que d'éventuelles extractions dans le Haut-Arctique, au-delà du 74° parallèle¹⁹⁰. Effectivement, dans un premier temps, explorer, extraire puis transporter les hydrocarbures dans les conditions extrêmes qu'impose l'océan Arctique est particulièrement complexe et onéreux, notamment du fait des infrastructures requises. En outre, et dans un second temps, ces activités polaires sont extrêmement risquées pour l'écosystème fragile de l'Arctique. Une considération gagnant en importance et qui, du fait de la sensibilité croissante des opinions publiques aux questions de sécurité environnementale et climatique, affecte fortement le positionnement de plusieurs États riverains – Norvège, Canada et Danemark en tête – sur le sujet de la non-acceptabilité sociale du forage *offshore* de l'Arctique. Par ricochet, ce positionnement influe aussi sur le positionnement des compagnies pétrolières. Un temps euphorique, l'enthousiasme des compagnies pétrolières pour l'Arctique semble aujourd'hui être retombé. Elles sont de plus en plus réticentes à la perspective d'y investir.

Aux coûts grevés par les risques d'exploitation et les freins technologiques face aux conditions climatiques extrêmes de l'Arctique s'ajoutent en effet les contraintes de sécurité du personnel et des bateaux envoyés sur place et les contraintes de protection de l'environnement. De l'avis scientifique général, l'exploitation des ressources arctiques aurait un coût environnemental désastreux¹⁹¹. Sur terre déjà, la fonte du pergélisol et le raccourcissement de la durée des routes de glace rendent la logistique plus complexe qu'autrefois et fragilisent les infrastructures de forage et de transport. Le désastre environnemental de la « marée noire silencieuse » causée depuis plusieurs années par la fuite continue des vieux oléoducs fragilisés traversant la toundra sibérienne le démontre pleinement¹⁹². En mer, la fonte des glaces, déjà source de risques

¹⁸⁹ Norwegian Petroleum « Activities Per Sea Area », mise à jour 27 février 2020, *op. cit.*

¹⁹⁰ En l'état actuel des choses, la Norvège a fixé à cette limite septentrionale du 74° parallèle nord la possibilité d'entreprendre des activités pétrolières sur son plateau continental en mer de Norvège et en mer de Barents, excluant donc *ipso facto* la possibilité d'une exploitation pétrolière dans les eaux de l'archipel du Svalbard. Pour un panorama actuel complet des activités pétrolières et gazières de la Norvège en mer, *Ibid.*

¹⁹¹ LEROUX, J., SPIRO, D., et LAPIQUE, C. (2019), « Ruée vers l'Arctique : quel pays nous sauvera de la catastrophe climatique ? », *Journal du CNRS, op. cit.*

¹⁹² HOU (2014), *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

d'exploitation importants (glaces dérivantes), s'accélérait, sans compter les conséquences sur l'écosystème en cas de marée noire. La question de l'extraction en Arctique soulève en effet le risque accru de marées noires dans un environnement dont la vulnérabilité face à un accident de ce type est particulièrement élevée. Et de l'aveu même du Conseil de l'Arctique, en ce compris la Russie donc, aucun pays n'est véritablement outillé des capacités de secours et de dépollution requises pour réagir rapidement et efficacement dans le cas de la survenance d'un accident d'exploitation majeur ou d'une marée noire dans l'Océan Glacial¹⁹³. Dans un rapport de la Commission des affaires étrangères du Sénat français produit en 2014, André Gattolin soulignait qu'il serait en fait « *tout à fait impossible de lutter contre une marée noire en milieu polaire* »¹⁹⁴. Des pollutions pourraient ainsi avoir des conséquences lourdes, ne serait-ce qu'en matière d'image pour l'entreprise polluante et pour la région, dont la fragilité de l'environnement naturel est la première caractéristique. Il y a toutefois fort à parier que, dans la hiérarchie des priorités stratégiques, l'argument économique prévaudrait sur l'argument écologique.

Du fait des fortes contraintes de navigation et des risques environnementaux, l'exploitation des gisements *offshore* et leur acheminement sur le continent représentent des coûts d'assurance importants¹⁹⁵. Nonobstant cet effet de champ notable des risques d'exploitation arctique, il apparaît que l'enthousiasme des pétroliers pour ces puits potentiels dans le Grand Nord, à son pic entre la fin des années 2000 et le début de la dernière décennie, soit en fait redescendu en même temps que les cours mondiaux des hydrocarbures ces dernières années. Alors qu'il atteignait 111 dollars en juin 2014, le baril est tombé à 72 dollars cinq ans plus tard, en hausse toutefois par rapport à un bas « historique » – aujourd'hui dépassé – à 47 dollars en août 2015, ce qui a rendu l'extraction particulièrement difficile et onéreuse dans les territoires hostiles de l'Arctique, a fortiori s'agissant des réserves *offshores*, bien moins attractive économiquement. De fait, le retour escompté par les grands majors mondiaux sur l'investissement consenti à la découverte, l'exploration et à la valorisation commerciale des hydrocarbures arctiques est un facteur de poids dans le calcul économique opéré pour entrer – et surtout rester – dans la course aux ressources énergétiques de l'Arctique. Les multiples reports de la mise en exploitation et les changements de plans sont la preuve de la difficulté d'établir la rentabilité de gisements dans la région. Enfin, la très forte dépendance de ces entreprises envers les cours mondiaux rend l'exploitation des gisements arctiques trop souvent incertaine.

La rentabilité des forages dans les régions circumpolaires, plus coûteux qu'ailleurs, dépend du niveau de prix des cours mondiaux. Selon l'Agence internationale de l'énergie, seul le maintien d'un prix structurellement élevé du baril permettrait une exploitation économiquement rentable des réserves d'hydrocarbures en Arctique, au moins *onshore*¹⁹⁶. L'AIE estime de manière réaliste le coût de cette exploitation équivalent à celui de l'exploitation des schistes bitumineux (soit entre 45 et 65 \$ le baril)¹⁹⁷. L'*offshore*, en revanche – là où se trouve l'essentiel des ressources hors Alaska et régions polaires de Sibérie continentale – serait beaucoup plus coûteux (estimé entre 80 et 100 \$ le baril, *a minima*)¹⁹⁸. D'un point de vue commercial, l'investissement n'est donc rentable que si le baril représente une valeur de 110 à 120 dollars. Certains modèles indiquent qu'« *il ne faudrait pas que le baril plonge sous la barre de 75 dollars* »¹⁹⁹. Quant au géologue Donald Gautier, auteur du fameux rapport produit en 2008 par l'Institut américain de géophysique

¹⁹³ Des capacités de secours et de dépollution devront en effet être planifiées et dotées, impliquant dès lors un nécessaire mais hypothétique développement de la coopération interétatique dans le bassin arctique. En mer de Barents notamment, il est également essentiel pour la Norvège et la Russie de maintenir de bonnes relations afin de favoriser une compréhension commune des risques potentiels et d'établir conjointement des solutions harmonisées. En effet, en cas d'explosion côté russe, la Norvège serait également touchée. RITCHIE (2015), « [L'or noir de l'Arctique](#) ».

¹⁹⁴ Commission des affaires européennes sur les stratégies pour l'Arctique. Sénat de la République française (2014), *op. cit.*, p. 27

¹⁹⁵ La *Lloyd's of London*, leader mondial du marché de l'assurance et de la réassurance estimait ainsi en 2013 que les investissements en Arctique pourraient représenter plusieurs centaines de milliards de dollars sur moins d'une décennie. Devant les difficultés posées par les activités d'extraction en Arctique *offshore*, la compagnie mettait alors en garde ses clients en les conseillant de ne pas précipiter leurs activités au pôle Nord, notamment du fait d'un montant des contrats d'assurance qui pourrait atteindre des sommes considérables, d'autant plus que les difficultés rencontrées sur place ne sont pas encore toutes connues. Lloyd's of London (2012), « [Arctic opening: Opportunity and Risk in the High North](#) ».

¹⁹⁶ TAITHE, A., FACON, I., HÉBRARD, P. et TERTRAIS, B. (2013), *op. cit.*, p. 6.

¹⁹⁷ Cité dans LEROUX, Justin, SPIRO, Daniel, (2018) « Leading the unwilling: Unilateral strategies to prevent arctic oil exploration », *Resource and Energy Economics*, Volume 54, Novembre 2018, Pages 125-149.

¹⁹⁸ *Idem*

¹⁹⁹ Lloyd's of London (2012), *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

(USGS) sur l'évaluation des gisements circumpolaires²⁰⁰, il estime que même avec un cours à 300 dollars le baril de pétrole, moins de la moitié des ressources potentielles de pétrole arctique serait économiquement exploitable, sur la base des technologies disponibles. Enfin, Mikå Mered, expert des risques économiques dans les zones polaires pour *Polarisk*, évalue un coût d'extraction du baril de pétrole en Arctique entre 70 et 80 dollars (dans cette étude, le prix du baril est systématiquement exprimé en indice Brent), soit un coût d'extraction particulièrement élevé qui s'ajoute au coût de production (autour de 100 dollars donc), pour constituer le coût d'exploitation final, sans même évoquer les éventuels coûts de transport, eux aussi élevés²⁰¹. Cette amplitude de prix des coûts d'exploitation du pétrole du bassin arctique révèle le caractère incertain de la rentabilité de l'exploitation de ce pétrole, rendant délicate la formulation de perspectives de production, et ce d'autant plus que le prix du baril de pétrole fluctue entre 40 et 60 \$ en moyenne depuis le milieu de la dernière décennie, avec une orientation structurelle désormais marquée à la baisse.

Quand bien même la croissance continue de la demande mondiale de pétrole en avait poussé le prix vers le haut de manière quasi ininterrompue au cours des trois dernières décennies, laissant beaucoup d'observateurs croire à l'inéluctabilité d'une ère du pétrole cher, cette tendance s'est trouvée spectaculairement infléchie depuis. Ces cinq dernières années, en effet, l'offre pétrolière globale a considérablement augmenté à cause de l'accumulation rapide de la production américaine de pétrole de schiste, à l'origine d'une « révolution » déclenchée en 2014 par les prix du pétrole qui, à l'époque, s'étaient envolés. Cette méthode d'extraction de l'huile de roche-mère par fracturation hydraulique était alors devenue très rentable malgré des coûts de production élevés. Cette situation avait attiré de nombreuses nouvelles entreprises au sein du secteur, au grand dam des pétromonarchies du Golfe – Arabie saoudite en tête – et d'une Russie soumise *eodem tempore* à la politique de sanctions des pays occidentaux, qui avaient réagi en laissant les vannes grandes ouvertes. La production de « *shale oil* », pourtant plus onéreuse que l'extraction du pétrole au Moyen-Orient, avait ainsi entraîné une chute vertigineuse du prix du pétrole, passant de près de 110 \$ par baril en 2014 à 30 \$ en 2016. Après une légère reprise haussière, en 2018-2019 (la moyenne du baril était de 64,37 \$ pour l'année 2019²⁰²), notamment liée à la capacité de la Russie de s'accorder avec l'Arabie Saoudite et les États de l'OPEP sur des quotas de production réduits, le plancher de cet étiage bas semble appelé à demeurer pour quelques temps encore – hormis survenance d'un choc géopolitique majeur au Moyen-Orient – la nouvelle ligne de flottaison des prix du pétrole²⁰³. En raison de cette évolution négative des cours mondiaux, encore renforcée par l'onde de choc économique de la pandémie de 2020, le coût d'exploitation commerciale d'éventuelles nouvelles concessions pétrolières dans l'Arctique est pour l'heure très élevé par rapport aux gains potentiels²⁰⁴, ce qui rend l'extraction difficile et coûteuse dans les territoires hostiles de l'Arctique, *a fortiori* s'agissant des réserves *offshores*, bien moins attractives économiquement que les puits du Moyen-Orient par exemple. Nettement insuffisant en tout cas pour rendre, en l'état, économiquement rentables les investissements requis pour le développement des réserves arctiques.

D'autant plus que les réserves de pétrole ainsi que la production continuent d'augmenter à l'échelle mondiale, ce qui tend à indiquer que ces considérations, au-delà de la seule conjoncture, sont là pour durer. La croissance de la production provient principalement des États-Unis, où la « *shale industry* » est toujours en plein essor, mais d'autres gisements d'ampleur ont également été mis en production ces dernières années (Brésil, Chine, Indonésie, Afrique de l'Ouest, Mexique, etc.). De nombreux investissements traditionnels ailleurs dans le monde sont en outre reportés à cause de l'émergence du pétrole et du gaz de réservoirs étanches. Ajoutons par ailleurs que les investisseurs privés, peut-être de plus en plus conscients que les investissements dans les énergies fossiles, et singulièrement le pétrole, ne sont pas à l'abri d'une période plus difficile à cause d'une éventuelle gouvernance climatique globale renforcée, tendent à se concentrer sur des alternatives plus durables (en ce compris le gaz naturel) et de nombreux producteurs ont considérablement réduit leurs investissements dans les produits pétroliers ces dernières années.

²⁰⁰ Cité par LASSERRE, F. (2019), in *Géoconfluences*, *op. cit.*

²⁰¹ Mikå Mered, cité in FEITZ, A., « [Pourquoi les pétroliers n'ont pas renoncé à l'Arctique](#) » (*Les Echos*, 8 octobre 2015).

²⁰² Il tend depuis plusieurs années à s'aligner sur le prix de production du gaz de schiste, à son maximum aux alentours de 43 dollars le baril en 2020, contre les 60 dollars prévus par les analystes, soit une baisse de près de 30 %. La moyenne du prix du baril de Brent sur l'année 2019 était de 64,37 dollars.

²⁰³ « [Après la crise, sortir de notre addiction au pétrole](#) », *Éditorial du « Monde »*, 20 avril 2020.

²⁰⁴ LASSERRE, F. (2019), in *Géoconfluences*, *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Les grands majors de l'énergie le reconnaissent aujourd'hui : le potentiel de l'Arctique ne pourra être exploité que grâce aux innovations, aux améliorations technologiques et en réduisant les coûts²⁰⁵. Autrement dit, des investissements à intensité en capital aussi élevée que ceux requis par la mise en exploitation des réserves d'hydrocarbures arctiques (en particulier *offshore*), apparaissant quelque peu « déconnectés » des conditions actuelles et prévisibles du marché, ne peuvent être que le fait de compagnies d'État et nécessairement motivés et appuyés politiquement au service d'un dessein plus large. Le puissant secteur public des hydrocarbures russes entre certainement dans cette catégorie, la volonté du Kremlin de développer l'Arctique étant élevée au rang de priorité stratégique. À côté et au-delà de la rationalité économique, le projet d'extraction *offshore* dans l'Arctique russe répond aux besoins d'une stratégie de puissance et d'une mise en scène du pouvoir. Un artifice de puissance ? Nous reviendrons sur cette dimension importante de la question arctique dans la suite de cette étude.

« Entrer seul » en Arctique demeure une option économique à haut risque. En effet, les coûts d'exploitation du pétrole arctique sont aujourd'hui beaucoup trop élevés pour que la Russie - ou tout autre pays riverain - puisse, isolément, soutenir un modèle économiquement rentable de forage industriel à grande échelle des zones les plus difficiles de l'Arctique. Il faudrait pour cela que le prix du baril soit supérieur à son coût de production sous conditions arctiques, estimé aujourd'hui par les experts de l'AIE à 100 dollars le baril sur le long terme. Bien loin de la réalité contemporaine du marché mondial des hydrocarbures, hors conjoncture passagère. En l'état, « entrer seul » en Arctique demeure donc un choix *politique*, peu motivé économiquement, et qui ne peut donc trouver qu'une expression limitée.

Aujourd'hui limitée par ses capacités endogènes, la Russie, si elle était sûre d'être suivie par d'autres pays du cercle polaire, n'hésiterait pas à entreprendre plus largement ses activités de forage dans les mers arctiques, tant est marquée l'ambition du Kremlin de faire de cette zone la base première d'alimentation en ressources du pays. Moscou s'assurerait ainsi d'une baisse des coûts de production. En effet, si d'autres pays riverains devaient rejoindre la Russie dans l'extraction des ressources *offshore*, les coûts d'exploitation et de production diminueraient de façon spectaculaire en raison des améliorations technologiques dues à la demande accrue en équipements spécifiques. C'est une règle bien connue : plus un marché s'agrandit, plus les coûts technologiques s'amenuisent. Pour McDonald et Schrattenholzer qui ont étudié la question pétrolière en mer du Nord, multiplier par deux le nombre de plateformes pétrolières réduit le coût de production de 25 %²⁰⁶. Dans le même ordre d'idées, Leroux et Spiro estiment qu'en l'état, si la Russie exploitait les ressources fossiles de ses territoires arctiques seule, le coût de production serait de l'ordre de 100 à 120 \$ le baril, mais que si tous les pays riverains investissaient leurs territoires circumpolaires, en tenant compte des réserves avérées de chacun et en faisant l'hypothèse que le nombre de plateformes requises est proportionnel aux réserves exploitées, ce coût se réduirait considérablement, autour de 55 \$ le baril²⁰⁷. Le schéma économique du pétrole arctique deviendrait alors rentable aux conditions actuelles du marché, avec tous les risques que cette perspective d'une exploitation des ressources *offshore* de la région comporte. Encore faudrait-il que tous les États riverains décident en même temps « d'entrer en Arctique » pour y exploiter leurs réserves d'hydrocarbures. Mais nous n'en sommes pas là. Pour l'heure, en tout cas.

Nonobstant le revirement récent, hautement polémique, mais non concrétisé au moment d'écrire ces lignes, du gouvernement des États-Unis sous la présidence de Donald Trump, semblant désormais indiquer une certaine volonté américaine – longtemps exclue – d'aller dans la direction d'une mise en exploitation des vastes gisements identifiés dans les profondeurs jusqu'ici sanctuarisées des côtes nord-est de l'Alaska (*onshore* et *offshore*)²⁰⁸, tous les autres pays occidentaux du cercle arctique – Canada et Norvège en tête – ont en l'état actuel des choses émis de sérieuses réserves quant au forage pétrolier de leurs eaux arctiques, tant la sensibilité croissante de leurs opinions publiques aux questions de sécurité environnementale semble

²⁰⁵ Tom Dodson, directeur d'exploration à Statoil (Aftenposten, 2012), cité par LEROUX, J., SPIRO, D., et LAPIQUE, C. (2019), « Ruée vers l'Arctique : quel pays nous sauvera de la catastrophe climatique ? », Journal du CNRS, *op. cit.*

²⁰⁶ McDONALD, R., and SCHRATTENHOLZER, M., (2001), « [Learning Rates from Energy Technologies. Experience from the North Sea](#) », in *Energy Policy* 29(4): 255-261, mars 2001.

²⁰⁷ LEROUX, Justin, SPIRO, Daniel, (2018) « Leading the unwilling: Unilateral strategies to prevent arctic oil exploration », *Resource and Energy Economics*, Volume 54, Novembre 2018, Pages 125-149.

²⁰⁸ LAUER, Stéphane, « Obama interdit les forages en Arctique avant l'arrivée de Trump », in *Le Monde*, 21 décembre 2016 ; BOURNE, Joel, Jr, « L'exploration pétrolière pourrait bientôt commencer dans le sanctuaire de l'Alaska », *National Geographic*, 13 décembre 2018

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

aujourd'hui en contradiction forte avec les coûts écologiques avérés d'une telle perspective d'exploitation. Au Canada, où il n'existe à ce jour aucun site de forage *offshore* dans le plateau continental arctique (seuls quelques puits *onshore* d'exploitation ancienne au Yukon), la pérennisation unilatérale du moratoire conjointement annoncé le 20 décembre 2016 pour une durée de cinq ans renouvelable par le Premier ministre Justin Trudeau et le Président Obama faisait, au moment d'écrire ces lignes, l'objet d'un intense débat public où les questions environnementales et le développement durable et inclusif des sociétés autochtones du Grand Nord semblaient devoir l'emporter sur la perspective de son ouverture aux intérêts pétroliers²⁰⁹. En Norvège enfin, pays tirant pourtant aujourd'hui principalement sa richesse de l'exploitation pétrolière *offshore* en mer du Nord qui fait du pays (devant l'Arabie saoudite) le premier fonds souverain au monde allié traditionnel de l'industrie pétrolière, la pression de l'opinion publique a récemment conduit le *Storting* (Parlement) à adopter un vote (12 avril 2019) annulant le projet porté par le géant public de l'énergie Statoil d'extraire le pétrole des îles Lofoten au nord du cercle polaire (réserves estimées à quelque 3,6 milliards de barils)²¹⁰, et ce alors même que le gouvernement norvégien semblait davantage poursuivre depuis quelques années une politique de mise en concession phasée des blocs d'exploration couvrant les gisements potentiels de sa zone économique exclusive en mer de Barents (voir *supra*), y gardant même la carte d'une coopération prospective avec la Russie dans leurs eaux riveraines de leur frontière maritime²¹¹.

Alors qu'elle est considérée comme « la porte d'entrée de l'Arctique » parce qu'elle donne accès aux zones les moins hostiles, le refus de la Norvège au forage continué de ses eaux arctiques, même s'il ne doit pas être tenu pour absolu *ex tempore*, est un signal fort. Il tend à faire penser que les gains potentiels pourraient désormais ne pas/plus suffire à outrepasser les dommages environnementaux causés. Une hypothèse pourtant ténue, tant la tentation d'autres parties riveraines de faire main basse sur les richesses pétrolières de leurs eaux arctiques apparaît, *a contrario*, grandissante ; singulièrement celle de la très climato-sceptique administration Trump à Washington. Certes, les tentatives répétées du 45^e président des États-Unis d'autoriser au mépris des préoccupations environnementales et juridiques le forage pétrolier des territoires pourtant protégés de l'*Arctic National Wildlife Refuge* n'ont pas abouti²¹², mais il ne fait aucun doute que l'entrée des intérêts pétroliers dans les profondeurs jusqu'ici sanctuarisées du Grand Nord alaskien, et plus encore dans les vastes champs *offshore* identifiés ces dernières années dans le plateau continental de la mer de Beaufort, si elle devait véritablement advenir, serait de nature à incidemment à alléger le fardeau des coûts d'exploitation pesant aujourd'hui sur l'ambition de la Russie d'avancer toujours plus dans l'exploitation des ressources de son plateau continental²¹³. Au moment d'écrire ces lignes, la question de l'aboutissement d'une possible autorisation à la vente de concessions pétrolières dans une partie du refuge national de la faune arctique ne tenait plus qu'à l'issue incertaine d'une bataille de procédures juridiques entre l'administration Trump et ses opposants²¹⁴. Il n'en demeure pas moins que, nonobstant les inquiétudes majeures de sécurité environnementale qu'elle soulève, la réalité de l'effet d'entraînement dans une hypothétique « ruée » vers les ressources pétrolières de l'Arctique doit être nuancée.

En effet, de manière essentielle, les fondamentaux actuels des marchés internationaux des hydrocarbures, et singulièrement celui du pétrole et des huiles lourdes du type extrait dans l'Arctique, ne favorisent pas la mise en place à moyen terme d'une perspective large d'extraction industrielle des ressources pétrolières non exploitées de l'Arctique *offshore*, principalement situées dans le Haut-Arctique, à des profondeurs d'eau souvent supérieures à 800 mètres, comme c'est le cas pour les gisements « géants » du plateau continental de la mer de Beaufort au large des côtes nord de l'Alaska, ceux du Haut-Arctique canadien ou du plateau continental de la mer de Barents partagé par la Russie et la Norvège en-deçà et au-delà de l'archipel du Svalbard. Aussi, les États riverains d'ores et déjà « entrés en Arctique », à l'instar des États-Unis (Prudhoe

²⁰⁹ Pour un aperçu de ce débat canadien et en mesurer les enjeux : *World Wildlife Fund – Canada*, (2019) « [Arctic Oil and Gas. An Unacceptable Risk in the Current environment](#) »; SEVUNTS, Levon, « [Ottawa signals it's open to talks on Arctic offshore gas and oil developments](#) » (*Eye on the Arctic*, 5 octobre 2018); Gouvernement du Canada, Département des Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord-Canada, « [Le Canada annonce les prochaines étapes dans l'exploitation du pétrole et du gaz dans l'Arctique](#) », en date du 4 octobre 2018.

²¹⁰ Cf. <https://positivr.fr/norvege-renonce-petrole-iles-lofoten/>

²¹¹ STAALSEN, Atle, « [Moscow Signs Arctic Seismic Deal With Norway](#) » (*The Barents Observer*, 23 janvier 2017).

²¹² « [L'administration Trump lorgne sur les ressources en pétrole et en gaz de l'Alaska](#) », *France24*, 4 décembre 2018.

²¹³ LEROUX, J., SPIRO, D., et LAPIQUE, C. (2019), *Journal du CNRS*, *op. cit.*

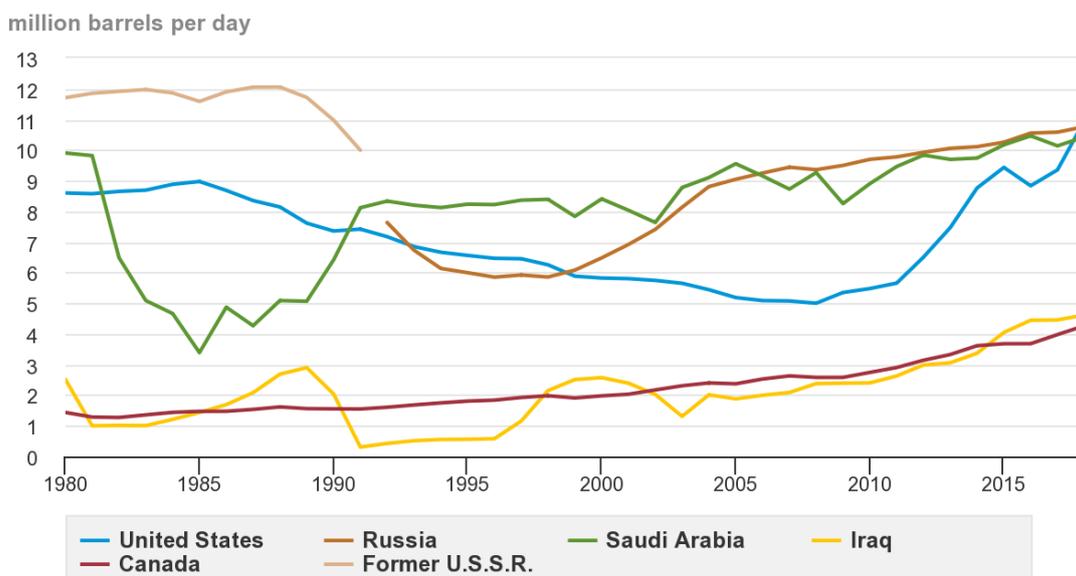
²¹⁴ « [Forage pétrolier en Alaska, Donald Trump a gagné la partie](#) », *Wall Street Journal L'opinion*, 13 septembre 2019.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Bay), la Norvège (Goliat) mais aussi et surtout, singulièrement, de la Russie, ne peuvent, eu égard à toutes les contraintes mentionnées précédemment, que se limiter à des activités extractives à proximité directe des côtes, moins complexes, dangereuses et coûteuses que d'éventuelles extractions en profondeur du plateau continental. 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 de ces hydrocarbures, demeureront particulièrement élevés.

Repoussant toujours plus la fin tant annoncée du pétrole, il existerait aujourd'hui de nombreux gisements prospectifs (à la fois explorés et non découverts) où les coûts et risques d'exploitation seraient bien moindres qu'en Arctique (Afrique de l'Ouest, Amérique du Sud, golfe du Mexique...), sans parler de la croissance spectaculaire de l'industrie du pétrole de schiste aux États-Unis, qui tend à déporter une part sans cesse croissante des investissements du pétrole conventionnel vers ce secteur toujours en pleine expansion, déjouant toutes les prévisions des experts²¹⁵. En outre, la tendance observée ces dernières années, notamment reflétée par la politique des prix poursuivie par l'OPEP et ses partenaires hors-cartel, dont la Russie, est aujourd'hui davantage à l'abaissement de la production afin de soutenir les cours mondiaux grevés par le ralentissement économique mondial et par la surabondance d'huile de schiste qui ont contribué ces dernières années à maintenir le prix du baril de brut dans des eaux basses mettant sous pression la stabilité de la balance des paiements de la plupart des pétro-économies (États-Unis mis à part).

Figure n°14 – Évolution de la production des cinq plus grands producteurs mondiaux de pétrole, 1980-2018



Note: Includes crude oil and lease condensate. Ranking based on production in 2018
Source: U.S. Energy Information Administration, International Energy Statistics, April 2019

Premiers producteurs mondiaux de pétrole en 2019 (devant l'Arabie saoudite et la Russie), les États-Unis ont intérêt à un prix du brut bas, mais pas trop, idéalement légèrement supérieur aux coûts d'exploitation des huiles de schiste (situés en moyenne entre 40 et 60 US\$ le baril)²¹⁶, de telle sorte que ce pétrole non conventionnel demeure le plus compétitif possible face aux autres productions. De ce point de vue, libérer aujourd'hui l'extraction industrielle de nouveaux gisements *offshore* en Alaska – qui entraînerait, par effet de champ, une baisse prospective des coûts d'exploitation et de production des champs pétroliers exploitables dans l'Arctique russe par ailleurs – conduirait à rogner un peu plus l'avantage compétitif de la

²¹⁵ Ainsi, lorsqu'il annonçait son retrait d'Alaska en août 2019, le pétrolier BP déclarait toutefois continuer de se développer aux États-Unis, où le groupe a investi plus de 20 milliards de dollars rien que sur ces trois dernières années. Cf. BOURBON, J-P, « [Le pétrolier BP se retire d'Alaska](#) », *La Croix*, 28 août 2019.

²¹⁶ Le pétrole de schiste et de réservoirs étanches représente aujourd'hui environ 40 % de la production américaine, soit plus de 4 millions de bpsj. Il y a encore dix ans, c'était quasiment zéro.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

production américaine dans un contexte où celui-ci est déjà menacé par la politique de gestion des capacités de production saoudiennes et la surabondance de l'offre sur les marchés mondiaux²¹⁷.

À l'inverse, la Russie, dont la stabilité économique et financière repose essentiellement sur les revenus tirés de sa production d'hydrocarbures et donc sur la stabilité des cours sur les marchés mondiaux, se retrouve dans la situation inconfortable de devoir soutenir une stratégie périlleuse lui dictant, dans une logique de « *coopétition* » délicate avec l'Arabie saoudite et les États membres de l'OPEP²¹⁸, d'accroître sa production de concert avec la croissance de l'offre mondiale afin d'espérer mettre un terme à la croissance rapide – et préjudiciable à ses intérêts à long terme – de la « *shale industry* » américaine (qui lui prend des parts de marché), tout en lui imposant de manœuvrer de telle sorte à maintenir simultanément un prix du baril de brut suffisamment élevé pour équilibrer le budget de l'État (estimé devoir actuellement tourner autour des 42 dollars le baril²¹⁹), et ainsi ne pas devoir couper dans les financements de ses ambitieuses politiques publiques (cf. maintien de son effort d'investissement à la fois dans les infrastructures, la défense, et les politiques sociales afin de maintenir sa stabilité sociale)²²⁰. Les plans russes prévoyant d'investir massivement dans les infrastructures et les technologies pétrolières et gazières afin de moderniser et accroître les capacités de production du pays en s'appuyant notamment sur la mise en exploitation croissante de ses réserves arctiques à l'avenir doivent être lus à l'aune des objectifs fondamentaux de cette équation pétro-économique visant à accroître la production afin de diversifier la demande, et ainsi les parts de la Russie dans le marché mondial. Mais en plus de représenter un défi technologique et financier de taille pour une Russie sévèrement limitée dans ses capacités, la mise en exploitation du potentiel pétrolier de l'Arctique engage une trajectoire à l'issue rendue très incertaine par les effets croisés des tendances structurelles et conjoncturelles qui traversent les marchés mondiaux, fortement dépendants de l'environnement international. La fluctuation cyclique du cours du baril assure peut-être une rentabilité des investissements de Moscou sur un siècle, mais l'évolution de la situation reste marquée par une profonde incertitude. En outre, si cette incertitude n'effraie pas les autorités russes dans leur rêve de puissance, les investisseurs étrangers sont, eux, sceptiques et manifestent une nette frilosité. Or comme il a été expliqué précédemment, quelle que soit l'envergure des projets de la Russie, l'État n'est pas en mesure de conduire seul l'exploitation de la région arctique.

Au moment d'écrire ces lignes, les logiques macro-économiques divergentes sous-tendant des politiques compétitives de gestion de l'offre et de prise agressive de parts de marchés dans le chef des trois grands producteurs au coude-à-coude à l'échelle globale (États-Unis – Russie – Arabie saoudite) provoquaient, dans un contexte de surabondance de l'offre combinée à une demande pénalisée par la contraction sévère de l'économie mondiale dans le sillage de la diffusion globale de l'épidémie de Covid-SARS2, une tempête sans précédent sur les marchés pétroliers depuis la première guerre du Golfe en 1991²²¹. Au premier rang des conséquences prévisibles de la chute historique des cours du pétrole observée au printemps 2020 – suite à la réaction de Riyad au refus opposé par Moscou, dans la droite ligne des objectifs fondamentaux de l'équation pétro-économique russe ici exposés, à la volonté saoudienne de procéder à une réduction supplémentaire de la production pétrolière de 1,5 million de barils par jour jusqu'à fin 2020 pour faire face à la baisse de la demande provoquée par la crise sanitaire et économique mondiale²²² – figure certainement le renforcement du caractère déjà très incertain de la rentabilité de l'exploitation du pétrole arctique, repoussant ainsi davantage encore un horizon déjà structurellement assombri par des coûts d'extraction particulièrement élevés (estimés entre 70 et 80 dollars le baril), s'ajoutant à des coûts de production (autour de 100 dollars donc) et de transport grevés par l'ampleur des investissements requis par la complexité des activités d'exploitation dans l'Arctique. Dans ce contexte, la (très) faible rentabilité déjà avérée, voire la non-rentabilité d'une exploitation commerciale des champs pétroliers circumpolaires, non seulement *offshore* (là où se trouvent pourtant les gisements à plus fort rendement), mais de plus en plus – fait notable hors scénario il y a cinq ans à peine – *onshore* également, devient indéniable. Effet direct, les grands acteurs énergétiques mondiaux qui, il y a encore quelques années d'ici dépensaient des milliards de dollars en études et en projets

²¹⁷ WATTS, William, « [Why Russia wants to crush U.S. shale oil producers in price war](#) », 10 mars 2020.

²¹⁸ KOIVUROVA, T., HOSSAIN, K. (2015), « Offshore Hydrocarbon », *op. cit.*

²¹⁹ « [La guerre autour du prix du pétrole est relancée par le Coronavirus](#) », *Franceinfo*, 20 mars 2020.

²²⁰ COLLEN, Vincent, « [Pétrole : Riyad déclare la guerre des prix, les cours s'effondrent](#) », *Les Échos*, 20 mars 2020.

²²¹ « [Après la crise, sortir de notre addiction au pétrole](#) », *Éditorial du « Monde »*, 20 avril 2020.

²²² WATTS, William, « [Why Russia wants to crush U.S. shale oil producers in price war](#) », m 10, 2020.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

dans l'océan Glacial en voie de réchauffement, apparaissent aujourd'hui avoir revu leur niveau d'ambition et d'engagement dans l'Arctique nettement à la baisse. Hormis les majors russes, guidés un par agenda politique fort, le mouvement de reflux hors de l'Arctique semble aujourd'hui général.

Si les gisements circumpolaires constituent, sur papier, un terrain de prospection prometteur (sans doute moins aujourd'hui qu'hier toutefois), la route est encore longue avant de voir l'Arctique – et l'Arctique russe au même titre – effectivement devenir, un jour, un « deuxième Moyen-Orient »²²³. On l'a vu, plusieurs arguments réduisent les perspectives d'une véritable exploitation industrielle des vastes, certes, mais toujours très difficilement exploitables (voire non exploitables aux conditions actuelles) ressources pétrolières de l'Arctique. Des perspectives rendues d'autant plus incertaines de par les enjeux tributaires des relations internationales et du fait de l'évolution des prix de l'énergie sur les marchés mondiaux. Or, même si l'on doit écarter le fait que les pétroliers prennent leurs décisions d'investissements sur la base du prix du brut à court terme, sachant qu'en Arctique les délais entre les premiers forages et la production sont supérieurs à dix ans²²⁴, les coûts d'investissement et les risques d'exploitation structurellement élevés associés aux ressources arctiques, que ce soit pour l'exploration, la production ou le transport, pèsent sur les perspectives d'exploitation. Au-delà de la trajectoire du réchauffement climatique (et des politiques publiques définies pour y répondre) ainsi que de l'évolution politique interne et des relations internationales de chacun des États riverains (et singulièrement celle de la Russie et des États-Unis), beaucoup va dépendre de l'évolution de l'offre, de la demande et des cours mondiaux des énergies fossiles, conditionnant elle-même l'évolution de la trajectoire des investissements et de l'innovation technologiques requis. Le volontarisme du Kremlin ne suffira pas, tant l'ambition d'exploitation de l'Arctique – pour peu qu'elle soit fondée et souhaitable, ce qui est discutable en soi – dépasse les seules capacités de la Russie, exigeant de fait une coopération entre États, notamment sur le plan technologique. En l'état actuel des choses, l'intérêt de l'exploitation des réserves en hydrocarbures de l'Arctique se trouve considérablement retardé par l'évolution de la pétro-économie mondiale et le contexte géopolitique instable entre la Russie et l'Occident.

Compte tenu de l'ensemble des considérations avancées, il est peu probable que le bassin océanique arctique s'affirme comme une nouvelle région majeure de production pétrolière avant une vingtaine d'années minimum, sinon plus²²⁵, pour peu que ce soit un jour le cas dans un monde qui, d'ici là, aura profondément changé, à tous les niveaux, et aussi sur le plan énergétique²²⁶.

3.4. Le développement du gaz arctique : fer de lance des ambitions russes

Considéré comme une énergie certes carbonée, mais aussi plus « propre » et davantage « durable » d'un point de vue environnemental que le pétrole, le gaz est aujourd'hui un marché plus dynamique que le marché pétrolier. Aussi, bien qu'elle soit par ailleurs soumise, pour partie, à des contingences et contraintes similaires, la production arctique de gaz se développe-t-elle davantage, singulièrement poussée ces dernières années par des avancées plus notables que dans le cas du pétrole arctique.

Et ici encore, la Russie, premier producteur mondial et opérateur historique de l'extraction arctique de gaz, est, plus que tout autre pays du cercle polaire, particulièrement bien positionnée. De toutes les innombrables ressources dont son sous-sol regorge, le gaz est aujourd'hui sans aucun doute *la* principale richesse de la Russie. Et c'est surtout dans les vastes territoires de l'Arctique sibérien que ses principales réserves se trouvent. Au-delà du cercle polaire, la Sibérie recèle, outre près de 80 % des ressources de pétrole russes, environ 85 % de ses ressources en gaz naturel²²⁷. Si l'Arctique contribue actuellement à environ 25 % de la production mondiale de gaz (contre moins de 10 % de celle de pétrole)²²⁸, la Russie assure aujourd'hui à elle

²²³ CANOVA, É. ; ESCUDÉ, C. et al. (2019) « [L'Arctique, nouveau Moyen-Orient ? Cinq points pour déconstruire le mythe](#) », *op. cit.*

²²⁴ LEROUX, J., SPIRO, D., et LAPIQUE, C. (2019), Journal du CNRS, *op. cit.*

²²⁵ LEROUX, Justin, SPIRO, Daniel, (2018) « Leading the unwilling: Unilateral strategies to prevent arctic oil exploration », *Resource and Energy Economics*, Volume 54, Novembre 2018, Pages 125-149.

²²⁶ NAGARAJAN, Shalini, « [BP's CEO warned that we may have seen 'peak oil' and said demand may never fully recover from its coronavirus crash : I would not write that off](#) » (Wall Street Journal, 20 mai 2020).

²²⁷ HILL, F., (2004), « [Siberia: Russia's Economic Heartland and Daunting Dilemma](#) », *Current History*, p. 324.

²²⁸ LASSERRE, F., « [La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire](#) », *Géoconfluences*, septembre 2019.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

seule 98 % de cette production arctique de gaz (contre 80 % de celle de pétrole)²²⁹. L'illustration suivante (n° 15) montre en outre combien les réserves de gaz de la Russie dans l'Arctique sont immenses. Selon les services de l'U.S Geological Survey, la Russie détiendrait plus de 96 % des réserves aujourd'hui prouvées de gaz arctique²³⁰, estimées en 2016 supérieures à 64,8 trillions (10¹⁸) de mètres cubes par le ministère russe des Ressources naturelles²³¹, ce qui représenterait près de 90 % des réserves prouvées de gaz russes. Au vu de ces chiffres, on comprend les investissements majeurs consentis depuis le début du siècle par les compagnies gazières russes et leurs partenaires étrangers pour évaluer l'immensité des réserves disponibles dans les gisements potentiels identifiés dans les espaces sibériens au-delà du cercle polaire.

Les découvertes se sont succédé dans l'ensemble des espaces arctiques et sibériens depuis le début du siècle, et à un rythme qui s'est accéléré ces dernières années. Des réserves explorées et préliminairement estimées à ce jour à 16,7 trillions de mètres cubes de gaz (et de 7,5 milliards de tonnes de pétrole par ailleurs) ont ainsi été découvertes dans la seule péninsule de Yamal et la région de l'estuaire de l'Ob dans le nord de la Sibérie occidentale ces dernières années²³². Toutefois, comme dans le cas du pétrole, c'est bien davantage *offshore*, dans le plateau continental des mers arctiques, que se trouveraient les réserves les plus importantes ; le plateau continental des mers de Barents (bassin adjacent de la mer de Pechora inclus) et de Kara contiendrait à lui seul 38 % des réserves russes de gaz (et 15 % de celles de pétrole)²³³. Une autre source, moins précise, parle de 80 % des gisements potentiels russes de gaz dans les plateaux continentaux arctiques²³⁴. De très grands réservoirs de gaz et de condensat de gaz naturel (comme d'ailleurs aussi de pétrole) se trouveraient également en mer de Laptev et en mer de Sibérie orientale. Si l'essentiel des réserves que contiendraient ces réservoirs prospectifs n'est pas connu, certains ont toutefois fait l'objet d'un effort de prospection plus systématique ces dernières années, en mer de Kara et en mer de Barents notamment, davantage accessibles, où les perspectives s'annoncent les plus prometteuses²³⁵. Toutefois, pour l'heure, l'importance des réserves découvertes ces dernières années sur le continent et l'ampleur des efforts requis pour les développer sont telles que c'est là que Gazprom et les autres opérateurs du gaz russe concentrent leurs investissements.

Aujourd'hui, c'est en effet *onshore*, dans le *permafrost* glacé de la toundra côtière du nord de la Sibérie occidentale essentiellement, que la Russie exploite la toute grande majorité de son gaz arctique²³⁶. En 2018, les gisements géants du nord de la Sibérie occidentale – YNAO historique augmenté des champs de la péninsule de Yamal, de l'estuaire de l'Ob et de la région du golfe du Taz d'exploitation plus récente – formaient toujours le principal centre de production du gaz naturel russe, fournissant aujourd'hui plus de 85 % du total de la production annuelle du pays et représentant environ 20 % de l'offre globale de gaz²³⁷. C'est toujours dans ce bassin de production stratégique, où les mises en exploitation/production les plus importantes de ces dernières années en Russie ont été faites, que les plus grandes perspectives de mise en production projetée sont appelées à s'ouvrir dans la prochaine décennie. Bien plus que dans le cas du pétrole, dont les ressources demeurent aléatoires et particulièrement difficiles à exploiter, c'est bien dans le secteur gazier que l'ampleur des réservoirs explorés ces dernières années dans les profondeurs de l'Arctique russe,

²²⁹ PISKUNOVA, E. (2016) « Russia in the Arctic: What's Lurking behind the Flag? » *International Journal* 65(4) p. 854

²³⁰ *Assessment of Continuous Oil and Gas Resources of the Timan-Pechora Basin Province, Russia, 2018*. Reston, VA: U.S. Department of the Interior, U.S. Geological Survey 2018 [mis en ligne le 19 décembre 2018].

²³¹ Cité dans « Gazprom zovet LOuKoïl na chel'f » [Gazprom appelle Loukoïl sur le plateau continental], 19 mai 2017

²³² Les champs gaziers géants de ce secteur stratégique de l'Arctique russe dit zone « Yamal-Ob-Taz » concentrent aujourd'hui parmi les plus grandes réserves de gaz naturel et de condensat connues au monde et sont appelés à devenir un des trois principaux centres de production russes de gaz, avec une production potentielle annuelle estimée entre 310 et 360 milliards de mètres cubes (22 décembre 2014, site de Gazprom).

²³³ U.S. Geological Survey 2018, *op. cit.*

²³⁴ Observatoire de l'Arctique, « [Gazprom et le Grand Nord](#) », Fondation pour la recherche stratégique (FRS), juin 2016.

²³⁵ En 2018, les réserves de gaz en mer de Kara, selon Gazprom, étaient évaluées entre 9,34 et 11,32 trillions de m³. L'ensemble du gisement de Chtokman précédemment mentionné, découvert en 2012 en mer de Barents, retiendrait à lui seul près de 3,2 trillions de m³ de gaz, qui lui avait valu à sa découverte de prétendre au titre de plus grand champ gazier *offshore* encore non développé du monde, mais serait aussi l'un des plus difficiles et des plus coûteux (il n'est d'ailleurs toujours pas exploité à ce jour). Cf. « [À Chtokman, le pari titanique mais fragile de Total sur l'un des plus grands champs gaziers au monde](#) » (*Le Monde*, 4 juin 2010).

²³⁶ D'importants gisements de gaz sont connus depuis longtemps dans le nord-ouest de la Sibérie. C'est également le cas des ressources de la péninsule de Yamal, en exploitation depuis le début des années 1980 et déjà à l'époque la région productrice de gaz la plus importante d'Union soviétique, puis de la nouvelle Russie héritière. Lire à ce propos CONLEY, Heather A., ROHLOFF, Caroline, *The New Ice Curtain, Russia's Strategic Reach to the Arctic*, CSIS, août 2018, p. 25.

²³⁷ *Ibid.*, p. 32.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

même si leur découverte est parfois déjà ancienne, laissent entrevoir les perspectives les plus prometteuses, de nature à amener à un développement croissant des activités industrielles porteuses de renouveau économique majeurs dans les territoires du Grand Nord, et incidemment pour l'ensemble du pays. « Prestige, développement et souveraineté » : ainsi peut être résumé le triptyque des intérêts définis par la Russie en Arctique. Dans cette « Sainte-Trinité », la souveraineté fait figure de « Saint-Esprit ». L'enjeu que sous-entend la question de la souveraineté concerne évidemment les matières premières, en particulier le gaz.

Leader historique de la production arctique de gaz, l'industrie russe des hydrocarbures, et en particulier la puissante industrie gazière²³⁸, a su au moment de la reprise des années 2000 attirer des capitaux étrangers et se moderniser pour devenir, avec celle des États-Unis et de l'Arabie saoudite l'une des plus productives au monde²³⁹. Au tournant de la décennie, la globalisation des flux et le développement de nouvelles technologies ont permis la mise en place de mégaprojets gaziers pensés pour « marquer » la présence de la Russie dans ce qu'elle voit comme la « course aux hydrocarbures » dans le Grand Nord, comme celui du développement des ressources gazières de la péninsule de Yamal, dont les réserves immenses autant que le haut degré de priorité stratégique assigné par les autorités russes sont parvenus à attirer et à maintenir des stocks importants de capitaux russes et étrangers.

Quoique déjà ancienne, l'extraction de gaz a connu ces dernières années un développement marqué dans ce secteur stratégique de l'Arctique russe décrit en 2014 par Alexeï Miller – puissant CEO de Gazprom et réputé (très) proche du président Poutine – comme « *l'avenir de l'industrie gazière russe* »²⁴⁰, où elle a notamment pris de nouvelles formes à travers la production de gaz naturel liquéfié (GNL, LNG en anglais) dans des immenses projets produisant des formes nouvelles de vivre et d'habiter dans les territoires du Grand Nord sibérien. Le plus emblématique de ces nouveaux mégaprojets gaziers russes est certainement le gigantesque complexe industriel de production et de conditionnement de GNL (*Yamal LNG*) construit entre 2010 et 2016 dans le *permafrost* de la péninsule de Yamal, sur la côte ouest de l'estuaire de l'Ob, grâce à un investissement faramineux estimé de l'ordre de 27 milliards de dollars²⁴¹ conduit avec le soutien de l'État russe²⁴² et d'intérêts chinois et français²⁴³, pour exploiter, transformer et acheminer les réserves de gaz naturel les plus importantes découvertes ces dernières décennies dans ce secteur stratégique du nord de la Sibérie occidentale²⁴⁴, et aussi, à terme, *offshore* en mer de Kara²⁴⁵.

Lorsque le complexe de Yamal, ouvert à la commercialisation depuis décembre 2017, aura atteint sa pleine production annoncée d'ici 2025, 16,5 millions de tonnes de GNL seront produits par an dans ces installations, ce qui représente 15 % du marché mondial actuel²⁴⁶. Le GNL produit dans l'Arctique russe à Yamal est acheminé vers l'Europe (notamment vers le terminal gazier du port belge de Zeebrugge via le nord de la Norvège), mais aussi et surtout vers la Chine et l'Asie du Nord-Est via la route maritime du Nord longeant les côtes septentrionales de la Sibérie. La navigation y est aujourd'hui facilitée grâce au renouvellement de la flotte russe de brise-glaces et en raison du réchauffement climatique qui entraîne le dégel étendu et accéléré de la banquise en été. Comme nous le verrons, les autorités chinoises montrent un vif intérêt pour les

²³⁸ Pour la structure de gouvernance de l'industrie gazière russe : LOCATELLI (2015), « Les échanges gaziers entre la Russie et la Chine à l'aune de leur sécurité énergétique », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 2015/2 (N° 46), pp. 83-104.

²³⁹ VERCUEIL, J., in DE TINGUY, Anne (dir.), *La Russie dans le monde*, Éditions du CNRS, Paris 2019, p. 54.

²⁴⁰ Observatoire de l'Arctique, « [Gazprom et le Grand Nord](#) » (FRS, juin 2016).

²⁴¹ BELSINSKI, Scott (2 avril 2015), « [Putin May Have Last Laugh Over Western Sanctions](#) », *Oilprice.com*.

²⁴² En décembre 2014, pourtant en pleine crise financière et alors que le rouble connaissait une chute importante de son cours sur les marchés internationaux, le gouvernement russe a maintenu un subside de 150 milliards de roubles pour le financement de ce projet. cf. STAALESEN, Alte, « [Russian crisis money for Yamal](#) », *The Barents Observer* (5 janvier 2015).

²⁴³ Yamal LNG appartient au gazier privé russe Novatek à 50,1 % et implique le groupe français Total, à hauteur de 20 %, et deux groupes chinois à hauteur de 30 % (la compagnie d'État CNPC et le fond souverain *Silk Road Fund*, pour 20 et 9,9 % respectivement) des capitaux (<https://www.total.com/fr/expertise-energies/projets/petrole-gaz/gnl/yamal-lng>).

²⁴⁴ Pour en savoir plus, voir notamment: LUNDEN, Lars, FJAERTOFT, Daniel, « [Government Support to Upstream Oil & Gas in Russia. How Subsidies Influence the Yamal LNG and Prirazlomnoe Projects](#) » (Juillet 2018). International Institute for Sustainable Development, Stockholm, p. 13.

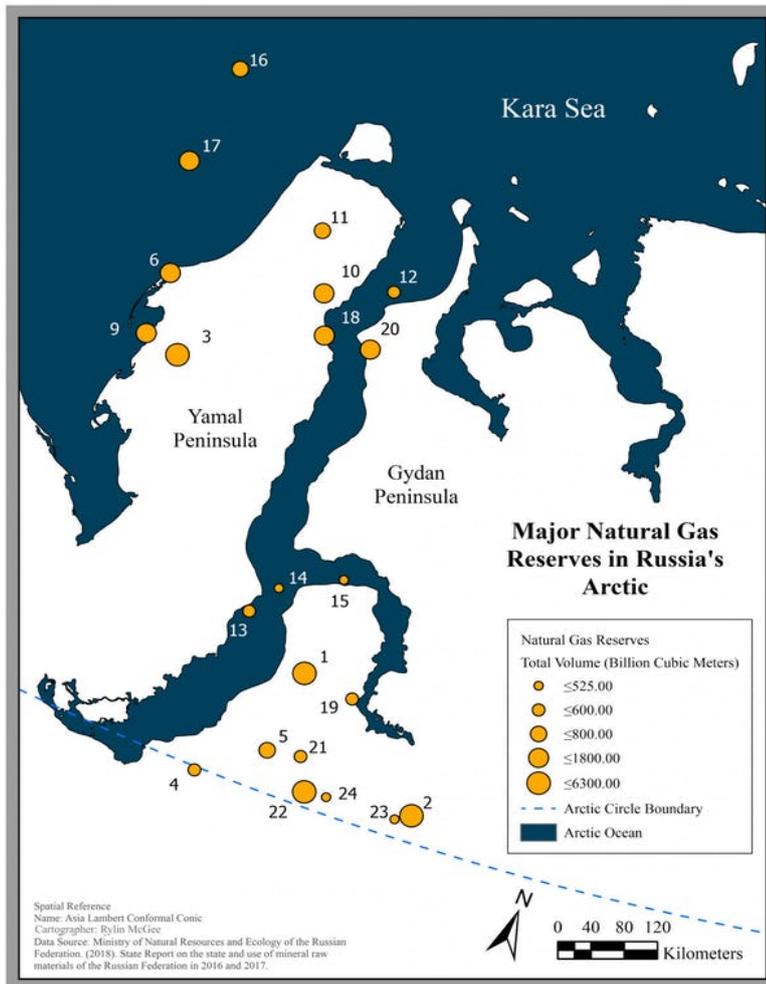
²⁴⁵ Les explorations menées ces vingt dernières années sur la péninsule de Yamal et dans les périmètres *offshores* adjacents en mer de Kara ont permis la prospection de onze champs gaziers techniquement exploitables et de quinze champs dits « mixtes », c'est-à-dire renfermant à la fois du pétrole, du gaz et du condensat de gaz naturel (hydrocarbure léger) Cf. « [Gazprom et le Grand Nord](#) » (FRS, 2016).

²⁴⁶ CONLEY, H., ROHLOFF, C. (2018), *op. cit.*, p. 29.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

nouvelles voies de passage dans l'Arctique, allant jusqu'à proposer une « Route de la soie polaire » dans le premier livre blanc sur l'Arctique publié par la Chine au début de l'année 2018.

Figure n°15 – Localisation et volumes estimés des principaux champs gaziers arctiques russes (2018)



Source:

Rylin McGee, The Arctic Institute (2018)

Parmi les projets installés, tels que le port d'extraction de gaz naturel liquéfié de Sabetta (construit dans le cadre du projet Yamal) et l'exploitation depuis 2013 du champ géant de Bovanenkovo – le plus grand en réserves (4,9 trillions de m³) et en production (capacité théorique de 80 milliards de m³ par an)²⁴⁷ – figure le gazoduc Yamal-Europe, dont la construction a commencé en 1994. La première section du gazoduc est opérationnelle depuis 1999 ; elle achemine le gaz du gisement d'Ourengoï dans la région des Yamalo-Nenets vers les marchés d'Europe centrale. Du gaz de Yamal doit aussi être acheminé par le gazoduc Nord Stream (au même titre que des ressources des baies de l'Ob et du Taz et, à un horizon plus éloigné, du gisement de Chtokman, en mer de Barents)²⁴⁸. S'il est devenu le symbole le plus emblématique des ambitions gazières de la Russie dans l'Arctique, le gigantesque projet Yamal et le développement croissant des champs gaziers connexes n'est pas le seul dans un paysage gazier en plein développement

dans l'Arctique russe. À l'instar de son pendant pétrolier, l'ambition gazière russe est aussi *offshore*.

Tablant sur le potentiel de développement que lui confère son statut de principal réservoir de gaz arctique, la Russie ambitionne de conforter cette position de force en parvenant à développer les gigantesques champs gaziers (en réalité le plus souvent mixtes, gaz/pétrole) découverts ces dernières années dans le plateau continental des bassins des mers adjacentes du nord de la Russie et de la Sibérie occidentale (Péninsule de Kola/mer de Barents, Péninsule de Yamal/mer de Kara, Péninsule de Taïmyr/mer des Laptev), qui renfermeraient, selon les estimations précitées, 80 % des ressources potentielles de gaz russes exploitables dans le futur (en plus d'immenses quantités de pétrole). Le développement de ce très riche potentiel gazier *offshore* contenu dans le plateau continental et dépassant les seules capacités de la Russie se heurte toutefois aux mêmes écueils et difficultés que ceux qui entravent l'ambition pétrolière de la Russie, exigeant de fait une coopération économique étroite entre acteurs privés indispensable à l'aboutissement de ces projets, particulièrement coûteux et complexes, notamment sur le plan technologique, et qui tendrait même à s'élargir au besoin d'une coopération politique entre États²⁴⁹.

Vers la fin de la première décennie du siècle, la complexité technologique de ce projet d'exploitation *offshore* avait conduit les pétro-gaziers russes, confrontés aux limites de leurs capacités endogènes, à multiplier les partenariats internationaux avec les grands majors énergétiques occidentaux (investissements, techno-

²⁴⁷ Cf. fiche projet Gazprom, disponible sur <https://www.gazprom.com/projects/bovanenkovskoye/>

²⁴⁸ « Gazprom et le Grand Nord » (FRS, 2016).

²⁴⁹ INOZEMTSEV, V., JOUTCHKOVA, I., (2015), « La Russie en 2030 », *Revue internationale et stratégique*, vol. 4, n° 92, p. 157-165, [mis en ligne en février 2015].

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

logies), ce qui avait notamment permis la découverte et le forage exploratoire de plusieurs de ces gisements géants *offshore*, mettant aussi en évidence la non-rentabilité de plusieurs de ces projets par ailleurs, du fait des trop grandes difficultés de forage et donc de l'explosion des coûts d'exploration qui s'ensuivrait²⁵⁰. Ajoutées à la vétusté de leurs équipements, cette dépendance des compagnies russes vis-à-vis de leurs partenariats étrangers et la profonde détérioration des relations entre la Russie et les pays occidentaux consécutive au conflit en Ukraine devaient alors se combiner dans leurs effets à la chute concomitante du prix des hydrocarbures, à compter du tournant des années 2014-2015, pour faire stagner les projets de Moscou dans son développement de l'Arctique, notamment ceux de sa « gazéification » par l'entremise de Gazprom, le géant public du gaz bénéficiant du soutien direct du Kremlin²⁵¹.

Censée pallier le désengagement à différents niveaux de la plupart des grands acteurs occidentaux désormais tenus de respecter les prescrits du régime de sanctions visant l'industrie pétro-gazière russe, ces dernières années ont vu l'émergence de co-entreprises connexes aux champions nationaux visant à une mise en production endogène des ressources du plateau continental²⁵². L'entreprise s'avère toutefois extrêmement ardue, compte tenu des conditions toujours dantesques qui prévalent dans l'Arctique la majeure partie de l'année, mais aussi et davantage de la mise sous tension financière des activités et de l'état réel des capacités technologiques endogènes des opérateurs russes pour y faire face. De fait, les choses n'ont progressé que très lentement ces dernières années. Bien en deçà du rythme de développement imaginé par les observateurs il y a encore à peine dix ans²⁵³. Après de multiples rebondissements au cours de la dernière décennie, le projet d'exploitation gazière *offshore* en mer de Barents (gisement de Chtokman) n'en est toujours qu'au stade des déclarations d'intention entre Gazprom et Loukoil²⁵⁴. En mer de Pechora, l'exploitation du gisement de Prirazlomnoye, aujourd'hui effective, confirme toutefois depuis 2014 la nature essentiellement pétrolière du projet (unique site opérationnel à ce jour de production d'énergie sur le plateau continental mobilisant une plateforme pétrolière stationnaire, voir *supra*), même s'il n'est pas exclu qu'il acquière une dimension gazière à terme, puisque les réserves sont mixtes²⁵⁵. En mer de Kara enfin, où le développement conjoint par Rosneft et Exxon Mobil du gisement mixte de Vostochno-Prinovozemelskoye avait été stoppé en mars 2015 sous l'effet des sanctions imposées par les États-Unis suite à l'annexion de la Crimée²⁵⁶, les forages exploratoires ont depuis repris, dans un but d'exploitation gazière cette fois, avec l'installation saisonnière successive durant les mois d'été 2017, 2018 et 2019 d'une plateforme mobile appartenant à la compagnie chinoise *China Oilfield Services Ltd* et transportée depuis la mer de Chine via la route maritime du Nord²⁵⁷ pour forer les puits préparatoires de deux champs gaziers situés à proximité directe des côtes occidentales de la péninsule de Yamal et dans l'estuaire de l'Ob (champs de Leningradskoye²⁵⁸ et de Rusanvoskoye²⁵⁹). S'il devait se confirmer (la condition semble en fait devoir davantage porter sur une question de temporalité que d'exécution), ce projet *offshore*, baptisé du nom du ministre soviétique de l'énergie Valery Dinkov (1924-2001), deviendrait alors le premier – et, pour l'heure, le seul – développement gazier commercial sur le plateau continental arctique russe à ce jour²⁶⁰. Tout un symbole, surtout s'il est en partie chinois, mais nous n'y sommes pas (encore).

²⁵⁰ « À Chtokman, le pari titanesque mais fragile de Total » (*Le Monde*, 4 juin 2010).

²⁵¹ LOCATELLI, C. (2015), « Les échanges gaziers entre la Russie et la Chine à l'aune de leur sécurité énergétique », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 2015/2 (N° 46), pp. 83-104.

²⁵² *Ibid.*, pp. 95-96

²⁵³ Observatoire de l'Arctique, « [Gazprom et le Grand Nord](#) », FRS, *op. cit.*

²⁵⁴ Fiche projet disponible sur <https://www.gazprom.com/press/news/2019/may/article480304/>

²⁵⁵ Fiche technique du projet sur <https://www.gazprom.com/projects/prirazlomnoye/>

²⁵⁶ « [Exxon Seeks U.S. Waiver to Resume Russia Oil Venture](#) », *Wall Street Journal* (19 avril 2017) ; « [Trump Administration Won't Waive Sanctions for Oil Project Exxon Planned in Russia](#) », *Wall Street Journal* (21 avril 2017).

²⁵⁷ STAALSEN, Alte, « [Chinese oilmen make big discovery in Russian Arctic waters](#) » (*The Barents Observer*, 5 avril 2018) ; « [Chinese rig makes massive gas discovery in Arctic Russia](#) », (*Idem*, 21 mai 2019).

²⁵⁸ Observatoire arctique, « [Gazprom et le Grand Nord](#) », *op. cit.* (2016)

²⁵⁹ *Idem*. Réserves potentielles estimées à 390,7 milliards de m³ de gaz et de condensat de gaz naturel.

²⁶⁰ Notons que le premier développement gazier *offshore* commercial russe est celui mis en production en octobre 2013, dans le cadre du projet *Sakhalin III*, dans le champ gazier de Kirinskoye, situé en mer d'Okhotsk, 28 kilomètres à l'est des côtes de l'île de Sakhaline (Extrême-Orient russe). Hors conditions arctiques donc. Il est le produit d'un partenariat commercial avec l'anglo-néerlandais Shell. Pour plus de détails sur ce projet, voir : <https://www.offshore-technology.com/projects/kirinskoye-gas-condensate-field-russia/>.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

De fait, si elle présente les perspectives les plus ambitieuses, une exploitation industrielle massive des gisements gaziers *offshore* contenus dans les bassins adjacents du plateau continental arctique reste, comme dans le cas du pétrole, une perspective de moyen à long terme, qui plus est largement conditionnée et contingente. D'autant que les problèmes liés au transport, aux infrastructures et à la faible rentabilité de l'extraction continuent par ailleurs de ralentir le rythme des projets *onshore* et de renvoyer les perspectives d'exploitation de certains d'entre eux à la fin de la décennie en cours, voire au-delà²⁶¹.

À compter du milieu de la dernière décennie, la concomitance des sanctions et la chute du prix des hydrocarbures a contraint les pétro-gaziers russes à réajuster leurs projets d'investissements, car ils n'ont désormais plus les moyens financiers et la technologie nécessaires pour mener de front l'ensemble de leurs programmes. Les faiblesses structurelles liées au niveau d'avancement technologique endogène de la base industrielle russe et aux limitations posées par la situation économique du pays obligent à faire des choix et à délaissé certains projets. Autrement dit, il a fallu définir des priorités. Dans ce contexte, le développement de l'infrastructure gazière *onshore* de la région Yamal-Taz-Ob (ainsi que, hors zone Arctique, sur l'île de Sakhaline) et la production de GNL, dont la Russie entend devenir un leader mondial²⁶², ainsi que le développement des capacités d'acheminement connexes vers les deux grands marchés du gaz russe (Europe et Chine/Asie du Nord-Est), font figure de priorités stratégiques.

Les perspectives de développement d'autres projets de ce type sont importantes compte tenu de la croissance et de la diversification de la demande mondiale pour ce type d'énergie. Certes la Russie n'en est pas le seul acteur – les ressources gazières techniquement récupérables (en ce compris les ressources de schiste et de réservoirs étanches) dans les territoires arctiques du Canada, des États-Unis (nord de l'Alaska) et de la Norvège (mer de Barents) sont également nombreuses –, mais la taille incommensurable, le nombre et l'accessibilité relative de ses gisements en font, *hic et nunc*, et pour de nombreuses années encore, l'acteur très largement dominant de la production gazière dans l'Arctique. Toutefois, étant – comme l'industrie pétrolière – particulièrement intense en capital, le développement de la production gazière russe demeure dépendant, de manière générale, et singulièrement dans les territoires hostiles du Grand Nord où les coûts d'exploitation sont plus élevés, de la viabilité des prix des exportations pétro-gazières dont dépend sévèrement l'économie russe (et donc de la croissance de la demande pour le gaz russe et des possibilités de diversification des flux d'exportation sur les marchés mondiaux), conditionnant la croissance requise des possibilités réelles d'investissements tant domestiques qu'étrangers. Incidemment, il faut également compter sur l'effet des stratégies montantes de diversification des sources d'approvisionnement des marchés européens, leur réticence structurelle à la menace d'une trop grande dépendance énergétique vis-à-vis de la Russie dans un contexte persistant de méfiance et de tension²⁶³, le tout sur fond d'une éventuelle décroissance de la demande pour les énergies fossiles par des économies européennes visant à terme à la neutralité carbone (nous en sommes loin), et le fait qu'en contre-pied de la volonté russe de réduire sa propre dépendance vis-à-vis de la demande des marchés européens, la Chine, qui achète déjà une part non négligeable de son pétrole à la Russie et vient d'y ajouter des quantités substantielles de gaz, pourrait elle-

²⁶¹ C'est par exemple le cas du gisement Messoyakha, dont le développement est apparu technologiquement si complexe compte tenu de la nature du sol et du manque d'infrastructures de transport que son exploitation, initialement prévue pour le milieu de la deuxième décennie du XXI^e siècle, est aujourd'hui annoncée par Gazprom comme reportée « au début des années 2030 » (<https://www.gazprom-neft.com/company/major-projects/messoyaha/>).

²⁶² En 2015, la Russie, représentant alors 4,5 % des exportations mondiales de GNL (International Gaz Union, 2016), ne figurait qu'à la huitième place mondiale. En 2019, le pays, avec 8,2 % des parts de marché mondiales, figurait désormais à la quatrième place (À l'autre bout de la chaîne, près de 70 % de la demande mondiale de GNL provient d'Asie, les principaux importateurs étant le Japon, la Chine et la Corée du Sud). Dans cette hausse notable du classement russe du GNL, la production arctique de Yamal joue un rôle majeur. Déjà actionnaire majoritaire (avec le français Total et les Chinois de la CNPC) de la société à capitaux mixtes *JSC Yamal LPG*, Novatek construit actuellement une seconde unité de production de GNL, *Arctic LNG 2*, sur la péninsule de Gydan, sur la rive est de l'estuaire de l'Ob, en face du site de Yamal LNG. En l'état actuel d'avancement des travaux, il est prévu de lancer la première ligne de production fin 2023 (initialement prévu fin 2021). Plus d'informations <https://www.nsenergybusiness.com/projects/arctic-lng-2-project/>.

²⁶³ Au sein de l'UE, cette dépendance énergétique vis-à-vis de la Russie varie entre les États membres. En ce qui concerne l'approvisionnement en gaz naturel, plusieurs pays d'Europe centrale et orientale dépendent à 100 % de la Russie, c'est le cas de la Slovaquie et des pays baltes ; quant à la Pologne elle est dépendante à 80 % de Moscou, l'Autriche à 65 %, l'Allemagne et l'Italie à 37 %, et la France à 24 % (Délégation pour l'Union européenne sur les relations entre l'Union européenne et la Fédération de Russie. Sénat de la République française, 2014, p. 45).

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

même ne pas souhaiter s'engager dans une relation énergétique trop profonde avec la Russie²⁶⁴. D'une part, conséquence directe de l'ajustement « volontairement contraint » de la Russie à la réalité nouvelle créée par la dégradation qualitative et quantitative de ses relations avec les pays occidentaux, Pékin est désormais à même d'obtenir que ses compagnies nationales prennent des parts dans des entreprises ou des gisements en Russie, à l'image de ce qui a été négocié dans le cadre du gazoduc « Force de Sibérie »²⁶⁵ ou du site de production GNL de Yamal²⁶⁶, preuve de l'intérêt certain de la Chine pour le gaz russe, sibérien et arctique. D'autre part, la montée en puissance de la Chine comme marché énergétique de la Russie est notable mais demeure limitée à ce jour²⁶⁷, tant Pékin se montre vigilant quant à diversifier au maximum son approvisionnement énergétique : Russie, mais surtout Asie centrale et Moyen-Orient. L'Afrique de l'Ouest et l'Amérique du Sud y occupent également un rôle prépondérant. À ce titre, beaucoup doutent que cette perspective accrue d'une coopération énergétique sino-russe dans l'Arctique, demeurant encore largement au stade d'accords écrits par ailleurs, suffise à tracer un avenir certain pour l'exploitation des gisements du plateau continental à la hauteur des très hautes ambitions déclarées par Moscou dans ce domaine.

La conjoncture internationale pèse aujourd'hui sur les projets de Gazprom – et de tous les autres opérateurs nationaux – en Arctique, même si le gouvernement russe affiche des discours ambitieux sur certains projets en cours pour marquer la présence de la Russie dans ce qu'elle voit comme la « course aux hydrocarbures » dans le Grand Nord ; une course dans laquelle le nombre de coureurs prospectifs peinent à garnir la ligne de départ. En dépit des grandes ambitions déclarées, le soutien de l'État pourrait s'avérer plus difficile à assumer dans la longue durée compte tenu des moyens gigantesques qu'il requiert, le discours des officiels russes s'étant réorienté vers une forme de reconnaissance tacite que les horizons de l'exploitation des ressources *offshore* de l'Arctique s'inscrivent dans un terme long (alors que jusqu'il y a peu ce même discours insistait sur le fait qu'il s'agissait d'un enjeu d'une importance déterminante liée au besoin de pallier l'appauvrissement attendu des gisements historiques de Sibérie occidentale). Même si la part de développement qu'elles représentent est appelée à être (nettement) plus importante dans le champ des réserves pétrolières que gazières, le terme au-delà duquel le poids des ressources *offshore* de l'Arctique dans la production d'énergie russe est appelé à croître s'est éloigné (officiellement, il n'en est plus question avant

²⁶⁴ Thèse notamment développée par MARANGÉ, C. (2019), dans DE TINGUY (dir.), *La Russie dans le monde*, CNRS, Paris, pp. 191-221.

²⁶⁵ En octobre 2012, Vladimir Poutine avait chargé Gazprom de préparer un projet de gazoduc de Iakoutie à Khabarovsk et à Vladivostok afin de relier les gisements de Sibérie orientale à l'Extrême-Orient. Le holding gazier avait alors signé en mai 2014 avec la chinoise CNPC un contrat pour la fourniture de 38 milliards de mètres cubes de gaz par an pendant 30 ans pour 400 milliards de dollars, assortie d'investissements chinois dans les infrastructures requises. Après quelques allongements de délais n'ayant, au final, excédés que d'un peu plus d'un an le calendrier initial, Gazprom a effectué ces premières livraisons à la compagnie d'État chinoise via ce nouveau tube le 2 décembre 2019. Long de plus de 3 000 km, « Force de Sibérie » n'approvisionne toutefois pas la Chine en gaz provenant de gisements arctiques et du nord de la Sibérie occidentale (YNAO) comme c'est le cas des tubes à destination européenne, mais avec du gaz provenant de Sibérie centrale et orientale, essentiellement des champs géants de Iakoutie centrale. Les livraisons sont prévues pour atteindre 6 milliards de mètres cubes par an à horizon et jusqu'à 38 milliards de mètres cubes à la fin des années 2020. MARANGÉ, C., in DE TINGUY, A. (dir.), *La Russie dans le monde*, Éditions CNRS, Paris, 2019, pp. 195-197.

²⁶⁶ En marge de l'accord sino-russe signé à Shanghai le 21 mai 2014, le plus grand prêt jamais consenti par une banque étrangère à Gazprom – 2 milliards US \$ – a été octroyé par la *China Development Bank* et des prises de participation de compagnies pétrolières chinoises ont été envisagées dans le gisement mixte de Vankor (kraï de Krasnoïarsk, Sibérie orientale). Depuis, devant les hésitations chinoises, les parts du gisement ont été cédées à la compagnie indienne ONGC. Les investissements chinois se sont toutefois multipliés ces dernières années : par le *Silk Road Fund* dans le complexe Yamal LNG de Novatek, puis le chimiste Sibur en 2016, par Beijing Gas dans un gisement détenu par Rosneft, enfin la CEFC qui a acquis 14 % des parts de Rosneft en 2017. « [Russia and China Quietly Build Business Bonds](#) », *The Financial Times*, 24 septembre 2017 ; HENDERSON, J., and MITROVA, Tatiana, « [Energy Relations between Russia and China: Playing Chess with the Dragon](#) », *Oxford Institute for Energy Studies Working Papers* n° 67, août 2016.

²⁶⁷ Voir notamment LOCATELLI, C. (2015), *op. cit.* Plus grand consommateur d'énergie au monde, la Chine a érigé en principe la diversification de ses sources d'approvisionnement. La Russie constitue pour elle un fournisseur important parmi d'autres. En 2017, seules 11 % des importations chinoises de pétrole provenaient de Russie, contre 16 % d'Arabie saoudite et 13 % d'Angola. En 2018, ces mêmes importations en provenance de Russie ont dépassé celles venant d'Arabie saoudite en raison de la libéralisation du marché chinois qui permet d'exporter des quantités moindres vers de petits raffineurs. La Chine, produisant elle-même du gaz naturel, a moins recours aux importations et privilégie le gaz liquéfié. Pékin a cependant massivement investi dans des projets d'infrastructures en Asie centrale pour approvisionner les régions occidentales du pays. Le projet chinois *Central Asian-China Gas Pipeline* (CACGP) associe trois gazoducs parallèles qui permettent, depuis la fin des années 2000, d'acheminer du gaz du Turkménistan, du Kazakhstan et d'Ouzbékistan vers l'Ouest de la Chine sans passer par la Russie vers laquelle étaient orientés les gazoducs d'Asie centrale construits à l'époque soviétique. Avant l'entrée en service du gazoduc « Force de Sibérie » en décembre 2019, seulement 0,5 % des exportations de gaz naturel russe sont destinées à l'Asie, dont 0,3 % au Japon...

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

les années 2030)²⁶⁸. Avant sa disparition, l'ancien Premier ministre Evgueni Primakov réputé avoir conseillé Vladimir Poutine sur différents enjeux, avait suggéré de faire une pause dans le développement des gisements gaziers et pétroliers dans l'Arctique – à l'instar d'autres pays riverains de l'Arctique (États-Unis, Canada, Norvège)²⁶⁹. Mais clairement, le Kremlin, porté par son agenda de puissance recouvrée et la volonté, plus pragmatique, de montrer aux Européens que la production de ces gisements – en particulier gaziers – peut être à terme redirigée vers l'Asie au détriment de l'Europe²⁷⁰, n'entend visiblement pas se départir de cet objectif stratégique de développement et de sécurisation de sa souveraineté et de sa stratégie énergétique, qui vient de fait soutenir les éléments analysés précédemment concernant la pertinence de la perspective d'exploitation des ressources *offshore* de l'Arctique par la Russie.

3.5. Ressources minières : La Sibérie, le Groenland et l'enjeu de la présence chinoise

Si le sujet des réserves d'hydrocarbures a largement contribué à alimenter ces quinze dernières années le discours commun sur l'affirmation de la région arctique comme « nouvel Eldorado énergétique du XIX^e siècle » et est souvent décrit comme le fondement premier du risque pressenti d'une « ruée vers l'Arctique », les ressources prospectives suscitant l'intérêt des grands opérateurs industriels et des États, riverains ou non, ne s'y limitent pas.

En effet, aux côtés des gisements d'hydrocarbures qu'ils renferment, les territoires du cercle polaire se révèlent également, après exploration, être riches en minerais et ressources minérales de toute sorte, dont certaines particulièrement convoitées : or et fer en Alaska, platine, cuivre ou nickel en Sibérie du nord, platine, or et uranium au Groenland, charbon au Svalbard, zinc, plomb et diamant dans l'Archipel arctique canadien, fer en Scandinavie, etc. Dans les fonds marins se trouveraient de surcroît d'importants gisements de diamant, d'or, d'uranium, de nickel, de fer, de cobalt, etc. Une richesse minérale, souvent connue de longue date par ailleurs²⁷¹, mais censément appelée à devenir plus facilement accessible à l'avenir, compte tenu de la fonte de la couverture glaciaire libérant désormais, sur terre comme en mer, l'exploitation de territoires hier encore hors d'atteinte. En outre, les sous-sols arctiques, en particulier ceux de la grande île groenlandaise, abriteraient en quantité importante ces fameuses « terres rares » aujourd'hui indispensables dans ces domaines stratégiques que sont l'informatique, l'électronique ou l'industrie de défense. De fait, la prise de conscience de la présence très significative de ces ressources rares et coûteuses, si cruciales pour les grandes économies du XXI^e siècle, a créé un véritable fantasme qui a contribué ces dernières années à la « réinvention » de l'Arctique comme un nouvel « eldorado minier », désormais convoité par un nombre croissant d'opérateurs industriels cherchant à s'implanter dans la région à la recherche de ressources plus faciles à exploiter, dont l'accessibilité nouvelle – réelle et/ou projetée – exacerbe les appétits et les ambitions des États et des grands groupes industriels en même temps qu'elle amplifie les enjeux et défis que cette exploitation représente pour les régions de l'Arctique.

Ici encore, géographie oblige, la Russie occupe une place de choix dans les perspectives d'exploitation de ces ressources minières. En effet, de tous les territoires arctiques, la Sibérie s'est toujours distinguée par la diversité et l'immensité de ses ressources naturelles. Elle recèle par exemple 80 % des réserves russes de charbon, des quantités équivalentes en métaux précieux et en diamant et plus de 40 % des ressources en bois de construction de l'État russe²⁷². Toutefois, c'est plus précisément en Sibérie arctique – ces 15 % du territoire russe comprenant 22 600 kilomètres de côtes situés au-delà du 66° 34'03" N et accordant aux autorités russes la souveraineté sur environ 40 % des territoires arctiques globalisés – que se trouvent, en plus des plus vastes réserves d'hydrocarbures identifiées, certains des gisements connus les plus riches au monde de métaux et de pierres particulièrement précieuses²⁷³. Exploitée de longue date par les

²⁶⁸ Observatoire de l'Arctique, « [Gazprom et le Grand Nord](#) » (FRS, mai 2016)

²⁶⁹ PETERSEN, Trude, « [Ex-Minister Suggests Pause in Russian Arctic Oil](#) », *The Barents Observer*, Janvier 14, 2015.

²⁷⁰ MARANGÉ, C. (2019), *op. cit.*, p. 197.

²⁷¹ LASSERRE, F. (2019), in *Géoconfluences*, *op. cit.*

²⁷² HILL (2004), *op. cit.* p. 324

²⁷³ Commission des affaires européennes sur les stratégies européennes pour l'Arctique. Sénat de la République française, Paris (2014), *op. cit.* p. 56

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

planificateurs soviétiques, la Sibérie arctique recèle d'immenses réserves minérales. De fait, ces ressources, qui représentent d'ores et déjà 20 % des exportations russes et 10 % du produit intérieur brut du pays²⁷⁴, sont d'une importance indubitable pour l'économie de l'ensemble de la Russie et son développement futur. Le président Poutine ne s'y est d'ailleurs pas trompé lorsqu'il déclarait en 2017 vouloir doubler, à l'horizon 2030, le volume des richesses nationales produites dans les territoires arctiques²⁷⁵. Compte tenu de la structure de l'économie russe, la place devant être prise par le secteur minier et, bien davantage encore, celui des hydrocarbures dans la planification de cette (hypothétique) trajectoire de croissance miraculeuse apparaît *a fortiori* centrale. Hydrocarbures mis à part, les gisements exploités de l'Arctique sibérien représentent aujourd'hui, à titre d'exemple, 90 % des réserves russes de diamant et de platine, principalement situées dans quatre régions : les péninsules de Kola et de Taïmyr, le nord de la Yakoutie et la Tchoukotka (se reporter à la figure 8). S'y trouvent également 85 % des réserves nationales de nickel et 60 % des réserves de cuivre, essentiellement dans la péninsule de Kola et la région de Norilsk. La péninsule de Taïmyr, la Yakoutie et l'*oblast* de Magadan recèlent également d'importantes réserves d'or, d'argent et de platine²⁷⁶. À l'échelle mondiale, les gisements sibériens représenteraient une part considérable des ressources naturelles connues sur la planète : 7 % des réserves connues de platine, 9 % de celles de charbon et de plomb, 10 % de celles de pétrole, 14 % du molybdène, 21 % du nickel, 30 % de celles de gaz naturel...²⁷⁷ Située dans la ville homonyme, ancien goulag stalinien, la puissante *Norilsk Nickel* est – de loin – le premier producteur mondial de nickel et de palladium (environ 75 % de la production mondiale) et un gros fournisseur de platine, de cuivre et de cobalt. La compagnie est également le principal producteur d'or de la Fédération de Russie, dont elle est l'un des groupes industriels majeurs, dirigé depuis 2012 par Vladimir Potanine, un proche du président Poutine²⁷⁸.

Le potentiel de développement de l'industrie minière dans l'Arctique sibérien est certain, ne serait-ce qu'au vu de la connaissance cartographique des gisements existants. Les perspectives d'extraction à des fins économiques sont en revanche davantage contingentes. Si l'exploitation de l'ensemble de ces ressources naturelles participe de manière essentielle à la création de richesse et à la croissance économique (par ailleurs poussive) de la Fédération de Russie, c'est au prix de dommages environnementaux considérables, croissants et irrémédiables. Comme c'est le cas pour l'exploitation des gisements de pétrole et de gaz arctique, l'ensemble des opérations minières liées à celle des dépôts minéraux les plus septentrionaux, ceux situés au-delà du cercle polaire, dans les territoires particulièrement vulnérables et hostiles du Grand Nord sibérien, exige des volumes faramineux de ressources en eau, électricité et impétrants divers et d'infrastructures nouvelles, incluant l'aménagement de routes, de réseaux ferroviaires, d'installations portuaires et de centrales électriques²⁷⁹ particulièrement coûteuses au vu des technologies requises face aux conditions polaires et à la nature des sols (*permafrost*). L'ensemble de ces opérations minières et aménagements d'infrastructures a déclenché au fil des ans une forte érosion thermokarstique (voir *supra*), fragilisant dangereusement la stabilité du sous-sol des régions arctiques. S'il s'agit là d'un phénomène observé dès les années 1960, il a connu ces dernières années une accélération et une aggravation rapides sous l'effet du réchauffement climatique. À cette dégradation des sols s'ajoute celle des équipements, particulièrement vulnérables sur le *permafrost*. Les températures extrêmes auxquelles sont soumises les installations entraînent leur vieillissement rapide. Le froid rend les métaux et bétons cassants. En outre, les infrastructures de transport sont lacunaires dans les espaces vastes et discontinus de la Sibérie. Datant pour l'essentiel de l'ère soviétique, les installations minières, telles que les réseaux de pipelines par exemple, sont souvent vétustes. Un tel contexte impose donc des contraintes techniques importantes et des coûts d'investissements extrêmement élevés que la Russie, seule, peut difficilement assumer. En plus d'être entravée par la rudesse et la vastitude de ces espaces, l'exploitation des ressources minières de l'Arctique russe est confrontée à des coûts financiers, technologiques et environnementaux considérables, qui en

²⁷⁴ MARCHAND, P. (2016), in *Le Courrier des pays de l'Est*, op. cit., p. 1

²⁷⁵ LARUELLE, M., « Russia's Arctic Policy. A Power Strategy and Its Limits », *Notes de l'Ifri, Russie.Nei.Visions*, n° 117, mars 2020, p. 3

²⁷⁶ Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Sénat de la République française (2009), op. cit., p. 38 ; HILL (2004), op. cit., p. 324 ; MARCHAND (2016), op. cit., p. 7

²⁷⁷ RADVANYI (2013) « [La Sibérie, eldorado russe du XXIe siècle ?](#) », *Revue internationale et stratégique*, vol. 4 (92), p. 132

²⁷⁸ « [Oligarch Vladimir Potanin on money, power and Putin](#) », *The Financial Times*, London, 10 février 2017

²⁷⁹ D'où le discutabile concept des centrales nucléaires flottantes.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

rendent la poursuite contingente et hasardeuse. À cet égard, le réchauffement climatique n'apporte pas uniquement des éléments favorables.

Aussi, bien que le président Poutine réaffirme aujourd'hui l'immensité de la Russie comme un vecteur majeur de puissance, il est fondé de penser qu'il puisse s'agir là davantage d'une hypothèse de travail que d'un « business plan » abouti. En effet, les autorités russes ont toujours été conscientes de détenir des richesses considérables dont l'accès et l'extraction, du fait de ces fortes contraintes naturelles, sont pour le moins emprunts d'incertitude et d'instabilité. C'est d'ailleurs ce qui a toujours entravé le développement de la puissance de l'État russe. À cela s'ajoute le fait que les autorités russes, et ce depuis la période soviétique, ont toujours privilégié un investissement lourd afin d'augmenter le nombre d'explorations et la production minière et d'hydrocarbures, au détriment du développement d'infrastructures performantes, que ce soit pour l'extraction ou pour l'acheminement des ressources vers les zones de consommation et les marchés internationaux. Or, la gestion et l'aménagement d'un « territoire-continent » tel que la Fédération de Russie exige une expertise technologique et des investissements colossaux pour pallier la rudesse des conditions climatiques, le défi de la gestion de l'héritage environnemental catastrophique de l'époque soviétique, les grandes dimensions du pays et l'enclavement de la Sibérie, largement sous-équipée, pour assurer l'exploitation de ses ressources naturelles dans un contexte où la situation économique et démographique du pays oblige le pouvoir à faire des choix et à délaisser certains projets²⁸⁰. Comme souvent, comme ailleurs, la Russie n'a pas (tous) les moyens de ses (très grandes) ambitions...

Si sa stratégie semble la plus ambitieuse et la plus tapageuse, la Russie n'est toutefois pas la seule à contempler avec un regain d'intérêt manifeste le potentiel d'exploitation des richesses minérales du sous-sol de ses territoires arctiques. Au-delà des riches gisements miniers sibériens, pour l'essentiel connus et exploités de longue date, l'exploitation minière est également développée dans les autres territoires arctiques, notamment à travers plusieurs chantiers de grande ampleur en Amérique du Nord ou au Groenland. Comme c'est le cas des hydrocarbures, les conséquences du changement climatique et le développement technologique, ainsi que l'accélération de la mondialisation, provoquent un intérêt accru des grands groupes industriels pour les ressources minières de l'Arctique.

Ces dernières années, conséquence d'une nouvelle accessibilité étroitement liée à la géographie de la fonte, la véritable nouveauté est venue de l'identification et de l'exploration d'importantes ressources minières dans les îles de l'Arctique canadien et au Groenland. Sur la grande île canadienne de Baffin (Nunavut), l'une des mines de fer de la meilleure qualité au monde (*Baffinland Iron Mines Co* à Mary River, 520 km au nord du cercle polaire²⁸¹) a commencé en juin 2015 à expédier du minerai en recourant à des vraquiers naviguant à travers le passage maritime du Nord-Ouest. De nouveaux gisements de zinc, plomb, titane, mercure et uranium considérés comme techniquement exploitables aux conditions actuelles du marché ont également été identifiés dans différents secteurs de l'archipel arctique canadien (Wabush, Sverdrup, Voisey's Bay)²⁸². Mais c'est surtout au Groenland que la géographie de la fonte a révélé l'ampleur et la richesse des ressources minières potentiellement exploitables. Ces dernières années, des explorations géologiques prometteuses ont libéré les appétits concurrents de nombreuses entreprises – et donc d'États tiers investisseurs – cherchant à s'implanter sur la grande île à la recherche de ressources désormais plus faciles à exploiter. Sous ses nappes de glace en voie de fonte accélérée, le sous-sol du Groenland renferme en effet une profusion de ressources minérales dont l'exploration et l'exploitation se trouvent à présent grandement facilitées par le bouleversement climatique en cours : zinc, or, platine, uranium, et surtout ces fameux éléments des terres rares absolument cruciaux pour les grandes économies du XXI^e siècle. Le sous-sol groenlandais est particulièrement riche. Aussi, dans l'environnement de concurrence géoéconomique contemporain, le contrôle de ces gisements se profile-t-il désormais comme un enjeu stratégique majeur, avec aussi des conséquences complexes pour les populations locales²⁸³.

²⁸⁰ VAGUET (2009), cité par HOU (2014), *op. cit.*, p. 216 ; KROPOTKINE, A., (2005), *op. cit.*, p. 204

²⁸¹ « [Le projet minier Mary River de Baffinland est approuvé sous conditions par la CNER](#) », *World Wildlife Fund Canada*, 28 septembre 2012 ; fiche du projet industriel disponible sur « [Mines de fer de Baffinland – Projet Mary River](#) »

²⁸² LASSERRE, F. (2019), in *Géoconfluences*, *op. cit.*

²⁸³ Sur l'extraction des ressources au Groenland, ses enjeux et ses conséquences, lire en particulier : DUC, M., (2017) « [L'extractivisme sans extraction ? Au Groenland, des politiques de développement territorial entre volontarisme minier et dépossessions](#) », *Géoconfluences*, École normale supérieure - Lyon, novembre 2017

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Au moment d'écrire ces lignes, une société d'exploration minière australienne, la *Greenland Minerals Ltd* (GML)²⁸⁴, active depuis 2014 dans l'acquisition, l'exploration et le développement d'une zone de licence minière sur la grande île sous souveraineté danoise, s'apprêtait à extraire du zinc, de l'uranium et surtout des métaux rares (neodymium, dysprosium, terbium...) dans le très riche gisement minier du plateau de Iljmausaq/Kvanefjeld. La mise en activité de cette concession controversée²⁸⁵ ouvre désormais la perspective potentielle de voir la grande île devenir l'un des centres mondiaux d'extraction de ces éléments rares à l'avenir. Élément notable : un groupe chinois, la *Shenghe Resources Holding Co Ltd*²⁸⁶, est devenu en 2016 le plus grand actionnaire de cette compagnie cotée à la bourse de Sydney, ayant acquis cette année-là 12,5 % des parts de la GML avant de signer, en août 2018, un protocole d'accord prévoyant de donner à terme au partenaire chinois la primauté dans le traitement et la commercialisation des matériaux extraits du site²⁸⁷. Le consensus parmi les observateurs du secteur minier international donne à penser que les opérateurs chinois, inquiets de la perspective à venir de mise sur le marché d'importantes quantités nouvelles de terres rares cruciales pour le développement de toute une série de technologies critiques dans la production desquelles la Chine a aujourd'hui atteint une position quasi-monopolistique (70 % des capacités mondiales d'extraction et de raffinage)²⁸⁸, ont ainsi souhaité garder la main sur un secteur stratégique de l'économie chinoise, avec à la clé un avantage compétitif évident sur ses concurrents technologiques – États-Unis en tête²⁸⁹. Lorsqu'ils deviendront véritablement opérationnels, ces termes de production agiront non seulement dans le sens d'un ancrage fort de la présence chinoise au Groenland et dans son industrie minière en développement, mais surtout dans celui d'un renforcement du poids de la Chine dans la géoéconomie hautement stratégique des terres rares. Le dossier est non seulement à haute valeur économique, mais aussi très marqué (géo)stratégiquement. La perspective d'une éventuelle mainmise chinoise sur l'exploitation du site de Kvanefjeld a fortement « irrité » et inquiété à Washington, où l'on souhaite désormais voir des opérateurs nationaux prendre une part beaucoup plus active (face aux Chinois) dans l'exploitation des ressources minières du Groenland, faisant notamment des activités d'exploration des réserves en terres rares un enjeu stratégique et de sécurité nationale²⁹⁰.

C'est dans ce contexte de mise sous tension des relations sino-américaines sur fond de guerre commerciale et de compétition stratégique montante entre Pékin et Washington sous l'administration Trump, dont le dossier de la dépendance technologique américaine face à un quasi-monopole chinois sur le marché des terres rares et la présence de plus en plus marquée de la Chine aux portes du continent nord-américain sont devenus l'un des symboles les plus clivants, qu'il faut resituer les propos tenus par le président Trump le 23 août 2019 quant à un hypothétique « achat » du Groenland au Danemark souhaité par son administration. En manifestant par cette sortie provocatrice son intérêt pour le territoire arctique sous souveraineté danoise, le président des États-Unis se positionnait dans la course aux ressources souterraines qui l'oppose à la Russie et à la Chine. Nous y reviendrons.

Les bouleversements environnementaux en cours dans l'Arctique ont ainsi fait émerger le Groenland, territoire au statut quasi-étatique équivoque de « Communauté du Royaume du Danemark » dotée d'une autonomie constitutive élargie (notamment en matière de politique de développement économique et de droit de contrôle des Groenlandais sur leurs ressources)²⁹¹, comme un nouvel acteur-sujet de la géoéconomie internationale à travers la multiplication des intérêts miniers étrangers. Les Chinois, par leur diplomatie économique particulièrement active et leurs investissements croissants sur la grande île soucieuse de développer les moyens de son autonomie ces dernières années, sont parvenus à se positionner aux avant-postes de ce qui s'annonce être une révolution dans le statut et l'exploitation des ressources minières de

²⁸⁴ « [Greenland Shines Brightly in the Rare Earth Spotlight](#) », *Mining Journal*, 10 juin 2019

²⁸⁵ Voir DUC (2017), *op. cit.*

²⁸⁶ BLOOMBERG, *The Financial Web*, URL: <https://www.bloomberg.com/quote/600392:CH>

²⁸⁷ LANTEIGNE, Marc, and SHI, Mingming, « China Steps Up its Mining Interests in Greenland », *The Diplomat*, 12 février 2019 [c. le 8 février 2020, <https://thediplomat.com/2019/02/china-steps-up-its-mining-interests-in-greenland/>]

²⁸⁸ « [Trump Might Want to Buy Greenland but His Nemesis China is Before Him](#) » (*Forbes*, 19 août 2019)

²⁸⁹ LANTEIGNE and SHI (2019), *op. cit.*

²⁹⁰ YUYAN, Kilii, et STRINGER, David, « [Greenland's Rare Earth Minerals Make it Trump's Treasure Island](#) », *Bloomberg Business Week*, 3 septembre 2019

²⁹¹ Pour approfondir la question de l'autonomie groenlandaise et de son statut évolution, voir notamment : CHILLAUD, Matthieu, (2004) « Le Groenland : entre contraintes géographiques et vertus stratégiques », *Annuaire français de relations internationales*, vol. IV, Bruxelles, éditions Bruylant.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

l'île. Si le site de Kvanefjeld est devenu l'exemple le plus emblématique de l'expansion de la présence économique chinoise au Groenland ces dernières années, il n'en est pas la seule expression. Un autre opérateur minier chinois – la *China Nonferrous Metal Industry's Foreign Engineering and Construction Co.* (NFC) – est aussi partie prenante au financement et au développement par le minier australien *Ironbark Zinc Ltd* d'une concession minière d'envergure (zinc, plomb, germanium) dans les terres du Fjord Citronen dans la partie septentrionale de l'île. Une compagnie cotée à la bourse de Hong Kong détient également les droits d'exploitation d'un gisement de fer récemment découvert dans la ceinture de roches vertes archéennes d'Isua dans la pointe sud-ouest de l'île²⁹². Dans le secteur des hydrocarbures cette fois, deux majors chinois sous contrôle d'État, la *China National Petroleum Corporation* (CNPC) et la *China National Offshore Oil Corporation* (CNOOC) ont officiellement exprimé auprès des autorités groenlandaises leur intérêt pour des périmètres pétroliers et gaziers *onshore* déclarés ouverts à l'exploration le long de la côte occidentale à compter de 2021²⁹³. Pour l'heure, il ne s'agit là que d'une perspective de développement à moyen et plus long terme. Aujourd'hui au stade prospectif, les questions entourant l'avenir hypothétique de ces éventuelles concessions sont nombreuses. En effet, sans compter les contingences du marché international des hydrocarbures et l'évolution du ratio offre/demande, il peut généralement s'écouler plusieurs années avant que les procédures d'autorisation d'exploitation n'aboutissent à des projets miniers à grande échelle au Groenland, sans parler des délais nécessaires pour que les obstacles techniques et logistiques susceptibles de se poser avant et après les opérations puissent être résolus. Mais malgré ces nombreux obstacles, la question centrale demeure de savoir comment la poursuite des changements climatiques en cours dans l'Arctique, combiné aux évolutions de la politique intérieure et des relations internationales du Groenland, et notamment celle de la nature du lien avec le Danemark et les États-Unis, façonneront l'ampleur et la densité des investissements chinois sur la grande île à l'avenir. Incidemment, si elle devait se confirmer, une poursuite soutenue de l'investissement minier chinois au Groenland ne manquerait pas d'avoir des répercussions sur les débats politiques et sécuritaires entourant l'avenir politique de la grande île.

Nonobstant, s'ajoutant à la perspective d'un développement accru des activités industrielles liées à une exploitation plus intensive des réserves d'hydrocarbures arctiques et notamment à l'accroissement, déjà bien réel, de l'extraction gazière dans l'Arctique russe, cette possible « révolution » qui semble se dessiner dans la mise en exploitation des ressources du sous-sol groenlandais pourrait n'être à terme qu'un des aspects d'un développement plus large des activités industrielles liées à l'exploitation minière de l'Arctique. D'autres filières sont parfois évoquées.

Tout ce qui précède en témoigne de manière certaine, les conséquences de plus en plus marquées du réchauffement climatique ainsi que le développement technologique et l'accélération de la mondialisation ont provoqué ces dernières années un intérêt accru des grands groupes industriels pour les ressources minérales les plus éloignées de l'Arctique. Or, les activités exploratoires et de prospection menées tous azimuts depuis le début du siècle ont mis en évidence qu'au rang des immenses réserves de ressources océaniques arctiques, loin d'être limitées aux seules réserves d'hydrocarbures contenues dans les sous-sols de l'océan Glacial et de ses mers adjacentes, s'ajouteraient de surcroît aux importants gisements minéraux *onshore* que nous venons de décrire, ceux situés sur le continent et les îles arctiques, des dépôts estimés « gigantesques » de minerais et métaux rares localisés dans les fonds marins, à la surface des plateaux continentaux arctiques, que le progrès technologique combiné au recul de la banquise rendraient désormais accessibles à une possible exploitation. Au cours de la décennie écoulée, la découverte de la richesse des fonds marins de l'Arctique a ainsi créé un véritable fantasme dans le monde, laissant d'aucuns présager d'une véritable course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques²⁹⁴. Avec le recul, la réalité semble aujourd'hui appeler à davantage de raison. Le grand spécialiste canadien de l'Arctique, Frédéric Lasserre, l'écrit sans ambages : « *Il faut déconstruire le mythe de la réserve de ressources arctiques océaniques* »²⁹⁵, pointant notamment la persistance de grandes difficultés techniques d'exploitation, le caractère hautement aléatoire de ces réserves supposées et des coûts environnementaux aujourd'hui difficilement concevables. Comme c'est le cas pour l'exploitation des réserves d'hydrocarbures en eaux profondes, le coût extrêmement

²⁹² MILLER, John, « [Ironbark Moves to Financing Stage of Zinc Strategy](#) », *Mining Journal*, 16 janvier 2018

²⁹³ LANTEIGNE et SHI (2019), *op. cit.*

²⁹⁴ LASSERRE, F. (2019), in *Géoconfluences*, *op. cit.*

²⁹⁵ *Idem*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

élévées des technologies à mettre en œuvre pour collecter ces dépôts miniers des grands fonds, pour peu que celles-ci soient effectivement, en l'état, suffisantes pour faire face aux conditions extrêmes de l'Arctique – ce qui est encore en doute – demeure un obstacle de taille freinant actuellement, et sans doute pour plusieurs années encore, l'exploitation de ces ressources minérales sous-marines. Pour l'heure, les coûts d'exploitation de ces ressources demeurent trop élevés par rapport aux gains potentiels, sans parler des coûts environnementaux, tant il s'agit là d'une exploitation invasive de nature à causer des dommages irrémédiables aux écosystèmes fragiles de l'Arctique. En outre, comme souligné dans le cas des hydrocarbures *offshore*, la majorité du sous-sol arctique n'ayant pas été sondée, l'ampleur de ces réserves repose sur des estimations variables et incertaines.

3.6. Les ressources de pêche et la protection de la biosphère

De manière plus immédiatement accessible et exploitable, les ressources de l'Arctique sont aussi et d'abord halieutiques et marines. Avec, ici encore, un changement majeur des perspectives d'exploitation ouvertes par les bouleversements climatiques en cours.

Occupant une place historiquement marquée (cf. rôle de la pêche de la morue/hareng ou de la chasse aux cétacés dans le roman des grandes épopées maritimes des temps modernes²⁹⁶), mais aussi de plus en plus importantes dans la fourniture des espèces courantes de poissons les plus consommés sur les marchés de masse des pays industrialisés occidentaux et asiatiques²⁹⁷, ces ressources de pêche occupent en outre, avec la chasse, une place centrale dans les activités traditionnelles formant la base de l'économie locale dont dépendent les populations autochtones des régions arctiques²⁹⁸. Or, ces activités reposent sur un équilibre fragile. Les évolutions climatiques et océaniques (températures de l'eau, salinité, courants, etc.) de l'environnement arctique risquent fort 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 autochtones qui dépendent de la pêche²⁹⁹. En outre, si la zone économique exclusive des cinq États riverains de l'océan Glacial (États-Unis, Canada, Danemark, Norvège, Russie) couvre 90 % des ressources en poisson de la zone polaire³⁰⁰, le retrait estival toujours plus marqué des glaces polaires est de nature à permettre une exploitation beaucoup plus active des ressources halieutiques arctiques (cf. zones de pêche élargies), et cela par des flottes de navires déjà familières des conditions météorologiques extrême du Grand-nord. Conséquence directe d'une plus grande accessibilité des eaux et de l'appauvrissement de plus en plus marqué des grandes zones traditionnelles de pêche industrielle de l'Atlantique nord/central et du Pacifique nord/central, cette évolution s'est de plus en plus marquée au fil des ans depuis le début du siècle, avec la présence croissante de navires des flottes européennes (norvégienne, française et espagnole notamment), canadienne, russe, chinoise, mais aussi sud-coréenne, japonaise, etc. chahutant de plus en plus activement dans les eaux internationales les plus septentrionales. La menace que représente pour l'écosystème arctique le risque d'une surexploitation rapide d'eaux hier encore largement sanctuarisées par leur inaccessibilité et leur épaisse couverture de glaces de mer ne peut être négligée. Or, fait suffisamment rare pour être mentionné et démontrant, s'il le fallait, qu'une coopération régionale de qualité est possible pour la défense du bien commun dans l'Arctique, signalons que, pour répondre aux préoccupations largement partagées concernant ce risque prévisible de surpêche maintenant qu'il devient possible d'atteindre des étendues d'eau libre de plus en plus vastes, une interdiction de pêche dans le secteur de haute mer de l'océan Arctique central a été négociée avec le soutien de l'Union européenne, de la Russie et des États-Unis, ainsi que du

²⁹⁶ Pour un historique complet de la navigation en Arctique, lire notamment : PIC, Pauline, « [Naviguer en Arctique](#) », *Géoconfluences*, École normale supérieure de Lyon, février 2020

²⁹⁷ Aujourd'hui, 10 % du poisson blanc (*white fish*) pêché vient déjà de la région de l'Arctique (Mers de Barents et de Bering). EIFFLING, V., STRUYE DE SWIELANDE, T., (2011), *op. cit.*, p. 9

²⁹⁸ Pour le clin d'œil, notons ainsi que la ville d'Iqaluit, « capitale » depuis 1999 et plus grande ville du Nunavut au Canada (63°45' nord), où vivent de manière permanente 7 500 habitants, dont 60 % d'Inuits, signifie « poissons » en inuktitut. Cette ville de l'extrême est durant l'hiver accessible uniquement par motoneige et traîneau à chiens – lorsque le détroit d'Hudson est gelé – et par l'aéroport, une ancienne base militaire américaine.

²⁹⁹ Voir ESCUDÉ-JOFFRES, Camille, « [Les régions de l'Arctique entre États et sociétés](#) », *Géoconfluences*, École normale supérieure de Lyon, septembre 2019

³⁰⁰ Institute for Foreign Policy Analysis, *New Strategic Dynamics in the Arctic Region: Implications for National Security and International Collaboration*, *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Canada, de la Chine, de l'Islande, du Japon, de la Norvège et de la Corée du Sud, et entérinée par un accord signé par ces parties prenantes à Nuuk, capitale du Groenland, en décembre 2017³⁰¹. Portant sur une période de quinze ans, renouvelable, cet accord inédit (premier accord multilatéral juridiquement contraignant portant sur la protection de l'environnement arctique) est entré en vigueur en octobre 2018. Ce moratoire permettra dorénavant aux scientifiques (et notamment aux scientifiques belges et internationaux qui embarqueront prochainement à bord du nouveau Belgica 2) d'évaluer les réserves halieutiques et l'habitat marin avant qu'ils ne soient davantage impactés.

Les enjeux entourant l'exploitation (vs sanctuarisation) des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables de l'Arctique sont importants pour l'ensemble de la communauté internationale et, *a fortiori*, pour les pays dont le bien-être – en matière de climat, de richesses et de sécurité – est directement tributaire de l'Arctique. Des contentieux de souveraineté et des luttes d'influence entre États riverains et non riverains, à l'instar de la Chine, sont susceptibles de se manifester avec davantage de tensions dans les dynamiques concurrentielles mettant aux prises les entreprises de plus en plus nombreuses cherchant à s'implanter dans la région à la recherche de ressources plus faciles à exploiter au fur et à mesure que les eaux de l'Arctique deviennent plus accessibles à la navigation commerciale et aux industries d'extraction (notamment de carburants fossiles), aux activités minières et à la pêche. Ce qui intensifie aussi les questionnements entourant la volonté politique et la capacité des États concernés à se mettre d'accord et agir sur les mesures de protection de l'environnement à prendre pour limiter l'extraction minière et le forage des fonds marins à un moment où la « course vers l'Arctique » semble tenter plusieurs d'entre eux et où la ligne oscillant entre intérêt économique et danger écologique est hésitante.

³⁰¹ Commission européenne, (2019), « [EU and Arctic Partners Enter Historic Agreement To Pre-vent Unregulated Fishing in High Seas](#) », 4 mars 2019; Conseil de l'Union européenne, « [Central Arctic - EU to Enter Agreement Against Unregulated Fishing](#) », 4 mars 2019. Pour un commentaire de l'accord de Nuuk, lire MALTE, Humpert, « [European Union Adopts Ban on Fishing in the Arctic](#) », *High North News*, 7 mars, 2019

4. L'enjeu des nouvelles voies maritimes et l'ouverture de l'Arctique au transit commercial international : une nouvelle centralité ?

L'intérêt économique de l'espace arctique est loin d'être limité à ses seules réserves halieutiques, minérales et en hydrocarbures. Sous l'effet du réchauffement climatique en cours, la fonte accrue et continue de la banquise a également ouvert ces dernières années de nouvelles perspectives de navigation. Des routes maritimes autrefois en sommeil se trouvent désormais libérées des glaces pendant des périodes plus longues et deviennent, de fait, plus « attractives ». De manière convenue, il est attendu que la diminution continue des glaces d'été et des glaces permanentes dans les années à venir conduise, en conséquence de l'accélération projetée du réchauffement climatique, à rendre beaucoup plus accessibles – et donc utilisés – les deux grands passages maritimes circumpolaires : le passage du Nord-Est (PNE, nord de la Russie) et le passage du Nord-Ouest (PNO, nord de l'Amérique).

Figure n°16 : Projection circumpolaire des voies maritimes arctiques. Passage du Nord-Ouest (rouge) et passage du Nord-Est (ou route maritime du Nord, en vert)



Illustration réalisée pour Pauline Pic in « [Naviguer en Arctique](#) », *Géoconfluences* (fév. 2020)

Le principal avantage de ces deux voies maritimes rejoignant l'océan Atlantique à l'océan Pacifique en passant par le Grand Nord, c'est évidemment d'être plus courtes que leurs concurrentes du Sud : que ce soit dans son pendant occidental, à travers l'Arctique nord-américain (PNO), ou oriental, le long des côtes de la Sibérie (PNE), le raccourci rendu possible par la traversée de l'océan Glacial dans la connexion entre l'Europe et l'Extrême-Orient d'une part, l'Europe et la côte pacifique de l'Amérique du Nord, d'autre part, permettant d'éviter de longs détours par le canal de Suez et le canal de Panama est considérable. Emprunter le passage du Nord-Est représenterait ainsi un trajet plus court d'environ 30 % en moyenne entre le nord de l'Europe et

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

le nord-est de l'Asie que celui passant par Suez³⁰². C'est également le cas de la traversée empruntant son pendant occidental à travers l'Arctique nord-américain, qui représenterait un gain de distance d'ordre comparable pour une liaison Europe-Asie transitant au large du Canada, au lieu de Suez³⁰³. Le raccourci permis par la route du Nord-Ouest dans la connexion entre l'Europe et la côte pacifique de l'Amérique du Nord en évitant le détour obligé par le canal de Panama est également considérable, de l'ordre de 1000 miles nautiques de moins qu'un passage par la route classique³⁰⁴. Ces routes passant par le Grand Nord permettraient donc, sur papier, de gagner une à deux semaines de navigation entre l'Asie et l'Europe. Ni plus ni moins qu'une révolution annoncée dans les affaires maritimes internationales.

D'autant plus que depuis 2008, pour la première fois dans l'histoire récente, les deux passages sont désormais parfois simultanément accessibles certains mois l'été³⁰⁵. Fin des années 2000, début 2010, les prix particulièrement élevés des hydrocarbures, que l'on pensait alors – à tort – être désormais appelés à évoluer structurellement au-delà de la barre symbolique des 100 dollars le baril, ont rendu, sur papier, l'option d'une navigation commerciale de transit par le Grand Nord particulièrement attractive, suscitant de fait un véritable engouement médiatique pour les perspectives créées par l'ouverture de ces « nouvelles » voies arctiques, appelées à l'avenir à permettre d'immenses gains de distance, donc de temps, et donc de carburant, pour le commerce international. Même si – comme pour les perspectives d'exploitation des ressources – l'écume d'un premier enthousiasme excessif de voir l'Arctique prochainement devenir une zone majeure de transit commercial s'est aujourd'hui en partie dissipée³⁰⁶, les enjeux logistiques, économiques et stratégiques soulevés par l'ouverture possible de ces nouvelles routes maritimes plus courtes au commerce international sont considérables. Ils doivent être discutés.

4.1. Une révolution annoncée dans les affaires maritimes mondiales

Aussi vrai que la distance ne se réduit pas en géographie à une simple notion géométrique et qu'il convient de mettre en perspective les conditions et circonstances de ces nouvelles voies maritimes et de l'ouverture projetée de l'Arctique au transit commercial international, il faut tout d'abord distinguer la manière dont ces enjeux soulevés par leur utilisation se posent différemment pour l'une et l'autre de ces deux routes maritimes distinctes, celle du Nord-Ouest et celle du Nord-Est.

La route du Nord-Est [qui longe le littoral russe sur 5 600 kilomètres et que les Russes appellent la « Route maritime du Nord » (en russe, *Severnnyy morskoy put* ou *Sevmorput* en abrégé)] est, dans sa version la plus côtière, celle longeant les côtes de la Sibérie via les détroits de Kara, Vilkitski, Sannikov et Long (voir carte *infra*), régulièrement ouverte à la navigation en été, avec escorte indispensable d'un brise-glace, depuis 1935. Comme le fait remarquer Michel Foucher, elle n'est donc en rien « nouvelle »³⁰⁷. Elle a toujours fait l'objet d'une exploitation, réduite certes, mais bien réelle, à l'époque soviétique, donnant lieu, quand la saison le permettait, à l'établissement d'une liaison maritime entre la mer Blanche (Arkhangelsk) et l'Extrême-Orient (Vladivostok). Ce qui est nouveau en revanche, c'est bien que l'amplitude de la fonte des glaces le permette aujourd'hui davantage, ainsi que la volonté de développement dont elle fait l'objet de la part des autorités russes, visant à exploiter davantage les ressources présentes en Arctique et à entreprendre la création d'une route commerciale stratégique reliant l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, le long des côtes sibériennes.

³⁰² EBINGER, CK., ZAMBETAKIS, E. (2009), « The Geopolitics of Arctic Melt », *Royal Institute of International Affairs*, vol. 85, n° 6, pp. 1215-1232, [consulté le 23 janvier 2020] URL : <http://www.jstor.org/stable/40389013>

³⁰³ À titre d'exemple, un voyage Anvers-Shanghai via Malacca, le Bab el-Man-deb et le canal de Suez est long de 19.500 km, contre 15.200 km en passant par le PNE et 16.800 km par le PNO, soit un gain d'un peu plus d'un quart de la distance totale parcourue en passant par les côtes nord de la Russie. (Voir carte).

³⁰⁴ Lasserre, F. (2011). « [Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique](#) », *Cybergéo: European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, n°537, septembre 2011.

³⁰⁵ *Ibid.*

³⁰⁶ Pour une approche critique sur ce thème, lire : LASSERRE, F., « [La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire](#) », *Géocfluences*, septembre 2019.

³⁰⁷ FOUCHER, M. (dir) (2014), *op. cit.*, p. 79. Pour l'importance de cette route arctique durant la période soviétique, voir notamment BRUNET, Roger (1981), « [Géographie du Goulag](#) », *L'Espace géographique*, vol. 10, no. 3, p. 215-232.

Figure n°17 : La route maritime du Nord russe (*Sevmorput*)



La route du Nord-Ouest, pour sa part, celle passant par le détroit de McClure et le dédale de l'archipel Arctique canadien, ne se trouve ouverte à la navigation en conséquence du retrait estival de la couverture de glace de mer que depuis 2007. Le trafic y a toujours été très faible : entre 1906, date du premier transit complet du PNO, et 2008, on ne comptait que 120 navires ayant effectué avec succès cette périlleuse traversée³⁰⁸. Il a toutefois fallu attendre 2013 pour voir un premier cargo de gros tonnage s'y aventurer. Cet été-là, marqué par un premier épisode estival de fonte exceptionnel (plusieurs fois répété depuis lors) dans les secteurs nord-américains de l'Arctique, le *Nordic Orion*, un vraquier danois de 225 m de long (75.000 tonnes à la jauge) parti de Vancouver avec à bord 15.000 tonnes de charbon destiné à une compagnie finlandaise, a emprunté le passage rendu accessible à travers les eaux du Grand Nord canadien. Réussie, cette traversée a toutefois tenu de l'exploit : effectuée loin de toute base de ravitaillement, en cas d'avarie ou de souci technique, le navire était presque seul au monde³⁰⁹. Jamais un tel cargo de transit n'avait passé le Nord-Ouest – si l'on exclut le *Manhattan*, un pétrolier américain converti en brise-glace qui avait emprunté la même voie en 1969 les cuves remplies d'eau³¹⁰.

Cinq ans plus tard, les chroniques de la navigation arctique enregistraient une autre traversée historique, du côté Est cette fois, et avec une portée symbolique d'autant plus grande qu'il s'agissait alors de la première traversée de l'Arctique par un porte-conteneurs, le véhicule clé de l'épine dorsale de la mondialisation³¹¹. En octobre 2018, le leader mondial du transport de fret maritime, le danois *Maersk Line*, lançait son premier « *container carrier* » sur la route du Nord à travers le PNE alors largement libre de glace. Chargé de quelque 3 600 conteneurs, essentiellement remplis de poisson congelé, le *Venta Maersk* était le premier navire de sa classe à emprunter la route du Nord (Vladivostok - St. Pétersbourg en 37 jours), habituellement inaccessible à ce type de bâtiment en raison des conditions de navigation liées à l'extension de la calotte glaciaire en cette période de l'année. Mais l'accélération des effets du réchauffement climatique enregistrés dans l'Arctique ces dernières années change la donne. Praticable seulement quelques semaines en été il y a encore dix ans, le passage du Nord-Est devient chaque année de plus en plus accessible – on parle désormais de deux à trois mois par an l'été³¹². Nul doute que cette fenêtre d'opportunité de navigation est appelée à s'étendre au fur et à mesure que la marche du siècle (et du réchauffement climatique) avance. En octobre 2018, la diminution des glaces d'été et des glaces permanentes était telle qu'elle rendait désormais la route du Nord suffisamment accessible pour ouvrir cette périlleuse traversée à ce type de navire. Le symbole fut fort ; le

³⁰⁸ Pour un aperçu exhaustif de l'histoire longue de la navigation en Arctique, voir : PIC, Pauline (2020) « [Naviguer en Arctique](#) », *Géoconfluences*, février 2020.

³⁰⁹ BONAL, C., « [Nordic Orion le premier cargo qui a osé le passage du Nord-Ouest](#) », *Libération* 10 octobre 2013

³¹⁰ Le trafic y a toujours été historiquement faible, nettement plus faible que sur le PNE : entre 1906, date du premier transit complet du PNO, et 2008, on ne compte que 120 navires ayant effectué le transit complet du passage du Nord-Ouest (Pic, 2020).

³¹¹ Lire à ce propos : BARROUX, D., « [Comment le conteneur a changé le monde](#) » (juin 2013)

³¹² LASSERRE (2019), *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

retentissement mondial³¹³ *a fortiori* opportunément orchestré par des autorités russes soucieuses d'asseoir leur prétention à faire de « leur » route du Nord une rivale crédible à la route du Sud passant par Suez pour le commerce entre l'Europe et l'Asie.

Certes, le *Venta Maersk* n'était qu'un « petit » 3.500 EVP³¹⁴ (200m de long, 42.000t de tonnage de port en lourd³¹⁵), seulement un cargo de taille intermédiaire dans ce secteur habitué au gigantisme, et, bien que faisant partie d'une nouvelle génération de porte-conteneurs certifiés *ice-class* (cf. pouvant naviguer même lorsque les eaux sont gelées sur une épaisseur allant jusqu'à un mètre), il a toutefois requis l'assistance ponctuelle d'un brise-glace nucléaire russe, mais ce voyage n'en restait pas moins inédit. Jusqu'ici, en effet, seuls de petits navires avaient emprunté cette route, eux aussi escortés par les brise-glaces russes. Interrompue après la chute du mur de Berlin, la route maritime du Nord, qui dessert tous les ports de la côte arctique russe, était de nouveau ouverte toute l'année depuis une décennie (2007) grâce à la remise en opération de cette flotte³¹⁶, mais son ouverture à la navigation commerciale, hors trafic local de marchandises, restait limitée au passage de quelques cargos de petite taille. C'est le cas du *Yong Sheng*, un vraquier de l'armateur chinois Cosco, qui a déjà relié Dalian (Chine) à Rotterdam (Pays-Bas) par la route du Nord dès 2013. Depuis, Cosco a suivi à plusieurs reprises ce passage pour des livraisons ponctuelles (comme des éoliennes, par exemple). Depuis 2017, plusieurs méthaniers brise-glaces russes de nouvelle génération transportent désormais régulièrement du gaz naturel liquéfié depuis le port-terminal de Sabetta (Yamal), où il est produit, vers l'Asie du Nord-Est (Chine, Corée du Sud et Japon) d'une part, et l'Europe du Nord (notamment le port de Zeebrugge) d'autre part³¹⁷. Si elle est aujourd'hui essentiellement utilisée pour un trafic de destination et de déserte lié à l'approvisionnement des territoires enclavés de l'Arctique sibérien et à l'acheminement privilégié des hydrocarbures qui y sont produits, Moscou espère avec cette ouverture du passage du Nord-Est au commerce international de transit par la route maritime du Nord (RMN) que la perspective d'un océan Arctique libre de glace durant tout l'été va permettre de généraliser le PNE en l'inscrivant au profit de la Russie dans le système des grands courants maritimes transcontinentaux avec tous les enjeux de contrôle qui s'y trouvent associés³¹⁸. Cette perspective s'avère toutefois incertaine.

Pour la Russie, les enjeux sont énormes. L'accroissement potentiel de la circulation maritime polaire via le PNE représente pour le pays une opportunité économique et géostratégique majeure³¹⁹. Moscou l'a bien compris en investissant substantiellement ces dernières années dans le développement de cette voie de navigation commerciale en soutien de ses ambitions arctiques, un développement également induit par la nécessité d'acheminer par voie maritime sa production croissante d'hydrocarbures arctiques en raison de

³¹³ « [Maersk lance son premier porte-conteneurs sur la Route du Nord](#) », *Le Courier international*, Paris, 21 août 2018

³¹⁴ L'« équivalent 20 pieds » est l'unité de mesure des conteneurs.

³¹⁵ Fiche technique du *Venta* disponible sur :

https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5568438/mmsi:219115000/imo:9775763/vessel:VENTA_MAERSK

³¹⁶ Basés à Mourmansk, siège de l'armement d'État *Atomflot* dont ils dépendent, les quatre anciens brise-glaces *Arktika* de conception soviétique toujours opérationnels (sur les six officiellement déclarés en service) assurent tout au long de l'année l'escorte des navires le long de la route du Nord-Est qui s'étend du détroit de Béring jusqu'au détroit de Kara séparant la Nouvelle-Zemble de la côte sibérienne. L'hiver, ils escortent les navires qui desservent tous les ports des longs estuaires qui bordent le Nord de la Sibérie. En période estivale, ils sont préposés pour escorter les navires qui empruntent la route du Nord. Voir : https://cqegehiulaval.com/la-flotte-mondiale-de-navires-brise-glaces/#_ftnref1

³¹⁷ L'extraction du pétrole et du gaz arctique, notamment avec le projet Yamal, a conduit plusieurs compagnies à commander des pétroliers et méthaniers à coque de glace. Quinze navires gaziers (ils sont quatorze en opération à ce jour) ont été spécialement conçus pour transporter ce GNL en autonomie pendant l'été vers l'Asie en empruntant la route du Nord et vers l'Europe du Nord (Zeebrugge et Saint-Nazaire) en hiver. Ces gaziers de 173 000m³ d'une classe glace élevée (dits « Yamalmax ») peuvent évoluer dans 2,3 mètres d'épaisseur de banquise. Le premier d'entre eux, le *Christophe de Margerie* (du nom du PDG du groupe français Total mort dans un accident d'avion au décollage de l'aéroport international de Moscou-Vnoukovo en vue de rentrer à Paris le 20 octobre 2014) de la compagnie russe Sovcomflot (pavillon chypriote) a réalisé un record en août 2017 en reliant la Norvège à la Corée du Sud par la route du Nord en 19 jours sans escorte. Les treize autres navires de ce type mis en activité depuis sont répartis entre les compagnies canadienne Teekay, japonaise MOL et grecque Dynagas pour le compte de Yamal LNG, ayant toutes un armateur chinois comme partenaire à hauteur d'environ 50% de participation (Alexeeva, 2018). Le coût de construction d'un tel navire est très élevé (appr. 320 millions de dollars l'unité d'une série de quinze navires), soit quasiment une fois et demie le prix d'un navire standard de taille équivalente. Les ports pris dans les glaces une bonne partie de l'année doivent être ravitaillés par des cargos spécialisés à coque renforcée pouvant naviguer de façon autonome.

³¹⁸ ROYER, Pierre (2014), *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer, tient le monde*, Paris, PUF, p. 104

³¹⁹ EIFFLING, V., STRUYE DE SWIELANDE, T. (2011), *op. cit.*, p. 14

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

l'absence de pipelines et des larges distances qui existent entre les régions productrices du Nord de la Sibérie occidentale et les marchés de consommation asiatiques³²⁰.

En septembre 2011, à l'occasion de la cérémonie d'ouverture du deuxième Forum international sur l'Arctique qu'il présidait à Saint-Petersbourg, Vladimir Poutine, alors premier ministre, avait annoncé que son gouvernement entendait « *développer la route maritime du Nord en mettant en place dix centres de secours et de sauvetage en 2015 le long de cette route et en prévoyant la construction de neuf nouveaux brise-glaces (nb. dont trois à propulsion nucléaire) d'ici 2020* »³²¹. Entendant ainsi valoriser le potentiel de cette route auprès des compagnies maritimes étrangères en accroissant la praticabilité et la sécurité du passage, et pouvoir à terme l'officialiser comme nouvelle route maritime commerciale, Moscou a entrepris un programme ambitieux de développement et de modernisation de nouvelles-anciennes infrastructures portuaires datant le plus souvent de l'époque soviétique (et largement délaissées depuis) tout le long des côtes sibériennes, et lancé le renouvellement partiel de sa flotte historique de brise-glaces à propulsion nucléaire, alors tenue pour certes pléthorique, mais aussi largement vieillissante, voire obsolète³²². Dans la deuxième moitié de la décennie écoulée, sur fond de crise économique, de crise internationale et d'aggravation de la détérioration de ses relations avec les pays occidentaux, la Russie semblait toutefois plus ou moins avancée dans le processus d'ouverture de l'Arctique. Et en septembre 2017, preuve de l'importance de l'enjeu stratégique en termes d'image et de développement économique escompté, l'État russe, bien que n'ayant pas encore atteint l'ensemble des objectifs énoncés à Saint-Petersbourg en 2011³²³, ouvrait officiellement « sa » route maritime du Nord (RMN) au commerce international, à ses termes et conditions, puisque le PNE emprunte, dans cette formule, ses eaux territoriales pour trois quarts de son itinéraire balisé entre l'Asie du Nord-Est et l'Europe du Nord-Ouest³²⁴. La capacité des autorités russes de contrôler une éventuelle voie de commerce maritime international, notamment utilisée pour l'acheminement des hydrocarbures produits en Arctique (pétrole et GNL) vers les marchés mondiaux, et notamment asiatiques, mais aussi – elles l'espèrent – le trafic international de transit, est un enjeu de taille et représente un facteur de puissance indéniable pour la Fédération de Russie. Dans son itinéraire RMN, aujourd'hui le seul véritablement praticable pour la navigation commerciale³²⁵, le passage du Nord-Est est essentiellement une

³²⁰ À l'instar d'autres opérateurs asiatiques, les trois grandes compagnies maritimes sud-coréennes, Hanjin Shipping, Hyundai Merchant Marine et Hyundai Glovis, ont dès le début des années 2000 commencé à examiner leurs capacités de navigation via le PNE et ont identifié les éventuelles difficultés qu'elles pourraient rencontrer en Arctique. Voir Lee, Kim (2015), *op. cit.*, pp. 264, 267.

³²¹ Foucher, P. (2014), *op. cit.*, p. 16

³²² La Russie est le seul État à posséder des brise-glaces à propulsion nucléaire. Fin 2018, l'âge moyen de la flotte russe de brise-glaces était d'environ quarante ans. Si officiellement six étaient déclarés en service, seuls quatre étaient réellement opérationnels. Basés à Mourmansk, siège de l'armement d'État *Atomflot* dont ils dépendent, ils assurent tout au long de l'année l'escorte des navires le long de la route du Nord qui s'étend du détroit de Béring jusqu'au détroit de Kara séparant la Nouvelle-Zemble de la côte sibérienne. La répartition des bâtiments est directement liée à l'emploi géographique de ces derniers. Une grande majorité, dont ceux à propulsion nucléaire, dépendent de l'administration d'État (*Rosatomflot*) qui a en charge l'escorte des navires le long du PNE. La flotte gérée par *Sovcomflot* est essentiellement composée de navires de soutien logistique attachés aux terminaux d'exploitation pétroliers et gaziers de Yamal et de Sakhaline. Les autres, plus petits et généralement en mauvais état, sont gérés par l'autorité portuaire des différents ports des estuaires qui bordent l'océan Arctique. Pour remédier à l'état d'obsolescence de la flotte et conserver sa capacité et sa prééminence stratégique, la Russie a lancé dans la seconde moitié de la dernière décennie un ambitieux programme de renouvellement de sa flotte avec la construction de trois patrouilleurs de nouvelle génération d'une puissance de 60 MW pour remplacer progressivement la flotte actuelle qui devrait provisoirement se limiter à quatre navires à partir de 2024. Voir : https://cqegheuilaval.com/la-flotte-mondiale-de-navires-brise-glaces/#_ftnref1

³²³ Parmi ces objectifs fixés au début des années 2010, le très symbolique et coûteux programme de renouvellement de la flotte de patrouilleurs brise-glaces à propulsion nucléaire s'est ainsi trouvé régulièrement décalé. Le premier, baptisé *Sibir*, mis en eau en septembre 2017 dans les cales du chantier naval de Saint-Petersbourg, est en cours d'achèvement et devrait être livré au mieux mi-2020. Le second, *Arktika*, et le troisième, *Ural*, sont également en construction. Le programme du *Leader 110Ya*, également à propulsion nucléaire, de 110 MW n'est encore qu'au stade de projet. Seule une lettre d'intention a été signée pour le projet *Line Icebreaker ARC 123*, cette classe étant propulsée au gaz. Source : *The Navy recognition* (2018) « [Zvezda Shipyard Selected as Sole Builder of Project 10510 Leader Nuclear Icebreakers](#) ».

³²⁴ EIFFLING, V., STRUYE DE SWIELANDE, T. (2011), *op. cit.*, p. 14

³²⁵ En effet, la version dite « transpolaire » du PNE, permettant de s'affranchir pour tout ou partie de la traversée du domaine maritime russe (eaux territoriales et ZEE) est une option qui, de manière réaliste, n'est envisageable d'un point de vue logistique et commercial qu'à beaucoup plus long terme. En effet, hormis conjoncture climatique exceptionnelle permettant d'effectuer ponctuellement cette traversée très risquée, une éventuelle ouverture annuelle de cette voie impliquerait une fonte quasi-totale de la banquise l'été. Ce qui n'est envisageable en l'état que dans le cas d'un scénario du pire en terme de changement climatique.

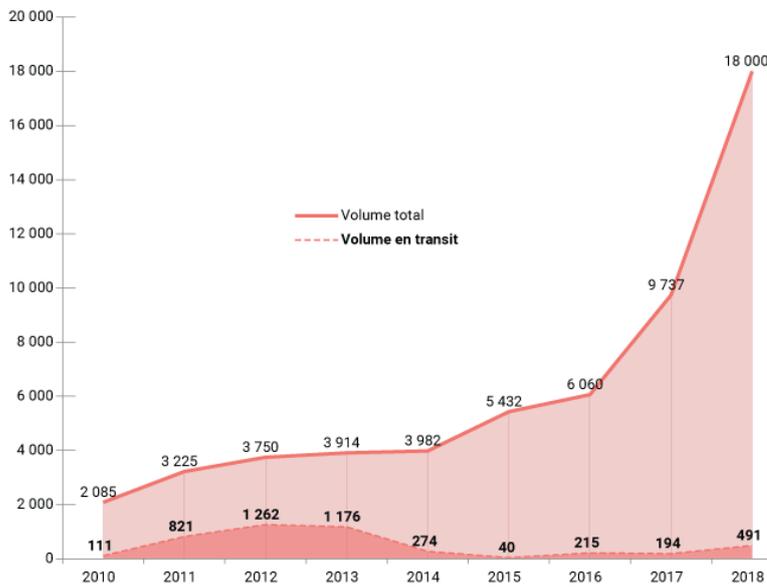
Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

voie de navigation contrôlée et développée par la Russie, au service de ses intérêts, de sa centralité, de son prestige et de son développement.

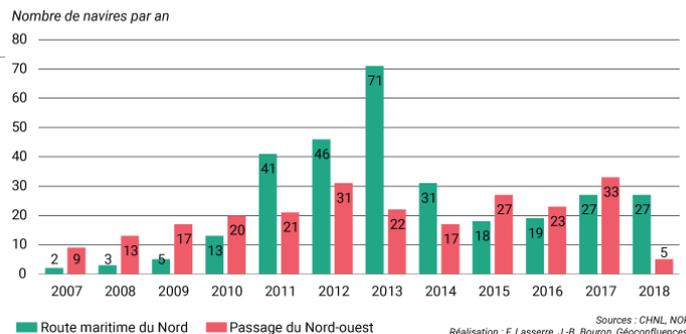
Comme c'est le cas pour sa politique de mise en exploitation des ressources en hydrocarbures arctiques, la Russie entend poursuivre le développement commercial de la route du Nord comme un objectif stratégique majeur. Pour soutenir leurs ambitions, les autorités russes ont encore provisionné dans leur budget 2019-21 plus de 40 milliards de roubles (516 millions d'euros) d'investissements afin de poursuivre l'équipement de la RMN, notamment le développement des infrastructures portuaires et de sauvetage sur le chemin du Nord-Est³²⁶, en plus de continuer à soutenir le coûteux et régulièrement retardé programme de renouvellement de la flotte de brise-glaces nucléaires. Les besoins d'investissement (humains et financiers) sont énormes, et les fonds « *limités, mais donc sont soigneusement ciblés dans des secteurs considérés comme cruciaux pour la capacité de la Russie à affirmer sa puissance* »³²⁷. Le développement de la RMN et du contrôle russe dans l'Arctique (aussi et d'abord militaire, nous y reviendrons) en montre un exemple concret.

Figure n°18 : Évolution du trafic maritime commercial dans l'Arctique

Trafic sur la route maritime du Nord en milliers de tonnes



Trafic de transit des routes arctiques



Données, graphiques et illustration par Frédéric Lasserre in *Géoconfluence* (2019)

Sources : CHNL, NORDREG
Réalisation : F. Lasserre, J.-B. Bouron, Géoconfluences, 2019

Ces dernières années, d'importants investissements ont été réalisés dans la ville de Mourmansk afin d'améliorer ses capacités portuaires et sa desserte ferroviaire³²⁸. De longue date un centre majeur pour le chargement du charbon, du pétrole, du poisson, des métaux et d'autres marchandises en provenance de la partie européenne de la Russie, le grand port sur la mer de Barents, par ailleurs base de la très stratégique flotte du Nord³²⁹, est désormais appelé par les autorités russes à servir de porte d'entrée occidentale principale de

³²⁶ LARUELLE, M., « Russia's Arctic Policy. A Power Strategy and Its Limits », *Notes de l'Ifri*, n° 117, mars 2020, p. 13

³²⁷ *Ibid.*, p. 19

³²⁸ ENGBAHL, William F. (2018) « [Les vastes implications de la route maritime du Nord de la Russie](#) », *Mondialisation.ca*, Centre de recherche sur la mondialisation, Montréal, 7 décembre 2018

³²⁹ Stationnée pour l'essentiel dans la rade de Severomorsk et les autres ports-garnisons de l'oblast de Mourmansk, la flotte du Nord (*Северный флот*) est la plus puissante des quatre flottes formant la marine russe. Elle comprend notamment la moitié de ses sous-marins, sa flotte de brise-glaces nucléaires de classe *Arktika*, et est renforcée par certains des meilleurs moyens d'artillerie et

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

la route du Nord depuis/vers l'Asie. Tout cela anticipe nettement une progression du trafic dans le grand port historique sur la mer Blanche et confirme « *la volonté d'en faire une tête de ligne pour des corridors nord-sud connectés aux grands courants maritimes transcontinentaux* »³³⁰. Force est pourtant de constater que les containers transbordés à Mourmansk en provenance d'Asie via la route arctique sont aujourd'hui (très) loin de congestionner les docks modernisés de la baie de Kola³³¹.

Comme le note Frédéric Lasserre, on observe bien un accroissement important du nombre de navires et du trafic global dans les régions arctiques : Le trafic total est ainsi passé de 2 Mt en 2010 à 18 Mt en 2018 sur la route du Nord russe ; le nombre total de navires est passé de 121 en 2005 à 399 en 2018 dans l'Arctique canadien³³². Mais si l'activité maritime est en croissance (relative, car les trafics, surtout côté canadien, demeurent modestes), cette activité est surtout alimentée par du trafic dit de destination, bien différent du trafic de transit dans lequel les navires ne font que passer en profitant de routes plus courtes entre Atlantique et Asie. Or, ce dernier ne se développe que très timidement. Ainsi, sans minimiser la réalité naissante d'une dynamique de développement qui s'opère aujourd'hui partant de (quasi) rien, l'engouement médiatique autour des passages arctiques comme nouveaux axes majeurs de transit commercial doit être nuancé.

4.2. Une navigation encore contrainte (et qui le restera)

Souvent, une corrélation est faite entre fonte des glaces et augmentation du trafic commercial dans l'Arctique, mais les chiffres semblent la contredire, notamment à partir de 2014³³³. En effet, alors que la fonte s'accélère d'année en année, le trafic, lui, ne suit pas. Évident dans le cas de la route du Nord-Ouest, c'est également vrai en ce qui concerne le PNE, car l'essentiel du tonnage commercial de ce passage provient du trafic de destination et non de transit. C'est logique : ce qui compte d'abord dans les stratégies entrepreneuriales des compagnies maritimes, ce sont les considérations économiques ; l'utilisation de cette route arctique doit pouvoir s'intégrer dans ces stratégies³³⁴.

Quand il s'agit de déterminer ces stratégies, la distance ne se réduit pas en géographie à une simple notion géométrique, et rien ne semble moins sûr que l'effet du gain de distance théorique permis par l'emprunt désormais davantage possible des routes arctiques sur leur éventuelle généralisation comme « autoroutes » du fret mondial à l'avenir³³⁵. Les passages arctiques sont souvent mis en avant comme plus courts que les routes traditionnelles, via Suez et Malacca ou le canal de Panama. Or, la réalité apparaît un peu plus nuancée.

Nous reproduisons ci-dessous un tableau comparant les distances correspondant aux quatre options de liaisons distinctes entre les grands ports de l'hémisphère Nord (Panama, Suez et Malacca, PNO, PNE), compilées dans une étude exhaustive à ce propos produite en 2012 par Frédéric Lasserre, professeur de géographie et spécialiste reconnu de l'Arctique à l'Université de Laval, et ultérieurement développée par sa collègue Pauline Pic³³⁶. Plusieurs enseignements en découlent. 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 (option Est ou Ouest) permet ainsi de réduire d'un gros quart la distance entre Anvers (ou Rotterdam) et Shanghai (et davantage, d'un tiers entre Londres

d'aviation russes. Le dispositif formé par l'ensemble de ces forces constitue le fameux système de défense « Bastion », pièce essentielle de la stratégie russe de dissuasion.

³³⁰ ALEXEEVA, Olga V. (2018) « [Le projet BRI, un atout géopolitique pour la Russie dans sa relation complexe avec la Chine ?](#) », *Regards géopolitiques* 4(3) – Numéro spécial Belt and road initiative (BRI), p. 13

³³¹ PIC, Pauline (2020) « [Naviguer en Arctique](#) », *Géoconfluences*, février 2020

³³² Chiffres compilés par F. Lasserre, dans LASSERRE, F. (2019), *op. cit.*

³³³ LASSERRE, F. (2019), *op. cit.*

³³⁴ Pour une analyse exhaustive des paramètres intervenant dans la définition de ces stratégies maritimes, voir DOYON, J.-F.; LASSERRE, F.; PIC, P.; TÊTU, P.-L.; FOURNIER, M.; HUANG, L.; BEVERIDGE, L. (2016) « [Perceptions et stratégies de l'industrie maritime de vrac relativement à l'ouverture des passages arctiques](#) », *Géotransports*, 8 :5-22

³³⁵ LASSERRE, Frédéric, et PELLETIER, Sébastien (2011) « Polar super seaways? Maritime transport in the Arctic: an analysis of ship owners' intentions », *Journal of Transport Geography*, 19(6), pp. 1465–1473.

³³⁶ LASSERRE, Frédéric (2011) « [Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique](#) », *Cybergéo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, n°537. Analyse également développée par l'auteur dans LASSERRE, F., « Géopolitiques arctiques : pétrole et routes maritimes au cœur des rivalités régionales ? », *Critique internationale*, n° 49, octobre-décembre 2012, pp. 131-156. Étude étendue et développée par Pauline Pic dans PIC, P (2020) « [Naviguer en Arctique](#) », *Géoconfluences*, ENS-Lyon.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

et Yokohama), mais entre Marseille (ou Barcelone) et Shanghai (ou Yokohama), le PNO n'est en revanche qu'accessoirement plus court que la route passant par Suez et Malacca³³⁷. Ensuite, on se rend compte que, des deux passages arctiques, la route russe est celle qui procure les meilleurs gains en distance, hormis les deux cas (New-York/Shanghai et New-York/Hongkong) où le PNO est nettement plus court³³⁸. Enfin, le gain en distance par l'Arctique n'est, de loin, pas universel pour tous les trajets. En réalité, observe Pauline Pic, « plus le couple origine-destination est au nord, plus ils sont avantageux. Mais si le couple origine-destination est situé plus au sud, les routes traditionnelles demeurent avantageuses, or les plus grands ports mondiaux sont plutôt méridionaux et le centre de gravité de l'économie mondiale tend à se déplacer vers le sud : la Chine concentre 40 % du trafic conteneur des 50 premiers ports mondiaux, l'Asie dans son ensemble 70 %, contre environ 20 % pour les ports européens et nord-américains additionnés »³³⁹. La route de Panama demeure ainsi 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'Asie³⁴⁰.

Tableau n°2 : Exemples de distance entre des ports de l'hémisphère nord via quatre routes distinctes (Panama, Suez et Malacca, PNO, PNE)

Origine-destination	Panama	Passage du Nord-Ouest*	Passage du Nord-Est*	Suez et Malacca
Londres-Yokohama	23 300	14 080	13 841	21 200
Rotterdam-Singapour	28 994	19 900	19 641	15 950
Anvers-Shanghai	25 558	16 113	16 065	19 314
Zeebrugge-Yokohama	23 370	13 750	13 613	20 960
Marseille-Shanghai	23 038	19 160	19 718	16 460
Marseille-Singapour	29 484	21 600	23 672	12 420
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-Yokohama	21 590	14 240	15 230	18 724
Gioia Tauro-Hongkong	25 934	20 230	20 950	14 093
Gioia Tauro-Singapour	29 460	21 700	23 180	11 430
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 Orleans-Singapour	22 410	21 950	25 770	21 360

*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, décembre 2012, pp. 131-156 ; Pauline Pic, « Naviguer en Arctique », *Géoconfluences*, février 2020

³³⁷ LASSERRE, F (2012), *op. cit.*

³³⁸ *Idem*

³³⁹ PIC, P (2020), *op. cit.*

³⁴⁰ *Idem*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Nonobstant, comme le soulignent Pic et Lasserre, la réduction de la distance n'est qu'un des éléments de choix d'un trajet maritime, et il existe toujours des obstacles significatifs à la transformation des passages arctiques en axes de transit commercial international majeurs, venant d'autant plus nuancer le lieu commun de leur généralisation prochaine dans les flux logistiques mondiaux.

De nombreux inconvénients au développement commercial des routes subsistent en effet.

Ces obstacles sont essentiellement de trois ordres³⁴¹ :

- I. **Des contraintes environnementales persistantes** – En dépit de l'accélération de la fonte de la banquise, l'environnement naturel de l'Arctique demeurera extrême et incertain pour de nombreuses années encore. Même si la banquise fond et libère désormais de son emprise une partie croissante des eaux arctiques sur une saison de plus en plus large, la calotte glaciaire disparue ne laisse pas pour autant l'océan complètement libre de glaces. En effet, la banquise est réputée avoir disparu même lorsque la glace représente encore jusqu'à 15% d'une surface observée par satellite³⁴². La glace nouvelle qui se reforme saisonnièrement est certes plus légère et donc moins contraignante pour les navires, mais elle est aussi plus mobile, donc imprévisible et susceptible d'être problématique vis-à-vis de la navigation. Cela signifie qu'une route maritime ouverte peut encore contenir des blocs de glace portés par les courants ou vents marins et présentant un danger pour la navigation ("growlers", d'une grande dureté). La capacité de manœuvre des gros navires demeure en outre limitée par d'autres contraintes de navigation, comme la profondeur maximale de ces deux routes, parfois limitée à une dizaine de mètres au mieux dans certains détroits séparant les îles de l'archipel arctique canadien ou dans certaines zones côtières de la Terre du Nord ou de la Nouvelle-Zemble sibériennes par exemple³⁴³. Et le bouleversement des conditions climatiques en cours comme la fonte des glaces elle-même pourraient encore accroître les difficultés météorologiques (cf. orages polaires) ; la présence de blocs de glace dans des eaux assez libres en cas de tempête et qui sont projetés par les vagues sur les navires ; l'englacement des navires en cas de mer forte avec des températures sous zéro, sont autant de risques physiques importants. Des navires à coque renforcée, bien équipés, avec des équipages expérimentés, peuvent naviguer dans de telles conditions, mais ils coûtent beaucoup plus cher à l'acquisition et à l'exploitation³⁴⁴.
- II. **Une logistique difficile** – Même sous l'effet du réchauffement climatique, et sans doute même à plus forte raison, les conditions climatiques estivales dans l'Arctique génèrent beaucoup d'incertitudes, difficilement compatibles avec les exigences commerciales de prédictibilité dont ont besoin les armateurs³⁴⁵. 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 glaces dérivantes, 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 à court et moyen termes (et sans doute au-delà) 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 à moyen terme continuera de rendre difficile (voire impossible) le recours aux routes polaires pour le transport « *just-in-time* »³⁴⁶. De plus, l'absence de destinations secondaires (escales) limite considérablement l'attractivité commerciale des routes arctiques³⁴⁷. En effet, l'intérêt de la conteneurisation qui caractérise le transport maritime globalisé contemporain réside précisément dans la possibilité de multiplier les étapes, les montées et les descentes de marchandises dans des grands ports intermédiaires desservant de larges bassins de population. Or, entre l'Asie et l'Europe, via le PNE, comme d'ailleurs le long du PNO dans l'Arctique canadien, il n'y a pas grand monde, ce qui s'avère quelque peu contradictoire avec le principe même du transport par conteneurs. Rares sont en effet

³⁴¹ Catégorisation proposée in TAITHE, A., et al. (2013), *op. cit.*, pp. 16-19.

³⁴² http://www.arctic.noaa.gov/reportcard/sea_ice.html

³⁴³ LASSERRE, F. (2019), *op. cit.* (in *Géoconfluences*)

³⁴⁴ *Idem*

³⁴⁵ DOYON, J.-F. et al. (2016), *op. cit.* (in *Géotransports*)

³⁴⁶ PIC, P (2020), *op. cit.* (in *Géoconfluences*)

³⁴⁷ LASSERRE, F. (2019), *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

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. Même si des projets de développement d'infrastructures portuaires existent côté russe (Mys Schmidta, Pevek, Tiksi, Sabetta), norvégien (Kirkenes) et canadien (Arctic Bay, Ikaluktutiak), leur ampleur est limitée. De surcroît, leur viabilité commerciale à long terme semble être largement hypothéquée, compte tenu du facteur essentiel de leur éloignement des grands centres de population et de l'absence d'intermodalité possible.

- III. **Des surcoûts conséquents** – Au regard des risques persistants de collision avec des glaces dérivantes, seuls des bateaux spéciaux et renforcés (bateau double coque, double action³⁴⁸) sont en capacité de circuler dans les eaux de l'Arctique, engendrant des coûts d'investissement nettement supérieurs à ceux liés à un navire classique. Pour la même raison, les bâtiments à capacité polaire sont également plus petits, pour à la fois avoir un tirant d'eau limité et être plus maniables. Ensuite, les gains en distance (et donc en temps de transport) et en carburant que l'on pourrait espérer d'un trajet plus court par les voies arctiques pourraient en fait être annulés, ou nettement amoindris, compte tenu des circonstances de navigation. En effet, la vitesse de navigation dans les eaux arctiques ne pourra qu'être réduite comparativement aux routes maritimes classiques (certains blocs de glaces dérivantes affleurent à peine la surface et ne sont pas détectés par les radars, ce qui peut imposer un pilotage à vue à basse vitesse). En outre, ces navires à capacité brise-glace ont une hydrodynamique moindre que les cargos classiques, ce qui induit une surconsommation de carburant³⁴⁹. À 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 avec un bateau plus cher à l'achat, plus petit (alors que les compagnies maritimes sont engagées dans une course aux économies d'échelle et au gigantisme, avec des navires pouvant emporter plus de 20.000 conteneurs), exposé à des risques plus élevés, et aux coûts d'exploitation supérieurs (équipage, assurances) à ceux d'un bateau plus classique³⁵⁰. Et les incertitudes relatives à la période d'ouverture des routes arctiques restreignent encore sa rentabilité potentielle.

Au-delà de toutes ces considérations logistico-économiques, le développement des routes maritimes arctiques – et singulièrement celui de la route du Nord-Est qui, dans son itinéraire aujourd'hui développé et équipé par les Russes (RMN) suit un itinéraire balisé de 4 800 km intégralement situé (pour ce qui est du tronçon russe) à l'intérieur de la ligne des 200 miles marins établie (ZEE) de la Fédération de Russie³⁵¹ – pose évidemment d'autres questions, de nature plus directement politique et sécuritaire : certes on évite le canal de Suez sous contrôle égyptien, mais pour se retrouver bien plus longtemps sous le contrôle des autorités russes le long des côtes sibériennes. Effectivement, à l'heure actuelle (nb : d'autres itinéraires pourraient s'imposer à terme, voir carte), naviguer sur la « Route du Nord » relève d'une navigation dans des eaux faisant *de jure* partie intégrante du domaine maritime russe (eaux intérieures, territoriales et ZEE), et impose donc de se plier aux conditions du cadre réglementaire du projet russe de navettes maritimes désormais appelé à ouvrir le PNE toute l'année. Or, celui-ci apparaît de plus en plus contraignant. Après avoir formalisé un droit de passage pour prestation de service (actuellement fixé à cinq dollars la tonne) à chaque navire de commerce, incluant la location d'un brise-glace d'assistance et la mise à disposition de l'infrastructure maritime développée pour ouvrir le passage³⁵², les autorités russes, visiblement soucieuses d'affirmer davantage leur impérieuse souveraineté sur cet itinéraire de passage stratégique, entendent désormais imposer de nouvelles règles aux navires étrangers souhaitant l'emprunter, notamment l'obligation d'embarquer un pilote assermenté russe chargé de manœuvrer le passage et celle d'envoyer une notification

³⁴⁸ Pour une description technique de ce type de navire, voir https://cqegehiulaval.com/la-flotte-mondiale-de-navires-brise-glaces/#_ftnref1

³⁴⁹ PIC, P (2020), *op. cit.* (in *Géoconfluences*)

³⁵⁰ SARRABEZOLE, A.; LASSERRE, F. et HAGOUAGN'RIN, Z. (2016) « Arctic shipping insurance: towards a harmonization of practices and costs? », *Polar Record*, 52 (4), pp. 393–398.

³⁵¹ Officiellement, la loi russe situe la Route du Nord dans ses eaux territoriales le long de la côte arctique à l'est de Novaya Zemlya dans l'oblast d'Arkhangelsk, depuis la mer de Kara, à travers la Sibérie, jusqu'au détroit de Béring entre la Russie orientale et l'Alaska. L'itinéraire entier se situe dans les eaux arctiques et dans la zone économique exclusive (ZEE) de la Russie.

³⁵² DENIS, A., (2013), « L'incroyable projet de navettes maritimes qui ouvrira la route du pôle toute l'année », *Slate Magazine*, [URL <http://www.slate.fr/story/75271/projet-de-navettes-maritimes-route-pole>]

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

45 jours à l'avance et de communiquer aux autorités des informations sur les navires et leur cargaison³⁵³. Au-delà du questionnement qu'elles ne manquent pas de susciter en matière de sécurité et de liberté de navigation des embarcations étrangères, de telles pratiques sont inévitablement de nature à faire obstacle davantage encore à la transformation de ce passage du Nord-Est en axe de transit commercial international majeur, déjà rendue très aléatoire du fait des autres contraintes structurelles qui viennent d'être énoncées.

4.3. Les réalités contrastées des routes maritimes arctiques

Si elle apparaît désormais possible, une route du fret reliant les deux océans par les passages arctiques nécessitera encore beaucoup de travail (et d'argent)³⁵⁴, sans parler d'une éventuelle route transpolaire, dont les conditions actuelles et futures de couverture glaciaire dans l'océan Arctique central et de reformation intersaisonnière des glaces ne permettent d'envisager une hypothétique ouverture avant un horizon plus lointain (deuxième moitié du siècle)³⁵⁵. Contrairement à beaucoup d'affirmations hâtives et techniquement peu informées, il paraît irréaliste de penser, au vu des multiples contraintes exposées, que les 18.000 navires qui empruntent annuellement le canal de Suez puissent en quelques années changer d'itinéraire pour rejoindre les quelques dizaines de navires cargos qui se fraient actuellement un passage par l'Arctique³⁵⁶, dans leur toute grande majorité empruntant le PNE. Mais si, comme le soulignent Taithe, Facon et Tertrais³⁵⁷, Struye de Swielande, Lasserre, Kim et Lee³⁵⁸ et bien d'autres, les chances de voir les passages trans-arctiques devenir des voies maritimes majeures de transit commercial international semblent à tout le moins limitées à court et moyen termes, les perspectives de voir la navigation croître sur les voies arctiques dans les années à venir, même si elles demeurent modestes, n'en sont pas moins réelles.

En fin de compte, c'est moins côté Nord-Ouest que Nord-Est, souligne Frédéric Lasserre, qu'il faut anticiper une hausse du trafic maritime à l'avenir. Des deux grands passages arctiques, celui du Nord-Est apparaît en effet mieux positionné. En comparaison au PNE, le PNO ne semble pas représenter une route si stratégique pour l'avenir³⁵⁹. Malgré le gain de temps par rapport à la route commerciale traditionnelle passant par Panama, le corridor slalomant dans le dédale des îles de l'archipel arctique canadien est en effet très peu profond en plusieurs endroits, ce qui empêche les navires de taille importante de naviguer. La fonte estivale de la banquise y est de surcroît beaucoup plus aléatoire qu'au large des côtes sibériennes, ce qui augmente considérablement le risque de blocage et d'avarie sous l'effet des icebergs et des glaces dérivantes. Pour des raisons politiques et économiques ensuite, cette région de l'Arctique canadien a toujours été moins « mise en valeur » que l'Arctique russe. Ajoutons à cela qu'il n'existe, aujourd'hui et à horizon raisonnablement prévisible, pas de chaîne logistique suffisamment adaptée pour garantir son utilisation commerciale : les espaces autour des îles arctiques du Grand Nord canadien sont en effet déserts, et comptent trop peu de ports, de brise-glaces³⁶⁰, de remorqueurs et autres infrastructures de secours et de sauvetage pour assurer

³⁵³ "According to the new rules, a foreign state must send a notification about a voyage at least 45 days ahead of its start, and include the name of the ship, its objective, route and period of sailing, as well as ship characteristics such as length, width, deadweight, draft and type of engine power and the name of the ship's captain. Ships will be required to have on board a Russian maritime pilot. (...) In case the voyage is not conducted in line with the regulations, Russia will have the right to take extraordinary measures including its forced halt, arrest and — in extreme cases — elimination", cité dans <https://www.arctictoday.com/russia-sets-out-stringent-new-rules-for-foreign-ships-on-the-northern-sea-route/>

³⁵⁴ LASSERRE, F. (2019), *op. cit.*

³⁵⁵ Une hypothétique voie transpolaire passant au-delà du parallèle 75° Nord, à travers la mer de Beaufort au large de l'île Melville, d'Ellesmere et du Groenland suppose une disparition quasi-totale de la banquise estivale, un scénario extrême seulement envisageable pour la seconde moitié du siècle à émissions de CO² constantes, non réduites, voire accrues. Voir HUMPERT, M. (2012) « [The Future of Arctic Shipping along the Transpolar Route](#) », *The Arctic Institute*

³⁵⁶ LASSERRE, F. (2018). « Arctic Shipping: A Contrasted Expansion of a Largely Destination Market », in M. FINGER & L. HEININEN (dir.), *The Global Arctic Handbook* (pp. 83-100). Cham: Springer International Publishing.

³⁵⁷ TAITHE, A., FACON, I., HÉBRARD, P. et TERTRAIS, B. (2013) « Arctique : Perspectives stratégiques et militaires », *Recherches & Documents* No 3/2013, Fondation pour la recherche stratégique, Paris

³⁵⁸ LEE, T., KIM, H., (2015), « Barriers of voyaging on the Northern Sea Route : A perspective from shipping companies », *Marine Policy*, n° 62, pp. 264 - 270, URL <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X15002572>

³⁵⁹ LASSERRE, Frédéric (2017) « Géopolitique du passage du Nord-Ouest. Une perspective de relations internationales », *Relations internationales*, 31 juillet 2017, No. 170, p. 107-124.

³⁶⁰ Deuxième opérateur mondial de brise-glaces, le Canada, avec une dizaine de bâtiments actifs, arrive loin derrière la Russie, alors que sa zone de souveraineté revendiquée qui borde l'océan Arctique est presque aussi grande que celle de l'ex-Union soviétique. Les

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

sa sécurité. Ainsi, les conditions suffisantes et nécessaires ne sont aujourd'hui absolument pas garanties pour permettre une utilisation commerciale du PNO³⁶¹. Lasserre fait d'ailleurs observer que, si le trafic maritime a bien connu une certaine expansion sur le PNO ces dernières années (relative, car les trafics demeurent modestes), l'essentiel de ce trafic est en réalité constitué de navires de plaisance (bateaux de croisière) et on ne compte qu'un ou deux navires de commerce par an en transit – un trafic très faible donc. Et cela ne devrait pas changer à horizon prévisible³⁶².

Côté Nord-Est, les perspectives apparaissent plus favorables. Sans toutefois perdre de vue que les contraintes, fortes et persistantes, que font peser les spécificités de l'environnement arctique sur les perceptions et stratégies de l'industrie maritime de vrac relatives à l'ouverture des passages arctiques s'y appliquent au même titre que côté Nord-Ouest³⁶³. Outre le fait que la simple lecture d'une carte maritime permet de comprendre d'un coup d'œil l'intérêt géographique plus marqué du passage du Nord-Est³⁶⁴, la fonte de la glace y est plus rapide, plus marquée³⁶⁵, et les Russes, qui contrôlent ces eaux, sont plus en pointe, y ayant multiplié les investissements ces dernières années. Même si elle est toujours très limitée, l'infrastructure y est donc plus développée que sur le PNO. La Russie est en outre le pays arctique qui a également – et de loin – la plus grande flotte de brise-glaces, avec cinquante-cinq brise-glaces opérationnels, soit la moitié de la flotte mondiale et cinq fois plus que le Canada, le deuxième mondial³⁶⁶. La route du Nord est de surcroît balisée par une dizaine de ports (darses) ou abris, que les Russes ont ouverts aux navires étrangers depuis 2009 (permettant ainsi les premières liaisons commerciales). Cinq centres de secours ont également été mis en place ces dernières années³⁶⁷. Aussi, en plus d'être mieux équipé, le PNE a l'avantage de présenter une profondeur plus importante que le PNO, et d'être aujourd'hui pratiquement libre de glaces durant trois mois l'été, ce qui présente donc moins de risque pour la navigation. Toutefois, s'il existe un probable avantage concernant les coûts de revient du passage par les côtes russes, celui-ci n'en reste pas moins théorique : du fait de la nécessité d'équipements adaptés à la navigation arctique (tankers, vraquiers et container-carriers de classe arctique, etc.), l'investissement à fournir est considérable, alors que le temps de transit pour l'acheminement de marchandises et d'hydrocarbures peut fortement varier, ce qui renforce l'incertitude des coûts de revient du PNE (comme du PNO), par ailleurs déjà grevés par un coût élevé des assurances induit par les risques inhérents à la navigation en Arctique³⁶⁸. À l'ensemble de ces incertitudes de coûts et ces risques de navigation intrinsèques s'ajoutent le poids des contraintes réglementaires croissantes imposées à la navigation par l'État russe et l'absence de marchés intermédiaires (cf. ports d'escale avec hinterland de consommation) entre l'Europe et l'Asie, qui limitent les revenus, et pèsent donc sur les perspectives de rentabilité des armateurs et des compagnies maritimes internationales³⁶⁹.

4.4. Une ambition russe de "novi Suez" à nuancer

La Russie est le seul État de la zone arctique à avoir une réelle politique de développement économique dans l'Arctique avec la construction et la planification d'une douzaine de brise-glaces de très grande taille dont trois nucléaires. La volonté du président russe est de donner à son pays les moyens de proposer et d'imposer

États-Unis disposent pour leur part aujourd'hui d'une flotte opérationnelle de six bâtiments. Pour un décompte exhaustif de la flotte mondiale de navires brise-glaces, lire : BAUDU, Hervé, « [La flotte mondiale de navires brise-glaces](#) », *Conseil québécois d'études géopolitiques*, Université de Laval, 28 novembre 2018

³⁶¹ LASSERRE (2017), *op. cit.* (in *Relations internationales*, No. 170), p. 122

³⁶² *Ibid.*, p. 124

³⁶³ PIC, P (2020), *op. cit.* (in *Géococonfluences*)

³⁶⁴ ROYER, Pierre (2014, PUF), *op. cit.*, p. 103

³⁶⁵ De larges portions du PNE sont libres de glace toute l'année. C'est déjà le cas depuis plusieurs décennies, notamment en mer de Barents, mais le mouvement s'amplifie. Cela s'explique notamment par les courants marins, puisque le long de la Norvège remonte la dérive nord-atlantique du Gulf Stream, un courant chaud, alors que côté canadien passe le courant du Labrador, un courant froid – d'où des différences climatiques si importantes à une même latitude.

³⁶⁶ BAUDU, H. (2018, CQEG), *op. cit.*

³⁶⁷ Situés le long des 5 600 km de côtes arctiques, de la péninsule de Kola à la péninsule des Tchouktches, les dix centres de secours prévus permettront aux sauveteurs de se répartir les espaces sur lesquels intervenir en cas de besoin. Ces différents sites sont appelés à se succéder de Mourmansk (ouest) à Oust-Kamtchatsk (est), en passant par Arkhangelsk, Narian-Mar, Salekhard, Dudinka, Tiksi, Pevek, Ouelen et Anadyr (Eiffiling, Struye de Swielande, 2011 : 26).

³⁶⁸ DOYON, J.-F. *et al* (2016), *op. cit.*, p. 76

³⁶⁹ LEE, T., KIM, HJ., (2015), *op. cit.*, p. 267

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

une industrie maritime spécialisée et autonome dans le transport des hydrocarbures en provenance des sites d'exploitation polaires mais également de contrôler le trafic maritime de la route du Nord-Est, longeant le littoral russe³⁷⁰. Il s'agit pour cela de construire des chantiers navals à l'est et à l'ouest de l'Arctique³⁷¹, de multiplier les sites d'exploitation de gaz et de pétrole, de développer une flotte de transport dédiée, etc.

En 2019, bien qu'elle n'avait pas encore atteint l'ensemble des objectifs mentionnés lors de la cérémonie d'ouverture du deuxième Forum international sur l'Arctique en 2011, la Russie semblait pourtant plus ou moins avancée dans la mise en place d'une infrastructure suffisamment adaptée pour garantir une utilisation commerciale croissante du passage du Nord-Est dans la troisième décennie du siècle. L'État russe en a fait une priorité nationale. Comme c'est le cas pour sa politique de mise en exploitation accrue des ressources en hydrocarbures arctiques, la Russie entend poursuivre le développement commercial de la route du nord comme un objectif majeur du pays. Les budgets consacrés à l'installation de cette « chaîne » maritime sont énormes, plusieurs milliards de dollars, rien que pour la flotte des brise-glaces³⁷². En avril 2019, Moscou a réaffirmé son objectif d'atteindre 80 millions de tonnes de fret annuel par la RMN d'ici 2025³⁷³, soit au-delà de quatre fois plus qu'en 2018 (transport de GNL inclus). Pour soutenir leurs ambitions, les autorités russes ont encore provisionné dans leur budget 2019-2021 plus de 40 milliards de roubles (516 millions d'euros) d'investissements afin de poursuivre l'équipement de la RMN, notamment le développement des infrastructures portuaires et de sauvetage le long des côtes sibériennes, en plus de continuer à soutenir le coûteux programme de renouvellement de la flotte de brise-glaces. Si ces sommes sont importantes, elles doivent toutefois aussi être relativisées, tant les besoins d'investissements (humains et financiers) sont énormes et les fonds « *limités, mais [...] soigneusement ciblés dans des secteurs considérés comme cruciaux pour la capacité de la Russie à affirmer sa puissance* »³⁷⁴. Le développement de la RMN et l'affirmation du contrôle russe dans l'Arctique (aussi et d'abord militaire, nous y reviendrons) sont déterminants à cet égard. Comme pour le développement de la puissance gazière de la Russie dans le Grand Nord, l'ouverture du potentiel de la route arctique au trafic commercial de gaz naturel liquéfié et de fret par conteneurs est pensée comme un outil d'affirmation de l'importance et de la centralité du pays sur le plan mondial³⁷⁵.

La Russie investit largement dans l'ouverture de l'Arctique, où elle développe des technologies et des infrastructures de pointe dans certaines des conditions climatiques les plus extrêmes du monde mais, faute de moyens domestiques suffisants (financiers, technologiques et humains), Moscou n'a d'autre choix que de se tourner vers l'étranger. Le président Poutine a d'ailleurs appelé, en septembre 2018, « *tous les partenaires intéressés à développer cette route prometteuse* »³⁷⁶. La Chine, soucieuse de renforcer ses canaux de commerce avec le reste du monde – avec son projet des « nouvelles Routes de la soie » – montre certes un grand intérêt pour l'Arctique russe, où elle a renforcé sa présence ces dernières années mais, hormis secteur gazier (en ce compris la « chaîne » logistique d'acheminement du gaz arctique), les investissements chinois restent pour l'heure limités³⁷⁷. Essentiellement, la Russie investit seule. Les développements évoqués du port de Mourmansk et du chantier naval de Zvezda en témoignent. L'effort est considérable, consistant, et il manifeste le volontarisme et les grandes espérances placées par la Russie dans le développement de la Route du Nord, « *promesses d'une seconde vie* » pour le pays et les territoires délaissés du Grand Nord sibérien³⁷⁸. Cependant, face à l'approfondissement de la crise économique et sociale marquant la société russe depuis le tournant de la décennie, il peut sembler justifié de se demander si Moscou a réellement les capacités de soutenir financièrement l'ensemble de ses projets en Arctique. Poser la question est déjà y répondre en partie, soulignant toutefois qu'en ce qui concerne le développement civil de la route du Nord, l'essentiel de

³⁷⁰ STAALSEN, Atle (2018) « [Deputy Prime Minister supports foreign sailing restrictions on Northern Sea Route](#) », *The Independent Barents Observer*, 17 septembre 2018

³⁷¹ En 2016, le président Poutine s'est personnellement engagé à superviser la création d'un centre de construction navale dans l'Extrême-Orient russe, afin d'équilibrer le développement des chantiers occidentaux autour de Saint-Petersbourg et d'industrialiser la région économique autour de Vladivostok. Cf. ENGD AHL, W. F., 2018, in « Les vastes implications de la route maritime du Nord de la Russie », *op. cit.*

³⁷² BAUDU (2018), *op. cit.*

³⁷³ LARUELLE, M. (2020), *op. cit.*, p. 17

³⁷⁴ LARUELLE, M. (2020), *op. cit.*, p. 19

³⁷⁵ THOREZ, P. (2018). « [La Route maritime du Nord. Les promesses d'une seconde vie](#) ». *Le Courrier des pays de l'Est*, 1066(2), 48-59.

³⁷⁶ RFE/RL, « Putin Calls on Foreign Partners in Arctic Development », *Radio Free Europe*, Prague, 8 septembre 2018

³⁷⁷ LARUELLE, M. (2020), *op. cit.*, p. 15

³⁷⁸ THOREZ (2018), *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

l'effort est ciblé sur l'intensification du développement technologique endogène des capacités brise-glaces du pays, de longue date une niche d'excellence des ingénieurs russes.

Le 18 novembre 2018, le président russe annonçait son souhait de voir tous les services de l'État concernés par les activités maritimes, le développement des infrastructures, ainsi que les biens publics utilisés le long de la route du Nord, placés sous la direction de la compagnie d'État *Rosatom*, déjà en charge du programme de modernisation de la flotte russe de brise-glaces par ailleurs³⁷⁹. Entre autres implications, la décision de rendre *Rosatom* l'unique responsable de la supervision de toutes les infrastructures, énergétiques et autres, le long des 5 000 km de la route arctique suggère combien les brise-glaces nucléaires sont censés jouer un rôle central dans le développement de cette route. Bien davantage, elle révèle aussi les difficultés d'y attirer des investisseurs étrangers, encore amplifiées par la fragmentation de la responsabilité des différents aspects du développement des transports de la Russie dans les mers du Nord, l'une des principales priorités de Moscou dans le développement de la collaboration sino-russe dans le projet des Routes de la soie³⁸⁰.

Malgré l'ampleur des investissements, cette ambition russe d'installer une chaîne complète ouverte à la navigation commerciale de transit dans l'Arctique – comme d'ailleurs l'ambition arctique de la Russie dans son ensemble – pâtit d'une part du manque de capitaux propres et suffisants à allouer à cette politique (nb. la défense et le développement gazier en requièrent énormément par ailleurs) et, d'autre part, l'industrie navale russe qui, même si elle se modernise rapidement, n'a pas encore atteint un niveau technologique endogène suffisant lui permettant d'atteindre rapidement et de façon autonome ces objectifs. Des partenariats s'avèrent toujours indispensables³⁸¹. C'est également le cas de l'exploitation des hydrocarbures où, nous l'avons vu, toutes les réalisations et tous les projets gaziers dans la région de Yamal n'ont été possibles qu'avec les savoir-faire technologiques occidentaux et des capitaux majoritairement chinois.

De surcroît, la chute spectaculaire des cours des hydrocarbures ces dernières années a également pour conséquence de remettre en question le modèle économique de la route. Les investissements à réaliser dans le cadre de la navigation et de l'équipement d'une route arctique sont d'une ampleur telle qu'ils requièrent une visibilité quant aux perspectives d'amortissement sur plusieurs années. C'est peu dire que la conjoncture actuelle n'y est pas favorable. Ainsi, la compagnie sud-coréenne Hyundai Glovis, filiale logistique du géant maritime Hyundai Merchant Marine, qui, avec d'autres géants du fret asiatiques (le chinois Cosco, le sud-coréen Hanjin Shipping ou le japonais Kawasaki Kisen), a commencé il y a plusieurs années à examiner ses capacités de navigation via le PNE, en est venue à la conclusion qu'emprunter cette route permet certes une réduction considérable de distance, de carburant et de temps par rapport à la route habituelle passant par le canal de Suez, mais que ces avantages sont largement conditionnés par l'évolution du prix du fioul³⁸². Loin des perspectives mirifiques annoncées par les autorités russes au moment du développement de ces partenariats commerciaux en 2013-14, le développement des activités de ces grands transporteurs asiatiques sur la RMN reste modeste. Bien davantage: ceux-ci semblent s'être quelque peu désinvestis du projet³⁸³. Effectivement, si le prix du fioul est faible, mieux vaut pour une compagnie asiatique poursuivre l'utilisation de la route habituelle, passant par Suez, plutôt que d'investir lourdement dans le développement de ses capacités pour emprunter la route arctique, pour un gain de carburant qui serait finalement négligeable³⁸⁴. Ainsi, au même titre qu'il impacte négativement les perspectives d'investissement dans les technologies nécessaires à l'exploitation des ressources *offshore* de l'Arctique, un prix du pétrole bas rend considérablement moins attractive la navigation commerciale le long des côtes arctiques. Preuve en est qu'après avoir connu une certaine expansion entre 2011 et 2014 (avec un pic de 71 navires en 2013), le trafic

³⁷⁹ Selon un rapport cité par le journal économique russe de référence *Izvestia*, une nouvelle *division arctique* de *Rosatom* centraliserait l'activité des ports précédemment contrôlés par le ministère des Transports ainsi que les brise-glaces non nucléaires exploités par *Rosmorport* et la flotte de brise-glaces nucléaires russes. [KOZACHENKO, A., « *Kholodnaia Volan: Inostrantacam sozdali pravila prokhoda sevmorputi* » (Nouvelle organisation pour la Route maritime du Nord), *Izvestia*, Moscou, 6 mars 2019, <https://iz.ru/852943/aleksei-kozachenko-bogdan-stepovoi-elnar-bainazarov/kholodnaia-volna-inostrantcam-sozda-li-pravila-prokhoda-sevmorputi>]

³⁸⁰ LARUELLE, M. (2020), *op. cit.*, p. 14

³⁸¹ INOZEMTSEV, V., JOUTCHKOVA, I., (2017), *op. cit.*, p. 161. Pour exemple éclairant voir CORKHILL, M. « [Novatek and Rosatom to co-operate on LNG-powered Arctic icebreakers](#) », *The LNG Word Shipping*, septembre 2018

³⁸² LEE, T., KIM, HJ., (2015), *op. cit.*, pp. 264-270

³⁸³ CORKHILL (2018), *op. cit.*, p. 31

³⁸⁴ HILDE (2010), cité par STRUYE DE SWIELANDE (2011), *op. cit.*, p. 17 ; LEE, KIM, (2015), *op. cit.*, p. 267

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

commercial de transit le long de la RMN a ensuite connu une chute brutale et une stabilisation sous la barre des 30 navires par an ces dernières années (voir illustration 18) – un trafic, certes plus notable que du côté Nord-Ouest, mais qui reste très faible donc. On est très loin des trafics de Panama (13 795 transits en 2018) ou de Suez (17 550 transits en 2018)³⁸⁵. Au regard de ces chiffres, l'ambition russe annoncée de quadrupler d'ici 2025 le tonnage commercial transitant par la RMN paraît totalement irréaliste, *a fortiori* s'il s'agit de fret de conteneurs en transit. Le volontarisme politique du Kremlin n'y suffira pas. Car si Moscou continue d'intensifier ses efforts d'investissements économiques dans la zone, « *le poids des sanctions, l'évolution des prix mondiaux du pétrole et du modèle de transport maritime mondial, aussi bien que les coûts que représentent les installations militaires dans la région compliquent le travail de la Russie* »³⁸⁶.

En 2018, le trafic était de 18 millions de tonnes (dont une large part d'hydrocarbures liquides). Dans les années à venir, il est prévu de le porter à 80 millions. À titre de comparaison, près d'un milliard de tonnes de marchandises ont transité par Suez cette année-là. La réalité actuelle du modèle du transport maritime mondial amène à nuancer les perspectives enthousiastes évoquées par Moscou quant au développement du trafic de fret par containers le long du passage du Nord-Est. En effet, si le trafic commercial est allé croissant ces dernières années, et continue à s'y développer, c'est presque exclusivement en raison de l'acheminement des hydrocarbures depuis quelques ports arctiques vers les marchés de destination (GNL depuis Sabetta, pétrole depuis Naryan Mar et Tiksi, à la fois vers l'Europe et vers l'Asie). Très rares sont en effet les navires qui dépassent aujourd'hui la péninsule de Yamal, de part et d'autre³⁸⁷. C'est le trafic de destination qui domine pour le moment (et va continuer à dominer à l'avenir).

Cela permet de remettre les choses en perspective : La navigation commerciale sur la route du Nord russe se développe, certes, mais elle demeure limitée. Le trafic commercial de transit reste très minoritaire, avec un potentiel de développement pour l'instant limité compte tenu des contraintes fortes que représente (et pour de nombreuses années encore) la navigation arctique, alors que les modèles ne prévoient pas pour l'instant de mer ouverte à l'année. En dépit de la fonte accélérée de la couverture glaciaire, le développement commercial du passage demeure aléatoire. C'est en tout cas encore très loin d'être une route commerciale d'ampleur mondiale. « *Pour cette année [on était alors en 2018, nldr], on peut estimer à 250 le nombre de navires commerciaux tout type et tonnage confondu qui vont l'emprunter* » précise Frédéric Lasserre. « *C'est dérisoire par rapport aux 18 000 bateaux annuels du canal de Suez, mais le mouvement d'expansion est rapide* ». ³⁸⁸ Son accélération dépendra pour beaucoup de la rapidité et de l'ampleur des conséquences – toujours circonstancielles et incertaines – des bouleversements climatiques en cours dans l'Arctique et à l'échelle globale et, d'autre part, de la capacité de la Russie à s'insérer dans l'économie globale et à développer des politiques coopératives avec des États tiers partenaires en matière de transport, de commerce, de sauvetage en mer,... mais surtout de l'évolution de la demande mondiale de transport de fret maritime. Les questions politiques doivent aussi être prises en compte dans l'analyse, car elles sont susceptibles de constituer un frein important au développement de la navigation commerciale de transit.

Du fait des progrès réalisés dans le développement d'une flotte de transport spécialisée³⁸⁹, de l'avancement dans la construction et la planification de brise-glaces de grande taille (dont trois nucléaires), du développement d'infrastructures portuaires spécifiques en lien avec la multiplication des sites d'exploitation et de transformation gazière et des progrès réalisés dans l'établissement d'infrastructures de communication, de navigation et de sauvetage le long des côtes, la Russie est désormais bien avancée dans le processus d'installation de la desserte maritime pouvant lui permettre, peut-être à l'horizon 2030, une utilisation généralisée du PNE pour le transport des hydrocarbures provenant des sites d'exploitation

³⁸⁵ [Suez Canal Traffic Statistics: Annual report 2018](#), Suez Canal Authority Information Center, 2018

³⁸⁶ L'objectif rappelé en octobre 2019 par Vladimir Poutine est d'atteindre 80 millions de tonnes de fret annuel par la route maritime du Nord d'ici 2025, soit au-delà de quatre fois plus qu'actuellement. « [We Want to Change the Course of History, Northern Sea Route Operator Says](#) », The Barents Observer/The Moscow Times, octobre 2019.

³⁸⁷ PIC, P (2020), *op. cit.*

³⁸⁸ LASSERRE, F. (2018), in *The Global Arctic Handbook* (p. 94)

³⁸⁹ Aux côtés de la flotte de brise-glaces affectée à la libre circulation des navires de commerce qui transitent dans la banquise, on compte également une flotte croissante de navires de soutien logistique à coque renforcée attachée aux zones d'exploitation des ressources gazières et pétrolières réparties essentiellement autour de la péninsule de Yamal mais également en très grand nombre sur les champs d'hydrocarbures de Sakhaline en mer d'Okhotsk, mer de l'océan Pacifique qui borde la côte Nord-Est de la Russie. https://cqegheiuvalav.com/la-flotte-mondiale-de-navires-brise-glaces/#_ftnref1

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

polaires, en lien avec le renforcement d'une industrie maritime spécialisée et autonome autour de l'exploitation des gisements de la péninsule de Yamal et de l'estuaire de l'Ob notamment. En revanche, les perspectives de viabilisation du potentiel de la route arctique russe au trafic commercial de transit et de fret par conteneurs apparaissent beaucoup plus aléatoires, nécessitant, outre des solutions technologiques extraordinaires que la Russie ne possède pas, des conditions logistiques de marché tout autres que le développement du trafic de destination au départ de l'Arctique. Les compagnies de transport de conteneurs n'envisagent pas vraiment cette route de manière favorable.³⁹⁰ Lorsque Maersk a envoyé son porte-conteneur *Venta* sur la RMN à l'été 2018, il s'agissait surtout de tester la route, plus que de l'intégrer dans les itinéraires de la compagnie³⁹¹.

À défaut d'une route commerciale d'ampleur mondiale, cette route arctique dans laquelle les Russes placent tant d'espoirs [prudemment suivis par les Chinois dans le cadre du pendant polaire de leur *Belt & Road Initiative* (BRI)] pourrait toutefois rapidement constituer, l'été, un complément saisonnier, ce que Paul Turret, directeur de l'Institut d'économie maritime à Saint-Nazaire, appelle une « niche de saison³⁹² », une sorte de service express d'été. De l'avis même de la plupart des observateurs avertis du fait maritime arctique, généralement très prudents sur l'utilisation du PNE pour le transport de conteneurs, cette alternative demeurera toutefois modeste à terme prévisible³⁹³. En effet, il convient également de garder à l'esprit que, quand bien même Pékin a désormais formellement incorporé le projet russe de route maritime du Nord dans sa nouvelle infrastructure de l'initiative des nouvelles Routes de la soie (BRI), avec le développement terrestre trans-eurasiatique accompli à ce jour dans ce cadre, le transport ferroviaire offre déjà de nouvelles solutions avec un temps de voyage de 12 jours entre Chongqing et Duisbourg³⁹⁴. On peut certes aussi utiliser la route du Nord pour le transport de point à point de matériel lourd (China Cosco Shipping Lines Co, le premier armateur chinois, le fait depuis un moment déjà³⁹⁵) mais, observe P. Turret, « ça restera un marché de niche »³⁹⁶. La réalité du modèle du transport maritime mondial ne favorise pas les perspectives à court et moyen termes d'une utilisation massive de la route arctique par les grandes compagnies mondiales de fret maritime.

Pour l'heure, seul un mouvement pionnier, poussé de manière (très) volontariste par les autorités russes côté Nord-Est et essentiellement limité à l'acheminement privilégié des hydrocarbures arctiques (surtout du GNL), est amorcé. Ce mouvement va continuer à s'amplifier à l'avenir, essentiellement poussé par le renforcement de la ligne d'acheminement du GNL arctique à l'horizon 2030, mais dans des proportions qui vont voir le développement du trafic commercial le long du passage du Nord-Est continuer à évoluer de manière lente et aléatoire jusqu'à ce que la possibilité d'une mer ouverte à l'année soit éventuellement assurée à horizon plus lointain. Découlant des contraintes climatiques, les contraintes logistiques demeurent trop importantes, alors que le passage reste fermé à la navigation commerciale pendant l'hiver. Cela implique deux saisons – or la régularité est essentielle, notamment pour le transport en conteneurs, qui représente plus de 80 % du commerce maritime mondial³⁹⁷. Du côté canadien, où les contraintes climatiques s'avèrent encore plus importantes, avec un passage qui reste parfois aléatoire l'été, les fluctuations seront davantage encore marquées. D'autant plus que les chiffres actuels sont déjà à comparer avec prudence : sur la RMN, il s'agit de navires commerciaux ou de soutien ; sur le PNO, l'essentiel du trafic est constitué de navires de plaisance, et on n'y compte qu'un ou deux navires de commerce par an en transit. On est, par conséquent, très loin des trafics de Malacca (84 456 transits en 2018), Panama (13 795 transits) ou de Suez (17 550 en 2018). Les passages arctiques ne sont pas près de rattraper ces chiffres.

La question de la navigation arctique continue d'alimenter des représentations très fantasmées, que la réalité des conditions vient nuancer. En définitive, et pour de nombreuses années encore, l'Arctique devrait

³⁹⁰ LASSERRE, F., et al. (2016). « [Polar seaways? Maritime transport in the Arctic: An analysis of shipowners' intentions II](#) », *Journal of Transport Geography*, 57, pp. 105-114.

³⁹¹ « Maersk lance son premier porte-conteneurs sur la Route du Nord », *Le Courier international*, Paris, 21 août 2018

³⁹² Paul Turret, cité par THOREZ, P. (2018), op. cit., p. 137

³⁹³ Même si dix pourcents des exportations maritimes chinoises (fourchette très haute) transitaient par la route du Nord d'ici à 2030, cela représenterait toutefois un essor considérable des transports maritimes dans l'Arctique.

³⁹⁴ NERBOLLIER, D., « [À Duisbourg, terminus de la nouvelle route de la soie](#) » (*Le Temps*, Genève, 25 juin 2018)

³⁹⁵ *Le Courier international*, 21 août 2018

³⁹⁶ *Ibid.*, note 465

³⁹⁷ PIC, P (2020), op. cit.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

d'avantage rester une destination (desserte des populations locales, transport de matières premières et d'hydrocarbures extraits sur zone) qu'un ensemble d'axes majeurs de transit maritime³⁹⁸. Même si certaines niches d'opportunité existent pour voir les activités maritimes s'y développer de manière significative à l'avenir (surtout, nous l'avons vu, le long de la route du Nord-Est), les chances de voir les passages et mers arctiques devenir une zone majeure de transit commercial international – ces fameuses « *autoroutes maritimes polaires* » parfois décrites – restent en revanche très limitées pour les court et moyen termes³⁹⁹. Et ce n'est sans doute pas avant la seconde moitié du siècle – perspective hautement conditionnée et contingente s'il en est (en effet, nous l'avons vu, la trajectoire d'un réchauffement planétaire maintenu à +1,5 °C ou atteignant +2 °C, voire plus, à l'horizon 2050 impacte considérablement la probabilité de l'hypothèse d'une disparition complète de la banquise l'été et, de manière plus essentielle encore, son occurrence) – que les conséquences du réchauffement climatique auront considérablement modifié les conditions physiques (cf. normalisation de maxima historiquement bas d'extension de la banquise estivale), et donc le modèle économique du transport circumpolaire (qui ne sera rentable que si les routes sont totalement ouvertes plusieurs mois par an). Au-delà, la récurrence d'une éventuelle disparition complète de la calotte glaciaire l'été, assortie d'un abaissement encore plus spectaculaire des maxima d'extension de la banquise estivale en situation normalisée à l'horizon de la seconde moitié du siècle, ouvrirait indubitablement des perspectives supplémentaires (transit direct via le pôle Nord, hors domaine maritime russe, cf. route transpolaire). Le gain en distance de parcours serait alors particulièrement intéressant entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique du Nord (gain de plus de 8 000 kilomètres entre Yokohama et New York, ou d'environ 40 % en moyenne entre la Chine et l'Europe⁴⁰⁰), sans compter la diminution des obstacles politiques. Soulignons toutefois, de manière certes prosaïque mais néanmoins réaliste, que le jour où les corridors arctiques seront ouverts toute l'année (deuxième moitié du siècle ? avant ?), nous aurons certainement d'autres préoccupations vu l'ampleur des bouleversements environnementaux qui ne manqueraient pas d'accompagner ailleurs cet état de fait dans le Grand Nord, à commencer par la fonte des nappes de glace du Groenland et la montée catastrophique des eaux que celle-ci provoquerait⁴⁰¹.

Des transformations d'une ampleur insensée il y a trente ans encore sont en train de se produire dans l'écosystème fragile et instable de l'Arctique, dont la prédictibilité de l'ampleur des conséquences et de leurs effets de champ échappe encore largement à la compréhension scientifique. La prise de conscience globale de cet état de fait et le nécessaire partage des préoccupations qu'il suscite ne semble pas encore à l'ordre du jour pour tous, loin s'en faut : en 2018, Rouslan Tankaïev, expert auprès de la Chambre de commerce et de l'Union des producteurs d'hydrocarbures russes, estimait que, d'ici à 2050, « *la route du Nord sera praticable toute l'année* » [ndlr : ce qui signifie au passage qu'il table, en matière de scénarios prospectifs du GIEC, sur la probabilité sûre de l'hypothèse haute d'un réchauffement supérieur à + 2°C à l'horizon 2050], n'hésitant pas à parler de « *bénédiction* » pour des pays comme la Russie ou le Canada⁴⁰²... Une « *bénédiction* » offerte par la fonte de la banquise qui signifierait aussi, dans ce même scénario, celle du permafrost dans la toundra, catastrophique pour l'exploitation des hydrocarbures arctiques.

³⁹⁸ ESCUDE, Camille, « [Les régions de l'Arctique entre États et sociétés](#) », *Géoconfluences*, septembre 2019

³⁹⁹ LASSERRE, F. (2019), *op. cit.* (in *Géoconfluences*)

⁴⁰⁰ TAITHE, A., FACON, I., HÉBRARD, P. et TERTRAIS, B. (2013), *op. cit.*, p. 14

⁴⁰¹ STRUZIŁ, E. (2019) « [Shipping Plans Grow as Arctic Ice Fades](#) », *Yale Environment 360*.

⁴⁰² R. Tankaïev, Chambre de commerce et Union des producteurs d'hydrocarbures russes, cité dans ENGDahl, W. F. (2018) « Les vastes implications de la route maritime du Nord de la Russie », *op. cit.*

5. Les questions de souveraineté dans l'espace maritime arctique : sources de conflit à venir ?

La navigation dans les eaux arctiques, en particulier l'utilisation des passages maritimes désormais libres de glaces une partie croissante de l'année, et l'exploitation des ressources contenues dans les mers arctiques (énergétiques, minières, halieutiques, etc.) soulèvent bien entendu la question de la souveraineté et du contrôle des États. En effet, le gaz et le pétrole présents en Arctique *offshore* (mais aussi les stocks de pêche) et le développement d'éventuelles nouvelles routes commerciales attisent, on l'a vu, l'appétit (et les craintes) des États riverains et la convoitise des grands groupes industriels des pays consommateurs d'énergie. De fait, c'est un truisme de dire que les stratégies de développement et les velléités d'appropriation des ressources de l'océan Glacial sont susceptibles de provoquer de profondes tensions, si ce n'est des conflits entre États. La nature géopolitique des hydrocarbures est une évidence. Nonobstant, nous l'avons ramenée à sa juste et réaliste proportion en procédant à la nécessaire révision à la baisse des promesses qu'un supposé « eldorado » arctique serait censé tenir : certes les mers arctiques sont riches en ressources géologiques, mais on ne peut y voir une manne providentielle, d'autant que les conditions d'exploitation sont et resteront très difficiles⁴⁰³. Toutefois, au-delà de ce constat, les questions de souveraineté et de contrôle territorial sont des enjeux éminemment psycho-socio-politiques, tenant aussi de la psyché collective, de la conscience et de la fierté nationales⁴⁰⁴, et ce indépendamment des éventuels bénéfices économiques induits. Cet aspect d'hyper-souveraineté doit également être pris en considération.

5.1. Un espace aux revendications nombreuses, mais encadrées par le droit de la mer

Certains territoires de l'Arctique (île Hans⁴⁰⁵, Svalbard/Spitzberg, îles Diomède⁴⁰⁶) et, davantage encore, les espaces maritimes qui les entourent sont l'enjeu de rivalités historiques dont l'objet est notamment la délimitation des zones économiques exclusives (ZEE), et donc l'extension de l'exercice des droits souverains *offshore*. Ces rivalités se sont encore exacerbées au tournant de la première décennie du siècle, accentuées alors par la multiplication des études indiquant que la plus grande part des réserves de ressources énergétiques de l'Arctique se situe dans les fonds marins, ce qui a fait de la souveraineté des espaces maritimes un véritable enjeu, alimentant le flot des discours alarmistes, médiatiques et politiques, sur la course ainsi présumément lancée à l'appropriation des espaces maritimes de l'Arctique et des ressources qu'ils contiennent, avec la Russie en tête « [considérée] *comme ayant pris une position expansionniste et militaire dans une folle ruée pour s'approprier le territoire et donc les ressources énergétiques de l'Arctique* »⁴⁰⁷.

L'engouement ravivé pour les questions de souveraineté en Arctique peut être daté du 2 août 2007, l'année où une expédition russe a planté un drapeau russe en titane à plus de 4200 mètres de profondeur sous le pôle Nord. Les conséquences médiatiques de cet événement à portée d'abord scientifique, mais évidemment aussi politique, ont été immédiates. Dans les jours et les mois suivants, la presse s'est empressée d'y voir une revendication de Moscou sur le pôle Nord, et plus généralement les débuts d'une « *nouvelle guerre froide* » pour les territoires et mers arctiques⁴⁰⁸. Toutefois ce geste, hautement symbolique, n'avait aucune valeur

⁴⁰³ LASSERRE, F. (2019), « [La course à l'appropriation des plateaux continentaux, un mythe à déconstruire](#) », *Géoconfluences* [publié le 18 septembre 2019]

⁴⁰⁴ FOUCHER, M., (1997), « [La fin de la géopolitique ? Réflexions géographiques sur la grammaire des puissances](#) », *Politique étrangère*, vol. 62, n°1, pp. 19-31, [mis en ligne le 14 octobre 2011]

⁴⁰⁵ L'île Hans (Tarupaluk en groenlandais) est un îlot inhabité de 1,3 km² situé au coin nord-ouest du Groenland, dont la souveraineté a été historiquement disputée entre le Canada et le Groenland (Danemark donc). Il est considéré comme stratégique par les deux parties du fait de sa situation sur la ligne partageant le détroit de Nares entre l'île canadienne d'Ellesmere et le nord du Groenland, à la sortie du passage du Nord-Ouest.

⁴⁰⁶ Les îles Diomède sont situées au milieu du détroit de Béring entre l'Alaska continental et la Sibérie, qui borde la mer des Tchouktsches au nord et la mer de Béring au sud. Les deux îles sont séparées de 4 km environ. La grande Diomède fait partie de la Tchoukotka russe alors que la petite est sous juridiction américaine (Alaska). La ligne de changement de date est fixée entre les deux îles. Pour cette raison, les îles sont parfois appelées île de demain et île d'hier. Les États-Unis et la Russie ont réglé leur différend sur le détroit de Béring en 1990. Mais la délimitation des ZEE n'est pas réglée.

⁴⁰⁷ EIFFLING, V., STRUYE DE SWIELANDE, T., (2011), *op.cit.*, p. 16

⁴⁰⁸ Voir par exemple : <http://content.time.com/time/covers/0,16641,20071001,00.html>, TIME Magazine, Oct. 1, 2007

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

juridique et ses conséquences politiques sont restées très limitées. Nonobstant, cet épisode et les déclarations du gouvernement russe quant aux risques d'une guerre pour les ressources arctiques⁴⁰⁹ ont grandement contribué à ce glissement dans l'actualité politique arctique.

Depuis exacerbées par le contexte général de tensions Est-Ouest renouvelées dans les relations internationales, les spéculations inquiètes autour des enjeux de souveraineté des espaces maritimes arctiques ont ravivé dans les esprits la vieille idée selon laquelle l'Arctique serait une « *terra nullius* » à conquérir⁴¹⁰, une sorte de « *no man's land* » juridique à la merci des appétits d'acteurs et des conflits qui peuvent en découler dans un contexte où la région est généralement présentée comme le théâtre d'une nouvelle course effrénée à l'appropriation territoriale de ses ressources sous-marines⁴¹¹.

Cette idée se doit d'être déconstruite. Certes, des contentieux existent et des questions de délimitation/définition de souveraineté sont en suspens, parfois avec une forte charge symbolique, mais une réalité première, factuelle, s'impose et doit être posée en préliminaire à toute réflexion : l'Arctique est un ensemble de territoires et de mers définis juridiquement, formant un espace globalement bien délimité dans le cadre des souverainetés nationales⁴¹². En 2020 et la fin de non-recevoir du Danemark à la proposition du président Trump d'acheter le Groenland est venue le rappeler de manière cinglante, l'Arctique n'est pas un espace à s'approprier : c'est déjà un espace régi par le droit international et sous la souveraineté de huit États au nord du cercle polaire. Aujourd'hui, il n'existe plus de terres qui ne soient revendiquées dans la région, à l'exception d'Hans Island, un rocher d'à peine plus d'1 km² situé entre le Groenland et l'archipel canadien. Cependant, ne nous y trompons pas. Le fait que l'Arctique soit un espace bien délimité dans le cadre des souverainetés nationales ne veut pas dire qu'il soit pour autant dénué de revendications territoriales.

Il faut sans doute commencer par rappeler que, contrairement à l'Antarctique, masse continentale régie par un traité de droit international (Traité sur l'Antarctique, 1959), l'espace Arctique est, par sa nature géographique même, d'abord un océan entouré de continents, une « *mer entre les terres* »⁴¹³ qui relève à ce titre du droit international ordinaire, d'où l'existence de nombreux contentieux de souveraineté – notamment maritimes – qui, pendant un certain temps, se sont ajoutés aux spéculations selon lesquelles la région risquait de faire l'objet de conflits pour des motifs de souveraineté économique et politique.

Si les contentieux de souveraineté sont nombreux dans la région et leurs enjeux tout autant symboliques qu'économiques, ces différends ne sont toutefois aucunement réductibles à une opposition entre la Russie et les pays occidentaux. Certes, la Norvège et la Russie se disputent depuis longtemps sur l'interprétation du traité du Svalbard (1920) en ce qui concerne l'exploitation des ressources de l'archipel⁴¹⁴ et l'accord russo-américain sur le détroit de Béring (1990) n'a jamais été ratifié par la Douma⁴¹⁵, mais les lignes de clivage sont autrement multiples, traversant amplement les relations entre États par ailleurs politiquement proches et notamment alliés dans le cadre de l'OTAN. Ainsi, la délimitation de leurs espaces maritimes respectifs (cf. zones économiques exclusives dans la limite conventionnelle des 200 milles nautiques, MN) est une source de litige non résolu (« mis au frigo ») entre le Canada et les États-Unis en mer de Beaufort depuis 1967..., et entre le Canada et le Danemark dans le détroit de Nares, autour de Hans Island (côte nord-ouest du Groenland), et ce alors même que le contentieux historique qui aurait pu mal tourner entre la Norvège et la

⁴⁰⁹ TAITHE, A., *et al.* (2013), FRS Recherches & Documents No 3/2013, Fondation, p. 18

⁴¹⁰ ROSSI, Christopher R., « [A Unique International Problem: The Svalbard Treaty, Equal Enjoyment, and Terra Nullius; Lessons of Territorial Temptation From History](#) », *Washington University Global Studies Law Review*, 15 issue 1, 2015

⁴¹¹ CANOVA *et al.* (2019), « [L'Arctique, nouveau Moyen-Orient ? Cinq points pour déconstruire le mythe](#) », *op. cit.*

⁴¹² Commission des affaires européennes sur les stratégies européennes pour l'Arctique. Sénat de la République française, (2014), *op. cit.*, p. 27 ; LASSERRE, F. (2011) « [Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable ?](#) », dans *Droit, territoire et individus, CERIScope Frontières*, Institut d'Études Politiques de Paris, 2011, p. 4

⁴¹³ Thierry GARCIN, *Géopolitique de l'Arctique*, éditions Economica, Paris, 2013, p. 21

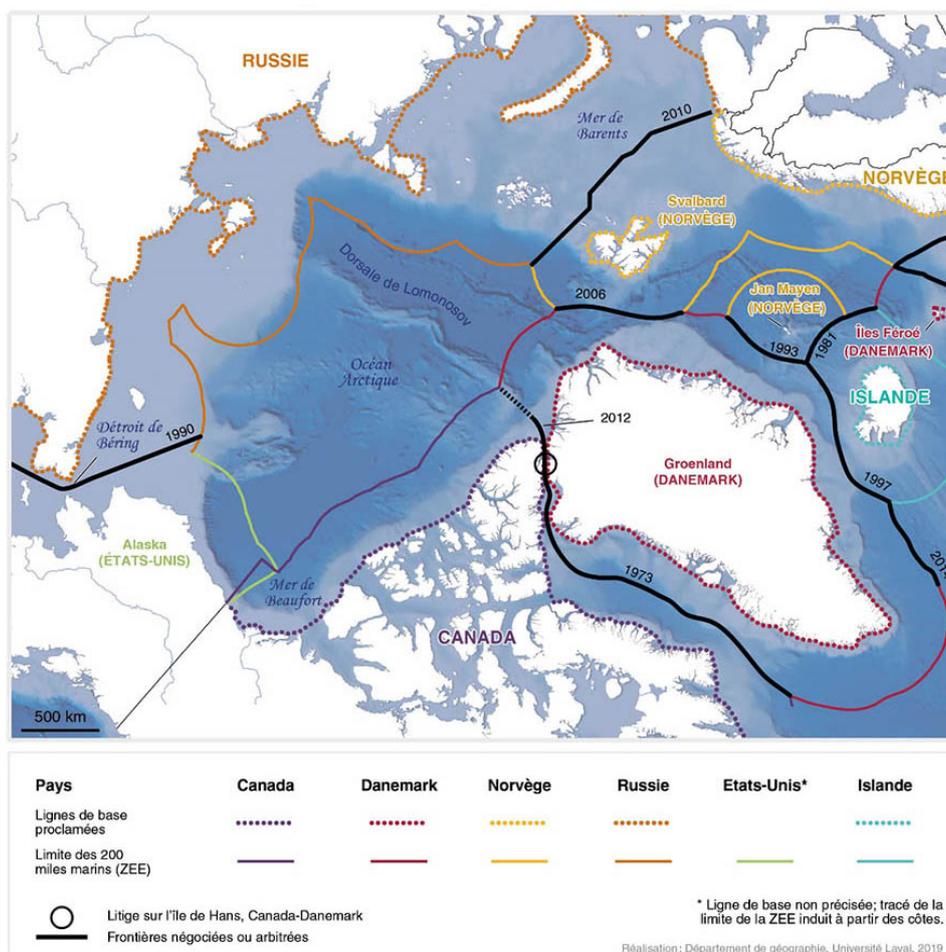
⁴¹⁴ Une analyse complète à ce propos dans : PEDERSEN, Torbjørn, « The Svalbard Continental Shelf Controversy: Legal Disputes and Political rivalries », *Ocean Development & International Law*, 37 no. 3-4 (Taylor&Francis, 2006), en particulier p. 339, 345-6. Voir aussi, ROSSI, Christopher R., « Norway's Imperilled Sovereignty Claim Over Svalbard's Adjacent Waters », *German Law Journal*, 18 no. 6 (16 novembre 2017), pp. 1496-98. Pour le positionnement russe sur la question du Svalbard: KONYASHEV, A., « Russia's Policies on the Territorial Disputes in the Arctic », *Journal of International Relations and Foreign Policy* (mars 2014) 2, no. 1, pp. 71-73. D'autres précisions à ce propos dans, FERTMALKKA, M., and BOUFFARD, Troy (2017) « The Unique Legal Status of an Arctic Archipelago, Arctic in Context », *World Policy Journal*, 6 décembre 2017. URL: <http://www.worldpolicy.org/blog/2017/12/06/eyes-svalbard>

⁴¹⁵ TAITHE, A., *et al.* (2013), FRS Recherches & Documents No 3/2018, p. 16

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Russie à propos de leur frontière commune en mer de Barents et dans l'océan Arctique a été réglé par un accord conclu entre les deux pays en septembre 2010. La délimitation ainsi négociée de la frontière maritime commune est entrée en vigueur en juin 2011, après ratification de l'accord par leurs parlements respectifs. Cet accord maritime russo-norvégien, par la possibilité même de son aboutissement alors que les relations politiques entre Oslo et Moscou connaissent un refroidissement sensible dans le contexte du raidissement général des relations Russie-OTAN suite à la deuxième guerre d'Ossétie du Sud/Géorgie, est souvent présenté comme la preuve exemplaire de l'existence dans l'Arctique d'une préférence « par défaut » pour la coopération sur l'affrontement et d'une propension à compartimenter les relations entre puissances non alliées de la région⁴¹⁶. Il montre en tout cas que, si une volonté politique existe de part et d'autre, des mesures fortes de réduction de la tension sont possibles. Il faut aussi noter que 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 dans les secteurs frontaliers en mer de Barents⁴¹⁷. En septembre 2005, le Canada et le Danemark (souverain pour le Groenland) étaient également parvenus à un accord sur la délimitation des dernières sections contestées de leur frontière maritime commune en mer de Baffin. En revanche, l'accord n'avait pu à l'époque être étendu à la question de la souveraineté disputée par les deux pays alliés sur l'île Hans (Tarupaluk en groenlandais), un îlot rocailleux de 1,3 km², inhabité, mais néanmoins considéré comme représentant une valeur stratégique par les deux parties du fait de sa situation sur la ligne partageant le détroit de Nares entre l'île d'Ellesmere et le nord du Groenland, à la sortie du PNO. Depuis, les discussions entre Ottawa et Copenhague sur le statut politique de l'île sont réputées se poursuivre⁴¹⁸.

Figure n°19 : Limites des zones économiques exclusives dans l'Arctique (2019)



Source : Frédéric Lasserre, *Géoconfluences*, juin 2019

⁴¹⁶ TERTRAIS, B, (2018), « [Coexistence pacifique dans l'Arctique ? La Russie, la Norvège et l'archipel du Svalbard](#) », Note de la FRS n°22/2018, Fondation pour la recherche stratégique, Paris (publié le 11 décembre 2018)

⁴¹⁷ *Idem*

⁴¹⁸ « [Canada: une commission pour une forte affirmation de la souveraineté dans l'Arctique](#) » (*Le Figaro* et AFP, Paris, le 18 juin 2019)

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Si la portée de ce contentieux entre deux pays par ailleurs alliés proches au sein de l'OTAN apparaît réduite et essentiellement symbolique, suffisant sans doute à expliquer le peu d'empressement d'Ottawa et de Copenhague à le résoudre, les lignes de clivage opposant et entremêlant les États riverains sur leurs intérêts arctiques se croisent et se chevauchent de manière particulièrement complexes, en particulier concernant le statut des détroits et des passages maritimes. Ainsi, le Canada et la Russie considèrent tous deux que ces passages (PNE et PNO) relèvent, pour tout ou partie, de leurs eaux intérieures ou/et territoriales (cf. sous-partie suivante), alors que les États-Unis et les pays membres de l'Union européenne (ainsi que la Chine) soutiennent qu'il s'agit de voies internationales de transit et que ce statut garantit une totale liberté de navigation des embarcations étrangères⁴¹⁹. On notera d'ailleurs que les États-Unis sont le seul pays riverain de l'Arctique à ne pas avoir ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), dite « Convention de Montego Bay » (aussi connue sous l'acronyme anglais UNCLOS, pour *United Nations Convention on the Law of the Sea*), même s'ils en acceptent dans les faits les principales dispositions⁴²⁰.

D'autre part, au-delà des zones économiques exclusives des États côtiers, dont les délimitations sont globalement définies et acceptées (à l'exception des deux cas susmentionnés), il existe des désaccords de fond sur la délimitation des espaces maritimes en haute-mer (océan Arctique central ou Haut-Arctique), touchant à la question centrale de l'extension de la souveraineté économique des États côtiers sur les plateaux continentaux, au-delà de la ligne des 200 MN marquant la limite des ZEE définies par les provisions générales de l'UNCLOS. L'espace maritime arctique est ainsi l'objet de tout un débat sur la problématique de la délimitation des limites maritimes du plateau continental, en particulier à propos de la question des dorsales comme prolongation des éléments continentaux émergés ou pas (cf. sous-partie suivante). Cette question épineuse demeure d'actualité car les revendications se sont multipliées ces dernières années et présentent d'importants chevauchements. Venant symboliquement cristalliser ces contentieux maritimes opposant le Danemark, le Canada et la Russie dans le Haut-Arctique, les trois pays se disputent la souveraineté du pôle Nord lui-même. Compte tenu des parties en présence, de sa forte charge symbolique et de ses possibles répercussions sur l'équilibre des pouvoirs économiques, voire stratégiques dans l'Arctique, ce différend risque de se révéler plus compliqué qu'il n'y paraît, comme celui concernant le statut des voies maritimes (détroits). De manière générale toutefois, la trame de ces contentieux ainsi que toute la question de la souveraineté dans les espaces maritimes arctiques sont encadrées par le droit de la mer. Signe majeur de cette inclination au droit, après le « coup médiatique » russe de 2007, l'ensemble des pays riverains de l'Arctique, en ce compris la Russie donc, s'étaient accordés à apaiser leurs dissensions en signant la déclaration d'Illulissat (2008), par laquelle tous s'engageaient mutuellement à régler leurs différends de manière pacifique dans le cadre des provisions du droit international de la mer⁴²¹.

Comme l'explique la juriste française Hélène De Pooter⁴²², 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

⁴¹⁹ TAITHE, A., *et al.* (2013), *op. cit.*, p. 23

⁴²⁰ Pourtant signé par la délégation américaine en 1982 à Montego Bay, le texte de la CNUDM n'a depuis lors jamais été ratifié par le Sénat des États-Unis. L'acquis de Montego Bay n'a donc pas été incorporé au droit étasunien. Que la première puissance maritime mondiale n'ait toujours pas, début 2020, ratifié la CNUDM alors qu'elle entend en défendre les principes sur la scène internationale est au premier abord surprenant. Cela l'est d'autant plus que les États-Unis ont pesé dans les négociations, obtenant de nombreux compromis et que le principal obstacle à leur adhésion, la Partie XI relative à la zone internationale des fonds marins, a été levé avec l'adoption du nouvel accord du 28 juillet 1994 qu'ils signèrent par ailleurs rapidement. L'argument principal en vigueur à Washington est que la Convention est « incompatible avec la souveraineté et les valeurs américaines » et que les États-Unis, dans le cas d'une ratification, ont plus à perdre qu'à gagner sur les plans politique et économique. En d'autres termes, ils estiment que leur pays ne tirera aucun bénéfice d'une éventuelle adhésion, celui-ci restant tout à fait capable selon eux de protéger ses intérêts maritimes à l'extérieur de la Convention. Enfin, le fait qu'un certain nombre d'États, incluant la Chine, ait ratifié le texte sans abandonner des revendications que les États-Unis jugent « excessives » instaure le doute dans leur esprit quant à la réelle utilité de son acceptation. Pour un regard critique sur le rôle de « passager clandestin » joué par Washington, se posant en défenseur de la bonne application du texte tout en ne l'ayant pas ratifié, et ses conséquences en matière de revendications territoriales en Arctique, voir notamment : <https://controverses.sciences-po.fr/archive/arctique/Revendication.html#>. Aussi, pour un aperçu des arguments mobilisés par les États-Unis (et la Chine) dans la définition de leurs positions officielles vis-à-vis de la Convention de Montego Bay, voir COLIN, Sébastien, « La Chine, les États-Unis et le droit de la mer », *Perspectives chinoises*, 2016/2, mis en ligne le 15 juin 2016.

⁴²¹ Arctic Five (2008). Déclaration d'Illulissat, 29 mai, <https://www.arctic-report.net/product/859/>

⁴²² De POOTER Hélène, *Les conséquences juridiques des transformations physiques de l'Arctique*, IHEDN, coll. Florilège stratégique, 2010, p. 7. Cité in TAITHE, A., *et al.* (2013), *op. cit.*, p. 21.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

la Convention de Montego Bay », qui précise la hiérarchie dans l'application des droits souverains sur les espaces maritimes, découlant de la souveraineté sur les territoires⁴²³.

Les régimes juridiques suivants s'appliquent à partir des lignes de base (du rivage à la laisse de basse mer), qui sont les limites les plus éloignées du rivage atteintes par la marée⁴²⁴ : la mer territoriale (de la ligne de base à 12 MN au maximum), à laquelle peut s'ajouter une zone contigüe sur 12 milles supplémentaires⁴²⁵ ; la ZEE de la mer territoriale à 200 MN⁴²⁶, et la haute mer au-delà de la ZEE⁴²⁷. En-deçà de la ligne de base sont situées les eaux intérieures, sur lesquelles l'État exerce sa souveraineté de manière pleine et entière.

La délimitation des zones maritimes et le régime juridique afférent mettent en exergue deux enjeux majeurs en Arctique : la question du statut des passages maritimes (détroits) et la libre circulation des embarcations étrangères, d'une part, l'extension des droits souverains des États riverains sur le plateau continental et l'exploitation des fonds marins (sol et sous-sol), d'autre part.

5.2. Le statut des passages maritimes et la libre circulation des embarcations étrangères

Le régime juridique applicable aux voies de passage par le Nord de l'Atlantique vers le Pacifique est une question importante pour le développement de la circulation maritime dans la région en lien avec la liberté de navigation dans les eaux arctiques. Il est contesté. Sur le sujet, les deux États riverains – Russie et Canada – ont soulevé la question de l'interprétation des dispositions UNCLOS en ce qui concerne le tracé de la ligne de base. D'apparence anodine, c'est en fait une question essentielle car en dépend le statut des eaux qui forment les routes maritimes du Nord-Ouest et Nord-Est, et par conséquent la faculté pour l'État riverain, d'une part, de contrôler la navigation – voire de l'interdire – et, d'autre part, de percevoir un éventuel droit de passage. S'il ne peut être perçu de droit sur un navire étranger au titre du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale, aucune disposition ne l'exclut pour les eaux intérieures.

Du point de vue de la géographie, l'article 7 de la Convention de Montego Bay précise en effet que : « *là où la côte est profondément échancrée et découpée, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être employée pour tracer la ligne de base* ». On peut donc s'écarter de la côte en présence d'îles côtières et tracer ainsi une ligne de base fondée sur des « *points appropriés* ». Ayant bien compris l'intérêt de ce droit, Russes et Canadiens se sont amplement emparés de cette disposition particulière pour définir des lignes de base permettant d'inscrire l'itinéraire des corridors maritimes arctiques pour tout (Canada) ou partie (Russie) dans leurs eaux intérieures, où il leur est permis d'interdire le passage d'embarcations étrangères⁴²⁸. Ils ont pour cela défini des lignes de base droites le long de l'archipel arctique pour le Canada et des îles sibériennes pour la Russie, particulièrement éloignées de la laisse de basse mer décrite par la Convention de Montego Bay.

⁴²³ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982, articles 2 et 55-57.

⁴²⁴ La *ligne de base* est celle qui définit la limite entre les eaux intérieures et la mer territoriale. Il existe plusieurs façons de la définir, selon le tracé de la côte. C'est à partir de cette ligne que sont délimitées les autres zones et sa position est donc très importante. Les *eaux intérieures* sont situées en-deçà de la ligne de base, et l'État a la souveraineté pleine et entière sur ces eaux. Au-delà, ce sont les *eaux territoriales*, situées sur une zone de 12 milles nautiques (MN) à partir de la ligne de base. Il s'agit également d'un espace où l'État a pleine souveraineté.

⁴²⁵ Au-delà des *eaux territoriales*, on passe dans l'espace sous juridiction de l'État. La *zone contigüe* s'étend jusqu'à 12 MN après les eaux territoriales. Dans cette zone, l'État côtier a le pouvoir d'exercer des droits de douane et de police. Il peut réprimer les infractions dans les domaines douaniers, sanitaires, fiscaux, et relatifs à l'immigration.

⁴²⁶ La règle générale est donc que la *zone économique exclusive* s'étend jusqu'à 200 MN à partir de la ligne de base. Dans cette zone, l'État côtier possède des droits souverains en matière d'exploration, d'exploitation, de protection et de gestion des ressources naturelles. La zone exclusive peut toutefois 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.

⁴²⁷ La haute-mer recouvre « *toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la ZEE, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel* » (UNCLOS art. 89) La haute mer n'est soumise à la souveraineté d'aucun État. Les espaces sans juridiction d'État sont donc limités.

⁴²⁸ Dans ses eaux territoriales, 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* »), UNCLOS art. 18 et 19. Outre un droit de contrôle dans la zone contigüe, la liberté de navigation doit être garantie dans la ZEE.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Le Canada estime donc que le passage du Nord-Ouest dans le dédale des îles de l'archipel arctique est formé d'eaux intérieures⁴²⁹, où sa souveraineté s'exerce pleinement et où il dispose d'un droit inconditionnel de réglementation. Il revendique ainsi le droit de contrôler et éventuellement de refuser le transit de tout navire étranger dans ce passage maritime intérieur soumis à sa juridiction, droit qui lui est contesté (cf. *infra*). Ottawa invoque à l'appui de ses positions des éléments historiques de prévention des risques environnementaux inhérents à la navigation arctique. En 1970, le Canada avait promulgué la loi pour la prévention de la pollution des eaux de l'Arctique, qui a étendu sa mer territoriale de trois à douze MN, et qui permet au gouvernement canadien de définir les normes des navires auxquels il autorise l'accès aux eaux arctiques sur une profondeur de 100 MN⁴³⁰. Depuis 1982, Ottawa (comme Moscou) invoque aussi l'art 234 de l'UNCLOS qui précise que, dans des mers recouvertes de banquise, les États peuvent adopter unilatéralement des règlements particuliers non discriminatoires, dans la limite de leur ZEE, afin de réglementer le trafic maritime et dans le but de prévenir toute pollution marine. Il ne concerne cependant pas les navires de guerre, qui relèvent des immunités prévues à l'article 236.

Pour sa part, la Russie développe les mêmes approches que le Canada s'agissant du tracé de l'itinéraire de la « Route du Nord » qu'elle balise et sécurise dans les eaux du passage du Nord-Est – le seul qui soit pour l'heure ouvert à la navigation dans les mers arctiques du Nord de la Sibérie. C'est ce tracé qui est concerné par le trafic de transit dans les secteurs russes de l'océan Arctique. Eu égard à l'état d'avancement continu de la fonte de la banquise l'été, et de son éventuelle disparition à l'horizon 2050, d'autres routes, plus au large, pourraient éventuellement devenir possibles à l'avenir pour certains types de bâtiments très spécifiques (toujours dans la limite des 200 MN de la ZEE russe toutefois), mais elles ne sont aujourd'hui – et pour les court et moyen termes – clairement pas praticables pour la grande navigation commerciale de transit.

En septembre 2018, lors d'un épisode de fonte exceptionnel, le bâtiment de soutien et d'assistance métropolitain *Rhône* de la Marine nationale française a été le premier navire militaire non russe à emprunter le passage du Nord-Est en parfaite autonomie, sans l'aide d'un brise-glace⁴³¹. Dans son périple, le *Rhône* n'a pas emprunté la RMN « institutionnelle ». Il a en fait suivi un itinéraire correspondant largement à la voie dite « de transit » du PNE, un tracé hors détroits, hors eaux intérieures, hors mer territoriale russes donc, répondant ainsi aux conditions d'un transit relevant de la liberté de navigation des embarcations étrangères dans la ZEE d'un pays tiers en vertu des dispositions UNCLOS, montrant ainsi que l'emprunt de la RMN russe n'est pas une fatalité inamovible et que les restrictions que les Russes y imposent n'interdisent pas la libre circulation des embarcations étrangères, *a fortiori* militaires, dans les eaux de l'océan Glacial. En l'état, l'itinéraire de la route du Nord balisé par les autorités russes est toutefois incontournable en terme de navigation commerciale. Avec les contraintes que cela impose. On remarquera toutefois que ce « joker russe » n'est pas nécessairement pérenne : une route transpolaire pourrait être praticable à terme. Mais la Russie a quand même vingt à vingt-cinq bonnes années devant elle.

Officiellement, la loi russe situe la RMN dans ses eaux territoriales le long de la côte arctique à l'est de Novaya Zemlya (Nouvelle-Zemble), depuis la mer de Kara, à travers la Sibérie, jusqu'au détroit de Béring entre la Sibérie orientale et l'Alaska. Comme le montre la carte ci-dessus, Moscou a fixé ses lignes de base de manière à y inclure plusieurs détroits entre les côtes de Sibérie et les îles de l'océan Arctique : Nouvelle-Zemble, Terre du Nord et Nouvelle-Sibérie⁴³², imposant dès lors aux navires empruntant la RMN de passer par des goulets d'étranglement inclut dans les eaux intérieures russes⁴³³. L'itinéraire entier se situe dans la ZEE de la Russie,

⁴²⁹ L'archipel et leurs eaux représentent 3,9 millions de kilomètres carrés.

⁴³⁰ La prise en compte des risques environnementaux que lui ferait courir une navigation accrue joue en effet un rôle important dans l'argumentation juridique développée par Ottawa pour justifier sa position de souveraineté sur le passage du Nord-Ouest. En cas de fuite de fioul ou de perte d'une cargaison toxique, les dégâts peuvent en effet être majeurs dans ces eaux loin de tout dispositif de secours et prises dans les glaces la majeure partie de l'année.

⁴³¹ Ministère des Armées, République française, [La France et les nouveaux enjeux stratégiques en Arctique](#), sept. 2019

⁴³² Il s'agit des détroits de Kara et de Yugor entre la Nouvelle-Zemble et le continent (augmenté du détroit de Matochlein entre les deux îles formant la Nouvelle-Zemble), des détroits de Shokalski et de Vilkitski entre l'archipel de la Terre du Nord et le cap Tchelioussine à la pointe de la péninsule de Taïmyr et, enfin, des détroits de Sannikov et de Laptev, entre les îles de Nouvelle-Sibérie et la côte iakoute. Voir LASSERRE, F., « [Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes](#) », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol 48, no 135, décembre 2004.

⁴³³ Outre le passage obligé à travers ces détroits dont la traversée requiert encore souvent l'ouverture par les brise-glaces de soutien russes, la plupart des tronçons navigables du corridor maritime en eaux libres de glaces passent dans les eaux territoriales et la zone

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

jusqu'à 200 MN à partir de la ligne de base. Dans cette zone, l'État côtier possède des droits souverains en matière d'exploration, d'exploitation, de protection et de gestion des ressources naturelles. Mais Moscou (comme d'ailleurs Ottawa en mer de Beaufort) invoque aussi le droit de réglementer la navigation dans sa ZEE pour des motifs de protection de l'environnement, sur base de l'art. 234 de l'UNCLOS qui prévoit cette possibilité spécifiquement pour les zones recouvertes par les glaces.

Figure n°20 : Itinéraire RMN, détroits et ligne de base proclamée par la Russie



Source : Sénat de la République française (2014), *op. cit.*, p. 25

On le voit, sur le régime des passages du Nord-Ouest et du Nord-Est, la Russie et le Canada ont leurs propres visions, certes circonstanciées par la réalité géographique distincte des deux cheminements, mais largement congruentes sur la question du statut des détroits.

Le fait que les eaux intérieures sont délimitées souverainement par chaque État ne les rend toutefois pas pour autant opposables aux autres pays si elles ne sont pas conformes au droit international. Or, la plupart des autres « États usagers » potentiels de ces routes, dont les pays membres de l'UE (avec la France aux avant-postes sur ce sujet) et les États-Unis (ainsi que la Chine⁴³⁴), ne reconnaissent pas totalement le tracé de telles lignes de base, et donc la revendication du statut d'eaux intérieures qui en découle.

Si la souveraineté russe sur l'itinéraire balisé de la route du Nord n'est pas à proprement parler remise en cause (on se trouve, *a minima*, dans la zone contigüe à la mer territoriale), le principe de l'inclusion des détroits sibériens dans le tracé de la ligne de base— et donc le périmètre des eaux intérieures russes— est, lui, contesté par les États-Unis et les puissances maritimes de l'Union européenne⁴³⁵. Cette situation prend encore une autre mesure dans le nord du Canada, où l'ensemble du passage à travers les détroits du dédale archipélagique a été inclus par Ottawa dans le tracé de sa ligne de base.

Considérant l'Art 7, §3 de l'UNCLOS qui prévoit que le tracé des lignes de base ne s'éloignera pas de manière appréciable de la direction générale de la côte, les États-Unis considèrent que c'est le statut des détroits internationaux, avec droit de passage inoffensif sans entrave, qui doit s'appliquer. Cette position n'est pas

contigüe des 12 milles supplémentaires où, en vertu des dispositions de la CNUDM, l'État côtier a le pouvoir d'exercer des droits de douane et de police.

⁴³⁴ Sur ces questions de délimitation des zones maritimes en Arctique, la Chine adopte une position d'attente, presque légaliste, se présentant comme un soutien au respect des droits et de la souveraineté de chacun des États arctiques (plutôt aux antipodes de sa propre attitude en mer de Chine...). Voir Brady, A.-M. (2014). "[China's Undeclared Arctic Foreign Policy](#)", *Wilson Policy Brief Series*, Woodrow Wilson Institute, Washington D.C, pp. 13-14

⁴³⁵ TAITHE, A., *et al.* (2013), *op. cit.*, p. 22

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

isolée : l'UE la défend également⁴³⁶. Il en va de même côté russe où les détroits sont considérés par les États-Unis comme des détroits internationaux. L'enjeu consiste, pour ces derniers notamment, en la défense de la liberté de navigation, pierre angulaire de leur politique étrangère depuis au moins un siècle.

En 1988, le Canada et les États-Unis avaient conclu un accord par lequel les seconds se sont engagés à demander l'autorisation de passage avant chaque traversée⁴³⁷. Celle-ci n'est jamais refusée. Ils n'ont pas pour autant reconnu les positions juridiques du Canada. Alliés et partenaires de défense, le Canada et les États-Unis se contentent pour le moment de s'accorder à ne pas être d'accord sur la question.⁴³⁸ Ces dernières années toutefois, l'ouverture croissante (relative, *supra*) de la route du Nord-Ouest à la navigation semble, dans le contexte général de tension qui a marqué le développement de la relation canado-étasunienne depuis l'accession de Donald Trump à la présidence, avoir réveillé le contentieux entre les États-Unis et le Canada sur le statut de cette voie maritime. Plus récemment, dans un discours prononcé à l'occasion d'une réunion du Conseil de l'Arctique au niveau des ministres tenue à Rovaniemi, en Finlande, début mai 2019, le secrétaire d'État américain M. Pompeo a estimé que les revendications de la Russie concernant la route du Nord, tout comme la souveraineté canadienne sur le PNO (que Washington considère comme des eaux internationales), étaient « illégitimes »⁴³⁹. C'était une première à ce niveau.

Cette question du statut des détroits est en effet d'importance car, selon le statut de ces eaux, un pays a la possibilité de réguler plus ou moins la navigation. Le droit de passage inoffensif associé au statut de détroit international entraîne une liberté de navigation : le Canada ou la Russie ne peuvent alors s'opposer à la circulation non notifiée d'un navire en transit. Si les eaux sont considérées comme intérieures en revanche, la réglementation peut être beaucoup plus stricte.

La gouvernamentalité mise en place par les autorités russes autour de l'ouverture au commerce international de « leur » route maritime du Nord russe relève de cette logique. Pour les Russes, emprunter la RMN relève d'une navigation dans des eaux faisant *de jure* partie intégrante de leur domaine de souveraineté maritime et impose donc de se plier aux conditions du cadre réglementaire du plan de navettes désormais appelé à ouvrir le PNE toute l'année. Or, celui-ci apparaît de plus en plus contraignant (*supra*). Considérées comme visant essentiellement à contraindre le libre passage des bâtiments de marine et à faire de l'océan Glacial praticable une *mare nostrum*⁴⁴⁰, les nouvelles règles de navigation russes ont été vivement critiquées par plusieurs hauts responsables américains et européens lors de leur annonce en avril 2019⁴⁴¹. La déclaration de M. Pompeo à Rovaniemi s'inscrivait dans cette suite. Les Russes, pour leur part, les justifient au titre de la sécurité et de la protection de l'environnement. Elles s'inscrivent très clairement dans le cadre général de la stratégie active d'affirmation de souveraineté et de sécurisation de l'Arctique par Moscou que nous développons plus avant dans le dernier chapitre de cette étude.

Au-delà du questionnement qu'elles ne manquent pas de susciter en matière de liberté de navigation des embarcations étrangères dans l'Arctique, de telles pratiques sont inévitablement de nature à faire davantage obstacle à la transformation de la route du Nord russe en axe de transit commercial international majeur, déjà rendue très aléatoire du fait des multiples contraintes structurelles précédemment mises en évidence. La Russie joue gros, et peut-être même contre son intérêt à long terme en agissant de manière aussi restrictive. D'autant plus que des itinéraires alternatifs moins contraignants pourraient devenir davantage praticables à plus long terme sans devoir recourir au soutien de brise-glaces russes.

⁴³⁶ Selon cette position, la ligne de base ne peut pas longer l'archipel arctique canadien et les détroits relient au contraire deux ZEE, de la mer de Baffin à la mer de Beaufort. Voir Burke, D. C. (2018), *International Disputes and Cultural Ideas in the Canadian Arctic*. Cham : Springer.

⁴³⁷ Cet accord fit suite à deux traversées historiques du PNO qui avaient défrayé les chroniques canadiennes : celle du pétrolier américain *Manhattan*, en 1969, et celle du brise-glace *Polar Sea*, effectuée sans demande d'autorisation préalable au gouvernement canadien, en août 1985. (Idem)

⁴³⁸ LALONDE, S., LASSERRE, F. (2010). « Droit de la mer et souveraineté sur les passages arctiques », in LASSERRE, F. (éd.), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*. Québec : Presses de l'Université du Québec.

⁴³⁹ POMPEO, M., « Looking north: Sharpening America's Arctic focus », Speech, Rovaniemi, Finland, 6 mai 2019

⁴⁴⁰ Pour le détail de ces règles, lire notamment : <https://www.arctictoday.com/russia-sets-out-stringent-new-rules-for-foreign-ships-on-the-northern-sea-route/>

⁴⁴¹ LANTEIGNE, Marc (2019), *Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique*, NATO Review, Opinion, analyse et débat sur des questions de sécurité [publié le 28 juin 2019]

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Nonobstant, s'agissant de la légalité davantage que de la légitimité de ces dispositions, il importe de noter qu'elles ne sont pas en soi contradictoires avec les dispositions générales du nouveau Code polaire entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017 après de longues négociations sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) ; ce qui en a fait (avec l'assentiment de la Russie, de la Chine, des USA et de l'UE notamment) le premier règlement contraignant pour la navigation en environnement glaciaire, régulant plusieurs aspects de la navigation dans les régions polaires, depuis la classe de glace spéciale que doivent avoir les navires jusqu'à la formation spécifique que doivent recevoir les équipages⁴⁴². Si le point reste discuté, il semble que ces nouvelles dispositions russes de régulation du PNE aient été juridiquement étudiées de telle manière à « prolonger » ou « interpréter » et non contredire ou entraver les provisions générales du code. Il faut en outre souligner que le Code polaire est une réglementation internationale. Si la Russie considère que le passage du Nord-Est traverse en partie ses eaux intérieures sur lesquelles elle a pleine souveraineté, alors elle peut considérer être en droit d'imposer une réglementation supplémentaire. Moscou n'est d'ailleurs pas isolé sur le sujet. Le ministère des Transports canadien est réputé actuellement travailler à une réglementation spécifique à la navigation dans son archipel arctique⁴⁴³.

Si elle devait advenir, une telle réglementation spécifique serait assurément vivement critiquée par les États-Unis qui contestent la souveraineté canadienne sur le passage. Il est en revanche fort peu probable que Moscou conteste la revendication du passage du Nord-Ouest par Ottawa, car cela nuirait à son emprise sur le passage du Nord-Est. La Chine, de son côté, se présente sur le principe comme un soutien au respect des droits et de la souveraineté de chacun des États arctiques (plutôt aux antipodes de son attitude en mer de Chine...), tout en poursuivant (comme les États-Unis) un objectif de liberté de navigation en appuyant l'application du droit de la mer. Côté Nord-Est, la Chine ne conteste pas les droits souverains de la Russie sur la route du Nord et coopère formellement à son développement dans le cadre de la *Belt and Road Initiative* (BRI)⁴⁴⁴. Mais dans le même temps, Pékin, qui n'entend visiblement pas se laisser enfermer dans une situation de dépendance s'agissant du passage par le Nord, a déjà entrepris à plusieurs reprises (2012, 2017) de lancer son brise-glace *Xuelong* (Dragon des neiges) vers le pôle Nord, hors domaine maritime russe, sur les traces d'une possible route transpolaire passant par le Haut-Arctique⁴⁴⁵. Côté Nord-Ouest, le *Xuelong*, premier navire chinois à avoir traversé le passage en 2017, n'a pas demandé la permission du Canada pour le faire, souligne Suzanne Lalonde⁴⁴⁶. Il ne l'avait pas davantage fait à Moscou en 2012 pour remonter le passage du Nord-Est jusqu'au pôle Nord. Et si, pour le moment, Moscou et Pékin travaillent comme partenaires afin de développer leurs intérêts dans le passage du Nord-Est, la présence et les ambitions grandissantes de Pékin pour les routes arctiques et les ressources de la région pourraient représenter un défi de taille dans ses relations avec Moscou à l'avenir. Inversement, voir les États-Unis et la Russie travailler ensemble à la gouvernance de la sécurité maritime en Arctique n'est pas de l'ordre de l'impossible : en 2018, le comité de la sécurité maritime de l'OMI a pris des mesures complémentaires spécifiques au détroit de Béring et à la mer de Béring, à l'initiative des États-Unis et de la Russie. Six routes ont été établies, ainsi que six zones de prudence, pour prévenir les risques d'accident dans le détroit. La régulation de la navigation a été ici un vecteur de coopération entre les acteurs impliqués plutôt que de tensions. Naviguer en Arctique s'avère plein d'incertitudes. La route n'est pas tracée...

5.3. L'extension des droits souverains sur le plateau continental

Les questions soulevées en matière de liberté de navigation pour les usagers des passages maritimes arctiques est une bonne illustration de ces incertitudes non résolues : l'Arctique est un ensemble de territoires et de mers définis juridiquement⁴⁴⁷. Or, cet espace globalement bien délimité dans le cadre des souverainetés

⁴⁴² FELGENHAUER, Pavel (2019), "[Russia Claims Total Military Superiority in the Arctic](#)", *Eurasia Daily Monitor*, Vol 16 Issue 33, The Jamestown Foundation, Washington DC [publié le 14 mars 2019]

⁴⁴³ BARTENSTEIN, K. (2019). "[Use it or Lose it: an Appropriate and Wise Slogan?](#)" *Options Politiques*, 31(7), p. 73.

⁴⁴⁴ BRADY, Anne Mary, (2017), *China as a polar great power*, Cambridge University Press, pp. 34-36

⁴⁴⁵ Faisabilité d'une éventuelle route transpolaire discutée par K. Bartenstein, in https://www.researchgate.net/publication/309282763_The_Future_of_Arctic_Shipping_Along_the_Transpolar_Sea_Route

⁴⁴⁶ Suzanne Lalonde, citée dans : « [Canada: une commission pour une forte affirmation de la souveraineté dans l'Arctique](#) » (*Le Figaro* et AFP, Paris, le 18 juin 2019)

⁴⁴⁷ CANOVA, Émilie ; ESCUDÉ, Camille ; PIC, Pauline ; STROUK, Mayline ; VERRIER, Nicolas, et VIDAL, Florian, « [L'Arctique, nouveau Moyen-Orient ? Cinq points pour déconstruire le mythe](#) », *Le Grand Continent*, 5 novembre 2019

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

nationales n'en soulève pas moins également de manière très complexe la question de la délimitation des autres zones maritimes prévues par la Convention de Montego Bay. En ce sens, c'est aussi un « *espace en définition de souveraineté*⁴⁴⁸ ». Si une bonne partie de l'océan Arctique est déjà sous le contrôle économique exclusif des pays côtiers, et que personne ne conteste le principe des ZEE – la délimitation de la plupart des frontières maritimes afférentes ayant été opérée, certes avec quelques petits litiges persistants⁴⁴⁹, mais sans grande friction –, tel n'est pas le cas pour les éventuelles extensions du plateau continental. Ainsi, l'espace arctique est l'objet de tout un débat à travers le prisme du droit de la mer sur la problématique de la détermination des limites maritimes du plateau continental, en particulier à propos de la question des dorsales comme prolongation des éléments continentaux émergés ou pas.

L'extension des droits souverains sur l'océan va-t-elle conduire à son appropriation via l'extension des ZEE ? Les enjeux soulevés par cette question d'apparence théorique sont majeurs dans la perspective d'une éventuelle exploitation future des fonds marins, également pour les droits de pêche. En effet, l'application d'une ZEE de 200 milles par les États côtiers (États-Unis, Canada, Danemark, Norvège et Russie) laisserait une zone de « haute mer » d'environ 3 millions de km². Or, le sol et le sous-sol de la haute mer (appelés « zone » dans UNCLOS) sont considérés comme un patrimoine commun de l'humanité (art. 136)⁴⁵⁰. Seule l'Autorité internationale des fonds marins peut alors décider de leur exploitation et de l'organisme habilité à l'entreprendre. En revanche, l'extension des plateaux continentaux à 350 milles pour la Russie, les États-Unis, le Canada et le Danemark conduirait à l'attribution de droits souverains sur la totalité de l'océan Arctique pour toute utilisation de la ZEE à des fins économiques.

Entre 1999 et 2013, tous les États à avoir un accès à l'océan ont eu la possibilité de réclamer l'extension de « leur » plateau continental au-delà de la zone des 200 MN – soit 320 km – qui représentent la ZEE. Cette réclamation, à déposer auprès de la Commission des limites du plateau continental (CLPC) instituée par la Convention de Montego Bay (art. 76), doit démontrer que celui-ci va géologiquement plus loin que la limite des 200 MN prévus par la Convention : il faut pour cela déposer un dossier de preuves à la CLPC qui se chargera de statuer sur la validité scientifique de la demande. Dans le cas où les ZEE se chevauchent parce que moins de 400 MN séparent deux pays, comme c'est le cas dans l'océan Arctique central (Haut-Arctique), la frontière maritime devra être négociée entre les deux pays⁴⁵¹.

La Russie fut, en décembre 2001, le premier État arctique à déclarer ses prétentions territoriales dans le Haut-Arctique en soumettant une demande officielle de prolongement de sa ZEE devant la CLPC.

Corrélation directe de l'importance de sa frontière arctique – plus d'un tiers du cercle polaire Arctique passe en territoire russe⁴⁵² –, ces revendications sont conséquentes : elles représentent la surface d'un triangle dont la base s'étend de la frontière norvégienne à l'ouest, au détroit de Béring à l'est, et dont le sommet de l'angle opposé correspond au pôle Nord⁴⁵³. Autrement dit, dans l'Arctique, les autorités russes prétendent officiellement à devenir souveraines (plus exactement : à *étendre leurs droits souverains*⁴⁵⁴) sur l'ensemble de « leur » plateau continental, soit environ un tiers de la surface de l'océan (se reporter à la figure ci-dessous), et ainsi être libres d'y exploiter l'ensemble des ressources *offshore*⁴⁵⁵. Ce faisant, Moscou entendait se positionner comme un acteur dominant et revendiquant sa souveraineté sur une grande part de l'espace arctique, en ce compris le très symbolique pôle Nord.

De 2001 à aujourd'hui, ces revendications maximalistes russes, toujours pendantes à ce jour, ont suscité l'inquiétude et l'opposition véhémente des autres États arctiques (et au-delà, de nombreux États « usagers » de l'Arctique), à commencer bien entendu par celle des États-Unis (qui ne sont pourtant pas partie à UNCLOS,

⁴⁴⁸ FOUCHER, M. (2014), *op. cit.*, p. 168

⁴⁴⁹ Seuls subsistent les litiges entre États-Unis et Canada en mer de Beaufort et entre Canada et Danemark au nord du Groenland (voir *supra*).

⁴⁵⁰ La CNUDM souligne dans son préambule : « *la zone du fond des mers et des océans ainsi que leur sous-sol, au-delà des limites de la juridiction nationale, et les ressources de cette zone, sont le patrimoine commun de l'humanité.* »

⁴⁵¹ LASSERRE, F. (2019) « [La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire](#) »

⁴⁵² FOUCHER, M. (2014), *op. cit.*, p. 169

⁴⁵³ POOTER, H. de, (2010), *op. cit.*, p. 18.

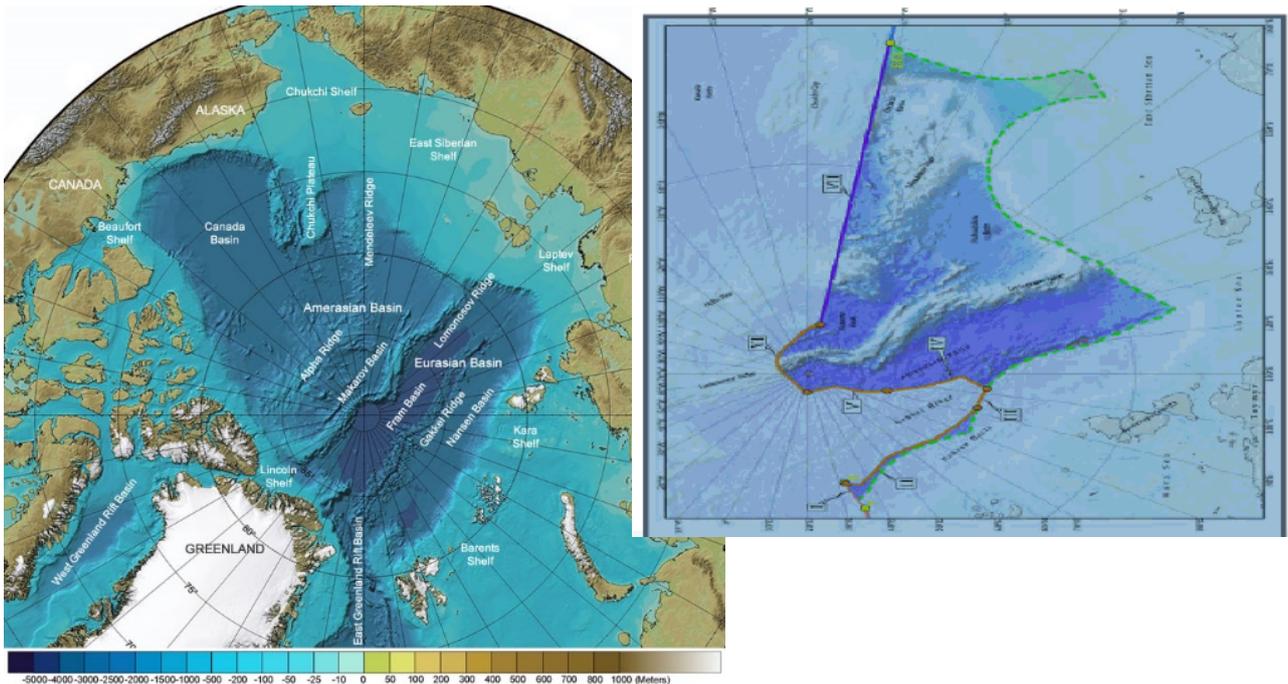
⁴⁵⁴ Il importe de rappeler qu'un État côtier n'est souverain ni sur la ZEE ni sur le plateau continental étendu : il n'y détient que des droits souverains sur l'exploitation des ressources des fonds marins et de la mer (ressources de pêche).

⁴⁵⁵ ROYER, P., (2014), *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer, tient le monde*, Paris, PUF, p. 195

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

et ne peuvent donc pas y appuyer leurs propres revendications), tous opposés à ce que chacun dénonce être une attitude impérialiste de la part du Kremlin visant à faire acter juridiquement sous couvert d'arguments scientifiques contestables (et contestés) une appropriation jugée illégitime et excessive de l'espace arctique⁴⁵⁶. D'autant plus que l'espace maritime élargi revendiqué par la Russie sur base de son interprétation de l'extension océanique continuée de son plateau continental pourrait correspondre à une extension de leur propre plateau continental par le Danemark et le Canada⁴⁵⁷. La raison en est la présence de la dorsale de Lomonossov, chaîne montagneuse sous-marine qui relie, en passant sous le pôle Nord, la Sibérie à une zone située à la jonction de l'archipel arctique canadien et du Groenland. Son tracé est donné par le schéma suivant et permet, selon l'interprétation que l'on retient de la Convention, d'alimenter les revendications de la Russie et du Canada, ainsi que du Danemark, au titre du Groenland.

Figure n°21 : Configuration des fonds marins arctiques et revendication russe (2001)



Source : Giacobbi, P. et Quentin, D. (2016), Rapport d'information déposé par la Commission des Affaires étrangères, en conclusion des travaux d'une mission d'information constituée le 4 mars 2015 (op. cit.)

Si la Russie est effectivement le premier pays riverain de l'océan Arctique à avoir présenté, dès 2001, ses prétentions territoriales sur le plateau continental dans le Haut-Arctique, elle n'est pas seule à être engagée dans cette démarche. Après la Norvège (2006) et le Danemark (pour le Groenland) en décembre 2014, le Canada est donc le dernier pays riverain à avoir déposé en mai 2019 son dossier pour un plateau continental étendu⁴⁵⁸. Extrêmement complexes, car interreliés et « faisant système », politiquement explosifs et scientifiquement contestés sur le fond, les dossiers russe, danois et naturellement canadien sont toujours en latence aujourd'hui. Pour l'heure, seule la Norvège, dont la réclamation ne concernait pas le pôle Nord lui-même et n'impliquait donc pas de statuer sur la nature problématique des dorsales de Lomonossov et de Mendeleïev (cf. dorsales « océaniques » ou « sous-marines » ?⁴⁵⁹), a vu sa ZEE approuvée par la Commission

⁴⁵⁶ À noter que la Commission des limites du plateau continental établie sous la CNUDEM n'a effectivement pas le pouvoir « d'attribuer » une section pertinente du plateau continental et la délimitation des eaux à tel ou tel État. Sa mission consiste à déterminer, sur la base des examens scientifiques, si une zone particulière peut être considérée comme plateau continental, c'est-à-dire une partie sous-marine du continent, ou s'il s'agit d'une section en eaux profondes du fond marin qui ne peut pas être revendiquée isolément. À ce titre, la CLPC fait des recommandations aux États côtiers.

⁴⁵⁷ FOUCHER, M. (2014), *op. cit.*, p. 39; également, POWELL, R., DODDS, K. (dir.) (2014), *Polar geopolitics?: Knowledges, resources and legal regimes*, Northampton, Massachusetts, Edward Elgar, p. 41

⁴⁵⁸ PIC, Pauline (2019), « [Le Canada a déposé sa demande de plateau continental étendu auprès de la commission de l'UNCLOS](#) », *Le Grand Continent*, consulté le 7 juin 2019.

⁴⁵⁹ Les Russes estiment en effet que la dorsale est un prolongement sous-marin (cf. dorsale « sous-marine ») du plateau continental russe, les Danois qu'elle fait géologiquement partie du Groenland et le Canada qu'elle prolonge l'archipel arctique canadien... Pour une discussion détaillée de l'argumentation géologique sur le fond, lire : LASSERRE, F. (2019) « [La course à l'appropriation des](#)

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

des limites en 2009, suivant la règle des 200 milles nautiques. Oslo a alors obtenu 235 000 km² des 250 000 km² réclamés trois ans après avoir déposé son dossier à la CLPC. Que ce soit pour l'accord sur la frontière maritime russo-norvégienne de 2010 ou les revendications de ZEE élargie, les demandes d'Oslo étaient considérées comme modérées⁴⁶⁰. En effet, contrairement à la Russie et aux autres États riverains, la Norvège, en dépit de sa souveraineté encadrée sur l'archipel du Svalbard, s'est limitée à présenter des demandes qui se situaient dans la limite de sa ZEE de 200 MN. Plus raisonnable, la Norvège cherchait ainsi sans doute autant l'apaisement régional que la sécurisation du cadre juridique de ses frontières maritimes. En effet, des contestations territoriales conflictuelles ne permettaient pas la mise en exploitation des ressources de son espace maritime. J. Støre, alors ministre norvégien des Affaires étrangères, déclarait en ce sens en 2009, après la confirmation de la ZEE norvégienne par la CPLC, que « *ces recommandations donnent la base sur laquelle la Norvège peut établir les limites de son plateau continental. 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 mer.* »⁴⁶¹

Fondamentalement, ce raisonnement ne diffère pas, dans l'esprit, de celui porté par les autorités russes lorsqu'elles prétendent à étendre leurs droits souverains sur le plateau continental et ainsi être libres d'y exploiter l'ensemble des ressources naturelles présentes. Le problème, dans le chef de la Russie, tient davantage au fait que sa réclamation, au-delà de son caractère maximaliste (ce qui est problématique en soi), s'appuie sur une interprétation de la nature géophysique des chaînes de montagne océaniques/sous-marines (*cf. séparées des continents ou non ?*), et donc de leur statut de déterminant juridique constitutif de la définition des limites du plateau continental⁴⁶², qui a des implications en droit de la mer dépassant de loin la seule question arctique. Au plan du droit, ce sont les paragraphes 5 et 6 de l'art. 76 UNCLOS qui sont concernés. Or, si le premier permet dans certains cas l'extension du plateau continental au-delà de la ligne des 350 milles depuis la ligne de base, cette limite des 350 milles est impérative dans le cas d'une extension sur une dorsale sous-marine, qui est le statut argué par la Russie (également par le Danemark et le Canada) s'agissant de la nature de la dorsale de Lomonosov, constitutive de leurs revendications de plateau continental⁴⁶³. La Russie – et c'est bien là tout l'enjeu – revendique l'essentiel de la dorsale, pôle Nord inclus.

Quand, le 2 août 2007, une équipe de scientifiques déposa une capsule en titane contenant un drapeau russe à l'aplomb du pôle Nord géographique, à plus de 4 200 mètres de profondeur, il s'agissait justement à l'époque d'une expédition visant à prouver l'étendue continuée du plateau continental russe et affirmer ainsi la souveraineté de la Russie tout en montrant sa capacité de réaliser un exploit technique. Les conséquences médiatiques de cet événement à portée d'abord scientifique, mais évidemment aussi politique, furent immédiates : l'engouement ravivé pour les questions de souveraineté en Arctique peut être daté de cet instant. Dans les jours et les mois suivants, la presse internationale s'est empressée d'y voir une revendication de Moscou sur le pôle Nord, et plus généralement les débuts d'une nouvelle guerre froide pour les territoires et mers arctiques⁴⁶⁴. Mais ce geste, hautement symbolique, sans conteste une prouesse technique, n'avait aucune valeur juridique et ses conséquences politiques sont restées très limitées. Tout était dans le message. Et c'en était l'objectif. Plus qu'une illusoire appropriation du pôle Nord, ce drapeau dans les fonds marins de l'Arctique, censé soutenir sa demande de prolongement de ZEE, véhiculait un symbole de puissance recouvrée en direction de l'opinion russe et à travers le monde, témoignant de la volonté russe de présenter ses capacités polaires sur l'avant de la scène. Ce coup médiatique n'était pas dénué de sens politique.

[plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire](#) »; également : GIACOBBI, P. et QUENTIN, D., Rapport d'information déposé par la Commission des Affaires étrangères, *en conclusion des travaux d'une mission d'information constituée le 4 mars 2015*, sur « [la diplomatie et la défense des frontières maritimes de la France - Nos frontières maritimes : pour un projet politique à la hauteur des enjeux](#) », enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale de la République française le 29 juin 2016

⁴⁶⁰ En dépit de sa souveraineté sur l'archipel du Spitzberg (Svalbard), même si celle-ci est encadrée, la Norvège s'était limitée à présenter en 2006 des demandes qui se situaient dans la limite de sa ZEE de 200 milles. Voir ROSSI, Christopher R., "Norway's Imperilled Sovereignty Claim Over Svalbard's Adjacent Waters", *German Law Journal*, 18 no. 6 (16 novembre 2017), pp. 1496-98

⁴⁶¹ Cité dans « 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>

⁴⁶² Voir note 434, *supra*

⁴⁶³ GIACOBBI, Paul et QUENTIN, Didier (2016), *op. cit.*

⁴⁶⁴ Voir par exemple : <http://content.time.com/time/covers/0,16641,20071001,00.html>, *TIME Magazine*, Oct. 1, 2007

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Dans la plupart des médias occidentaux, où l'Arctique est généralement présenté comme étant l'objet d'une « inquiétante course géopolitique vers les ressources naturelles, le pétrole et le gaz en particulier, avec la Russie en tête comme ayant pris une position expansionniste et militaire dans une folle ruée pour s'approprier le territoire et donc les ressources énergétiques », cet événement fut unanimement décrit comme « une appropriation territoriale sous-marine démontrant l'attitude impérialiste de la Russie en Arctique »⁴⁶⁵. Non seulement les médias, mais également les gouvernements et les analystes dénoncèrent le geste comme chauvin, voire belligérant⁴⁶⁶. Le Canada, par la voix de son ministre des Affaires étrangères, devait ainsi déclarer : « cet océan n'est pas un Far West à conquérir et il est inutile, comme l'a fait la Russie, de planter un drapeau pour tenter de se l'approprier en tout ou en partie »⁴⁶⁷. La désapprobation fut générale.

Pourtant, et sans les dénuer de tout fondement, nous y reviendrons amplement ultérieurement, il convient néanmoins, comme nous y invitent le professeur norvégien Indra Øverland, directeur du Département d'études des questions énergétiques de l'Institut norvégien des Affaires internationales, et le géographe canadien F. Lasserre, deux voix académiques influentes sur les questions arctiques, de nuancer ces propos alarmistes condamnant l'agressivité supposée inhérente des avancées russes dans l'Arctique. Et les deux experts de souligner ainsi, s'agissant de ce fameux dépôt de drapeau en particulier, que les médias et les gouvernements étrangers ne mentionnent que rarement, si ce n'est jamais, le fait qu'il soit pour le moins ordinaire, de la part d'explorateurs, de planter leur drapeau national sur des lieux qu'ils viennent d'atteindre, alors que l'accès y est particulièrement difficile et périlleux. Le spécialiste norvégien, affilié au *Polar Research Institute* de Cambridge, appuie la tempérance de son jugement en soulignant que, lors de la première ascension du mont Everest, en 1953, c'est le drapeau anglais qu'ont érigé deux membres d'une expédition anglaise. Personne n'a alors crié à l'appropriation du toit du monde par le Royaume-Uni... Dans le même ordre d'idée, en 1969, lors de la première expédition sur la Lune, c'est le drapeau américain qui a été planté pour symboliser la puissance des États-Unis : un symbole d'autant plus fort qu'il s'inscrivait à l'époque dans le contexte de crise des rapports Est-Ouest⁴⁶⁸. Il ajoute de surcroît qu'il est trop peu évoqué que Moscou, comme la plupart des grands pays industrialisés, a ratifié UNCLOS, et a, en l'état, toujours agit dans le strict respect de ses dispositions s'agissant de revendiquer l'extension de ses droits souverains dans l'Arctique⁴⁶⁹. Force est de remarquer que si Moscou cherche à affirmer sa prédominance territoriale dans l'Arctique, c'est aussi en s'efforçant de « poursuivre ses intérêts au sein du cadre légal, y compris en soumettant la documentation relative au plateau continental aux Nations Unies pour argumenter ses revendications territoriales »⁴⁷⁰. Ce n'est singulièrement pas le cas des États-Unis qui, bien que n'ayant pas ratifié la Convention de Montego Bay, n'en ont pas moins des prétentions au-delà des 200 milles.

Dès 2002, après un examen préliminaire de la demande russe, la CLPC avait requis de la partie demanderesse la recherche d'éléments supplémentaires à l'appui de sa demande et la révision de celle-ci⁴⁷¹. Se reportant aux recommandations de la commission exigeant de fournir davantage d'arguments et de précisions à leur dossier, les Russes avaient alors entrepris dès 2002 des expéditions de grande envergure pour soutenir scientifiquement leurs revendications de souveraineté sur le plateau continental. C'est dans ce contexte que s'inscrit le « coup » médiatique du planté de drapeau en 2007. En août 2015, les résultats allégués de ces études scientifiques brandis par les autorités russes pour étayer leurs revendications avaient amené Moscou à déposer devant la CLPC une demande révisée portant sur une étendue sous-marine de 1,191 million de km², qui s'étend vers l'ouest sur une mince bande du bassin de Nansen finissant sur la délimitation maritime avec la Norvège, dans l'Arctique central le long de la dorsale de Lomonossov en englobant le pôle Nord géographique, et à l'Est dans la plaine abyssale des Tchouktches, le long de la dorsale de Mendeleïev⁴⁷². La

⁴⁶⁵ ØVERLAND, Ingrid (2011), « La politique énergétique de la Russie en Arctique » (Prix Marcel-Cadieux de l'International Journal) [trad. de l'anglais par A.-H. KERBIRIOU], *Études internationales*, vol. 42, n° 2, pp. 145-158, [mis en ligne en juin 2011, URL : <http://www.erudit.org/revue/ei/2011/v42/n2/1005823ar.html?vue=plan>]; pp. 145, 146

⁴⁶⁶ LASSERRE, F., LE ROY, J., GARON, R., (2012), "Is there an arms race in the Arctic?", *Journal of Military and Strategic Studies*, vol. 14, n° 3 & 4, p. 3 [URL : <http://jmss.org/jmss/index.php/jmss/issue/view/64>]

⁴⁶⁷ FOUCHER, M. (2014), *op. cit.*, p. 23

⁴⁶⁸ ØVERLAND, I. (2011), *op. cit.*, p. 145

⁴⁶⁹ LASSERRE, F. (2019) « [La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire](#) »

⁴⁷⁰ ØVERLAND, I. (2011), *op. cit.*, p. 146

⁴⁷¹ FOUCHER, M. (2014), *op. cit.*, p. 36

⁴⁷² « La Russie repart à la conquête d'une partie de l'Arctique », *Les Échos*, Paris, 4 août 2015

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Commission, dont la réponse était initialement attendue au cours de l'année 2016, se laissait cependant un délai supplémentaire de trois ans maximum pour statuer sur les recommandations à soumettre au gouvernement russe⁴⁷³. L'échéance se trouvait ainsi, implicitement, repoussée à 2019. De fait, réunie du 28 janvier au 15 mars 2019 au siège des Nations Unies, la quarante-neuvième session de la CPLC avait de nouveau inscrit à l'agenda le dossier (partiellement révisé) soumis par la Fédération de Russie sur l'océan Arctique⁴⁷⁴. Or, preuve du caractère politiquement extrêmement sensible du dossier, la sous-commission constituée pour examiner le dossier des revendications de la Russie sur son plateau continental élargi n'est pas parvenue, faute de consensus, à approuver et transmettre un projet de recommandations au président de la Commission, ne permettant dès lors pas d'inscrire un passage en plénière pour l'entame de l'examen du projet de recommandations lors de la cinquantième session de la Commission (1^{er} juillet-16 août 2019)⁴⁷⁵. Une nouvelle fois, l'examen de la demande révisée partielle présentée par la Fédération de Russie concernant l'océan Arctique a été mise à l'ordre du jour de la Cinquante-deuxième session de la CLPC devant se tenir à New York du 29 janvier au 13 mars 2020⁴⁷⁶. Même cause, même effet, aucun projet de recommandations n'a pu être mis à l'examen en plénière. Autrement dit, le dossier est aujourd'hui « *encommissionné* ». Et il semble que le gouvernement russe doive encore attendre longtemps avant de recevoir une réponse à sa demande. En mai 2019⁴⁷⁷, le Canada, longtemps attentiste, déposait en effet également devant la Commission (nb. le Danemark l'avait déjà fait en décembre 2014) le dossier scientifique argumentant ses propres revendications d'un plateau continental étendu au-delà de sa zone de 200 milles et englobant aussi le très symbolique pôle Nord, chevauchant ainsi largement les revendications russes et danoises.

La revendication de la Russie étant la première à avoir été rendue publique, elle a suscité de nombreuses réactions du fait qu'elle revendiquait la dorsale de Lomonossov jusqu'au pôle Nord. Or, tant le Canada que le Danemark ont dévoilé des revendications nettement plus étendues, dépassant le pôle Nord pour se rendre jusqu'à la limite de la ZEE russe dans le cas danois⁴⁷⁸. La nouvelle revendication russe déposée en 2015 est très semblable à celle de 2001 et ne dépasse pas le pôle ; or il est beaucoup plus souvent fait état, dans les médias, de la position russe jugée très ambitieuse, alors que la revendication danoise s'étend bien au-delà du pôle et s'étend à travers le cœur du bassin océanique jusqu'à la limite de la ZEE russe.

Le dépôt des demandes est à présent clôturé, les dates limites fixées d'après la date de ratification de la CNUDM par les États demandeurs étant échues⁴⁷⁹. Le Canada est le dernier État à avoir déposé sa demande en mai 2019. La Russie quant à elle a récemment affirmé avoir déposé de nouvelles preuves pour soutenir sa position quant au contour du plateau continental étendu revendiqué⁴⁸⁰. Tous ces dossiers, représentant des milliers de pages d'exposés scientifiques, vont donc être évalués (ou réévalués) par la Commission des limites : les conclusions émises par cette dernière n'auront toutefois qu'une valeur consultative et le tracé officiel des frontières devra ensuite être négocié. Ainsi, si course il y a en Arctique, ce n'est donc pas une course à l'appropriation mais, comme le pointe F. Lasserre, « *une course contre la montre et ce délai de 10 ans inscrit dans la Convention* ». Il s'agit surtout de respecter les délais prévus par la CLPC. Nonobstant, la Commission ne tient compte ni de l'ordre de présentation des dossiers ni du caractère unilatéral de la revendication : « *le droit à un plateau continental étendu est imprescriptible, tous les États côtiers peuvent en bénéficier indépendamment des revendications de pays tiers, et toute revendication doit être avalisée sur le fond* »⁴⁸¹. Ce n'est donc pas sur la base du « premier arrivé, premier servi » que sont déterminées les attributions.

⁴⁷³ LASSERRE, F. (2019), in *Géoconfluences*, *op. cit*

⁴⁷⁴ <https://www.un.org/press/fr/2019/mer2092.doc.htm>

⁴⁷⁵ <https://www.un.org/press/fr/2019/mer2107.doc.htm>

⁴⁷⁶ https://www.un.org/depts/los/clcs_new/clcs_home.htm

⁴⁷⁷ Le Canada avait fait acter le principe de sa demande devant la CLPC en 2013 (éléments préliminaires de son dossier de réclamation). Le dossier révisé *bona fide* a été déposé en mai 2019.

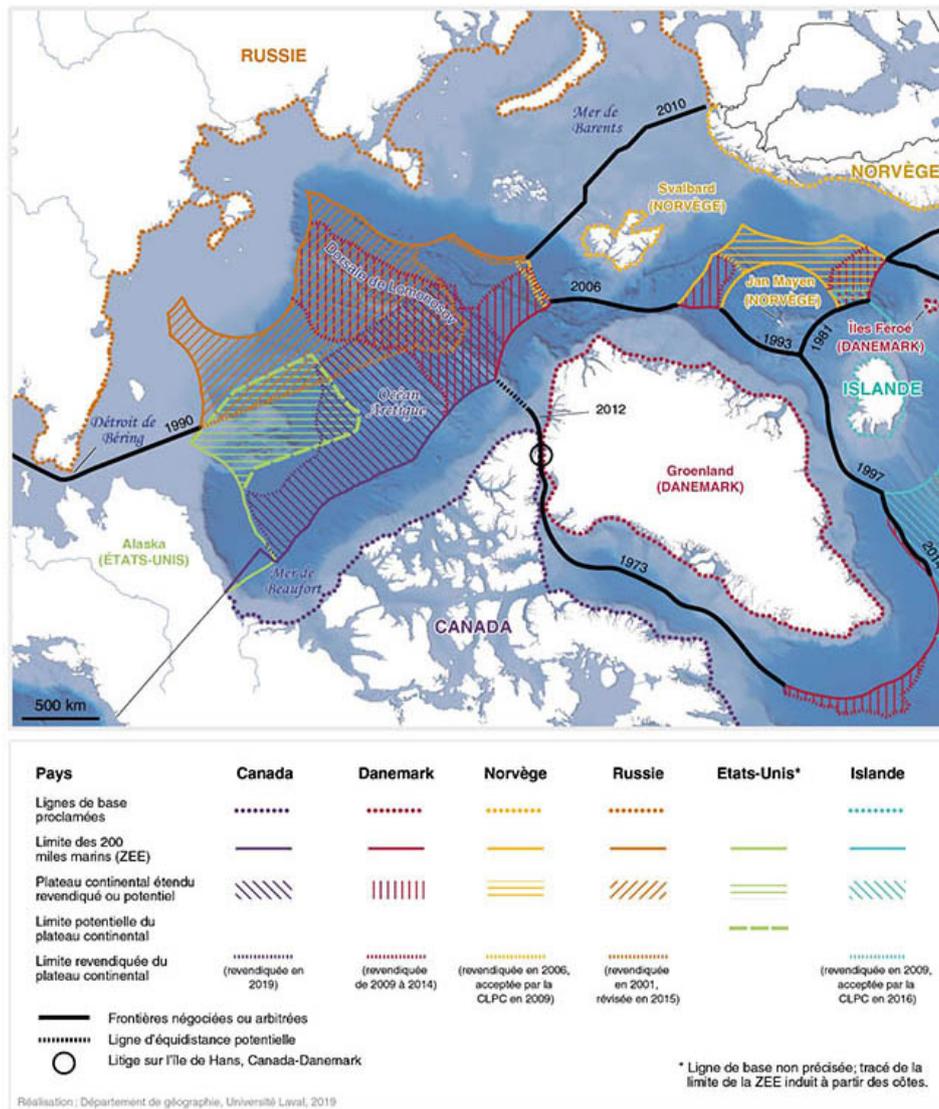
⁴⁷⁸ LASSERRE (2019) « *La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire* », *op. cit.*

⁴⁷⁹ Les dispositions du droit de la mer prévoient un délai de dix ans après ratification de la Convention pour le dépôt d'un premier dossier de demande d'extension du plateau continental. Cf. LASSERRE (2019), *op. cit.*

⁴⁸⁰ CANOVA, ESCUDÉ, PIC, STROUK, VERRIER et VIDAL (2019), *op. cit.*

⁴⁸¹ LASSERRE (2019), in *Géoconfluences*, *op. cit.*

Figure n°22 : État des revendications sur des plateaux continentaux étendus (2019)



Source : F. Lasserre, « La course à l'appropriation des plateaux continentaux », in *Géoconfluences*, juin 2019

Comme le montre cette carte, les revendications plus récentes du Danemark et du Canada induisent des chevauchements importants avec les revendications norvégienne ou russe. Il reste à voir si la CLPC acceptera l'étendue des prétentions russes, danoises et canadiennes. Et quand bien même la Commission reconnaîtrait à la Russie (ou/et au Canada ou/et au Danemark) l'éventuel bien-fondé de ses demandes d'extension de ses droits souverains sur un plateau continental élargi, son feu vert ne signifierait pas que l'ONU avalise les revendications russes (ou/et canadiennes ou/et danoises), simplement qu'elles sont considérées légitimes d'un point de vue géologique : restera à négocier avec les pays voisins les frontières communes. L'avenir n'est évidemment pas tracé et il n'appartient pas à cette étude de dresser un scénario de la délimitation des zones maritimes dans l'Arctique futur. Toutefois il paraît peu probable que cette question devienne l'objet d'une véritable escalade, *a fortiori* armée, entre les États parties. En revanche, il serait sans doute moins surprenant d'observer à l'avenir un renforcement du dialogue sur cette question épineuse afin de garantir une certaine stabilité politique de la région.

Malgré l'évolution négative de la situation géopolitique internationale ces dix dernières années, la coopération technique et fonctionnelle s'est maintenue et le processus de règlements des conflits continue de se poursuivre dans le cadre du droit international car tout le monde y a intérêt⁴⁸². À titre de précédent, l'accord de 2010 entre Moscou et Oslo pour la délimitation de leur frontière maritime commune en mer de

⁴⁸² ROYER, P. (2014), *op. cit.*, p. 195

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Barents témoigne de la primauté accordée au droit de la mer et à la négociation afin de régler la question – vision d'ailleurs actée par les États du cercle arctique (en ce compris la Russie donc) à travers l'adoption de la Déclaration d'Ilulissat⁴⁸³. Certes, il faudra cette fois négocier les limites des espaces maritimes au cœur du bassin océanique, avec un potentiel d'implications plus grand sur l'équilibre des pouvoirs économiques, voire stratégiques dans l'Arctique, mais, une fois encore, le litige sur le statut juridique du Haut-Arctique⁴⁸⁴ est pour l'instant relégué dans les cénacles diplomatiques et pourrait aussi, à terme, être réglé par des accords bilatéraux du même type que celui qui a permis de régler le différend entre la Norvège et la Russie. En somme, c'est bien la fragilité des scénarios catastrophes qu'il convient de souligner ici. Si « *la bataille du Grand Nord a commencé* » comme certains l'affirment⁴⁸⁵, elle est avant tout politique. Dans chaque pays, la rhétorique sert les intérêts électoraux des gouvernements, mais ces derniers sont bien conscients de l'avantage qu'ils peuvent tirer d'une coopération pour l'exploitation des ressources : peu de compagnies acceptent en effet d'investir dans des zones en litige.

Il faut en outre souligner que « *les zones potentiellement aptes à contenir des hydrocarbures en Arctique et la quasi-totalité des gisements minéraux identifiés se trouvent à 95 % à l'intérieur de la zone territoriale des 200 milles nautiques* »⁴⁸⁶, dans les ZEE que personne ne conteste donc, ce qui limite la portée des litiges. « *La prétendue course à l'appropriation des gisements arctiques n'a donc que peu de fondement, puisqu'elle ne concerne que les 5 % des ressources potentielles qui se trouveraient au-delà des espaces des ZEE* »⁴⁸⁷. Le contrôle de l'exploitation des ressources est déjà largement acquis, sauf dans les zones de chevauchements entre pays limitrophes (la mer de Beaufort entre le Canada et les États-Unis ou la mer de Barents entre la Norvège et la Russie⁴⁸⁸). Contrairement à la pensée commune, les hydrocarbures présents en Arctique ne constitueraient pas un enjeu interétatique majeur. Les revendications territoriales au-delà des ZEE auraient donc également d'autres motivations qu'économiques, de l'ordre du prestige et de cette « hyper-souveraineté » que nous mentionnons en début de section, particulièrement marquée côté russe. Et quand bien même la Russie devait voir reconnus ses droits souverains sur un tiers du bassin arctique⁴⁸⁹, au-delà du symbole, se poserait alors, de manière centrale, la question de savoir si la Russie a les moyens d'entreprendre, seule, face aux États rivaux, ses projets d'exploitation *offshore*... Il est permis d'en douter. Car, si la course à l'appropriation du plateau continental est un mythe, elle est aussi, pour paraphraser Frédéric Lasserre, un mythe poutinien de mise en scène de la grandeur russe.

6. La « nouvelle » géopolitique d'un arctique en mutation : *Back to the Future* ?

À compter de la seconde moitié des années 2000, l'ouverture relative mais croissante des espaces maritimes arctiques et les perspectives alors à leur apogée d'une exploitabilité accrue des ressources naturelles de la région ont ainsi conduit les États riverains de l'Arctique, ou/et non-riverains mais « usagers » de ces espaces (tels que la France ou la Chine, par exemple), à adapter leurs discours et leurs politiques de défense dans et en direction des espaces maritimes arctiques en produisant des documents stratégiques, à divers niveaux, définissant leurs intérêts et leurs priorités dans la région, et leurs projets d'amélioration de leurs capacités

⁴⁸³ Lors du sommet d'Ilulissat qui s'est tenu au Groenland le 29 mai 2008, les pays côtiers de l'Arctique (États-Unis, Canada, Danemark, Norvège, Russie) ont convenus de la nécessité de procéder au tracé des frontières maritimes et se sont engagés, dans le cadre de leur coopération au sein du Conseil de l'Arctique, à respecter les principes du droit international de la Convention de 1982 pour la définition et la négociation des limites des plateaux continentaux.

⁴⁸⁴ LASSERRE, F. (2011) « [Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable ?](#) », dans *Droit, territoire et individus*, CERIScope Frontières, Institut d'Études Politiques de Paris, 2011, 6 p

⁴⁸⁵ LABÉVIÈRE, R. et THUAL, F., *La bataille du Grand Nord a commencé*, Paris, Perrin, 2008

⁴⁸⁶ Yves Mathieu, Institut français du pétrole, cité dans « Sauver le pôle Nord », *Le Nouvel Observateur*, 12 mars 2016 ; « [Les réserves en hydrocarbures de l'Arctique](#) » et « Pas de pétrole sous le pôle Nord », *Sciences & Avenir*, octobre 2017.

⁴⁸⁷ LASSERRE, F. (2019), *op. cit.* (in *Géococonfluences*)

⁴⁸⁸ C'est vrai entre le Canada et les États-Unis. Ça l'est moins entre la Norvège et la Russie en mer de Barents puisqu'en janvier 2017, les deux pays s'étaient mis d'accord pour procéder à l'exploration conjointe des gisements gaziers situés dans les zones adjacentes à leur frontière maritime commune. Pour cause de moratoire norvégien sur l'exploitation des hydrocarbures *offshore* (2019), la coopération n'a pas été mise en œuvre à ce jour. Mais l'accord existe. Voir STAALSEN, A., « [Moscow Approves Arctic Seismic Deal with Norway](#) » (*The Barents Observer*, 23 janvier 2017)

⁴⁸⁹ ROYER, P. (2014), *op. cit.*, p. 195

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

militaires spécifiques, afin de mieux contrôler ou/et sécuriser leur accès à ces espaces qui effectivement connaissent une ouverture relative mais croissante depuis une quinzaine d'années : il s'agit de procéder à des démonstrations de présence ou de répondre à la nécessité perçue d'exercer des missions de contrôle et de souveraineté (patrouilles, secours, etc.), d'assurer la dissuasion d'adversaires potentiels et la protection de bases de ressources définies comme stratégiques, de contrôler le respect de règles en matière de navigation, de normes environnementales en matière de rejets en mer, de quotas de pêche, d'assumer des responsabilités en matière de recherche et sauvetage⁴⁹⁰, de surveiller les mouvements de navires et de prévenir d'éventuels trafics illicites. L'ouverture croissante des espaces maritimes, couplée aux discours médiatiques dominants faisant état de l'avènement d'autoroutes maritimes stratégiques et de l'exploitation d'eldorados miniers et pétroliers, a conduit les États arctiques (et parfois non-arctiques⁴⁹¹) à progressivement développer un discours soulignant, à des degrés divers et avec une force variable⁴⁹², la nécessité d'affirmer leur souveraineté, de protéger leurs intérêts nationaux et de mieux contrôler les mers arctiques, parfois comme un facteur mobilisateur en vue de servir des intérêts électoralistes ou de politique intérieure⁴⁹³ ou/et d'augmenter le prestige international du pays et de servir des ambitions et des intérêts géopolitiques/géoéconomiques et militaro-stratégiques plus larges.

Sans conteste, « *l'océan Arctique est un nouveau théâtre des relations internationales* »⁴⁹⁴. La fonte de la banquise en est l'un des signes les plus visibles depuis trois décennies. À terme, c'est tout l'hémisphère nord qui sortira transformé de sa mutation à l'horizon de la seconde moitié du siècle. Ce sont d'ailleurs les multiples facteurs de changement qui rendent l'Arctique géopolitiquement important : les enjeux y sont multiples, pluridisciplinaires et interactifs. Nous l'avons vu en relation aux dossiers climatiques et environnementaux, économique-commerciaux et politico-juridiques. Ça l'est tout autant s'agissant du dossier militaro-stratégique, contingent et évolutif par nature, et marqué par des fondamentaux aussi.

Face à l'immensité et à l'hostilité de l'océan Glacial – et de la permanence du fait géographique incontournable de la banquise, toujours bien réel, même si elle fond de plus en plus – aucun État n'est en mesure aujourd'hui d'assurer une surveillance permanente sur ses espaces maritimes. Plus océanique que continental, l'Arctique constitue un espace non homogène dans lequel interagissent la haute mer et les franges littorales du Groenland et des continents nord-américain et eurasiatique. Comme pour la Méditerranée, c'est à la fois un ensemble de « *territoires de pourtour* » et une « *mer entre les terres* »⁴⁹⁵. D'un point de vue militaire, la valeur stratégique de l'Arctique est évidente, pour des raisons d'abord géographiques. Située à la fois entre la Russie, l'Amérique du Nord et l'Asie, l'Arctique est aussi le « toit » de l'Europe atlantique, dont le Nord de la Scandinavie fait « balcon » sur l'océan Glacial. « Tremplin » et « douve » entre l'Ouest et l'Est, c'est un espace d'abord intermédiaire, c'est-à-dire interocéanique. L'Arctique a toujours uni autant (la recherche scientifique en est une bonne illustration⁴⁹⁶) qu'il a divisé.

6.1. Le poids de l'Histoire

Rappeler brièvement son rôle dans le passé est nécessaire, car il n'y a rien de tout à fait neuf sous le soleil de minuit. Alors qu'avant la Première Guerre mondiale, l'Arctique avait globalement un rôle politique marginal – en témoigne l'épisode du rachat de l'Alaska par les États-Unis à la Russie en 1867 –, c'est avec le XX^e siècle que s'opère un premier tournant stratégique et que, pour la première fois, l'Arctique devient le terrain de rivalités géopolitiques⁴⁹⁷. Une partie de l'Arctique atlantique a été essentielle durant la Seconde Guerre

⁴⁹⁰ Objet d'un accord du Conseil de l'Arctique partageant la zone arctique entre les zones de responsabilité des huit États membres. *Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic*, signé le 12 mai 2011. Conseil de l'Arctique (2011), [Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic](#).

⁴⁹¹ La Chine (Livre blanc sur l'Arctique, 2018) ou la France (« Feuille de route sur l'Arctique », 2016) en sont deux exemples.

⁴⁹² En 2014, la doctrine militaire de la Russie mentionne explicitement « *la protection des intérêts nationaux dans l'Arctique comme l'une des priorités* » des forces armées russes.

⁴⁹³ LASSERRE, F., et PIC, P. (No 33 2017/3), *op. cit.*

⁴⁹⁴ DODDS, K. (2016). *The scramble for the poles*, London: J. Wiley & Sons, pp. 42, 44 et suivantes

⁴⁹⁵ GARCIN, T. (2013), *op. cit.*, p. 7

⁴⁹⁶ BINDER, C. (2016), "[Science as Catalyst for Deeper Arctic Cooperation? Science Diplomacy & the Transformation of the Arctic Council](#)", *Arctic Yearbook 2016*

⁴⁹⁷ TAMNES, R., HOLTSMARK, S. G. (2014), "The geopolitics of the Arctic in historical perspective", in OFFERDAL, K. (Éd.), *Geopolitics and security in the Arctic*, Londres, Routledge, pp. 12-48

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

mondiale quand les eaux arctiques servirent de corridor vital entre l'URSS et ses alliés de l'Ouest sous la menace sous-marine allemande. Des affrontements majeurs ont eu lieu en Arctique. Rappelons notamment les convois transatlantiques héroïques du Canada et des États-Unis vers Mourmansk (des dizaines de milliers de marins morts du côté allié), le débarquement franco-britannique de Narvik (Norvège), justement pour protéger cette voie de communication cruciale pour les alliés. Ces derniers ont par ailleurs relancé le projet de route de l'Alaska, qui relie les États-Unis avec l'Alaska en passant par le Canada⁴⁹⁸. La création de bases militaires alliées en Islande et au Groenland, les bases météorologiques secrètes allemandes au Svalbard (Norvège), la route du fer, la bataille de l'eau lourde (pré-Arctique) ou encore la guerre de Continuation (guerre soviéto-finlandaise) témoignent de l'intérêt stratégique majeur du Grand Nord dans le conflit.⁴⁹⁹

Le vrai tournant reste toutefois celui de la guerre froide, qui a fait de l'Arctique un théâtre clé de la dissuasion nucléaire et de ce fait l'épicentre du face-à-face stratégique entre Washington et Moscou durant toute l'ère des rapports Est-Ouest, où l'Arctique eût été la route la plus courte pour les bombardiers des deux camps porteurs de l'arme nucléaire et pour les missiles atomiques intercontinentaux sol-sol (soviétiques et américains). La région était divisée entre les deux blocs rivaux : l'OTAN, dont font partie cinq États arctiques – les États-Unis, le Canada, le Danemark, l'Islande et la Norvège – et l'organisation du traité de Varsovie dirigée par l'Union soviétique. La Finlande et la Suède étaient neutres. L'Arctique était alors vue essentiellement au travers du prisme de la rivalité militaire entre les États-Unis et l'Union soviétique, avec plusieurs opérations dans le Svalbard et la mer de Barents notamment⁵⁰⁰. C'est donc une phase de militarisation majeure avec l'implantation de bases militaires en Islande et au Groenland notamment⁵⁰¹, mais aussi sur la péninsule de Kola qui devint l'une des zones les plus militarisées de la planète. Les infrastructures d'écoute, de surveillance et de détection se sont aussi développées, avec un important réseau d'écoutes sous-marines pour détecter le passage de sous-marins soviétiques et une ligne de défense aérienne, la ligne DEW (*Distant Early Warning*) pour parer à la menace de missiles intercontinentaux⁵⁰². En transformant la géographie de la défense continentale, cette menace a fait du nord un laboratoire militaire, via le développement rapide de nouvelles technologies de défense. Dans ce contexte, la sécurité régionale ne pouvait être envisagée que sous l'angle de la confrontation Est-Ouest, où la crédibilité de la dissuasion et la préservation de la souveraineté territoriale et de l'intégrité de l'État était la préoccupation centrale des politiques des deux camps⁵⁰³. Réceptacle de tensions et crises militaires provenant d'autres espaces géographiques, l'importance des régions polaires ne tenait alors pas tant des interactions entre les deux grands dans l'Arctique même, que de son rôle stratégique dans leur compétition systémique à l'échelle mondiale⁵⁰⁴. Aussi, avec l'extinction de cette compétition devait s'éteindre l'importance de l'Arctique comme enjeu dans le nouveau discours stratégique mondial. L'intermède fut bref.

Après la fin de la guerre froide, la question qui se pose dans la littérature est celle de la pertinence des grilles d'analyse des relations internationales. Un certain nombre de travaux s'interrogent ainsi quant à la permanence de grilles de lecture héritées de la guerre froide. Celles-ci continuent d'envisager la sécurité dans le « *nouvel Arctique* »⁵⁰⁵ sous le seul prisme de l'État, sans prendre suffisamment en compte les acteurs non-étatiques. Quelques chercheurs soulignent par ailleurs que la persistance des grilles de lecture invite à

⁴⁹⁸ SNEYD, E., CHARRON, A., (2010), « Sécurité dans l'Arctique. Au-delà des forces canadiennes », in *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, Québec, Presses de l'université du Québec, p. 75-98

⁴⁹⁹ TAMNES, R., HOLTSMARK, S. G. (2014), *op. cit.*, p. 23. LASSERRE, F., et PIC, P. (No 33 2017/3), *op. cit.*

⁵⁰⁰ LASSERRE, F. (2010), *Passages et mers arctiques : géopolitique d'une région en mutation*, Québec, Presses de l'Université du Québec, p. 43

⁵⁰¹ LASSERRE, F., et PIC, P. (No 33 2017/3), *op. cit.*

⁵⁰² LASSERRE, F. (2010), *op. cit.*, p. 21

⁵⁰³ LASSERRE, F., et PIC, P. (No 33 2017/3), *op. cit.* Aussi: HOSSAIN, K., et al. (2017), "[Constructing Arctic security: an inter-disciplinary approach to understanding security in the Barents region](#)", *Polar Record*, vol. 53, n° 1, p. 52-66.

⁵⁰⁴ ØSTHAGEN, Andreas (2020), "[The Nuances of Geopolitics in the Arctic](#)", Defense and Security Commentary, *The Arctic Institute*, 7 janvier 2020

⁵⁰⁵ HAFTENDORN, H., (2011), "NATO and the Arctic: is the Atlantic alliance a Cold War relic in a peaceful region now faced with non-military challenges?", *European Security*, vol. 20, n° 3, p. 337-361; KNECHT, S., KEIL, K., (2013), "Arctic geopolitics revisited: Spatializing governance in the circumpolar North", *The Polar Journal*, vol. 3, n° 1, p. 178-203.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

considérer l'acteur russe comme un adversaire, dans une lecture très partielle des relations internationales⁵⁰⁶. Un grand nombre de travaux montre ainsi que la fin de la guerre froide et de la menace militaire en territoire arctique a permis d'envisager la question de la sécurité de façon plus large. Il s'agissait désormais de prendre en compte une grande diversité d'acteurs, de situations et d'enjeux, allant de la sécurité humaine à la sécurité environnementale sans nécessairement négliger la sécurité traditionnelle⁵⁰⁷.

Disparu des débats stratégiques durant le moment unipolaire du « nouvel ordre mondial » et d'illusion de paix démocratique des années 1990, l'Arctique s'est trouvé, depuis le milieu des années 2000, marqué par une atmosphère de « retour vers le Grand Nord », accentuée un temps par des effets d'annonce intempestifs dans un contexte de recherche de nouvelles ressources où l'Arctique s'est affirmé dans le discours dominant comme région d'avenir pour la production d'hydrocarbures en prise à la compétition et à de nombreuses possibilités de conflit. L'écume des choses est à présent passée, permettant de séparer le bon grain de l'ivraie. Le milieu arctique reste glacial, lointain, hostile : il est heureux de constater l'actuelle révision à la baisse des promesses qu'il était censé tenir. En Arctique, malgré l'ouverture incontestable du bassin océanique à l'ensemble des relations internationales au cours des quinze dernières années, « *la géographie a vite repris ses droits* »⁵⁰⁸. Et dans la foulée, aussi, semble-t-il, la géopolitique, à savoir la politique de puissance des États dans un cadre géographique déterminé. En effet, après deux décennies de reflux (relatif) de la pertinence géopolitique et militaro-stratégique de la zone, qui ont incidemment permis l'institutionnalisation de cadres de coopération fonctionnels entre les pays de la région, quel que soit leur statut, aujourd'hui encore cités en exemples au titre d'un certain « *exceptionnalisme arctique* »⁵⁰⁹, la région semble glisser progressivement vers ce qui apparaît devenir un enjeu à part entière dans le nouveau discours stratégique mondial⁵¹⁰. La récente proposition formulée par Donald Trump en août 2019 « d'acheter » le Groenland au Danemark et les échanges qui ont suivi en témoignent. Et avec cette importance stratégique renouvelée, les notions de conflit, de tension et les questions traditionnelles de rapports de force qui y sont associées refont leur apparition dans l'Arctique.

On l'a vu, les perspectives nouvelles ouvertes ces dernières années dans l'Arctique sous l'effet des changements climatiques en cours, notamment celle d'une plus grande accessibilité des passages maritimes et des ressources naturelles de l'Arctique, combinée à l'incertitude dans la délimitation des zones maritimes (et donc l'appropriation des fonds marins) et la forte charge symbolique des différends de souveraineté entre les États de la région ont considérablement accru ces dernières années le potentiel d'entraînement de la compétition géoéconomique et de la rivalité géopolitique pour et autour de l'accès (et du contrôle de l'accès) aux ressources et de la prééminence régionale. Quatre 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, l'arrivée de la Chine dans le bassin arctique, les affirmations de puissance de la Russie et les réponses et anticipations prospectives (celles-ci générant parfois celles-là) auxquelles ces affirmations donnent lieu de la part des autres pays riverains.

Océan le plus nucléarisé du monde⁵¹¹, l'Arctique reste central dans le face-à-face stratégique entre Washington et Moscou (repérage et détection ; patrouilles sous-marines). Toutefois, au-delà de cet antagonisme « historique », on constate que l'antagonisme des politiques des grandes puissances – en particulier entre la Russie et les États-Unis – s'est immiscé de façon croissante dans l'Arctique, sur fond de détérioration progressive du cadre général de leurs relations, alors que ces pays estiment que cette région devient de plus en plus importante pour leurs intérêts stratégiques.

⁵⁰⁶ LASSERRE, F., ROY, J., GARON, R., (2012), "[Is there an arms race in the Arctic](#)", *Journal of Military and Strategic Studies*, vol. 14, n° 3-4; WILSON ROWE, E., (2013), "A normal great Power? Russia and the Arctic", *Policy Options Politiques*, p. 6 ; ZYSK, K., (2010), "Russia's Arctic Strategy - Ambitions and Constraints", *Joint Force Quarterly*, vol. 57, n° 2, p. 103-110.

⁵⁰⁷ KLIMENKO, Ekaterina (2019), "The Geopolitics of a Changing Arctic", *SIPRI Background Paper*, décembre 2019, p. 13

⁵⁰⁸ GARCIN, T. (2013), *op. cit.*, p. 17

⁵⁰⁹ KÄPULÄ, J., MIKKOLA, H., (2015), [On Arctic exceptionalism: Critical reflections in the light of the Arctic Sunrise case and the crisis in Ukraine](#), Helsinki, Finnish Institute of International Affairs.

⁵¹⁰ LANTEIGNE, Marc (2019), [Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique](#), NATO Review, Opinion, analyse et débat sur des questions de sécurité [publié le 28 juin 2019]

⁵¹¹ HAFTENDORN, H., (2011), *op. cit.*, p. 181

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Quand bien même le règlement pacifique des contentieux, historiquement nombreux dans le Grand Nord, et les efforts de coopération ont généralement prévalu (la recherche scientifique en est une illustration exemplaire) – même au cœur de la guerre froide – dans l'exploitation des ressources naturelles (notamment halieutiques) de l'océan Glacial⁵¹², la visibilité nouvelle donnée, sous l'effet de l'accélération de la mondialisation et du développement technologique, aux grands enjeux auxquels fait face la région Arctique aujourd'hui, « à l'intersection de trois des plus grands défis du XXI^e siècle : la question énergétique et la recherche d'hydrocarbures, les changements climatiques et la tendance à sécuriser⁵¹³ les zones qui contiennent ces ressources »⁵¹⁴, tout en continuant à générer des logiques de coopération *ad hoc* par ailleurs, a aussi considérablement accru ces dernières années le potentiel d'entraînement de la compétition géoéconomique et de la rivalité géopolitique pour et autour de l'accès (et du contrôle de l'accès) aux ressources et de la prééminence régionale, conduisant corollairement à une résurgence des enjeux de sécurité militaire, avec une Russie souvent perçue comme la « *wild card* » de l'Arctique⁵¹⁵, facteur potentiel d'instabilité. D'autant que viennent aujourd'hui s'ajouter aux enjeux d'influence et de souveraineté « classiques » des calculs militaro-stratégiques renouvelés par l'évolution rapide des technologies militaires et un retour des questions traditionnelles de rapports de force à l'échelle mondiale, considérées à travers le prisme de l'hyper-souveraineté des grandes puissances. Sur fond de cette mondialisation de ses enjeux, il est clair que l'Arctique est de moins en moins épargné par les préoccupations stratégiques internationales, et on peut se demander, à l'instar de Marc Lanteigne et d'autres observateurs, dans quelle mesure il ne faut pas aujourd'hui considérer cette région comme un enjeu de sécurité internationale plutôt que régionale⁵¹⁶.

6.2. Un paradigme de sécurité arctique, entre coopération et conflit

La littérature évoque fréquemment la tension qui existe entre coopération et conflit dans la région arctique⁵¹⁷. Elle souligne le très fort degré de coopération régionale, mais met également en avant un mille-feuille sécuritaire impliquant un très large éventail d'acteurs à des échelles variées se préoccupant de questions diversifiées : la sécurité est alors décrite comme un équilibre entre cette forte stabilité permise par la coopération et une présence militaire en expansion⁵¹⁸. La coopération qui prévaut s'est d'abord organisée autour de la question environnementale⁵¹⁹, et c'est la question qui continue de la guider aujourd'hui⁵²⁰. Le territoire arctique présente de nombreuses particularités et, à ce titre, fait l'objet d'un système de

⁵¹² ØSTHAGEN, Andreas (2020), [“The Nuances of Geopolitics in the Arctic”](#), *op. cit.*

⁵¹³ Il existe une différence conceptuelle entre la sécurisation et la sécuritisation. La sécurisation est entendue comme le fait de « rendre plus sûr un objet, un espace, un sujet donné ». Il y a donc une différence sensible avec la sécuritisation, qui met en exergue les structures et processus qui constituent les problèmes de sécurité (Balzacq, 2011). En d'autres termes, la sécuritisation transforme un sujet donné en question de sécurité.

⁵¹⁴ Traduction libre de l'anglais : “The Arctic is where three of the twenty-first century's greatest challenges intersect: the pressing need for hydrocarbon resources, climate change, and the tendency to securitize areas containing these resources”. In EASI (2012), [Euro-Atlantic Security Initiative: toward a Euro-Atlantic security community](#), Brussels, Washington DC, Carnegie Endowment for International Peace, p. 9.

⁵¹⁵ TAMNES, R., OFFERDAL, K., (2014), *Geopolitics and Security in the Arctic: Regional Dynamics in a Global World*, Routledge, London, pp. 113-115.

⁵¹⁶ LANTEIGNE, Marc (2019), [Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique](#), *op. cit.*

⁵¹⁷ TAITHE, A., *et al.* (2013), *op. cit.*, pp. 13-16; BROSNAN, I. G., LESCHINE, M., MILES, E. L. (2013), “Cooperation or Conflict in a Changing Arctic? Opportunities for Maritime Cooperation in Arctic National Strategies”, in *Fast-Changing Arctic. Rethinking Arctic Security for a Warmer World*, Calgary, University of Calgary Press, p. 83-102; HUEBERT, R. (2015), “Cooperation or Conflict in the New Arctic? Too Simple of a Dichotomy!”, in A. Vylegzhanin (Éd.), *Environmental Security in the Arctic Ocean*, Springer, Dordrecht, NATO Science for Peace and Security Series, pp. 195-203; YOUNG, O. R. (2018), “Governing the Arctic: From Cold War Theater to Mosaic of Cooperation”, in *Global Governance*, vol. 11, n° 1, p. 9-15.

⁵¹⁸ SCHALLER, B., (2015), [“The Arctic Security Community: Proving ground or sub-plot of a tensed European Security Environment?”](#), *Arctic Yearbook 2015* ; SCOPPELLITI, M., CONDE PÉREZ, E., (2016), “Defining security in a changing Arctic: helping to prevent an Arctic security dilemma”, *Questions of International Security*, vol. 52, n° 6, p. 672-679.

⁵¹⁹ HEININEN, L., (2013), “Politicization of the Environment: Environmental Politics and Security in the Circumpolar North”, in *The Fast Changing Arctic. Rethinking security for a warmer world*, University of Calgary Press, p. 35-56

⁵²⁰ EXNER-PIROT, H. (2014), “What is the Arctic a case of? The Arctic as a regional environmental security complex and the implications for policy”, *The Polar Journal*, vol. 3, n° 1, p. 120-135.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

gouvernance parfois qualifié d'unique⁵²¹, ce qui pose également la question de la complexe construction de la sécurité (et donc les termes et conditions d'irruption de la tension) dans la région⁵²².

Au cours des deux dernières décennies qui ont suivi la fin de la guerre froide, l'Arctique a largement été considéré comme une zone ne faisant pas partie des grandes préoccupations stratégiques traditionnelles et où la situation était peu conflictuelle⁵²³. Bon an mal an, le primat donné au dialogue et à la coopération intra-régionale et internationale et l'absence de tout incident sérieux, nonobstant des arrestations ponctuelles de navires de pêche⁵²⁴, ont essentiellement fait de l'Arctique une zone de « basse tension », un milieu complexe, lointain, hostile, mais fondamentalement dépourvu d'enjeux majeurs du point de vue de la « *hard security* », bien rendu par le slogan norvégien bien connu « *High North, Low Tension* »⁵²⁵.

Dans son discours historique prononcé à Mourmansk en 1987⁵²⁶, le dernier président de l'Union soviétique, Mikhaïl Gorbatchev, avait appelé à prendre des mesures de consolidation de la paix pour réduire les tensions stratégiques dans l'Arctique. Tant du côté occidental qu'oriental, ce discours a été considéré comme n'étant « *rien de moins qu'une révolution dans la politique arctique* »⁵²⁷. Il a ouvert la porte à une redéfinition des enjeux de sécurité dans l'Arctique⁵²⁸ et les discours en matière de sécurité ont alors évolué de manière significative⁵²⁹. Américains, Canadiens et autres alliés euro-atlantiques riverains de l'Arctique, désormais partenaires de la nouvelle Russie au sein du Conseil OTAN-Russie, s'étaient empressés de prendre au mot « l'esprit de Mourmansk » comme l'entrée d'une nouvelle ère de coopération et de dialogue apaisé, décidant de multiplier les interactions dans le cadre de coopérations fonctionnelles afin de déconflictualiser les enjeux dans l'Arctique au niveau régional⁵³⁰.

De fait, les coopérations dans l'Arctique se sont multipliées pendant plus de deux décennies. Outre l'appartenance des riverains aux institutions préexistantes communes (OSCE, OTAN, UE, Conseil nordique⁵³¹), nombre de facteurs milit(ai)ent en effet en faveur du développement de coopérations fonctionnelles fortes entre les pays de la région, quel que soit leur statut : dangers et difficultés de navigation dans la région (source d'un intérêt commun à une coopération sur le sauvetage), coût et risques de l'exploitation des ressources (incitant à des investissements multinationaux), science et environnement (rendant nécessaire la coopération scientifique internationale et le partage de données), etc.

En 1996, forts de la reconnaissance de ce fait incontournable découlant de la nature même du milieu arctique, méconnu, fragile, hostile, les cinq États riverains de l'océan Glacial (États-Unis, Canada, Danemark, Norvège, Russie), élargis aux trois pays circumpolaires nordiques (Islande, Suède, Finlande), s'associaient au sein d'un nouveau cadre intergouvernemental régional – le Conseil de l'Arctique –, guidés par une volonté partagée de favoriser la coopération et la résolution des problèmes en commun dans la région. Reconnaisant que le Grand Nord possède une géographie, une démographie et une économie tout à fait particulières, les huit États arctiques acceptèrent pour la première fois de faire une place importante aux

⁵²¹ YOUNG (2012), "Arctic Politics in an Era of Global Change", *Brown Journal of World Affairs*, vol. 19, n° 1, p. 165

⁵²² SCOPPELLITI, M., CONDE PÉREZ, E., (2016), *op. cit.*, p. 674

⁵²³ LASSERRE, Frédéric, et PIC, Pauline, « [Un paradigme arctique de sécurité ? Pour une lecture géopolitique du complexe régional de sécurité](#) », *Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, No 33 2017/3

⁵²⁴ 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. Si 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 limité.

⁵²⁵ WEZEMAN, S. (2016), "Military capabilities in the Arctic: a new cold war in High North?" *SIPRI Background Paper*

⁵²⁶ "The Soviet Union is in favour of a radical lowering of the level of military confrontation in the region. Let the North of the globe, the Arctic, become a zone of peace. Let the North Pole be a pole of peace. We suggest that all interested states start talks on the limitation and scaling down of military activity in the North as a whole, in both the Eastern and Western Hemispheres" (M. Gorbatchev, cité dans Åtland, K. (2008) "Mikhail Gorbachev, the Murmansk Initiative, and the Desecuritization of Interstate Relations in the Arctic", *Cooperation and Conflict*, 43(3), p. 391)

⁵²⁷ PURVER, R. (1998) "Arctic security: the Murmansk initiative and its impact", pp. 147-148.

⁵²⁸ LASSERRE et PIC (2017), in *Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique* (*op. cit.*)

⁵²⁹ WATSON, S. (2013), "Macrosecuritization and the securitization dilemma in the Canadian Arctic", *Critical Studies on Security*, vol. 1, n° 3, p. 265-279.

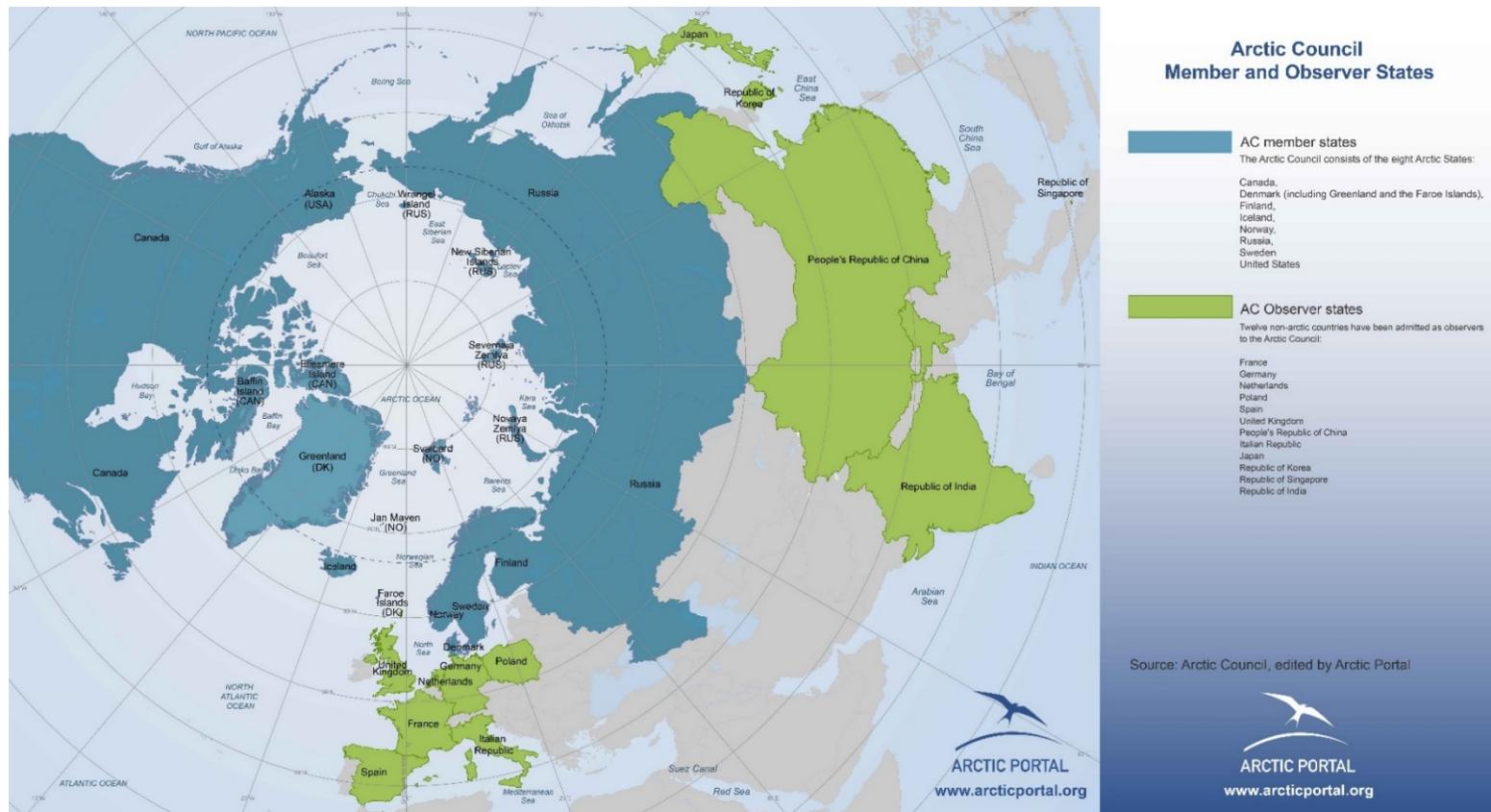
⁵³⁰ ØSTHAGEN, A. (2020), "[The Nuances of Geopolitics in the Arctic](#)", *op. cit.*

⁵³¹ 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.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

peuples indigènes, divisés en six communautés ayant le statut de participants permanents, ainsi que, compte tenu du caractère international de l'Arctique par ailleurs, d'accorder à un certain nombre d'États tiers, non riverains, « usagers de l'Arctique » (dont sept pays européens⁵³²) de se trouver associés aux débats avec un statut d'observateurs permanents.

Figure n°23 : Conseil de l'Arctique - États membres et observateurs (2019)



Regroupant ainsi les huit États membres exerçant leur souveraineté sur des territoires situés au-delà du cercle polaire, quel que soit leur identité internationale et leur statut géopolitique, augmentés des représentations des peuples indigènes ayant le statut de participants permanents, et de treize pays observateurs (notamment l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France, les Pays-Bas, la Chine, l'Inde et le Japon), le Conseil de l'Arctique est généralement considéré depuis ses débuts en 1996 comme un modèle de gouvernance où la coopération intergouvernementale l'emporte sur la compétition⁵³³. Le bon fonctionnement du forum circumpolaire est toutefois tributaire d'un fragile sens du compromis entre participants puisque toutes les décisions politiques et accords assortis de règles (non contraignantes) produits par le Conseil le sont par consensus entre États parties. Sans entrer ici dans trop de détails, mentionnons en effet que les sphères de compétence du Conseil de l'Arctique sont organiquement restreintes par la règle de l'unanimité prévalant pour chaque décision et déclaration du Conseil. Depuis la mise en place de ce forum de discussion entre États arctiques en 1996, la souplesse fonctionnelle du cadre de négociation et la règle du consensus vont de pair avec la bonne volonté coopérative des États membres du Conseil⁵³⁴, qui avaient su préserver des relations cordiales avec la Russie malgré la crise ukrainienne.

Ainsi fondé sur les principes de la coopération et de la recherche, laissant de côté les questions stratégiques pour s'ériger en temple – parfois jugé exclusif⁵³⁵ – d'un espace qu'il convient particulièrement de protéger, le Conseil de l'Arctique a placé les enjeux dits de « sécurité humaine » (sécurité environnementale, sécurité

⁵³² France, Allemagne, Royaume-Uni, Pays-Bas, Espagne, Italie, Pologne.

⁵³³ KÄPULÄ, J., MIKKOLA, H., (2015), *op. cit.*, p. 14

⁵³⁴ LASSERRE (2010), « Les changements climatiques : moteur des politiques étrangères en Arctique ? », *op. cit.*, p. 3

⁵³⁵ VASILIEV, Anton, "Security and Cooperation in the Arctic. New Factors, Challenges and Prerequisites", *The Arctic Herald*, Arctic Council, n° 2, 2012, p 20.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

alimentaire, sécurité économique, sécurité en mer et des infrastructures critiques, etc.) au centre de ses coopérations fonctionnelles. Avec d'indéniables succès. En 2011, le *Search & Rescue Agreement* (SAR), adopté en son sein, fut le premier accord contraignant couvrant la zone arctique. Et quand bien même l'accord, sur le fond, s'avérait très général et, découpant l'Arctique en deux zones gigantesques (la zone russe, et le reste de l'océan Arctique), rendait improbable que la coordination de l'emploi des matériels de secours puisse combler le déficit global de moyens maritimes et aériens disponibles dans l'ensemble des vastes espaces de l'Arctique (la Norvège ne possède par exemple que deux hélicoptères de secours au Svalbard⁵³⁶), sa portée ne doit pas être négligée, ne serait-ce que du fait de son existence. Un autre 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 par les ministres des Affaires étrangères des membres permanents du Conseil de l'Arctique, réunis à Kiruna (Suède) en mai 2013. Si c'est aujourd'hui le changement climatique, et plus particulièrement l'adaptation, qui constitue le principal axe de travail actuel du Conseil et de son secrétariat⁵³⁷, cette organisation régionale reste néanmoins un forum commercial aussi – plus inclusif, sur ce plan. Outre les aspirations des États riverains, l'Arctique est un espace qui suscite des intérêts économiques et stratégiques pour de nombreux pays extérieurs à la zone même, considérant à ce titre qu'ils ont un intérêt à participer à la réflexion et à la mise en place de la gouvernance dans la zone arctique, en particulier dans la mesure où le Grand Nord s'ouvre davantage à l'activité économique. La Chine, admise comme observateur au Conseil de l'Arctique au sommet de 2013 après que Pékin eut reconnu la primauté souveraine des États arctiques dans la région (un préalable exigé par les normes du Conseil de l'Arctique suite à la déclaration de Nuuk de 2011)⁵³⁸, est peut-être le premier de ces États, mais les gouvernements de nombreux autres pays non arctiques tendent également à s'intéresser davantage à l'Arctique, notamment le Japon, Singapour, la Corée du Sud (tous trois aussi observateurs), comme d'ailleurs plusieurs acteurs européens – France, Allemagne, Italie, Pays-Bas, Pologne et Royaume-Uni – ainsi que l'UE dans son ensemble⁵³⁹. Si bien que le plus petit océan du monde forme un espace de coopération et de concurrence économique.

Cette internationalisation/mondialisation croissante de l'Arctique, de ses enjeux – et de sa sécurité – au cours des quinze dernières années est un fait majeur de la géopolitique du « nouvel » Arctique en ce début de XXI^e siècle. Et ce dernier se double, en sus, d'un point de rencontre entre puissances, aujourd'hui aux prises avec des dynamiques de compétition et de rivalité croissantes à l'échelle mondiale. En ouvrant l'espace arctique à une présence internationale plus forte et en contribuant à nourrir la représentation, discutable à plusieurs égards on l'a vu, d'une région à fort potentiel économique dans laquelle il faut défendre ses intérêts, les changements climatiques ont conduit à une adaptation, voire à une exacerbation des discours et politiques de défense des États riverains (certains plus que d'autres), servant éventuellement de vecteur à des enjeux de rivalités géoéconomiques et des calculs militaro-stratégiques renouvelés (États-Unis sous l'administration Trump), de prétextes à des projets géopolitiques et d'affirmation de puissance plus large (Russie de Vladimir Poutine) ou pour justifier le développement de politiques arctiques pour certains acteurs extérieurs à l'Arctique (tels que la Chine). Sur fond de mondialisation de ses enjeux, il est clair que l'Arctique est de moins en moins épargné par les préoccupations stratégiques internationales.

Car si les enjeux de sécurité dans l'Arctique sont d'abord des enjeux dits de « *soft security* » ou de « sécurité humaine » (sécurité environnementale, sécurité alimentaire, sécurité économique ou des infrastructures critiques, qui sont au centre de la coopération fonctionnelle du Conseil de l'Arctique), ces considérations de sécurité semblent désormais devoir cohabiter avec des questions traditionnelles de rapports de force, alors que la région continue de s'éloigner de la périphérie stratégique et glisse progressivement vers ce qui

⁵³⁶ TERTRAIS, B. (2018), « [Coexistence pacifique dans l'Arctique ? La Russie, la Norvège et l'archipel du Svalbard](#) », Note de la FRS n°22/2018, Fondation pour la recherche stratégique, Paris (publié le 11 décembre 2018)

⁵³⁷ LASSERRE, F. (2020), *op. cit.*, pp. 2-3

⁵³⁸ MANICOM, J. et P. W. LACKENBAUER (2013), "East Asian States, the Arctic Council and International Relations in the Arctic", *CIGI Policy Brief* 26, http://observgo.uquebec.ca/observgo/fichiers/42526_Asie_Arctique.pdf

⁵³⁹ Le Conseil de l'Arctique a rejeté, le 29 avril 2009, la candidature de l'Union au statut d'observateur, et en 2020 l'UE n'avait toujours pas obtenu de statut d'observateur régulier, se contentant du statut d'observateur *ad hoc*. En ciblant la question politique du Passage du Nord-Ouest mais pas du Passage du Nord-Est (Commission européenne 2008, p.11), Bruxelles a fortement irrité le Canada, déjà passablement fâché, ainsi que la Norvège, par la politique européenne en matière de chasse au phoque. Voir LASSERRE, F. (2020), *op. cit.*, pp. 4-5

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

apparaît devenir un enjeu à part entière dans le nouveau discours stratégique mondial⁵⁴⁰. Ce sont ces dynamiques d'acteurs, guidées par des facteurs multiples et tenant à la fois des évolutions propres à chacun des acteurs en présence (politique intérieure), de l'évolution de leurs interactions dans le théâtre régional et, bien davantage, à un niveau plus général, de l'évolution plus globale des relations internationales, qui forment ce que l'on pourrait appeler un complexe de sécurité arctique, résultant de l'interaction des logiques des puissances riveraines et non riveraines dans l'Arctique⁵⁴¹.

À ce titre, la densité du réseau de coopérations mis en place dans et autour de l'Arctique depuis la fin de la guerre froide ne doit pas faire illusion sur le plan des questions de sécurité. Hors pays nordiques, elles en restent les parents pauvres : ni le Conseil de l'Arctique ni le Conseil de Barents⁵⁴² n'en traitent aujourd'hui. Bien davantage : à sa création en 1996, le Conseil de l'Arctique devait spécifier dans son document fondateur (Déclaration d'Ottawa⁵⁴³) la décision d'exclure de son agenda, à la demande des États-Unis⁵⁴⁴, les questions de sécurité militaire (une première réunion des responsables militaires des pays membres avait toutefois eu lieu en avril 2012 au Canada, dans un format ensuite suspendu en 2014 suite à l'arrêt de toutes les coopérations militaires avec la Russie⁵⁴⁵). Par ailleurs, alors que les ministres des affaires étrangères des différents États arctiques ont toujours souligné jusqu'ici, nonobstant l'existence d'éventuels contentieux intra- et extra-régionaux, la nature coopérative de la gouvernance de la région (« *In the Arctic, we work together* »⁵⁴⁶) pour résoudre les problèmes, il n'y a aucune perspective réaliste de définition d'un régime de sécurité commun à l'ensemble de 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 annonçant : « *Nous n'avons pas besoin de l'implication de la communauté internationale pour régler nos différends de manière pacifique* »⁵⁴⁷.

Mais quand bien même les questions de sécurité « dure » et de géopolitique se trouvent ostensiblement laissées à la porte d'un Conseil de l'Arctique dont le principe même de fonctionnement réside dans une posture de dépolitisation des enjeux régionaux, la tournure prise par la dernière réunion du Conseil qui s'est tenue à Rovaniemi, en Laponie finlandaise, les 5 et 6 mai 2019, a montré de manière évidente combien, en réalité, les préoccupations d'ordre sécuritaire et géopolitique irriguent aujourd'hui la politique arctique⁵⁴⁸.

À rebours, dans la lettre et l'esprit, du discours de Mourmansk de Gorbatchev (1987), qui avait marqué le second tournant essentiel du XX^e siècle pour la destinée géopolitique du Grand Nord, l'histoire de l'Arctique retiendra peut-être le discours de M. Pompeo à Rovaniemi⁵⁴⁹ comme l'un de ces autres grands tournants stratégiques où, une fois encore, l'Arctique est devenu le terrain de rivalités géostratégiques, servant une nouvelle fois de réceptacle de tensions et de considérations stratégiques plus globales comme il l'a longtemps été. *Facta, non verba*. Pour déterminant que soit le positionnement des États-Unis dans/par rapport à la région, contrairement à ce que la rhétorique peut suggérer par ailleurs, l'Arctique, vu

⁵⁴⁰ LANTEIGNE, Marc (2019), *Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique* (op. cit.)

⁵⁴¹ LASSERRE et PIC (2017), in *Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique* (op. cit.)

⁵⁴² Le Conseil euro-arctique de Barents (1993) regroupe les cinq pays du Conseil nordique, la Russie et la Commission européenne. Il a organisé depuis 2001 un exercice annuel de sauvetage, *Barents Rescue*. 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, il a été mis en veille suite à la crise ukrainienne en 2014.

⁵⁴³ En vertu des principes de la Déclaration d'Ottawa qui ont présidé à son établissement en 1996, la vocation du Conseil de l'Arctique est : "To provide a means for promoting cooperation, coordination and interaction among the Arctic States, with the involvement of the Arctic indigenous communities and other Arctic inhabitants on common Arctic issues, in particular the issues of sustainable development and environmental protection in the Arctic". Le texte de la déclaration précise ensuite ce large champ d'action – cf. 'common Arctic issues' – avec, en note de bas de page explicite, la mention suivante : "The Arctic Council should not deal with matters related to military security". Conseil de l'Arctique (septembre 1996). Déclaration d'Ottawa.

⁵⁴⁴ TAITHE, A., et al. (2013), *op. cit.*, p. 17

⁵⁴⁵ KLIMENKO, E. (2019), *op. cit.*, p. 13

⁵⁴⁶ Arctic Council, Ministerial Statements, Ministerial Meeting in Rovaniemi, Finland, 6-7 mai 2019

⁵⁴⁷ Arctic Five (2008). Déclaration d'Ilulissat, 29 mai, <https://www.arctic-report.net/product/859/>.

⁵⁴⁸ "In the Arctic, rising temperatures are producing hotter heads", Planetary Security Initiative, The Hague.

⁵⁴⁹ Pompeo, M. R., US Secretary of State, 'Looking north: Sharpening America's Arctic focus', Speech, Rovaniemi, Finland, 6 mai 2019; Trellevik, A. (2019), "Tensions Rise Before Arctic Council Ministerial Meeting: USA Launches Head-On Verbal Attack on Russia and China", *High North News*, 7 mai 2019; Quinn, E. (2019), "Washington keeps climate change out of Arctic Council closing statement", *CBC News*, 7 mai 2019

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

d'Amérique du Nord, ne joue traditionnellement pas un rôle aussi primordial dans les considérations nationales de sécurité qu'il ne le fait en Russie ou en Europe du Nord⁵⁵⁰.

Un concept fondamental dans l'étude des relations internationales est le problème, formulé en premier par David Singer, du niveau du cadre d'analyse ("*level-of-analysis problem*")⁵⁵¹. S'agissant de l'Arctique, il apparaît de ce point de vue particulièrement utile de distinguer deux niveaux : le niveau (du système) international, d'une part, et le niveau régional, proprement Arctique, de l'autre. De manière essentielle, cette approche permet, en dissociant les deux niveaux, de faire la part des choses dans les intérêts et les stratégies des acteurs impliqués, et ainsi d'expliquer *pourquoi* l'idée de conflit et de tension dans l'Arctique persiste, et *comment*, dans le même temps, ceci n'est pas nécessairement incompatible avec l'idée (et la possibilité) de coopération régionale et donc le maintien de la stabilité.

Dissocier ainsi le niveau international, ou systémique, du niveau régional, strictement arctique, permet, dans les intérêts et les stratégies des acteurs impliqués, de distinguer les considérations stratégiques globales ou/et générales des acteurs régionaux et celles qui concernent spécifiquement l'espace arctique, permettant ainsi de dégager le sens de la conjonction des dimensions « conflits/tensions » et « coopération » dans le paradigme régional de sécurité⁵⁵².

À ce titre, les diverses évolutions dans la zone de la mer de Barents ou « Calotte du Nord », la zone de la mer et du détroit de Béring, la zone canado-groenlandaise, etc. semblent répondre, compte tenu des acteurs impliqués à chaque fois, à des dynamiques et des problématiques propres qui rendent difficilement généralisables les considérations sur des intérêts et des enjeux de sécurité invariablement valables à travers l'ensemble de la région circumpolaire, rendant sans doute plus adéquate une discussion des questions de sécurité dans chacun des secteurs de l'Arctique séparément, plutôt que dans l'Arctique considéré comme un tout. Toutefois certaines grandes tendances peuvent être avancées. De ce point de vue, de tous les secteurs de l'Arctique, l'espace euro-arctique est sans aucun doute celui dont les défis posés à la sécurité, cadre d'interaction russo-atlantique oblige, sont les plus pressants.

Les tensions en Arctique ont été longtemps le réceptacle de tensions et de crises militaires provenant d'autres espaces géographiques. Ainsi, l'Arctique a été un des théâtres de la dissuasion nucléaire entre les États-Unis et l'Union soviétique durant la guerre froide. À la suite de la crise ukrainienne et de l'annexion de la Crimée par la Russie en 2014, l'espace euro-arctique a été témoin de nouvelles tensions avec *inter alia* une augmentation des exercices militaires, que cela soit du côté russe ou du côté des pays alliés, membres ou partenaires de l'OTAN. En effet, il s'agit là d'une spécificité singulière : parmi les cinq États côtiers, quatre sont membre de l'OTAN (Canada, Danemark, États-Unis et Norvège) et le cinquième est la Russie. Au lieu de comparer l'Arctique à un autre espace géopolitique type « *l'Arctique, le nouveau Moyen-Orient* », il faut comprendre la région polaire comme un prolongement géographique naturel d'un espace stratégique pour la sécurité nord-atlantique. Dès lors, pour les États côtiers membres de l'OTAN et les autres alliés de l'Alliance atlantique, dont la Belgique, le premier objectif est de garantir la sécurité de cet espace. L'Arctique est le prolongement de l'architecture de sécurité du continent européen, au même titre que la mer Baltique ou la mer Noire. La localisation des exercices militaires arctiques de chaque camp le démontre à suffisance : la majorité sont concentrés dans l'espace septentrional européen.

6.3. La « réapparition » d'enjeux militaro-stratégiques dans l'Arctique

Nonobstant cette dimension essentielle de prise en compte de la diversité de l'Arctique et la pluralité des logiques qui façonnent la construction de la sécurité dans la région, la réapparition d'enjeux militaro-stratégiques dans (les régions de) l'Arctique (et dans certaines plus que d'autres) s'est faite, comme l'a écrit Marc Lanteigne paraphrasant Hemingway, « *de deux manières: graduellement, puis tout à coup* »⁵⁵³.

L'aspect « graduel » est lié à la réémergence progressive depuis le début du siècle (particulièrement à compter du milieu des années 2000) des questions traditionnelles de puissance, de souveraineté et de

⁵⁵⁰ ØSTHAGEN, Andreas (2020), "[The Nuances of Geopolitics in the Arctic](#)", *op. cit.*

⁵⁵¹ DIEZ, T., Bode, I, and DA COSTA, A. (2017), "[Levels of Analysis](#)", *Key Concepts in International Relations*

⁵⁵² LASSERRE, F., et PIC, P. (2017/3), *op. cit.*

⁵⁵³ LANTEIGNE, Marc (2019), [Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique](#), (*op. cit.*)

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

rappports de forces – un « retour de la géopolitique », en somme – dans l'espace arctique, « redécouvert » dans les débats stratégiques sous l'effet à la fois des perspectives nouvelles ouvertes par les changements climatiques en cours dans la zone (et accroissant son ouverture, réelle et prospective) et de l'évolution des dynamiques géopolitiques à l'échelle globale (nouveau Concept stratégique de l'OTAN⁵⁵⁴, bouclier antimissiles américain, affirmations de puissance de la Russie, expansion de la présence globale de la Chine, entre autres), et notablement traduit, en prise d'effet de cette recentralisation progressive de l'Arctique dans le nouveau discours stratégique mondial, par la réintroduction régulière de moyens militaires par les principaux acteurs de la région. De par la géographie même de l'Arctique, pont entre la Russie et l'Amérique du Nord, le renouveau des tensions Est-Ouest y a joué un rôle essentiel : résurgence de la « menace russe » que représentent, vu des États-Unis et des alliés euro-atlantiques, la nouvelle « assertivité » et le « révisionnisme » de Moscou⁵⁵⁵, y compris dans l'Arctique, d'une part, renforcement du sentiment de vulnérabilité géopolitique et d'encercllement de la Russie, vu de Moscou, aussi par l'effet des changements climatiques ouvrant l'espace arctique à une présence internationale plus forte d'autre part⁵⁵⁶.

En 2007, deux éléments majeurs se produisent, catalysant ce changement : d'une part, les Russes installent leur drapeau sur le Pôle Nord (expédition *Arktika* conduite dans le cadre de l'Année polaire internationale 2007-2008) ; d'autre part, l'étendue de la banquise estivale atteint un record minimum depuis l'existence de la surveillance satellitaire⁵⁵⁷. Ces événements accentuèrent la tendance alors déjà latente à considérer l'Arctique comme le terrain d'une compétition aux ressources et aux revendications de souveraineté. Faisant état des jeux de pouvoir qui commençaient à se mettre en place autour de l'Arctique à l'époque, de nombreux observateurs, écrivant sur fond de renouveau des tensions Est-Ouest (on est alors au moment de la deuxième guerre d'Ossétie du Sud/Géorgie) parlent alors d'une « bataille pour le Grand Nord »⁵⁵⁸, des débuts d'une nouvelle « guerre froide » pour les territoires et mers arctiques⁵⁵⁹, d'un « réchauffement armé »⁵⁶⁰, voire du début d'une « folle course armée » entre pays riverains de l'océan Arctique pour le contrôle de ses richesses⁵⁶¹ – des discours excessifs aujourd'hui moins omniprésents mais toujours récurrents, soulignant la persistance des grilles de lecture héritées de la guerre froide dans une approche réaliste, mais parfois très partielle et partielle des relations internationales⁵⁶².

Hautement symbolique s'il en est, certes dénué de toute valeur juridique, mais doté d'une portée politique évidente (même si les conséquences politiques de ce geste sont restées, on l'a vu, limitées), ce planté du drapeau russe dans les fonds de l'Arctique fut largement interprété à l'époque comme une provocation de la part du gouvernement russe et a largement compté au rang des facteurs provoquant, au tournant de la dernière décennie, de nombreux commentaires alarmistes sur l'inévitable « militarisation » du Grand Nord qui, pendant un certain temps, se sont ajoutés aux spéculations selon lesquelles la région risquait de faire l'objet de litiges pour des motifs de souveraineté économique et politique (voir *supra*)⁵⁶³.

Après la « provocation » russe de 2007, les pays riverains, tout en adoptant la déclaration d'Ilulissat co-signée par ailleurs par Moscou (2008 - *supra*), ont réagi en augmentant les démonstrations symboliques de leur souveraineté et les témoignages de leur présence, notamment militaire⁵⁶⁴, dans le bassin de l'océan Glacial. Presque tous les pays du cercle arctique (et au-delà) ont alors produit des documents stratégiques, à un niveau ou à un autre, définissant leurs intérêts et leurs priorités dans la région et les projets d'amélioration

⁵⁵⁴ Concept Stratégique de l'Alliance approuvé par les Chefs d'État et de gouvernement participant à la réunion du Conseil de l'Atlantique Nord, Washington, 23-24 avril 1999. Texte en ligne sur le site web : http://www.nato.int/cps/fr/natohq/official_texts_27433.htm

⁵⁵⁵ ZYSK, K., 2010, « Russia's Arctic Strategy - Ambitions and Constraints », *Joint Force Quarterly*, vol. 57, n° 2, p. 103-110.

⁵⁵⁶ TAITHE, A., *et al.* (2013), *op. cit.*, p. 27

⁵⁵⁷ TAMNES, R., OFFERDAL, K. (2014), *op. cit.*, p. 62

⁵⁵⁸ LABÉVIÈRE, R. et THUAL, F. (2008), *La bataille du Grand Nord a commencé*, Paris, Perrin.

⁵⁵⁹ Voir par exemple « Début de guerre froide sur la banquise », *Le Monde diplomatique*, septembre 2007, p. 4-5 ; BARTLETT, D., « Arctic Host to a New "Cold War" », *BBC News*, 19 mai 2008 ; *National Geographic*, « [Scenes from the new Cold War unfolding at the top of the world. Militaries are scrambling to control the melting Arctic](#) », octobre 2018.

⁵⁶⁰ COHEN, J. « [US Falls Behind in the Arctic Arms Race](#) », *Fair Observer*, 31 Juillet 2018

⁵⁶¹ BORGERSON, S. (2008), « Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming », in *Foreign Affairs*, 87 (2), mars-avril 2008, p. 72.

⁵⁶² WILSON ROWE, E., (2013), *op. cit.*, pp. 11-13; ZYSK, K., (2010), *op. cit.*, p. 10!

⁵⁶³ LANTEIGNE, Marc (2019), *Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique*, *op. cit.*

⁵⁶⁴ Construction de la base d'Alert par le Canada.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

de leurs capacités militaires afin de mieux contrôler et de sécuriser ces espaces qui commençaient alors à connaître une ouverture relative mais croissante. Cette ouverture de l'Arctique à une présence internationale plus forte, couplée aux discours médiatiques dominants faisant alors état de l'avènement d'autoroutes maritimes stratégiques et de l'exploitation d'eldorados miniers et pétroliers⁵⁶⁵, a ainsi conduit les États arctiques (et parfois non arctiques⁵⁶⁶) à progressivement développer un discours soulignant, à des degrés divers et avec une force variable⁵⁶⁷, la nécessité d'affirmer leur souveraineté, de protéger leurs intérêts nationaux et de mieux contrôler les mers arctiques, parfois comme un facteur mobilisateur en vue de servir des intérêts électoralistes ou de politique intérieure⁵⁶⁸ et/ou d'augmenter le prestige international du pays et de servir des ambitions et des intérêts géopolitiques/géoéconomiques et militaro-stratégiques plus larges.

Géographie oblige, l'espace arctique est, à ce titre, fortement marqué par la stratégie géopolitique de la Russie, en particulier, on l'a vu, en matière de développement de son potentiel énergétique et dans le passage du Nord-Est (« route maritime du Nord »). Depuis le début de ce siècle, la réaffirmation internationale de la Russie 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 mondialisée avant que la revalorisation considérable des outils militaires dans la conduite de la politique extérieure russe n'en vienne à prendre le dessus. Aux yeux des responsables russes, le réchauffement climatique dans l'Arctique peut, théoriquement, servir la réalisation de ces deux objectifs. La Russie du président Vladimir Poutine a entrepris de faire de l'Arctique un axe majeur des efforts visant à relancer son économie, qui souffre des conséquences des sanctions économiques occidentales et de l'isolement consécutifs à son annexion de la Crimée en 2014. Moscou est optimiste quant au fait que l'Arctique et la Sibérie (aussi l'Extrême-Orient russe) puissent stimuler l'économie du pays grâce aux projets énergétiques et à l'ouverture de la RMN pour une navigation commerciale plus rapide entre l'Asie et l'Europe, allant de pair avec la construction de ports et d'infrastructures pour le commerce maritime dans l'Arctique. Il s'agit en effet du seul pays qui organise le transport sur cette route fonctionnelle, active, et qui est un passage manifestement appelé à connaître une ouverture accrue à la navigation. Ainsi, l'Arctique est stratégique pour la Russie essentiellement. Il existe un véritable activisme stratégique russe, incarné entre autres par une stratégie économique de contrôle des ressources, de création de ports en eaux profondes, de réouverture de bases de l'époque soviétique ou d'installation de nouvelles bases. En 2013 est créée une entité administrative en charge de la navigation arctique qui vient s'ajouter au programme d'installation militaire pour contrôler la route maritime du Nord et à la volonté russe de concurrencer les États-Unis. La Russie a également mis en place depuis 2014 un commandement stratégique Nord, le tout témoignant d'une véritable stratégie tant économique que maritime et militaire mais aussi de contrôle et d'affirmation de sa souveraineté nationale en Arctique. Selon Marlène Laruelle (IFRI)⁵⁶⁹, la stratégie actuelle de Moscou en Arctique, érigée en « *bastion de la souveraineté de la Russie* » (« *notre Mecque* », disait Dmitri Rogozine en 2015⁵⁷⁰) suit trois objectifs : sur la scène internationale d'abord, cette zone représente « *un lieu pour réaffirmer son prestige et son statut de grande puissance* » ; pour sa sécurité, la Russie veut « *réaffirmer sa souveraineté territoriale* » en « *sécurisant* » les voies de transport et « *se préparant aux menaces potentielles pour sa souveraineté* ». Par ailleurs la Russie veut relancer l'économie dans le Grand Nord, qui représente 11 % de son PIB. Au plan militaire, son activité montre aussi que la Russie cherche à sécuriser des ressources arctiques en appliquant des méthodes qui ont commencé à attirer l'attention des États-Unis et de leurs alliés d'Europe du Nord. Une militarisation de la région qui ne se fera qu'au travers d'un investissement conséquent, et au détriment de ses relations avec les pays occidentaux, note Laruelle⁵⁷¹.

⁵⁶⁵ LASSERRE et PIC (2017), in *Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique* (op. cit.)

⁵⁶⁶ La Chine (Livre blanc sur l'Arctique, 2018) ou la France (« Feuille de route nationale sur l'Arctique », 2016) sont deux exemples.

⁵⁶⁷ En 2014, la doctrine militaire de la Russie mentionne explicitement « *la protection des intérêts nationaux dans l'Arctique comme l'une des priorités* » des forces armées russes.

⁵⁶⁸ LASSERRE et PIC (2017), in *Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique* (op. cit.)

⁵⁶⁹ LARUELLE, Marlène, (2020), "Russia's Arctic Policy. A Power Strategy and Its Limits", Notes de l'Ifri, *Russie.Nei. Visions*, n° 117, mars 2020, 32 p.

⁵⁷⁰ "The arctic is Russia's Mecca Says Top Moscow Official", *The Washington Post*, avril 20, 2015; STAALSEN, A., "[Expansionist Rogozin looks to Arctic](#)", *The Independent Barents Observer*, avril 21, 2015

⁵⁷¹ LARUELLE, M., (2020), *op. cit.*, pp. 27, 28-30

6.3.1. La Russie : les moyens militaires d'une ambition (géo)politique

C'est surtout à partir de la seconde moitié des années 2000 que la politique russe a pris un tour à la fois plus entreprenant et déterminé en direction de l'Arctique, tenant à la fois de l'affirmation croissante de Moscou sur la scène internationale et au regain d'activité des autres puissances, mues par les promesses d'un présumé nouvel eldorado. D'autre part, et en lien direct avec cette « réinvention » de l'Arctique, ce redéploiement des politiques de l'État russe dans et en direction de l'Arctique répondait de manière essentielle à une prise de conscience du potentiel de développement recelé par son gigantesque domaine polaire pour une Russie confrontée aux besoins impérieux de sa modernisation économique⁵⁷². 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 liés⁵⁷³. « *La richesse de la Russie va s'accroître dans l'Arctique* » déclarait Vladimir Poutine lors de son retour à la présidence en 2011, optimiste quant au fait que la « base de ressources stratégique » arctique puisse stimuler l'économie du pays grâce aux projets énergétiques⁵⁷⁴ et à l'ouverture de la route du Nord (RMN) pour une navigation plus rapide entre l'Asie et l'Europe. Tablant sur une « rente » liée à une circulation commerciale accrue sur la RMN, pour laquelle elle a entrepris de 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) et d'autres bâtiments adaptés aux conditions du Grand Nord, ainsi qu'étendre son infrastructure portuaire dans la région, 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 glace⁵⁷⁵) et donc d'élargissement de sa participation à l'économie et au commerce mondialisés.

D'autre part, en ouvrant l'espace arctique à une présence internationale plus forte, la transformation écosystémique de l'Arctique sous l'effet des changements climatiques, renforçant par là même la valeur économique et stratégique de ces territoires périphériques – la « *promesse d'une seconde vie* » pour le pays et les territoires délaissés du Grand Nord sibérien, comme devait la qualifier Pierre Thorez⁵⁷⁶ – devait aussi renforcer ce double sentiment historiquement ancré de vulnérabilité de la Russie, aux yeux de ses autorités, par rapport à la menace de « *prédations extérieures* »⁵⁷⁷ (du fait de la richesse de ses ressources) et d'« *encercllement sécuritaire* »⁵⁷⁸ (du fait de la lecture que fait la Russie de la politique militaire des États-Unis et de l'OTAN). Celle-ci tend, en particulier, à dramatiser non seulement l'évolution des politiques militaires des États riverains, au premier rang desquels les États-Unis (dont Moscou ne cesse de dénoncer

⁵⁷² MARCHAND, P., (2016), « [La Russie et l'Arctique. Enjeux géostratégiques pour une grande puissance](#) » (op. cit.), p. 17.

⁵⁷³ « Fondements de la politique de la Fédération de Russie dans l'Arctique à l'horizon 2020 et au-delà » (*Osnovy gosudarstvennoi politiki Rossijskoï Federatsii v Arktike na period do 2020 goda i dal'neichouïou perspektivou*), document approuvé par le président russe le 18 septembre 2008. Stratégie pour l'Arctique (ce document est classé, sur le site du Conseil de sécurité russe, dans la rubrique « Sécurité économique ») ; et Dmitri 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). Disponible en russe sur le site du Conseil de sécurité de la Fédération de Russie (<http://www.scrf.gov.ru>).

⁵⁷⁴ V. Poutine (lors d'une visite à Khabarovsk "Investment Must Be Made in Arctic Icebreaker Fleet, Port Infrastructure", 11 novembre 2011), cité in BAEV, P., (2015), « [Russia's Arctic aspirations](#) », in *Arctic Security Matters*, Paris, EU Institute for Security Studies, p. 41

⁵⁷⁵ DE TINGUY, Anne (2019), *La Russie dans le monde*, CNRS Éditions, Paris, p. 16

⁵⁷⁶ THOREZ, P. (2018), *op. cit.*, p. 132

⁵⁷⁷ KORTOUNOV, Sergeï (2009), *Sovremennaïa vnechniaïa politika Rosii* [La politique étrangère de la Russie aujourd'hui], Moscou, Les Éditions du Haut Collège d'économie, 2009, pp. 552-556.

⁵⁷⁸ Cette idée de la Russie soumise par l'Occident à une politique d'endiguement/encercllement a été explicitement exprimée par le président Poutine dans le discours sur l'intégration de la Crimée à la Russie qu'il a adressé le 18 mars 2014 aux membres du parlement russe, aux dirigeants des régions et aux représentants de la société civile réunis au Kremlin et dans lequel il a avancé une série d'arguments visant à justifier l'annexion. Il avait notamment déclaré : « En un mot, nous avons toutes les raisons de considérer que la fameuse politique d'endiguement de la Russie menée aux XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles se poursuit jusqu'à aujourd'hui. On s'efforce constamment de nous reléguer dans un coin parce que nous avons une position indépendante, parce que nous la défendons, parce que nous appelons les choses par leur nom et ne sommes pas hypocrites » (sic) Texte russe [Обращение Президента Российской Федерации] en ligne sur le site web du Kremlin (<http://kremlin.ru/events/president/news/20603>). Centrale, la critique de l'OTAN et la dénonciation d'élargissement à l'Est est une constante de la politique étrangère et de sécurité russe dans les domaines international et militaire. Lire à ce propos Hélène HAMANT (2018), « [Les orientations de la doctrine de sécurité de la Russie à la lecture des quatre documents-cadres adoptés depuis la fin de l'URSS](#) », *PSEI Revues électroniques de l'Université de Nice*, 61p. [mis en ligne le 08 janvier 2018]. Aussi TRENIN, D., « [L'élargissement de l'OTAN vu de Moscou](#) », *Politique étrangère*, 2002, n°2, p. 381.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

depuis le début des années 2000 le déploiement de composants du bouclier anti-missiles non seulement en Europe, mais aussi dans l'Arctique dans le cadre de la mise en œuvre du concept de « *Prompt Global Strike* » et du déploiement de systèmes stratégiques non nucléaires d'armes à guidage de précision⁵⁷⁹), mais aussi le rôle et les intentions stratégiques présumées de l'OTAN dans l'Arctique⁵⁸⁰. La nouvelle configuration arctique suscite auprès de la Russie de l'inquiétude quant à l'intégrité de ses installations militaires dans la région, essentielles pour la dissuasion (dont le rôle dans la politique de sécurité russe reste central) – près de 70 % de ses armes nucléaires déployées sur des plateformes navales russes le sont sur des sous-marins situés dans la flotte du Nord, sur la péninsule de Kola, où est par ailleurs historiquement concentré l'essentiel de son infrastructure militaire dans l'Arctique⁵⁸¹.

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 la revalorisation des outils militaires dans la conduite de la politique extérieure russe pour peser davantage dans un environnement perçu comme de plus en plus instable et hostile du fait des politiques poursuivies par les États occidentaux (et singulièrement les États-Unis) – s'est exprimée dans cette région comme ailleurs, mais avec une intensité induite, depuis le début de la dernière décennie, par l'importance croissante prise par l'Arctique et ses ressources dans le discours national russe et la stratégie de dissuasion stratégique du pays qui – dans le contexte de suspicion (réciproque) et d'aggravation de la détérioration des relations entre la Russie et les pays occidentaux depuis la fin de la première décennie du siècle, et plus encore depuis la crise ukrainienne et l'affaire de Crimée – est venue apporter un écho tout particulier à la sécurité militaire de l'Arctique dans le discours stratégique russe⁵⁸², et en particulier dans les termes de son face-à-face avec Washington et l'OTAN. Cette évolution montre que la Russie cherche aussi à protéger des ressources arctiques en appliquant des méthodes qui ont progressivement commencé à attirer l'attention des États-Unis et de leurs alliés d'Europe du Nord. L'aspect progressif est lié à la réintroduction régulière, à partir de la seconde moitié des années 2000, d'éléments militaires terrestres, navals et aériens dans les espaces arctiques russes à un rythme qui s'est ensuite accru à mesure que se détérioraient les relations avec les pays occidentaux, et singulièrement avec Washington.

Dès 2007 et 2008 respectivement, la Russie a repris ses patrouilles stratégiques aériennes et maritimes dans l'Arctique, qui avaient été suspendues à la fin de l'ère soviétique⁵⁸³. Autour des mêmes années, la Norvège relevait que la Marine russe avait activé sa présence en mer de Barents (navires de guerre, sous-marins mais aussi avions)⁵⁸⁴. En 2009, les sous-marins stratégiques russes reprirent des opérations sous la glace arctique. Conformément aux tendances alors en vigueur dans l'ensemble des forces armées russes (cf. période de la deuxième guerre d'Ossétie du Sud/Géorgie), la flotte du Nord a accru ses activités d'entraînement⁵⁸⁵. Après la période de vaches maigres qu'avait 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

⁵⁷⁹ Critique énoncée dans le texte de la Stratégie de sécurité nationale de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 (*Strategiya natsionalnoi bezopasnosti Rossijskoï Federatsii do 2020 goda*) [Texte russe Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года adopté par un oukase du 12 mai 2009, en ligne sur le site web du Conseil de sécurité de la Fédération de Russie : <http://www.scrf.gov.ru/documents/99.htm>. Référence faite p. 12 et 14.

⁵⁸⁰ *Ibid.* S.2009, §6, 8

⁵⁸¹ Stationnée pour l'essentiel dans la rade de Severomorsk, la flotte du Nord (*Северный флот*) est la plus puissante des quatre flottes formant la marine russe. Elle comprend notamment la moitié de ses sous-marins, sa flotte de brise-glaces nucléaires de classe *Arktika*, et est renforcée par certains des meilleurs moyens d'artillerie et d'aviation russes. Moscou y abrite aujourd'hui les deux tiers de son armement nucléaire, et la péninsule de Kola à elle seule héberge la plupart de ses navires de lancement de missiles balistiques nucléaires (SSBN), ainsi que son arsenal anti-aérien et anti-navire. Le dispositif formé par l'ensemble ces forces forment le fameux système de défense « Bastion », pièce essentielle de la stratégie russe de dissuasion. Voir ÅTLAND, Kristian, "Russia's Armed Forces and the Arctic: All Quiet on the Northern Front?", *Contemporary Security Policy*, Vol. 32, n° 2, p. 265-269. Le fait que la RMN n'ait été ouverte au trafic international qu'en juillet 1991 tenait largement à des considérations stratégiques (Bo Österlund, "The Arctic is Warming Up as a Result of Climatic Change, and the Repositioning of Security Policy", *Baltic Rim Economies*, n° 4, août 2010, p. 9-14).

⁵⁸² FACON, Isabelle (2017), "[Russia's national security strategy and military doctrine and their implications for the EU](#)", European Parliament, Directorate-General for external policies (Janvier 2017), p. 24

⁵⁸³ TAITHE, A., *et al.* (2013), FRS Recherches & Documents No 3/2013, p. 40

⁵⁸⁴ DE HAAS, Marcel (août 2009), "Russia's Arctic Strategy - Challenge to Western Energy Security", *Baltic Rim Economies* (4), p. 20.

⁵⁸⁵ *Idem*, p. 21.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

Mourmansk et d'Arkhangelsk) connurent à partir de la fin des années 2000, à l'instar de l'ensemble des forces armées russes, un effort de restructuration, de rattrapage capacitaire et de modernisation⁵⁸⁶.

D'abord mesuré, cet effort a ensuite été mené avec une intensité nouvelle de moyens induite, à partir du début de la dernière décennie, par l'importance croissante prise par l'Arctique et ses ressources dans le discours national russe et la stratégie de dissuasion du pays réaffirmée dans le contexte de suspicion réciproque et d'aggravation de la détérioration des relations entre la Russie et les pays occidentaux, particulièrement suite à l'affaire de Crimée. La crise ukrainienne est venue apporter un écho tout particulier à la recentralisation de l'Arctique dans le discours stratégique international, en refroidissant sévèrement les relations Est-Ouest, jusqu'à – justement – causer des tensions en Arctique⁵⁸⁷, avec une Russie perçue comme un facteur d'instabilité du fait de son empreinte militaire grandissante dans la région. Autrement dit, c'est non seulement l'approche russe de sécurisation de l'Arctique et de ses ressources qui a changé sous l'effet d'un environnement international perçu comme de plus en plus instable et hostile du fait des politiques menées par les pays occidentaux, mais aussi l'angle sous lequel les riverains de l'Arctique et plus largement les alliés euro-atlantiques regardent et considèrent avec inquiétude ce qui s'y passe côté russe. On esquissait ainsi dans la presse occidentale l'idée d'un nouveau « rideau de glace »⁵⁸⁸, dans une région où se dessinent de « nouvelles lignes de front »⁵⁸⁹, où la Russie déploie une politique « agressive »⁵⁹⁰, voire « menaçante pour la sécurité et la stabilité régionale »⁵⁹¹. Ainsi, s'il n'est a priori pas d'abord motivé par des velléités de contrôle des ressources de l'Arctique mais des questions traditionnelles de rapports de force, on constate que l'antagonisme Est-Ouest ou plutôt américano-russe s'est immiscé de façon croissante dans l'Arctique ces dernières années, à mesure que Moscou accélérât le redéploiement de moyens militaires dans les territoires du Grand Nord sur fond de détérioration du cadre général de ses relations avec les pays occidentaux.

Car si parmi tous les États riverains la tendance a été au renforcement et à l'adaptation des capacités militaires dans l'Arctique au cours de la décennie écoulée, c'est bien l'augmentation de ses capacités militaires par la Russie et l'accroissement de son potentiel stratégique dans l'Arctique qui ont focalisé toutes les attentions ces dernières années, et alimenté les inquiétudes quant aux processus d'une (re)militarisation en cours de la région. Il faut dire que, s'il a pris un caractère initialement somme toute modéré⁵⁹², le redéploiement des moyens militaires russes dans l'Arctique ces dernières années – surtout à partir du début de la dernière décennie⁵⁹³ et, davantage encore, dans le contexte de très forte détérioration des relations entre l'État russe et les pays occidentaux à la suite de l'annexion de la Crimée – a fini par prendre des formes et une ampleur qui ont contribué à accroître, vu de l'Ouest, le potentiel de matérialisation de la menace que représente pour les riverains de l'espace euro-arctique (« Calotte du Nord ») une Russie engagée dans la construction d'une forme de supériorité militaire localisée dans ses secteurs de l'Arctique⁵⁹⁴. Moscou a beaucoup investi dans le redéploiement de sa présence militaire (et paramilitaire⁵⁹⁵) dans l'Arctique au cours de la dernière décennie. Depuis 2011, dix anciennes bases avancées soviétiques ont ainsi été reconstruites ou/et agrandies et rééquipées, dont trois sont désormais équipées de missiles à longue, moyenne et courte portée⁵⁹⁶, sur des îles et sur le littoral des mers arctiques, de la mer de Barents au détroit de Béring en passant par la Nouvelle-Zemble, les Terres de Nouvelle-Sibérie, l'île Wrangel et le cap Schmidt (voir carte ci-dessous),

⁵⁸⁶ FACON, Isabelle (2016), « Que vaut l'armée russe ? », *op. cit.*, p. 156

⁵⁸⁷ Notamment, BAEV, P. (2015), *op. cit.* ; CONLEY, H. A., ROHLOFF, C. (2015), [The new ice-curtain - Russia's strategic reach to the Arctic](#), Washington D.C., Center for Strategic and International Studies ; RAHBEK-CLEMMENSEN, J., (2017), "The Ukraine crisis moves North. Is Arctic conflict spill-over driven by material interests?", *Polar Record*, vol. 53, n° 268, p. 1-15.

⁵⁸⁸ CONLEY, H. A., ROHLOFF, C. (2015), *op. cit.*, p. 14.

⁵⁸⁹ CARTER, L., (2007), "[Arctic neighbours draw up battle lines](#)", *BBC News*

⁵⁹⁰ SCHEPP, M., TRAUFFETTER, G., (2009), "Russia Unveils Aggressive Arctic Plans", *Spiegel Online*.

⁵⁹¹ FINGER, T., (2008), [National Intelligence Assessment on the National Security Implications of Global Climate Change to 2030](#), Washington D.C., Office of the director of National Intelligence.

⁵⁹² TAITHE, A., *et al.* (2013), FRS Recherches & Documents No 3/2013, pp. 39-42

⁵⁹³ WEZEMAN, S. (2016), *SIPRI Background Paper*, p. 11.

⁵⁹⁴ FELGENHAUER, Pavel (2019), "[Russia Claims Total Military Superiority in the Arctic](#)", *Eurasia Daily Monitor*, Vol 16 Issue 33, The Jamestown Foundation, Washington DC [publié le 14 mars 2019]

⁵⁹⁵ 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 jouer un rôle de premier plan. Point mis en lumière par Vladislav INOZEMTSEV, in *Nesovremennaia strana, Rossiia v mire XXI veka* [Un pays en voie de démodernisation. La Russie dans le monde du XXI^e siècle], Moscou, Alpina Publisher, 2018, notamment, p. 182-183 et chap. 7

⁵⁹⁶ LARUELLE, M., (2020), in *Russie.Nei. Visions*, *op. cit.*, p. 22-23

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

marquant clairement la volonté de Moscou d'affirmer et sécuriser son contrôle militaire sur l'espace maritime sibérien, et en particulier dans le très stratégique passage du Nord-Est longeant les côtes septentrionales du pays, le tout témoignant d'une véritable stratégie tant économique que maritime et militaire, de contrôle et d'affirmation de la souveraineté nationale russe et de protection de ses intérêts dans l'Arctique. Fin 2014, un nouveau district militaire/commandement stratégique interarmées de la flotte du Nord (*Obyedinyonnoe strategicheskoe komandovanie "Severniiy flot"*)⁵⁹⁷ était établi, couvrant désormais les régions du Nord de la Russie d'Europe et l'océan Arctique, avec pour mission d'y « *protéger les intérêts nationaux [de la Russie], en ce compris la navigation le long de la Route maritime du Nord et les ressources d'hydrocarbures offshore* »⁵⁹⁸, l'Arctique étant singularisé comme possible zone de tensions dans tous les documents de sécurité récemment révisés.

Doté d'une résonance particulièrement forte dans l'imaginaire collectif et la fierté nationale⁵⁹⁹, l'espace arctique est aujourd'hui considéré par les autorités russes – qui ont identifié avec une sensibilité accrue la vulnérabilité du « *vecteur nord* » de leur sécurité nationale dans tous les documents de sécurité récemment révisés⁶⁰⁰ – comme une zone « *à haut potentiel de conflit* » en raison de la détermination de « *certain pays* » à s'opposer au « *renforcement de la position de la Russie en tant que grande puissance* »⁶⁰¹, axe clé de la défense de ses intérêts nationaux dans la sphère internationale. En outre, la Russie, dans son auto-perception de forteresse assiégée (renforcée depuis 2014) et d'environnement international compétitif où les États sont en concurrence pour l'obtention de ressources naturelles (dont elle dispose en abondance, ce qui la rend vulnérable selon elle à des comportements de prédation) se déclare désormais prête à défendre ses richesses arctiques convoitées et « *se préparer aux menaces potentielles pour sa souveraineté* »⁶⁰², justifiant ainsi une augmentation de ses forces militaires patrouillant dans l'océan Arctique.

Dans les différents documents de doctrine militaire et navale adoptés par les autorités russes ces dernières années pour servir de base à la planification stratégique de la politique étatique concernant la sécurité nationale de la Fédération de Russie, et dont ressortent tant la trame de continuité de certains « fondamentaux » de la doctrine que les éléments de changement induits par l'évolution de la conjoncture internationale⁶⁰³, les raisons données à l'augmentation des capacités militaires russes dans l'Arctique sont doubles. D'une part, il s'agit de répondre aux changements de l'environnement de sécurité dans l'Arctique et aux menaces émergentes liées à l'accroissement de la navigation dans le passage du Nord-Est et le besoin lié de défendre des zones côtières de plus en plus ouvertes compte tenu de la fonte des glaces. Et, en même temps, ce développement capacitaire est aussi lié à la question de la balance stratégique avec les États-Unis et l'OTAN, dont l'accroissement de l'activité globale est pointé comme une préoccupation de sécurité majeure pour la Russie et, en réponse, l'importance de ses capacités concentrées dans l'Arctique (nb. flotte du Nord), pour contrer la pression sécuritaire exercée par les États-Unis et l'OTAN⁶⁰⁴.

⁵⁹⁷ Créé en décembre 2014, le district militaire/commandement stratégique interarmées de la flotte du Nord a participé pour la première fois à l'exercice de grande ampleur Vostok 2018 « [Vostok 2018 : dix années d'exercices stratégiques et de préparation au combat en Russie](#) » sur le site de l'OTAN, 20 décembre 2018 (consulté le 6 mars 2019).

⁵⁹⁸ ["Russia's Defense Ministry establishes Arctic Strategic Command"](#), TASS, Moscow, 1 décembre 2014

⁵⁹⁹ Lire à ce propos RADVANYI, Jean, (2010), *La Nouvelle Russie*, 4^e édition, Paris, Armand Colin, coll. « U Géographie », 464 p, notamment, p. 256-257 et chap. 4

⁶⁰⁰ Très marqués par la vision noire qu'ont les autorités russes de l'avenir, les textes successifs du document-cadre fixant la stratégie de sécurité nationale de la Fédération de Russie adoptés en 2009 (S. 2009) et 2015 (S. 2015, Texte russe Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, adopté par un oukase (N°683) du 31 décembre 2015, en ligne sur le site web du Conseil de sécurité de la Fédération de Russie : <http://www.scrf.gov.ru/documents/1/133.html>) relèvent ainsi tous deux l'importance pour l'avenir de l'enjeu constitué par la rivalité pour le contrôle des ressources énergétiques à l'échelle globale. S. 2009 souligne qu'« *à long terme, l'attention de la politique internationale sera fixée sur la possession des ressources énergétiques dans le plateau de Barents et dans d'autres régions de l'Arctique* » (§11) et qu'« *il n'est pas exclu que les problèmes qui se poseront soient réglés par l'emploi de la force armée* » (§12).

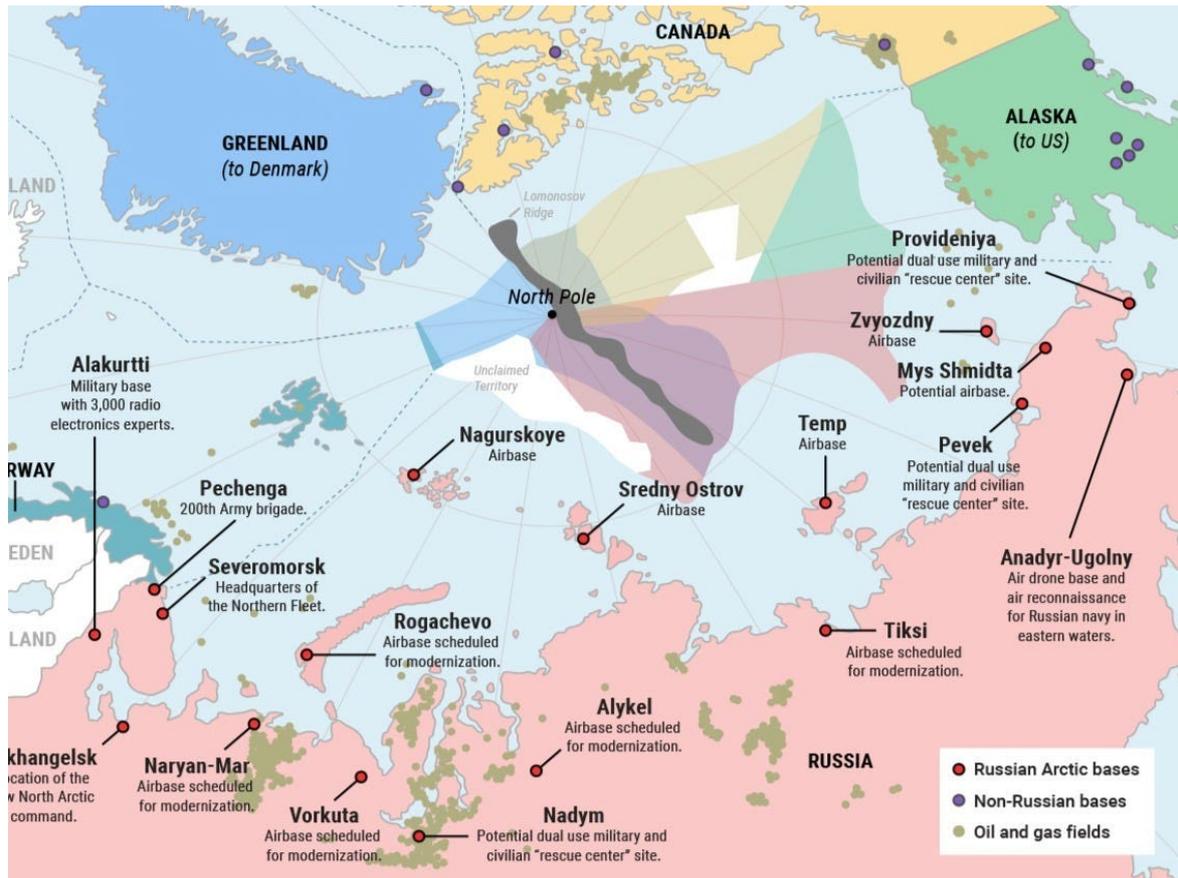
⁶⁰¹ Déclaration du ministre Choïgou, [Vpk-news.ru](#), 31 août 2018.

⁶⁰² LARUELLE, M., (2020), *op. cit.*, p. 20.

⁶⁰³ HAMANT, H. (2018), *op. cit.*, pp. 4-11

⁶⁰⁴ *Rossiyskaya Gazeta* [[Doctrine militaire de la Fédération de Russie](#), adoptée le 30 décembre 2014] (en russe), p. 12

Figure n°24 : Infrastructure militaire russe dans l'Arctique (2018)



Source : [Jamestown Foundation](https://www.jamestown.org/programs/arctic/article?id=15000) (2018)

Identifiée par les documents de sécurité russe comme une zone « à haut potentiel de conflit » en raison de ses riches réserves de ressources et ses voies maritimes stratégiques⁶⁰⁵, l'Arctique est aujourd'hui pensé comme partie intégrante de ce nouveau dispositif russe de dissuasion, comme il le fut à l'époque soviétique. Autrement dit, partant du postulat du besoin pour la Russie, pour sa sécurité nationale, de « réaffirmer sa souveraineté territoriale » en « sécurisant » les voies de transport et « se préparant aux menaces potentielles pour sa souveraineté » dans cette zone représentant « un lieu pour réaffirmer son prestige et son statut de grande puissance »⁶⁰⁶, ce mouvement de « restauration » par Moscou de la puissance militaire russe dans l'Arctique n'est donc pas seulement déterminé par des considérations touchant à l'Arctique *en soi*, mais davantage ayant trait à la position dominante de la Russie dans le Nord, et de l'importance que revêt la flotte du Nord dans la stratégie de dissuasion du pays en particulier⁶⁰⁷. Ce n'est donc pas tant la fonte des glaces qui a généré et amplifié l'emphase mise sur l'aspect militaire de la stratégie russe dans et en direction de l'Arctique, que l'importance de la zone, où la Russie a historiquement une position dominante, pour l'ambition géopolitique et la planification stratégique plus large du Kremlin quant à la « restauration de la puissance de la Russie » dans les termes de son rapport de force à l'Occident⁶⁰⁸. En 2014, la doctrine militaire de la Russie mentionne explicitement « la protection des intérêts nationaux dans l'Arctique comme l'une des priorités » des forces armées russes⁶⁰⁹.

Le renforcement croissant des moyens militaires déployés dans l'Arctique russe et l'établissement du Commandement Nord témoigne de la réémergence du concept de défense stratégique septentrionale « Bastion » en lien avec le dispositif de défense des sous-marins stratégiques lanceurs de missiles balistiques nucléaires (SSBN) faisant partie de la flotte du Nord, ainsi que son arsenal anti-aérien et antinavire, et de la

⁶⁰⁵ « Stratégie de sécurité nationale de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 » (S. 2009), *op. cit.*, § 6

⁶⁰⁶ LARUELLE, M., (2020), in *Russie.Nei. Visions*, *op. cit.*, p. 22-23

⁶⁰⁷ TAITHE, A., *et al.* (2013), FRS Recherches & Documents No 3/2013, p. 42

⁶⁰⁸ ØSTHAGEN, A., « [The Nuances of Geopolitics in the Arctic](https://www.arcticinstitute.org/policy-research/publications/the-nuances-of-geopolitics-in-the-arctic/) », *The Arctic Institute* (7 janvier 2020)

⁶⁰⁹ « [Doctrine militaire de la Fédération de Russie](https://www.mil.ru/DocumentPage.aspx?docID=1181111) », *op. cit.*, p. 14

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

volonté arctique se manifeste également de protéger leur accès à l'Atlantique Nord⁶¹⁰. Alors que la marine a été « *le grand perdant* » des programmes de modernisation entrepris par la Russie ces dix dernières années⁶¹¹, avec des fonds insuffisants pour renouveler ses bâtiments, la flotte du Nord, elle, a été non seulement renforcée de plusieurs navires⁶¹², mais a aussi bénéficié ces dernières années d'adjonction de matériels de pointe visant à renvoyer l'image de « puissance navale continentale » en développement (missiles de croisière 3M14 *Kalibr*, Kh-101, missiles balistiques à lanceur sous-marin SLBM *Boulava*)⁶¹³, et Moscou a renforcé sa couverture radar transarctique et développé des systèmes de brouillage radio-électroniques des aéronefs et des navires étrangers⁶¹⁴. Poursuivi sur fond de priorité continue accordée à la modernisation de la triade stratégique, l'effort de modernisation s'est concentré sur les sous-marins, sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et sous-marins d'attaque, puis sur la défense côtière. En tout état de cause, tant les moyens que l'activité de la flotte stratégique, qui avaient été profondément réduits au regard de la période de la guerre froide, ont été en partie réactivés et modernisés ces dernières années. En 2018, le Commandement de Severomorsk a repris des patrouilles d'avions de lutte anti-sous-marins à long rayon d'action dans l'Arctique⁶¹⁵. Les incursions d'avions et de sous-marins russes à l'intérieur ou à proximité des espaces arctiques d'autres pays sont en outre devenues beaucoup plus fréquentes ces dernières années⁶¹⁶. On peut aussi citer l'étrange affaire survenue en mai 2019, lorsqu'un béluga portant un harnais de fabrication russe a été capturé au large des côtes norvégiennes, certains estimant que l'animal aurait pu être envoyé à des fins d'espionnage⁶¹⁷. L'exercice de grande envergure le plus récent des forces militaires russes, Vostok 2018, comprenait notamment le déploiement amphibie d'une brigade arctique en Tchoukotka⁶¹⁸, et le dernier programme d'armement prévoit en outre de développer de nouveaux systèmes de missiles adaptés à l'Arctique⁶¹⁹. Au niveau de la structure des forces, deux brigades spéciales pour l'Arctique ont été établies et déclarées opérationnelles par l'état-major russe en 2015 et 2016⁶²⁰. Basées, pour la première, à Alakurtti, près de la frontière finlandaise, et à proximité de la péninsule de Yamal et de ses champs gaziers, pour la seconde, leur mission principale tient, en tout état de cause, davantage de la défense que de la projection de puissance au-delà dans les zones arctiques⁶²¹. La proximité des frontières des voisins scandinaves est toutefois notable. Avant cela, une brigade d'infanterie navale avait déjà été reformée et rééquipée sur la base de Sputnik, à proximité de la frontière avec le Finnmark norvégien⁶²². Un effort particulier a aussi été consacré ces dernières années à la formation et à l'équipement d'unités de Forces spéciales à capacités d'intervention polaires spécialisées (dits « *Polar Bear Spetsnaz* »)⁶²³.

En décembre 2017, le ministre S. Choïgou annonçait en conférence de presse que Moscou avait mené à bien la « *quasi-totalité des travaux portant sur les infrastructures planifiées* » [sous le programme d'armement 2008-17] en ces termes : « *En l'espace de cinq ans, l'infrastructure [militaire russe] dans la région a été reconstruite* [îles François-Joseph, Nouvelle-Zemble, Terre du Nord, Nouvelle-Sibérie, sur l'île Wrangel et au

⁶¹⁰ KOKOSHING, A. A., [Questions de théorie de la guerre], High School of Economics, Moscou, 2018

⁶¹¹ FACON, I. (2018), « [La menace militaire russe : une évaluation](#) », *Les Champs de Mars* 2018/1 (No 29), p. 31 à 57

⁶¹² Moscou a également prévu d'y ajouter (à terme) un véhicule sous-marin nucléaire non-habité (UUV) *Poséidon*, et des missiles anti-navires hypersoniques *Tsirkon*. Le dernier programme d'armement prévoit en outre de développer de nouveaux systèmes de missiles adaptés à l'Arctique. LARUELLE, M., (2020), in *Russie.Nei. Visions, op. cit.*, p. 19

⁶¹³ RIALLAND, P., « La Russie développe un concept de puissance navale continentale », *Revue Défense Nationale*, Paris, mai 2016, p. 7-8 ; FACON, I. (2016), « Que vaut l'armée russe ? », *op. cit.*, p. 157 et p. 163

⁶¹⁴ En 2017, la flotte du Nord a commencé à déployer les systèmes de navigation avancés de type *Glonass* conçus pour évaluer l'environnement électromagnétique, chercher, détecter et analyser les émissions d'ondes radio et radar/GPS. Source : « [Samarkand electronic warfare systems to be deployed in 13 Russian military units](#) », TASS, 20 décembre 2018.

⁶¹⁵ Voir DORSCNER, J., « Briefing Strategic Competition in the Arctic », *Jane's Defence Weekly*, 19 Feb 2020, 57(8), p. 31

⁶¹⁶ Depuis 2015, des avions intercepteurs MiG-31 et des bombardiers tactiques Su-34 sont positionnés et rendent les côtes américaines plus accessibles à la Russie. En parallèle, des bombardiers stratégiques patrouillent également à nouveau le long de ses frontières avec l'OTAN (et inversement), in FACON, I. (2018), *op. cit.*, p. 43

⁶¹⁷ BOULÈGUE, M., *Managing Hard Power in a 'Low Tension' Environment*, Chatham House, London, juin 2018, p. 14.

⁶¹⁸ « [Norway finds 'Russian spy whale' off Arctic coast](#) », BBC News, 29 avril 2019

⁶¹⁹ *Jane's Defence Weekly*, Vol. 57, Issue 8, p. 33

⁶²⁰ La première brigade arctique a été formée sur base de la 200^e brigade de Petchenga (« *Ministerstvo oborony Rossii vzialos' za sodanie arkticheskikh brigad* » [Le ministère russe de la Défense s'est mis à la création des brigades arctiques], <http://spec-naz.org>, 28 février 2012 ; « Special Arctic Brigade Formed in 2015 », Interfax-AVN, 30 mars 2015

⁶²¹ WEZEMAN, Siemon T., « Military Capabilities in the Arctic », *SIPRI Background Papers*, mars 2017, p. 8.

⁶²² *Jane's Defence Weekly*, Vol. 57, Issue 8, p. 33

⁶²³ « [Russia's 'Polar Bear Spetsnaz' Step Up Defense of Country's Arctic Borders](#) », *Sputniknews*, 13 août 2016.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

cap Schmidt, tous des anciens sites militaires soviétiques désinvestis au début des années 90] *et comprend aujourd'hui 425 sites et objets divers, couvrant une superficie de plus de 700 000 km². Ces installations sont capables d'accueillir en permanence un millier d'hommes et abritent plusieurs types d'armements et de munitions particuliers* »⁶²⁴. Cette déclaration, à la portée politique évidente, doit être relativisée, tant l'objectif visé tenait alors à servir de facteur mobilisateur en vue d'augmenter la perception internationale de la posture de force de la Russie, mais elle n'en traduit pas moins une volonté certaine de se donner les moyens d'une puissance militaire réaffirmée dans l'Arctique, et d'ainsi témoigner d'un différentiel de volonté entre Moscou et Washington (OTAN et les Occidentaux en général) à l'avantage de la Russie, dès lors qu'il s'agit de protéger les intérêts respectifs dans cette région. Et bien qu'ils soient somme toute équilibrés, les dispositifs mis en place par l'Alliance pour renforcer la crédibilité de sa dissuasion sur le flanc Est ne peuvent que renforcer la perception qu'une menace aigüe émane de l'OTAN, en conséquence de quoi la Russie continue de montrer des signes de durcissement de sa stratégie arctique.

Début 2019, les forces aérospatiales des forces armées russes (*Vozdushnokosmicheskiye sily, VKS*)⁶²⁵ ont recommencé leurs patrouilles aériennes dans le Haut-Arctique (suspendues depuis la fin de la guerre froide) avec des chasseurs d'interception MiG-31 secondés de ravitailleurs Ilyushin Il-78 opérant depuis la base de Monchegorsk (péninsule de Kola) et désormais aussi depuis le champ d'aviation restauré de Nagurskoye (archipel François-Joseph), rétablissant ainsi une capacité d'action russe dans le Haut-Arctique jusqu'au goulot d'étranglement stratégique situé dans l'axe Groenland-Islande-UK (*GIUK gap*)⁶²⁶. Les grandes bases aériennes historiques de la péninsule de Kola, qui ont été modernisées ces dernières années, comme d'ailleurs les bases de Rogachevo (Nouvelle-Zemble) et Naryan-Mar, proche de la mer de Pechora, peuvent opérer des bombardiers lourds et de reconnaissance maritime à long rayon d'action Tupolev Tu-142 et des patrouilleurs maritimes avec capacités de frappe⁶²⁷. Pierre angulaire de ce nouveau dispositif de défense aérienne arctique, Sergeï Choïgou annonçait en janvier 2016 la (re)formation de la 45^e Armée (*Air Force Air Defence*) sous le commandement de la flotte du Nord (opérationnalisée en juillet 2018)⁶²⁸, avec la formation de nouvelles unités et d'un système de surveillance (radars, drones, etc.), et dotée d'un régiment de défense anti-aérienne équipé de systèmes de missiles S-300/S-400 prépositionnés sur certaines bases arctiques.

À la suite de la crise ukrainienne et de l'aggravation de la détérioration des relations entre la Russie et les pays occidentaux (et particulièrement les États-Unis), l'espace euro-arctique a été témoin de nouvelles tensions avec un renforcement notable de la présence militaire russe le long des frontières nordiques et une augmentation des exercices militaires, que cela soit du côté russe ou du côté des pays alliés, membres ou partenaires de l'OTAN⁶²⁹, et une poussée renouvelée d'antagonisme stratégique sur fond de montée des inquiétudes autour de la nature et de la finalité du renforcement militaire en cours dans l'Arctique russe. L'accroissement de l'activité des sous-marins russes est une source de préoccupation majeure pour ses voisins arctiques⁶³⁰. Les nouvelles capacités déployées par Moscou dans l'Arctique accroissent les capacités de la Russie de projeter sa force dans d'autres régions, en particulier dans l'Atlantique Nord⁶³¹. La question centrale est aussi que le dispositif militaire russe dans le Grand Nord, au-delà de son orientation essentiellement défensive, présente désormais une capacité de projection de force dans l'océan Arctique pouvant potentiellement être utilisée pour en interdire l'accès et imposer des interprétations divergentes à la libre circulation des embarcations étrangères dans le passage du Nord-Est.

De manière essentielle, le renforcement accompli et en cours de son dispositif militaire régional par Moscou tend à faire considérer sérieusement l'ambition russe de créer un dispositif où les bases militaires précitées – Rogachevo (Nouvelle-Zemble), Nagurskoye (François-Joseph) et Kotelný (Nouvelle-Sibérie) –, ainsi que

⁶²⁴ ["Russia to Launch 100 Arctic Military Infrastructure in 2017"](#), *Sputniknews.com*, 23 décembre 2017.

⁶²⁵ Créée en tant que nouvelle force armée le 1^{er} août 2015 avec l'apport d'une partie de l'Armée de l'air russe (VVS) et des forces de défense aérospatiales (VVKO).

⁶²⁶ Sur le GIUK gap, voir <https://sofrep.com/news/giuk-iceland/>

⁶²⁷ La piste allongée de la base restaurée de Nagurskoye est à présent en capacité d'accueillir des avions intercepteurs MiG-31, des bombardiers tactiques *Sukhoi Su-34* et des avions de ravitaillement aérien de type *Ilyushin Il-38* venant au besoin compléter le dispositif aérien déployé ces dernières années. *Jane's Defence Weekly*, Vol. 57, Issue 8, p. 29

⁶²⁸ ["The Northern Fleet gets its own Air Force and Air Defense Forces"](#) (*The Barents Observer*, 13 février 2016)

⁶²⁹ LANTEIGNE, Marc (2019), *Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique*, op. cit.

⁶³⁰ Voir LUHN, A., "Russian submarines power into North Atlantic in biggest manoeuvre since cold war", *The Guardian*, 30 oct. 2019.

⁶³¹ Voir p.e. SANGER and SCHMITT, "Russian ships near data cables are too close for US comfort", *New York Times*, 25 octobre 2015.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

d'autres éventuelles implantations futures le long des côtes et dans l'archipel sibérien, pourraient devenir dans un avenir rapproché les centres de bulles de déni d'accès qui pourraient alors s'interconnecter et se superposer à celle déjà en place centrée sur Kaliningrad⁶³². Le calcul militaro-stratégique russe est d'autant plus significatif que le vecteur arctique est la voie la plus courte pour atteindre les bases continentales étatsuniennes depuis la Russie⁶³³ et que le contrôle par déni d'accès des corridors maritimes et aériens permis par ce dispositif représente un défi stratégique de taille pour les États-Unis (et l'OTAN) en consolidant *de facto* une sphère de contrôle russe dans l'Arctique eurasiatique qui, en lien direct avec la délimitation contestée des zones maritimes et le régime juridique afférent, met en exergue un enjeu majeur pour la liberté de navigation des embarcations étrangères (et la dissuasion OTAN).

Appuyant une stratégie de sécurisation des voies identifiées de ressources stratégiques, de réouverture de bases de l'époque soviétique ou de création de nouvelles installations pour contrôler la Route du Nord et de réforme et de modernisation des structures de forces, largement rééquipées et désormais dotées d'une capacité de projection, le tout témoignant d'une véritable stratégie d'affirmation des intérêts et de la souveraineté russe dans l'Arctique, le renforcement du commandement militaire de la flotte du Nord et son extension capacitaire dans le Grand Nord sibérien visent à sécuriser la longue façade arctique du pays et d'ainsi pallier la vulnérabilité du « vecteur nord » de la sécurité nationale identifié par les stratèges russes⁶³⁴. Davantage encore : l'ampleur et la nature du programme entrepris tendent à laisser croire que l'objectif plus large poursuivi par Moscou vise aussi à doter la Russie d'une forme de supériorité militaire localisée dans ses secteurs de l'Arctique⁶³⁵, signe d'une volonté évidente de dissuader l'OTAN et de mettre sous pression les intérêts stratégiques des États-Unis dans la région (et aussi probablement, à terme, mieux peser face à un « allié » chinois avec lequel le rapport de forces s'est inversé ces dernières années et au regard duquel, même si les relations sont aujourd'hui bonnes, il y a là peut-être un facteur de risque pour le plus long terme, notamment au regard des ambitions de Pékin dans l'Arctique⁶³⁶). Si un trop grand engagement des Chinois en Arctique est perçu comme une menace par l'État russe, vu de Moscou, le problème n° 1 reste « l'Ouest » (et en particulier les États-Unis), dont l'expansion géopolitique et les politiques militaires (bouclier antimissile et concept de frappe globale américains notamment) sont perçus comme guidés par une volonté de mener une « ligne d'endiguement » de la Russie afin de contrarier son ambition de devenir l'un des « centres d'influence du monde multipolaire », et marginaliser le pays dans l'espace politique et de sécurité européen, auquel il estime appartenir de plein droit, et sur la scène internationale⁶³⁷. Aussi, si Moscou a beaucoup investi dans la militarisation de l'Arctique depuis 2007 pour y protéger ses intérêts, en faisant de la région un « bastion de la souveraineté de la Russie », c'est autant dans une optique purement militaire que pour y affirmer « son prestige et son statut de grande puissance arctique »⁶³⁸. Essentiellement, ce « rééquilibrage » de l'appareil de défense russe dans l'Arctique tient donc tant à des considérations domestiques et de sécurisation des voies de transport et des ressources qu'à un calcul militaro-stratégique lié à une volonté de s'opposer aux politiques jugées hostiles et déstabilisatrices menées par les pays occidentaux, et singulièrement les États-Unis, à l'échelle mondiale⁶³⁹. Aussi est-elle intrinsèquement liée à la détermination des dirigeants russes à mettre en œuvre tous les moyens à leur disposition pour défendre ce qu'ils considèrent être les intérêts stratégiques du pays, à savoir les marqueurs de son hyper-souveraineté et son intégrité territoriale (en ce compris la Crimée et le domaine maritime en Arctique), son « influence » dans le

⁶³² BOULÈGUE, M., (2018), *op. cit.*, pp. 81, 95 et 123.

⁶³³ Ce calcul n'est en soi pas une nouveauté puisque, pendant la guerre froide déjà, les zones polaires étaient devenues une zone tampon entre les États-Unis et l'URSS et de nombreuses zones de l'Arctique russe étaient des lieux stratégiques fermés déclarés zones de sécurité nationale. L'aérodrome reconstruit sur la Terre d'Alexandra était déjà destiné à l'époque soviétique à servir de base de transit pour les bombardiers russes. Depuis 2015, des avions intercepteurs MiG-31 et des bombardiers tactiques Su-34 sont positionnés et rendent les côtes américaines plus accessibles à la Russie. En parallèle, des bombardiers stratégiques patrouillent également à nouveau le long des frontières avec l'OTAN.

⁶³⁴ LARUELLE, M., (2020), *op. cit.*, p. 16.

⁶³⁵ FELGENHAUER, Pavel (2019), « [Russia Claims Total Military Superiority in the Arctic](#) », *Eurasia Daily Monitor*, Vol 16 Issue 33, The Jamestown Foundation, Washington DC [publié le 14 mars 2019]

⁶³⁶ Moscou veut attirer en Arctique des investisseurs, idéalement russes, mais se retrouve principalement avec des investisseurs étrangers – en majorité du capital-risque chinois. Un trop grand engagement des Chinois en Arctique est vu comme une menace par Moscou. FACON, I. (2017), *op. cit.*, p. 26

⁶³⁷ HAMANT, H. (2018), *op. cit.*, p. 16

⁶³⁸ LARUELLE, M., (2020), *op. cit.*, p. 6, 7

⁶³⁹ ØSTHAGEN, A. (2020), « [The Nuances of Geopolitics in the Arctic](#) » (*op. cit.*)

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

bassin océanique septentrional en mutation, son statut de grande puissance (militaire) recouvrée et son positionnement sur les marchés internationaux de matières premières. Dans ce contexte, la Russie met en valeur l'Arctique sans pour autant délaissier la priorité structurelle donnée aux relations avec les pays de la CEI et ses intérêts géopolitiques traditionnels situés au sud, tels que le Proche-Orient et l'Afrique.

Les développements décrits ici soulignent le caractère de plus en plus marqué des moyens de la détermination de la Russie à réaffirmer sa « *souveraineté territoriale* », sa « *capacité de contrôle* » et son « *statut de grande puissance* » dans l'Arctique en appliquant des méthodes et des moyens de projection de sa force qui, même si « *le dispositif militaire régional mis en place par Moscou demeure essentiellement plus défensif qu'offensif, étant donné la façon dont il est construit* [nb. la reconstruction des capacités arctiques reste sur le territoire russe] », ne pouvait que susciter en retour la réaction défensive des riverains d'un espace auquel les profondes et rapides transformations environnementales en cours confèrent une importance géostratégique nouvelle par ailleurs⁶⁴⁰. D'un point de vue militaire russe, la remilitarisation de la frontière arctique est certes un « *succès* ». En dix ans, Moscou « *a réussi* » à y rétablir une présence militaire (et paramilitaire) forte, et ce malgré les conditions extrêmes, les budgets réduits et « *dysfonctionnements typiques du secteur militaire russe* »⁶⁴¹, soit les retards de production, la corruption et la qualité parfois pauvre des produits. Toutefois, ce succès s'est fait « *au prix d'une aggravation des tensions avec les pays occidentaux* » (et au détriment des autres objectifs, non militaires, de développement et d'équipement de l'Arctique poursuivis par Moscou par ailleurs, les budgets n'étant pas extensibles à l'infini). À noter que « *cela est dû davantage à un contexte général extrêmement dégradé plutôt qu'à la situation spécifique de l'Arctique* »⁶⁴².

Au niveau stratégique, cela tend à appuyer l'idée selon laquelle la Russie, mue par ce sentiment historiquement ancré de vulnérabilité qui la caractérise et s'estimant soumise à une double menace (politique et militaire) de l'Occident, a choisi de protéger ses espaces arctiques en adoptant une posture de force jouant certes au mieux de ses outils avec une certaine agilité pour compenser ses faiblesses intrinsèques⁶⁴³, mais semblant ne pas vouloir prendre en compte le dilemme de sécurité dans lequel son comportement la précipite ; les voies choisies étant autant de comportements à risques amenant les autres États à un durcissement préventif de leur propre posture. Le risque est évident, en important dans l'Arctique une logique classique de dilemme de sécurité : quand un des acteurs en présence prend des mesures pour accroître sa sécurité, ce qui, par leur nature même, accroît l'insécurité des autres, qui réagissent en retour⁶⁴⁴. Pour Moscou, le risque est d'autant plus grand que l'ampleur des projets en Arctique (militaires, mais aussi plus largement économiques) pèse lourdement sur les finances publiques de l'État, confronté depuis le tournant de la décennie à l'approfondissement de la crise économique (cf. sanctions, chute du cours des hydrocarbures). Pour peu, « *on se croirait de retour à l'ère soviétique : l'État fédéral s'endette pour investir par le biais de l'armée afin de développer et de garder le contrôle* »⁶⁴⁵. Au-delà des considérations de politique intérieure (légitimation, *regime security*, nationalisme) qui animent ce choix, d'importantes questions demeurent posées quant aux capacités réelles de la Russie, notamment financières mais aussi technologiques, à atteindre les objectifs visés⁶⁴⁶.

Si l'industrie d'armement russe s'est considérablement modernisée au cours de la dernière décennie et si l'armée continue de se professionnaliser, la situation économique du pays oblige le pouvoir à faire des choix et à délaissier certaines capacités. La puissance militaire russe est certes considérable, mais elle doit aussi être relativisée⁶⁴⁷. Elle est aujourd'hui sous tension et confrontée à d'importants risques de surextension stratégique. Nonobstant, et en lien direct avec la conscience même qu'ont les Russes de leurs limites, un aspect central de la pensée stratégique russe (et le concept même de leur dissuasion stratégique) réside dans l'opérationnalisation du principe d'asymétrie et une valorisation de l'expérience *ad hoc* de plus en plus

⁶⁴⁰ LARUELLE, M., (2020), *op. cit.*, pp. 30-31

⁶⁴¹ *Ibid.*, p. 18

⁶⁴² *Ibid.*, p. 27

⁶⁴³ FACON, I. (2016), « Que vaut l'armée russe ? », *op. cit.*, p. 160

⁶⁴⁴ Sidharth Kaushal, research fellow, Sea power, Military au Royal United Services Institute (RUSI) cité in COWAN, Gerrard, "Arctic innovation: Military developments in the High North", *Jane's Defence Review* (Vol. 53, Jan 2020), p. 60

⁶⁴⁵ INOZEMTSEV V. (2018), *Nesovremennaia strana, Rossia v mire XXI veka* [Un pays en voie de démodernisation. La Russie dans le monde du XXI^e siècle], p. 183

⁶⁴⁶ Voir EDM, 11 septembre 2018

⁶⁴⁷ FACON, I. (2016), « Que vaut l'armée russe ? », *op. cit.*, p. 157

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

marquée ces dernières années, notamment sur base des acquis de l'intervention dans la guerre civile syrienne. S'y ajoute le « *bénéfice d'approches sélectives plutôt payantes en matière d'équipements et des progrès significatifs au niveau de la mobilité stratégique* »⁶⁴⁸. Dans un cadre où elle s'estime en position asymétrique désavantageuse face aux forces de l'OTAN, la Russie se doit de surjouer la démonstration de force, sous différentes formes, directes ou indirectes, pour marquer sa détermination et ainsi faire passer au second plan le différentiel de puissance militaire et économique qui s'exerce à son désavantage et fait apparaître, aux yeux des Russes, « la menace de l'Ouest » comme un danger quasi existentiel. Part intégrante de son concept de dissuasion stratégique, la mise en avant de capacités qui ne peuvent qu'interpeller l'Alliance quant à la capacité de nuisance de la Russie (et beaucoup de ces moyens se situent dans l'asymétrie) – combinée à son nouvel activisme militaire et au brouillard cultivé sur ses intentions (*maskirovka*), l'état de ses capacités et ses doctrines opérationnelles – vise à égaliser ce rapport de forces militaire déséquilibré, en complexifiant le travail de l'OTAN sur « la menace russe », en compliquant la prise de décision et en affaiblissant ainsi sa réponse – en temps de guerre mais aussi et surtout, en amont, en temps de paix⁶⁴⁹. La remilitarisation de la frontière arctique en est une parfaite expression, d'autant qu'elle s'assortit, au plan politique, d'un positionnement mettant en avant le dialogue et la coopération intra-régionale plutôt que l'affrontement⁶⁵⁰. La nouvelle carte qui se dessine dans la région crée des incertitudes, selon la manière dont les acteurs feront face aux potentielles escalades et sauront garder un climat de confiance dans la région.

Les tensions en Arctique ont longtemps été le réceptacle de tensions et de crises militaires provenant d'autres espaces géographiques. Théâtre clé de la dissuasion nucléaire entre les États-Unis et l'URSS durant la guerre froide, l'Arctique reste aujourd'hui central dans le face-à-face stratégique entre Washington et Moscou (repérage et détection, patrouilles sous-marines, etc.). Face à la poussée d'activisme militaro-stratégique et à la multiplication des provocations russes dans l'espace euro-arctique à partir du tournant des années 2014-2015, l'exacerbation de la nouvelle polarité Est-Ouest (crise ukrainienne, occupation de la Crimée, internationalisation du conflit syrien, etc.), doublée de la prise de conscience des effets tangibles de la révolution des affaires militaires russes dans la foulée de la deuxième guerre d'Ossétie du Sud⁶⁵¹, ainsi que de la forte dimension arctique de la modernisation et de la réorganisation de l'appareil de défense russe ces dernières années (*défensif vs offensif ?*) ont largement contribué, sous l'effet de la perception d'une menace croissante que peut représenter l'affirmation de l'ambition russe dans le Grand Nord, à la montée en grade de la réapparition d'enjeux militaro-stratégiques dans la vision américaine de l'Arctique et, par là même, du besoin ressenti après des années de désengagement relatif d'y réintroduire des moyens militaires en soutien à son empreinte stratégique. Dans le contexte de détérioration générale des relations entre la Russie et les alliés euro-atlantiques qu'elle a précipitée, la crise ukrainienne est venue apporter un écho tout particulier à cette recentralisation de l'Arctique dans le discours stratégique international, en refroidissant sévèrement les relations est-ouest, jusqu'à – justement – causer des tensions en Arctique⁶⁵². Beaucoup le déplorent, certains l'attisent, mais l'Arctique redevient un espace militarisé (heureusement bien moins qu'il l'était à l'époque de la guerre froide toutefois⁶⁵³), un lieu de tension (confrontation serait excessif⁶⁵⁴) entre la Russie et les quatre autres puissances riveraines, toutes membres de l'OTAN, singulièrement marqué par l'antagonisme américano-russe qui s'est immiscé de façon croissante dans la région ces dernières années, alors que les deux estiment que la région devient de plus en plus importante pour leurs intérêts stratégiques.

À côté et au-delà de la posture de force adoptée par Moscou à travers les développements militaires d'une politique de « restauration » de sa présence en Arctique, un signe particulièrement visible de la résurgence des questions traditionnelles de rapports de forces dans l'espace arctique se manifeste également dans le

⁶⁴⁸ Les exercices Tsentr-2015, Zapad-2017 et Vostok-2018 ont ainsi chaque fois donné lieu à des redéploiements de troupes et de matériels à des distances de plus 5000 km (A. M. Dyrer, *op. cit.*). La rapidité avec laquelle les forces russes ont, par voie aérienne et navale, acheminé en Syrie équipements et hommes en préparation de la campagne de frappes aériennes a fortement impressionné la communauté stratégique internationale. *Ibid.*, p. 159

⁶⁴⁹ FACON, I. (2017), "[Russia's national security strategy and military doctrine and their implications for the EU](#)", European Parliament, Directorate-General for external policies, Janvier 2017, p. 14

⁶⁵⁰ LARUELLE (2020), *op. cit.*, p. 32

⁶⁵¹ FACON (2016), *op. cit.*, pp. 151-163

⁶⁵² BAEV, P., (2015), "[Russia's Arctic aspirations](#)", in *Arctic Security Matters*, EU Institute for Security Studies, p. 41

⁶⁵³ KLIMENKO, E. (2019), "The Geopolitics of a Changing Arctic", *op. cit.*, p. 17

⁶⁵⁴ RAHBK-CLEMMENSEN, J., (2017), "The Ukraine crisis moves North. Is Arctic conflict spill-over driven by material interests?", *Polar Record*, vol. 53, n° 268, p. 13.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

fait que les États-Unis – cultivant pourtant une vision traditionnellement périphérique de l'Arctique, et alors qu'ils n'ont aucunement été leaders dans le regain d'intérêt des pays de la région qui s'est manifesté depuis le milieu des années 2000 – semblent désormais appréhender la région comme un théâtre de compétition stratégique⁶⁵⁵, y compris sous un angle militaire, en phase avec l'évolution de leurs considérations géostratégiques globales. Latente depuis un certain temps et spécifiée dans les différents documents stratégiques publiés ces dernières années pour servir de base à la planification stratégique de la politique de sécurité nationale des États-Unis ces dernières années, la pleine expression de cette militarisation montante des enjeux arctiques et la nouvelle grille de lecture géopolitique appliquée par Washington au « théâtre » arctique figurait dans le discours sans précédent du secrétaire d'État américain à l'occasion du 11^e Conseil de l'Arctique (Rovaniemi, 6 mai 2019).

C'est un autre aspect notable des préoccupations de sécurité américaine concernant l'Arctique qui doit aussi être souligné car il dépasse la seule parole du représentant aux affaires étrangères de l'administration Trump, et s'inscrit dans une évolution de plus en plus marquée de la pensée stratégique américaine ces dernières années (et sans doute appelée à l'être davantage encore à l'avenir) : la critique de M. Pompeo ne visait en effet pas seulement la Russie, mais également (et surtout) la Chine qui, bien qu'elle ne soit pas un État arctique, a considérablement consolidé, au cours des dix dernières années, ses politiques arctiques dans les domaines scientifique et économique. À Rovaniemi, M. Pompeo a vivement reproché à Pékin de vouloir développer ses activités dans l'Arctique – alors que, comme cela a déjà été souligné, plusieurs autres États non arctiques, dont certains alliés des États-Unis, ne font pas autre chose. Il a également laissé entendre que la Chine cherchait à concevoir dans l'océan Arctique des stratégies semblables à celles mises en œuvre à propos de la mer de Chine méridionale. Quand bien même les deux situations s'inscrivent dans des cadres politiques et juridiques radicalement différents, leur mise en parallèle témoigne de la manière dont Washington tend désormais à concevoir l'Arctique comme un autre théâtre où s'accroît la compétition systémique émergente entre les deux pays⁶⁵⁶. Voici donc une autre preuve, s'il en est besoin, qu'aujourd'hui comme hier, les tensions en Arctique, plutôt que de résulter des interactions sur zone, sont davantage le reflet de tensions et de crises provenant d'autres espaces géographiques et se jouant à l'échelle mondiale.

Il faut dire en effet que, partant de rien ou presque, la Chine est parvenue à développer à partir du début du siècle, et à un rythme qui s'est singulièrement accéléré ces dernières années, une présence et un engagement particulièrement actif, et même proactif à certains égards, dans plusieurs régions et territoires de l'Arctique, du détroit de McClure à la Tchoukotka – et c'est bien là sa spécificité –, avec une implication stratégique qui doit être discutée. Nous nous y attachons plus particulièrement dans la sous-section suivante. Nonobstant, bornons-nous ici à constater qu'ambitieuse, pragmatique et argentée, la Chine s'est, en l'espace d'une décennie, imposée comme un acteur de premier plan dans l'Arctique.

6.3.2 La dimension stratégique des intérêts économiques de la Chine dans l'Arctique

Pour notable qu'il soit, l'engagement de la Chine en Arctique n'est toutefois pas le seul à se manifester dans le chef d'un État non riverain de l'espace arctique (polaire ou circumpolaire) : Corée du Sud, Japon, Inde, mais aussi France, Allemagne, Espagne, Pays-Bas, etc. sont autant d'États non riverains – étrangers donc à l'espace arctique et à ses populations – à avoir développé ces dernières années, à des degrés divers, une forme de présence et d'engagement dans/vis-à-vis de l'Arctique. Mais les ambitions de la Chine semblent à ce titre particulièrement élevées. Bien que Pékin soit davantage proche de l'Équateur que du pôle Nord, la seconde économie du monde se positionne et compte bien peser dans le « jeu » polaire qui se dessine. Ayant obtenu, début 2013, d'intégrer le Conseil arctique comme pays observateur, la Chine s'est auto-proclamée « pays proche-Arctique » (*Near-Arctic State*), un néologisme vide de tout contenu légal mais par lequel les autorités de Pékin entendent indiquer que la Chine, elle aussi, a des droits et des intérêts dans la zone⁶⁵⁷. De plus en plus active à travers sa diplomatie, ses investissements et la création d'un ambitieux programme de recherche civil très bien doté, la Chine a multiplié ses activités en-deçà et au-delà du cercle polaire au cours

⁶⁵⁵ LANTEIGNE, Marc (2019), *Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique*, op. cit.

⁶⁵⁶ *Idem*

⁶⁵⁷ Pour une lecture exhaustive de l'intérêt politique et économique de la Chine pour l'Arctique, se référer notamment à BRADY, Anne Mary, (2017), *China as a polar great power*. Cambridge University Press, 422 p.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

des dix dernières années et est parvenue à considérablement consolider ses politiques arctiques dans les domaines de la diplomatie scientifique et de la coopération économique et énergétique en particulier, suscitant tantôt l'inquiétude, le rejet ou la recherche d'effets d'aubaine de la part des États riverains et des acteurs « traditionnels » – le plus souvent un inconfortable mélange des trois⁶⁵⁸ – dans une posture critique souvent non dénuée de paradoxe : ceux reprochant à Pékin de vouloir développer ses activités dans l'Arctique étant souvent les premiers à vouloir faire de même.

Comme toujours, l'activisme diplomatique de Pékin se fonde d'emblée sur les perspectives d'ouverture de marchés et l'accès aux ressources naturelles et énergétiques indispensables à ses industries. De ce point de vue, la richesse des territoires arctiques et les perspectives qui s'y ouvrent à mesure qu'ils se réchauffent ne pouvaient que convaincre les opérateurs chinois de prendre position dans les perspectives d'exploitation des vastes ressources souterraines de l'Arctique, y devançant nombre de concurrents potentiels. Dans l'Arctique, comme dans d'autres régions du monde, la Chine est allée vite et fort. Et c'est bien là tout le problème : l'arrivée de la Chine en Arctique – qui plus est perçue comme « massive »⁶⁵⁹ – quand bien même elle peut être relativisée⁶⁶⁰, est apparue comme un facteur perturbateur du *statu quo* dans les logiques des puissances riveraines et des usagers historiques de l'Arctique, ce qui illustre aussi comment la Chine, à la faveur de son ascension mondiale, cherche aujourd'hui à se positionner et à prendre sa part des opportunités nouvelles qui s'y dégagent avec un activisme qui a commencé à attirer l'attention des États-Unis et de leurs alliés d'Europe du Nord. La présence croissante de l'Arctique et les débats qu'elle suscite témoigne en tout cas de la mondialisation croissante de la région et de ses enjeux au cours de la dernière décennie.

En Arctique comme ailleurs, l'intérêt premier de la Chine se manifeste de manière évidente non pas dans les aspects militaires et de sécurité mais sur le plan de l'accès aux ressources minérales et énergétiques indispensables à la poursuite de son spectaculaire développement économique, notamment matérialisé dans l'espace arctique par la poursuite d'investissements dans l'infrastructure régionale effectués dans le cadre du développement de la coopération bilatérale avec les pays riverains. Par la voie d'une diplomatie économique particulièrement active et habile, les Chinois sont parvenus à prendre position dans presque tous les pays arctiques : base de recherche au Svalbard, projet de construction d'un chemin de fer dans le nord de la Norvège et de la Finlande⁶⁶¹, prises de participation dans des projets miniers et développement des infrastructures au Groenland et au Nunavut canadien⁶⁶² ou encore l'industrie gazière en Sibérie. Pékin veut prendre pied partout où il lui est possible de le faire en Arctique et a ainsi consenti des prêts à l'Islande après la crise financière de 2008. C'est d'ailleurs Reykjavik qui a soutenu Pékin pour obtenir son poste d'observateur au Conseil arctique en 2013, alors qu'était conclu un traité historique de libre-échange entre les deux pays⁶⁶³. Les Chinois disposent désormais d'un point d'appui maritime en Islande. Le Danemark a,

⁶⁵⁸ L'*Arctic Yearbook 2018* relève ainsi que les investissements chinois dans les États de l'Arctique sont souvent critiqués à cause de leur manque de transparence et que ces investissements sont généralement financés par des prête-noms. Pour un bon exemple de l'inquiétude vis-à-vis de la présence chinoise croissante dans l'Arctique, voir PATEY, L., "Denmark's China challenge", Danish Institute for International Studies, *Policy Brief*, 29 octobre 2019.

⁶⁵⁹ Le qualificatif est en effet fréquent dans la littérature. Pour une évaluation qualitative et quantitative équilibrée, on s'en référera à NAKANO, J., "China's Polar Silk Road", *Centre for International & Strategic Studies*, février 2018.

⁶⁶⁰ ALEXEEVA, O., HUANG, L. (2018) "Is China's interest for the Arctic driven by Arctic strategic potential?", *Asian Geographer*, 32(1), 59-71; BRADY, A-M (2017), op. cit., pp. 68-76, pp. 71-72 en particulier.

⁶⁶¹ À l'instar de ce qui s'observe ailleurs sur le continent européen, plusieurs investissements notables sont venus ces dernières années marquer le développement des relations commerciales entre la Chine et les pays nordiques. Si aucun n'est formellement partie prenante au cadre de la BRI, tous sont en revanche membres fondateurs de la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures. Les Chinois ont par ce biais confirmé leur intention d'investir massivement dans le développement de l'*Arctic Corridor Railway* projet devant à terme connecter par voie ferrée l'Arctique scandinave à l'Europe centrale, un projet qui a désormais reçu l'approbation officielle des gouvernements finlandais et norvégien (après que les relations bilatérales entre Pékin et Oslo eussent été normalisées en décembre 2016 après un gel de six ans ayant suivi l'attribution du Prix Nobel de la Paix au dissident chinois Liu Xiaobo en mai 2010). Côté norvégien, ces développements à forte intensité de capital dans l'Arctique semblent ouvrir des perspectives favorables au renforcement des liens économiques avec la Chine. Pour un inventaire des projets menés avec participation chinoise dans l'Arctique scandinave, voir NIELSSON, E., "China's Belt and Road Enters the Arctic", *The Diplomat* (31 mars 2018)

⁶⁶² LANTEIGNE, M., SHI, M., "China Steps Up its Mining Interests in Greenland", *The Diplomat*, 12 février 2019

⁶⁶³ Des 5 pays nordiques, l'Islande est sans aucun doute le pays ayant le plus développé ses liens avec la RPC ces dernières années. Reykjavik s'est placé aux avant-postes du développement de la coopération arctique avec la Chine en concluant en avril 2013 un accord global de libre-échange avec Pékin (premier de ce type avec un pays européen) dit *Framework Agreement on Arctic Cooperation* (URL texte complet de l'accord <https://www.government.is/topics/foreign-affairs/external-trade/free-trade-agreements/free-trade-agreement-between-iceland-and-china/>), éliminant la plupart des tarifs douaniers, avec un accent

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

pour sa part, refusé en 2016 de vendre le site d'une ancienne base navale à une société chinoise déjà active dans le développement du gisement minier stratégique du Kvanefjeld au Groenland⁶⁶⁴.

Car au-delà de l'accroissement de leurs investissements dans l'Arctique russe et eurasiatique, particulièrement notables depuis 2013, l'affaire de Crimée, les sanctions occidentales et le renforcement du partenariat sino-russe qui s'ensuivit⁶⁶⁵, c'est surtout au Groenland, territoire sous souveraineté danoise mais jouissant d'une très large autonomie (et aux velléités indépendantistes de plus en plus marquées), que les opérateurs chinois sont devenus de plus en plus actifs ces dernières années, multipliant, on l'a vu, les investissements et les prises de participation dans des sociétés à capitaux mixtes dans la perspective de consolider son accès aux vastes ressources minières de l'île : zinc, fer, cuivre, uranium, etc., et surtout le véritable trésor de l'Arctique que le Groenland abriterait en grande quantité : ces métaux et terres rares si cruciaux pour le développement technologique du XXI^e siècle. Accueillie avec enthousiasme par des autorités groenlandaises y voyant des opportunités majeures de développement à même de leur permettre de moins dépendre de leur tutelle danoise, elle-même initialement également soucieuse par ailleurs de valoriser la coûteuse « carte Arctique » qu'est le Groenland⁶⁶⁶, ce qui ne pouvait que bénéficier à la Chine (avant que Copenhague, tancé par Washington⁶⁶⁷, ne finisse par s'en alarmer), la Chine n'y investit pas seulement dans la prospection minière, mais aussi dans le développement des infrastructures et de l'industrie du tourisme.

Ambitieuse, multidimensionnelle et bien financée, la stratégie de Pékin semble s'intégrer dans un plus grand dessein que celle de la plupart des États occidentaux : au même titre que les grands fonds marins et l'espace, les pôles Nord et Sud ont été définis comme les « *nouveaux horizons stratégiques* » du pays dans une loi de 2015 sur la sécurité nationale⁶⁶⁸. « *Le principal objectif à long terme de Pékin est de s'assurer d'être une grande puissance influente dans l'Arctique* »⁶⁶⁹, estiment les contributeurs de l'*Arctic Yearbook 2018*, ouvrage de référence sur les questions touchant le Grand Nord et publié annuellement par l'Université de l'Arctique, à Tromsø (Norvège). Si besoin était de faire la démonstration de cette ambition, Pékin a publié en janvier 2018 un livre blanc sur sa politique en Arctique⁶⁷⁰. Dans ce texte important (le premier document officiel du genre), Pékin ne rentre pas dans les détails de ses intentions économiques et géopolitiques dans l'Arctique. Bien davantage : les auteurs y soulignent la volonté chinoise d'inscrire le pays dans le développement d'un cadre de pratiques de gouvernance coopérative pour la région et de vouloir y favoriser le développement des transports maritimes, l'exploration énergétique et minière, ainsi que la pêche et le tourisme. Mais derrière ces priorités convenues, on décèle les ressorts d'un projet à long terme.

À travers ses investissements, la Chine poursuit d'évidents intérêts économiques dans l'exploration et l'exploitation des ressources de l'Arctique, mais elle s'intéresse aussi (comme elle le fait d'ailleurs aussi en Antarctique⁶⁷¹) à l'importance stratégique de la région. De manière centrale et essentielle, l'intérêt chinois pour l'Arctique est fortement avivé par les perspectives offertes dans le domaine du transport maritime (connectivité Chine/Europe via le passage du Nord-Est en particulier). La liberté d'accès (présente et future) aux passages maritimes arctiques apparaît donc déterminante à ses yeux (comme pour les États-Unis) L'Arctique occupe désormais une place certaine dans la réflexion stratégique des autorités chinoises, qui agissent aujourd'hui (comme le font bien d'autres) en prévision opportuniste du jour où les limites de

particulier sur la logistique, le tourisme et l'industrie halieutique. Le succès perçu de cet accord vitrine a semble-t-il inauguré le franchissement d'un cap psychologique par les chancelleries scandinaves.

⁶⁶⁴ *The Economist*, « [Chinese investment may help Greenland become independent from Denmark](#) », 3 mai 2018.

⁶⁶⁵ Depuis 2013, des investisseurs chinois sont ainsi entrés au capital de plusieurs joint-ventures russes d'exploitation gazière dans l'Arctique. L'exemple le plus marquant est certainement le co-développement du vaste champ gazier de Bovanenkovo et la construction liée du terminal LPG de Sabetta, sur la péninsule de Yamal (financé à 20 % par le chinois CNPC et à 9,9 % par le Fonds de la route de la soie, un fonds souverain chinois). Bien davantage, la nouvelle liaison ferroviaire financée avec des capitaux chinois pour un montant annoncé de 3,22 milliards US\$ dans le cadre du projet « *polar silk road* » pour connecter le port-terminal gazier de Sabetta au réseau ferré eurasiatique (et donc à la Chine) a été, preuve de son importance pour le Kremlin, désigné « projet d'infrastructure russe de l'année » en 2017.

⁶⁶⁶ DEGEORGES, Damien, *The Role of Greenland in the Arctic*, Irsem, coll. Laboratoire de l'Irsem, n° 7, avril 2012

⁶⁶⁷ STEWART Phil, « [Pentagon warns on risk of Chinese submarines in Arctic](#) », *Reuters*, 2019

⁶⁶⁸ BRADY, A. M., (2017), *op. cit.*, p. 86, 92 et suivantes

⁶⁶⁹ HEININEN, L. et al. (2019), *Redefining Arctic Security: Arctic Yearbook 2018* (Arctic Portal: Akureyri), p. 107

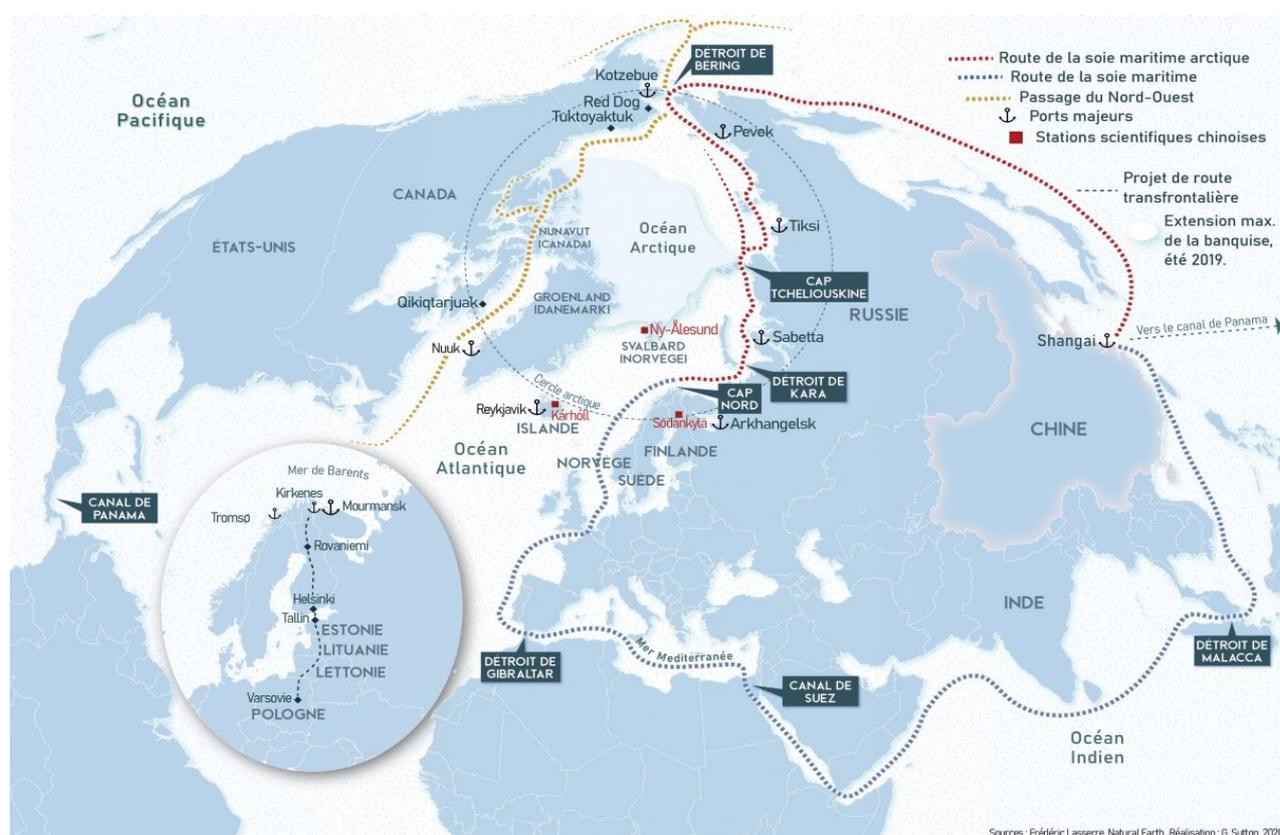
⁶⁷⁰ Texte complet : China Arctic Policy http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_28147602666_0336.htm; mise en perspective : http://www.iberchina.org/files/2018/artic_policy_china.pdf

⁶⁷¹ BRADY, A. M., (2017), *op. cit.*, pp. 182-194

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

l'étendue d'une banquise en recul constant permettront d'emprunter les routes maritimes passant par le toit du monde (et notamment la RMN longeant les côtes septentrionales de la Russie) durant une bonne partie de l'année (routes qui plus est théoriquement praticables par tout type de bateau et qui ne seraient plus seulement réservées aux seuls navires classés Suezmax ou New Panamax), lui permettant ainsi à terme de diversifier sa connectivité stratégique et s'affranchir du fameux « dilemme de Malacca » qui hante sa réflexion stratégique⁶⁷². Pour la Chine, l'enjeu est donc d'importance stratégique majeure, et les moyens alloués, à la hauteur de cet enjeu et de son importance. Selon le *Center for Naval Analyses*, un centre de recherche et d'analyse pour l'*US Navy and Marine Corps* basé à Arlington dans le Maryland, la Chine aurait ainsi investi plus de 90 milliards de dollars dans les pays de l'Arctique entre 2005 et 2017 ; un chiffre difficilement vérifiable tant il recouvre des formes et niches d'investissements particulièrement larges et diversifiées, souvent réalisés sous forme de montages financiers complexes et en recourant parfois à des prête-noms⁶⁷³. Des sommes par ailleurs considérables certes, mais qu'il convient aussi de mettre en perspective vis-à-vis des plus de 1 000 milliards USD alloués depuis 2015 par le gouvernement chinois aux mécanismes et investissements mis en œuvre dans le cadre de la *Belt and Road Initiative* (BRI)⁶⁷⁴.

Figure n°25 : Route de la soie maritime arctique et *Arctic Corridor Railway Projet*



Source : [Asialyst](#) (2019)

Compte tenu de sa taille et de sa puissance économique, la Chine est à présent en mesure d'influer considérablement sur la nouvelle politique arctique. Immédiatement après la réunion du Conseil de l'Arctique en Finlande s'est tenu à Shanghai un Forum de l'*Arctic Circle*⁶⁷⁵, qui a permis de mettre en lumière l'ampleur des recherches et des investissements de la Chine dans l'Arctique, notamment dans le cadre de la BRI officiellement élargie à la région en 2017. On a également pu comprendre à la réunion de Shanghai que la Chine souhaitait être le fer de lance de nouvelles organisations dans l'Arctique⁶⁷⁶ – un signe

⁶⁷² Pour la Chine, qui voit poindre des menaces croissantes sur ses lignes d'approvisionnement en pétrole, (provenant du golfe Persique) par le détroit de Malacca, la route maritime russe au Nord offre une alternative bien plus sûre, un plan B, en cas de blocus naval américain dans le détroit de Malacca.

⁶⁷³ Cité dans BRADY, A. M., (2017), *op. cit.*, pp. 61-62

⁶⁷⁴ « [Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road](#) », mars 2015

⁶⁷⁵ Pour en savoir plus, voir www.articircle.org/aboutus

⁶⁷⁶ LANTEIGNE, Marc (2019), [Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique](#), *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

supplémentaire que le pays, même s'il affirme ne pas chercher à remettre en question la gouvernance actuelle de l'Arctique, n'entend pas pour autant se laisser marginaliser dans la région. Si la question militaire est gardée ostensiblement absente du texte du Livre blanc, la parution particulièrement significative d'un tel document devant servir de base à la planification stratégique de la politique étatique de la RPC en direction de l'Arctique – et reconnu dans le texte même comme un facteur mobilisateur en vue d'augmenter le prestige international du pays, avec ses passages sur la participation de Pékin dans la gouvernance de la zone arctique – a indéniablement accru la crédibilité de son projet et la visibilité d'ambitions chinoises déjà bien tangibles, suscitant des interrogations pressantes doublées d'une inquiétude latente quant aux implications sécuritaires à long terme du développement des activités chinoises dans la région⁶⁷⁷.

Lorsqu'en septembre 2017 le brise-glace chinois *Xuelong* (« Dragon des neiges ») a remonté la voie englacée du passage du Nord-Ouest en passant par les côtes de l'Alaska et la Terre de Baffin, son entrée dans les eaux arctiques nord-américaines, même si elle ne pouvait être sérieusement considérée comme représentant une menace pour la sécurité des États-Unis⁶⁷⁸, n'en a pas moins envoyé un message très clair, à savoir que la Chine entend se poser (aussi) comme une puissance polaire et – réponse du berger à la bergère – se tient désormais disposée au besoin à réciproquer dans les eaux de l'Arctique nord-américain la logique de démonstration de « liberté de navigation » mise en œuvre par les États-Unis dans ce que le pouvoir chinois considère être ses eaux territoriales en mer de Chine méridionale⁶⁷⁹. Ajouté au caractère comparativement rapide, important et multiforme du développement de la présence chinoise dans l'Arctique, ce type d'action, conférant une dimension plus stratégique à la manière dont Pékin entend matérialiser la défense de son intérêt national dans la région, a fini de confirmer aux yeux de beaucoup à Washington (et au-delà) leur conviction implicite – mais en Arctique, encore une fois, « *l'imaginaire* [n'est-il pas] *le plus réel* » – du caractère inévitable des implications géopolitiques, sécuritaires et militaires du développement de la présence chinoise dans le Grand Nord. D'autant plus que celles-ci viennent se superposer à d'autres considérations, sans doute plus étayées celles-ci, comme celle d'un accroissement du monopole chinois sur les terres rares via notamment une éventuelle mainmise chinoise sur les gisements du Groenland, point particulièrement sensible s'il en est pour le maintien à long terme de la supériorité technologique des États-Unis⁶⁸⁰. D'où encore cette revalorisation à Washington de l'importance stratégique de la grande île sous souveraineté danoise et, en ce qui concerne l'Arctique, ce glissement progressif de la périphérie stratégique vers ce qui semble de plus en plus devenir un enjeu à part entière dans le discours stratégique mondial. Avec pour conséquence de voir ainsi, autour de la question de la présence chinoise dans l'Arctique, la région devenir localement le réceptacle de tensions et de rivalités militaro-stratégiques plus globales.

Des déclarations récentes publiées par les autorités américaines – notamment un document d'orientation d'avril 2019 des garde-côtes américains⁶⁸¹ ainsi que le rapport annuel du Département américain de la Défense sur l'activité militaire de la Chine, publié le mois suivant – visaient également à présenter Pékin comme un « perturbateur » de l'Arctique⁶⁸², notamment en laissant entendre que les intérêts scientifiques chinois dans la région pourraient déboucher sur des stratégies militaires ouvertes, par exemple des déploiements de sous-marins. De plus, la Chine, qui possède actuellement deux navires brise-glaces à propulsion conventionnelle capables d'opérer dans l'Arctique, a annoncé qu'elle prévoyait de construire un brise-glace à propulsion nucléaire⁶⁸³, cette technologie pouvant en théorie être transférée sur des navires militaires, en l'occurrence des porte-avions. En entreprenant de se doter de tels moyens (si ce projet de brise-glace nucléaire devait aboutir⁶⁸⁴) de se frayer de manière autonome un passage pluri-saisonnier dans les

⁶⁷⁷ HAVNES, H. and SELAND, J. M., "The increasing security focus in China's Arctic policy", Arctic Institute, 16 Juillet 2019. KOIVUROVA, T. *et al.*, *op. cit.* (Finnish Prime Minister's Office: Helsinki, février 2019) ; LASSERRE, ALEXEEVA et HUANG, « La stratégie de la Chine en Arctique : agressive ou opportuniste ? » in *Norvis* (2015/3/n° 236), PUF, pages 7 à 24.

⁶⁷⁸ HEININEN, L. *et al.*, *Arctic Yearbook 2018*, p. 113

⁶⁷⁹ LANTEIGNE, Marc (2019), *Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique*, *op. cit.*

⁶⁸⁰ "China Steps Up its Mining Interests in Greenland" (*The Diplomat*, 12 février 2019)

⁶⁸¹ United States Coast Guards, *Arctic Strategic Outlook*, avril 2019, Washington DC

⁶⁸² "The United States' Hardening Stance on Arctic Security", *Over the Circle*, Washington D.C., 5 mai 2019

⁶⁸³ Les experts de l'*Arctic Yearbook* évoquent dans ce domaine un accord possible (non officiellement confirmé) entre le spécialiste russe des brise-glaces nucléaires, *Rosatomflot*, et la Chine. Cf. <https://legrandcontinent.eu/fr/2018/09/23/la-chine-renforce-sa-flotte-arctique/>

⁶⁸⁴ Ce qui peut être mis en doute tant le sujet est sensible pour les Russes, détenteurs exclusifs de la capacité brise-glace à propulsion nucléaire dans le Passage du Nord-Est.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

glaces de l'Arctique, la Chine témoigne de sa détermination à limiter sa dépendance vis-à-vis de tout autre acteur (Russie comprise) quand il s'agit d'assurer la libre circulation de ses navires de commerce qui transiteraient plus largement par l'océan Glacial à l'avenir (perspective d'une éventuelle route transpolaire à terme ?). Mais la Chine reste un tout jeune acteur polaire, sans frontière dans le Grand Nord. Pour l'heure, afin de ne brusquer ni Washington ni Moscou, où ses intentions dans l'Arctique font également débat, Pékin a préféré envoyer le *Xuelong 2*⁶⁸⁵ en Antarctique, un extrême dont elle se sent tout aussi « proche ».

6.3.3 La compétition stratégique États-Unis/Russie/Chine : vers un Grand jeu arctique ?

Évolution perçue comme facteur problématique, voire aggravant, à Washington, la Chine et la Russie paraissent coopérer de plus en plus activement dans le passage du Nord-Est, et les liens de cette coopération – même s'ils ne sont pas dénués d'arrière-pensées de part et d'autre⁶⁸⁶ et que ces deux nations ne coopèrent pas au niveau militaire dans l'Arctique – sont sans doute appelés à se développer à l'avenir, à mesure que s'accroît la dépendance économique et technologique de la Russie vis-à-vis de Pékin dans un contexte de tensions persistantes entre l'État russe et les pays occidentaux. La Chine est aujourd'hui pleinement engagée et a maintenant formellement incorporé le projet russe de « route maritime du Nord » comme une « route de la soie des glaces » (« *Polar Silk Road* », décrite plus en détail dans le Livre blanc sur la politique arctique) dans sa nouvelle infrastructure de la BRI élargie à l'Arctique en 2017⁶⁸⁷. La Russie, pour sa part, on l'a vu, continue d'investir des ressources importantes dans le développement de ports et de nouvelles usines de liquéfaction du gaz naturel le long de la route pour permettre le développement de l'acheminement par voie maritime, vers l'Asie et la Chine notamment, de ses hydrocarbures produits en Arctique. De manière visible, les compagnies chinoises ont été appelées par Moscou à remplir le vide laissé par le départ des grands majors pétro-gaziers occidentaux suite à l'imposition des sanctions en 2014⁶⁸⁸. Force est toutefois de constater que l'apport de capitaux chinois, certes important, ne permet toutefois pas de pallier la carence en savoir-faire technologiques causée par le régime de sanction au projet russe de développement *offshore* des hydrocarbures arctiques ces dernières années. Et si la Russie continue d'intensifier ses activités économiques et militaires dans la zone, « *le poids des sanctions, l'évolution des prix mondiaux du pétrole et du modèle de transport maritime mondial, aussi bien que les coûts et la complexité que représente le développement des installations dans l'Arctique compliquent le travail de la Russie* »⁶⁸⁹. En l'état, les investissements chinois sont une condition nécessaire mais pas suffisante pour permettre à Moscou de continuer à poursuivre ses ambitions de développement dans l'Arctique. La Russie, aujourd'hui, ne peut se passer de ces investissements chinois, relativement limités par ailleurs⁶⁹⁰. Avec tous les risques que cette dépendance comporte. Aux plans politique et stratégique, cette évolution est d'autant plus notable qu'un renforcement des relations entre la Russie et la Chine est généralement perçu comme de nature à influencer sur le rapport de force international – et est certainement pensé comme tel à Moscou et à Pékin. Après l'Asie centrale, l'Arctique

⁶⁸⁵ Ce second « Dragon des neiges » est sorti en septembre 2019 non plus des anciens chantiers soviétiques d'Europe de l'Est comme son prédécesseur, mais de ceux de Jiangnan, près de Shanghai. C'est donc un bâtiment « indigène ». Le premier *Xuelong* était un cargo transformé en navire scientifique polaire chinois. Le *Xuelong 2*, quant à lui, a été construit à Shanghai à partir d'un design Aker Arctic, société d'ingénierie finlandaise. Plus petit que son aîné, 122 mètres, d'un tonnage de 14 300 tonnes, il est bardé d'équipements et propulsé par un système diesel-électrique de 15 mégawatts, lui permettant de briser une glace épaisse d'un mètre et demi. Il peut même le faire en marche arrière. Voir GAUQUELIN, Igor (2019), « [Quand la boussole indique le Nord à l'empire du Milieu](#) », *Asialyst* [publié le 21 mars 2010]

⁶⁸⁶ L'incontournable nécessité du rattachement de la Russie à des dynamiques telles que les Nouvelles routes de la soie chinoises renvoie au fait difficile à admettre pour Moscou que le rapport de forces avec la Chine s'est inversé. Et que, même si les relations sont bonnes, il y a là peut-être un facteur risque pour le plus long terme. Un trop grand engagement des Chinois en Arctique est vu comme une menace par Moscou. Aussi, même si d'abord et surtout destiné aux Occidentaux, le message envoyé par le renforcement militaire russe dans le Grand-nord s'adresse aussi à la Chine : l'Arctique sibérien et la Route du Nord sont sous contrôle russe et sont appelés à le rester. WILSON ROWE, E., (2013), « A normal great Power? Russia and the Arctic », *Policy Options Politiques*, p. 12

⁶⁸⁷ La « Déclaration conjointe sino-russe sur le renforcement du partenariat de coopération globale et stratégique » signée par les présidents Xi et Poutine le 14 juillet 2017 inclut la route maritime du Nord en tant que zone stratégique de collaboration entre la Chine et la Russie et en fait une partie intégrante de l'infrastructure de la Route de la soie.

⁶⁸⁸ La société Yamal GNL est par exemple détenue à 20 % par une filiale de China National Petroleum Corporation (CNPC) et à 9,9 % par le Silk Road Fund, le fonds d'investissement du gouvernement chinois, en sus de l'entreprise française Total (10 %) et du groupe russe Novatek (50,1 %). VERCUEIL, J., in DE TINGUY, Anne (2019), *op. cit.*, p. 54.

⁶⁸⁹ LARUELLE, M., (2020), *op. cit.*, p. 23

⁶⁹⁰ *Ibid.*, p. 131

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

pourrait-il servir de terrain d'essai pour défier Washington et mettre en place ce nouvel ordre mondial plus multipolaire, que les deux capitales « orientales » appellent de leurs vœux ?

Cette perspective est à nuancer, tant les ambivalences sino-russes sont nombreuses – et dans l'Arctique en particulier. Nonobstant, couplé au renforcement militaire russe en cours dans l'espace euro-arctique et sibérien, le profillement croissant de la Chine dans l'Arctique au cours de la dernière décennie, en ce compris dans l'Arctique nord-américain, a largement contribué – sous l'effet de la perception de menace croissante que peut représenter l'affirmation de Pékin à l'échelle globale – à la recrudescence d'enjeux militaro-stratégiques dans la vision américaine de l'Arctique et du besoin ressenti par le Pentagone d'y renforcer son empreinte stratégique, et ce alors même que, depuis la fin de la guerre froide, et davantage encore ces dernières années, la marine américaine s'était bien plus concentrée sur le Pacifique que sur l'Arctique. Rappelons-le, pour l'Arctique comme pour ailleurs, les États-Unis privilégient une *vision mondiale* de leurs intérêts (contrairement à d'autres pays comme la Russie, qui en ont une vision davantage *régionale*)⁶⁹¹.

Un temps laissé dans les limbes sous l'effet d'autres priorités stratégiques, ce discours sur une importance géostratégique renouvelée de l'Arctique a fini par trouver une formidable caisse de résonance dans le mercantilisme transactionnaliste et le climato-scepticisme institutionnel de la nouvelle administration Trump à Washington, dont la figure de proue a rapidement manifesté sa propension à libérer les appétits pétro-gaziers dans le Grand Nord alaskien et à chambouler la coopération régionale dans l'Arctique. Au niveau politique, la manifestation de loin la plus visible du positionnement dorénavant plus militaire avec lequel Washington appréhende désormais la sécurité dans l'Arctique – contribuant pour beaucoup à l'aspect soudain de l'émergence d'enjeux de sécurité « dure » dans la région⁶⁹² – figurait dans la charge ouverte contre la Russie et la Chine prononcée par M. Pompeo à Rovaniemi. Un tournant dans la politique régionale arctique à bien des égards, que nous avons déjà souligné.

Si elle ne peut être tenue pour seule responsable, l'arrivée de Donald Trump à la présidence a sensiblement contribué à amplifier le « nouveau » regard stratégique des États-Unis sur l'Arctique ainsi que le rôle et la place que Washington estime devoir occuper dans ce qui est perçu par d'aucuns comme une course vers l'exploitation des vastes ressources souterraines et *offshore* de la région – « *nouvelle frontière* » de compétition et d'opportunités⁶⁹³. D'autant plus que viennent s'y superposer, de manière centrale et essentielle, la réévaluation progressive de l'importance stratégique de cet espace à l'échelle mondiale et les calculs géopolitiques et militaro-stratégiques du Pentagone sous-tendant, au-delà du tropisme personnel du président D. Trump, une inclination de plus en plus marquée au sein des cercles de définition de la politique de sécurité des États-Unis à penser en termes de menaces à long terme la conduite militaro-stratégique de la politique extérieure russe d'une part, et le projet géopolitique/géoéconomique global de la Chine (*Belt & Road Initiative*) d'autre part, et l'enjeu de leur conjonction croissante. Incidemment, cette grille de lecture se traduit par la nécessité implicite d'assurer un « endiguement » à l'échelle globale ou, à tout le moins, de construire un positionnement en rapport de forces favorable dans tous les domaines porteurs d'enjeux stratégiques pour les États-Unis, et *a fortiori* face à une évolution du bassin arctique susceptible d'affecter, à terme, leur supériorité maritime mondiale et l'universelle circulation de leurs intérêts sur les mers face aux velléités russes de déni d'accès dans le passage du Nord-Est et à une Chine en plein développement naval. Ainsi, vu du Pentagone, semble désormais s'opérer pour l'Arctique un glissement de la périphérie stratégique vers le statut d'enjeu grandissant du nouveau « jeu » stratégique mondial pensé autour d'une montée en puissance interactive des initiatives russes et chinoises :

- la Russie : Washington – pointant la volonté russe de s'affirmer comme une puissance exclusive dans l'Arctique – s'inquiète en particulier de la nature et de la capacité du renforcement militaire en cours dans le Grand Nord sibérien [cf. "*new military bases along its coastline [and] a concerted effort to establish air defence and coastal missile systems*"⁶⁹⁴] à conférer à Moscou une supériorité militaire

⁶⁹¹ GARCIN, T., (2013), *op. cit.*, p. 14

⁶⁹² LANTEIGNE, Marc (2019), [Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique](#), *op. cit.*

⁶⁹³ POMPEO M., Speech 6 mai 2019, *op. cit.*

⁶⁹⁴ Congressional Research Service (CRS), [Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress](#), CRS Report for Congress R41153 (US Congress, CRS: Washington, DC, 27 Nov. 2019), p. 22

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

localisée dans la zone et ainsi priver les États-Unis d'un accès aux secteurs de l'Arctique eurasiatique, en particulier dans le passage du Nord-Est ;

- la Chine, dont les intérêts économiques croissants dans l'exploitation des ressources souterraines arctiques et l'importance des efforts de recherche civils entrepris dans la région risquent fort de présager un « *renforcement de [s]a présence militaire dans le futur, impliquant potentiellement la présence de sous-marins nucléaires en mesure d'emporter des missiles de croisière antinavire* »⁶⁹⁵. En outre, Washington s'inquiète que « *le comportement économique prédateur [chinois] observé à l'échelle globale [sic] se répète dans l'Arctique* »⁶⁹⁶.

Pour les États-Unis, il s'agit désormais de « *poser des barrières par rapport à la Russie d'un côté et à la Chine de l'autre. Pékin est allée vite et fort, tout comme la Russie* »⁶⁹⁷.

Au-delà de l'épisode de Rovaniemi, plusieurs signaux ont marqué ce changement de tropisme de la politique des États-Unis : nouvelle stratégie pour la marine en Arctique en janvier 2019, nouvelle stratégie pour les garde-côtes en avril 2019 et nouvelle stratégie interarmées dans la zone en juin. Produit à la demande de la nouvelle majorité républicaine au Congrès (*115th US Congress*), dix ans après l'*Arctic Region Policy* qui était alors un document de niveau présidentiel et non exclusivement centré sur les questions de défense (montrant bien le changement de logiciel arctique à Washington, et la tendance désormais consommée à y appréhender les enjeux stratégiques aussi à travers le volet militaire), le texte de la nouvelle *Department of Defense Arctic Strategy*⁶⁹⁸ (publié par le Pentagone en juin 2019, un mois donc après la réunion de Rovaniemi), même s'il maintient expressément le besoin d'une approche coopérative de la gouvernance dans l'espace arctique⁶⁹⁹, le présente aussi clairement comme le théâtre d'une nouvelle compétition stratégique entre les États-Unis, la Russie et la Chine. Face à la détermination affichée par Moscou d'étendre son empreinte stratégique en renforçant la défense de ses frontières septentrionales, et soulignant par ailleurs le caractère désormais « *stratégique* » du défi que représente l'entrée multiforme de la Chine dans le bassin arctique⁷⁰⁰, le texte entend baliser ce que ses auteurs estiment être la nécessité pour les États-Unis de maintenir un « *avantage militaire compétitif* » dans l'Arctique dans le contexte d'un accroissement de la concurrence pour profiter des perspectives qui s'ouvrent et dans celui, plus large, d'une intensification des dynamiques de compétition et d'opposition à l'échelle mondiale⁷⁰¹. Pointant l'essor constaté des présences russe et chinoise dans l'Arctique comme représentant une menace aux intérêts des États-Unis dans la région, les auteurs du document en appellent notamment, en réponse, à un accroissement des capacités navales et en bâtiments brise-glaces U.S. dans l'Arctique et l'Atlantique Nord⁷⁰².

Considérés dans leur ensemble, les développements préconisés à toute fin de « *protection des intérêts de sécurité nationale dans l'Arctique* » – appuyée sur un renforcement des positions des États-Unis et, au plan militaire, sur le renforcement de leurs capacités de surveillance, de projection et de dissuasion dans l'Arctique⁷⁰³ – sont « *raccord* » avec les principes directeurs de la *National Security Strategy of the United States*, dont la dernière version en date postule clairement la nécessité de consolider la dissuasion des « *compétiteurs stratégiques* » à partir d'une position de force⁷⁰⁴. En redéfinissant l'Arctique comme un enjeu stratégique pour Washington, ces développements contribuent à instiller un peu plus dans l'Arctique

⁶⁹⁵ *Ibid.*, p. 37

⁶⁹⁶ POMPEO, M. R., Speech, *op. cit.*

⁶⁹⁷ Mikaa Mered (*Les Mondes polaires*, PUF, octobre 2019) cité dans <http://www.slate.fr/story/181173/arctique-geopolitique-etats-unis-russie-chine-dominance-collaboration>

⁶⁹⁸ US Department of Defense, 'Department of Defense Arctic Strategy', Report to Congress, juin 2019. Texte complet disponible sur <https://media.defense.gov/2019/Jun/06/2002141657/-1/-1/1/2019-DOD-ARCTIC-STRATEGY.PDF>

⁶⁹⁹ DoD Arctic Strategy, Report to Congress, juin 2019. Partie "The Arctic as a shared region", pp. 6-7

⁷⁰⁰ CRS Report for Congress R41153 (2019), *op. cit.*, p. 19

⁷⁰¹ *Ibid.*, pp 31 et 32.

⁷⁰² CRS Report for Congress R41153 (2019), *op. cit.*, p. 27

⁷⁰³ « To stifle rival ambitions in the Arctic, the US is "hosting military exercises, strengthening our force presence, rebuilding our icebreaker fleet, expanding Coast Guard funding", Pompeo said », cité dans ZIEZULEWICZ, "Welcome to the Arctic: degraded radios, poor satellite geometry and charts dating back to Capt. Cook", *Navy Times*, 19 Sep. 2019.

⁷⁰⁴ Le préambule du texte indique ainsi clairement : "Specifically, the 2019 DoD Arctic Strategy updates DoD's strategic objectives for the Arctic, in light of DoD's renewed assessment of the evolving Arctic security environment and the release of the 2018 National Defense Strategy. Anchored in NDS goals and priorities, this updated Arctic strategy outlines DoD's strategic approach for protecting U.S. national security interests in the Arctic in an era of strategic competition."

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

l'antagonisme des politiques des grandes puissances – en particulier le vieil antagonisme américano-russe et celui, montant, entre la Chine et les États-Unis. De manière essentielle, ils portent aussi le risque d'inscrire désormais cette zone hier encore périphérique en termes militaro-stratégiques dans une logique classique de dilemme de sécurité⁷⁰⁵ : accroissement par l'un de ses capacités militaires au nom du maintien de la « paix » et de la « stabilité », conduisant l'autre à des développements symétriques, enclenchant ainsi les dynamiques déstabilisatrices d'une course aux armements. Jusqu'ici, cette logique, malgré des autorités russes visiblement peu disposées à prendre en compte le dilemme de sécurité dans lequel leur comportement les précipite⁷⁰⁶, semblait écartée par la partie américaine souhaitant maintenir une logique coopérative, multilatérale et refusant prudemment (aussi consciente de l'importance de ses besoins en rééquipement par ailleurs⁷⁰⁷) de se lancer dans un rééquilibrage substantiel de ses capacités arctiques. Le risque, assurément, était grand de voir les voies choisies par le Kremlin devenir autant de comportements à risques amenant les autres à dépasser la prudence et durcir leur propre posture. Désormais, tenant d'une lecture beaucoup plus affirmative et nettement américano-centrée (*America First !*) des termes et besoins de sa compétition géopolitique/économique et militaro-stratégique avec Moscou et Pékin (plus avec les seconds qu'avec les premiers, toutefois), Washington, à l'heure Trump, a donc décidé d'accélérer les choses afin de conserver et de développer sa capacité d'action stratégique dans le bassin arctique, dont la perception au Pentagone est que son évolution est de nature à renforcer (ou affaiblir si rien n'est fait) la supériorité maritime mondiale des États-Unis⁷⁰⁸. Ainsi, ces deux ou trois dernières années, les États-Unis ont opéré un repositionnement significatif (toujours en cours) de leurs capacités militaires en zone arctique avec, dès 2017, l'organisation de nouveaux moyens de surveillance et de réponse à l'activité sous-marine au large de l'Islande (GIUK gap⁷⁰⁹). L'US Navy, l'Air force et l'US Army consacrent désormais davantage de moyens à l'Arctique, également en coopération avec les alliés de l'OTAN⁷¹⁰.

Signe visible de la réévaluation par le Pentagone des enjeux de dissuasion dans l'Arctique – et de la redéfinition en cours de son identité de théâtre de compétition stratégique –, les États-Unis ont réactivé en juillet 2018 le commandement de la Deuxième flotte de l'US Navy (créée en 1953 pour monitorer les activités maritimes soviétiques durant la guerre froide, avant d'être dissoute en 2011) avec le développement de moyens permettant désormais d'opérer de manière plus visible et d'accroître le profil stratégique des États-Unis dans les eaux de l'Arctique (en réponse à une pression accrue des forces russes dans l'Atlantique Nord et l'Arctique, et à un éventuel développement d'une présence chinoise ?)⁷¹¹. Il est ainsi annoncé que des bâtiments de la Deuxième flotte seront mobilisés pour mettre en œuvre dans les eaux arctiques des opérations dites de « liberté de navigation arctique » semblables à celles opérées par la Flotte du Pacifique en Mer de Chine⁷¹². En plus de la multiplication annoncée des exercices⁷¹³, du développement de nouveaux

⁷⁰⁵ LANTEIGNE, Marc (2019), *Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique*, op. cit.

⁷⁰⁶ BOULÈGUE, M. (Chatham House, juin 2018), op. cit., p. 14.

⁷⁰⁷ CRS Report for Congress R41153 (2019), op. cit., pp. 24-28

⁷⁰⁸ *Ibid.*, p. 6

⁷⁰⁹ Le "Greenland Iceland United Kingdom (GIUK) gap" est un terme utilisé en géographie stratégique depuis la guerre froide pour décrire une zone de l'océan Atlantique Nord formant un goulet d'étranglement que les sous-marins d'attaque russes doivent traverser pour atteindre les voies de navigation transatlantiques. La flotte du Nord russe opérant depuis les bases de la péninsule de Kola doit nécessairement franchir le GIUK gap pour déployer ses sous-marins et ses navires de surface dans l'hémisphère occidental au-delà des mers de Barents et de Norvège. À ce titre, l'Islande fournit à l'OTAN une base indispensable pour conduire des opérations de surveillance maritime dans la zone GIUK. Pour plus de détails sur la valeur stratégique du GIUK gap et ses implications, voir : <https://news.usni.org/2018/10/24/iceland-embracing-its-strategic-location-though-supporting-nato-air-defense-hosting-us-planes>.

⁷¹⁰ CRS Report for Congress R41153 (2019), op. cit., p. 27

⁷¹¹ Le commandement de la 2nd Fleet a pris la tête de l'exercice *Baltic Operations* qui s'est déroulé en juin 2019, mobilisant plus de 8000 militaires de 18 pays OTAN et partenaires (Suède et Finlande notamment). SCHREIBER, M., "The US Navy Revived 2nd Fleet with a Focus on the North Atlantic and Nearby Arctic is Now Operational" *Artic Today*, 31 mai 2019

⁷¹² LANTEIGNE, M. (2019), *Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique* (op. cit.)

⁷¹³ Les améliorations apportées ces dernières années au repositionnement des capacités américaines dans l'Arctique passent aussi par le rôle essentiel joué dans les eaux alaskiennes par les US Coast Guard (USCG 7^e district), désormais commandés conjointement avec les forces navales de l'ALCOM (*Alaska Command*). Formats d'exercices nationaux, *Northern Edge*, *Red-Flag Alaska...* ou multinationaux, dans le cadre OTAN et partenaires (*Arctic Challenge*, *Trident Juncture*), de la collaboration avec les forces canadiennes dans le cadre du format d'entraînement ops 'Nanook' en conditions polaires et au Centre d'excellence OTAN pour les opérations arctiques (COE CWO). À ce propos : COWAN, G., "Arctic innovation: Military developments in the High North", pp. 60-65, in *Jane's Defence Review* (Jan 2020)

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

systèmes d'armes polaires⁷¹⁴, de la finalisation des projets longtemps retardés de construction de nouveaux brise-glaces pour remplacer les deux navires vieillissants toujours en service au sein des garde-côtes de États-Unis⁷¹⁵, la question du renforcement de la présence terrestre permanente dans l'Arctique (Alaska) et l'installation de nouvelles bases (Groenland) est aussi à l'agenda⁷¹⁶. Centrale dans le face-à-face stratégique entre Washington et Moscou (repérage et détection ; patrouilles sous-marines), la région arctique occupe et occupera une place de plus en plus importante dans la gestion par les États-Unis des menaces potentielles venant d'Asie (site de défense antimissile en Alaska, base groenlandaise de Thulé), 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 péninsule coréenne est inférieure à ce qu'elle est depuis la côte ouest des États-Unis)⁷¹⁷.

De manière centrale, la tendance aujourd'hui constatée à la polarisation et à la mise en exergue de la dimension militaro-stratégique dans l'évolution de la conduite de la politique des États-Unis en direction de l'Arctique, comme dans celle du discours du leadership américain sur l'Arctique, pensés en miroir des inquiétudes soulevées par le renforcement militaire russe et l'accroissement de la présence chinoise dans la zone, paraît forgée dans la perception et la préoccupation sous-jacentes selon laquelle les États-Unis auraient « pris du retard », devancés par les Russes et les Chinois, dans cette autotélique « bataille du Grand Nord » pour l'accès aux espaces maritimes et l'exploitation des ressources souterraines qui se profile. La coopération sino-russe qui se développe dans la région reflète l'ampleur de la menace stratégique accrue et généralisée que le rapprochement en cours entre Moscou et Pékin représenterait pour le leadership américain. S'il rejaillit et cristallise ces effets dans l'Arctique, l'enjeu encore une fois n'est pas tant l'Arctique en soi que la vision mondiale qu'ont les États-Unis de leurs intérêts et le rôle qu'est désormais censé y jouer l'Arctique dans le nouveau paradigme américain de compétition stratégique global⁷¹⁸, avec les facteurs de puissance – et donc également les risques en terme d'effets d'entraînement – que ce nouveau positionnement multiplicateur de tensions géopolitiques comporte. Il implique notamment le risque de créer un déséquilibre stratégique dans l'espace euro-arctique en poussant les Russes à une sanctuarisation et une militarisation toujours plus avancée de la zone dans le contexte plus large d'une polarisation croissante – toutefois peut-être plus conjoncturelle que structurelle, les orientations de la nouvelle administration Biden étant inconnue au moment de cette rédaction –, de la conduite de la politique de sécurité nationale des États-Unis vis-à-vis de la Russie et la Chine (et *vice versa*) dans les domaines politique, économique et militaire.

Cette conception n'a pourtant rien d'évident. En effet, si l'Arctique apparaît traditionnellement moins essentiellement stratégique pour les États-Unis qu'elle ne l'est pour d'autres États arctiques (et singulièrement pour les Russes avec lesquels ils ne pourront jamais complètement rivaliser dans cette région⁷¹⁹) – tant Washington a toujours été un acteur réticent, ne s'intéressant que peu à cet espace par ailleurs, mis à part pour l'Alaska –, les États-Unis sont et resteront, compte tenu de leur puissance navale globale, l'acteur essentiel du bassin arctique. L'idée d'un « retard » américain dans l'Arctique doit être circonstanciée par ailleurs (qui plus est face aux Chinois). Certes leur « flotte » de brise-glaces ne tient pas la comparaison face à la flotte russe⁷²⁰, certes aucun projet d'infrastructure d'une envergure comparable à ceux lancés ces dernières années par les Russes dans le Grand Nord sibérien n'est en cours dans l'Arctique américain où aucun ouvrage majeur de génie civil n'a été réalisé depuis la construction de l'oléoduc trans-Alaska il y a quarante ans, mais les sous-marins stratégiques américains n'ont jamais cessé de patrouiller sous les glaces, et les États-Unis disposent d'importantes capacités militaires dans l'Arctique, héritage de la guerre

⁷¹⁴ Au printemps 2018, l'US Army a effectué d'importantes manœuvres dans l'Atlantique Nord pour tester de nouveaux systèmes d'armes polaires. Voir DORSCNER, J., "Briefing Strategic Competition in the Arctic", *Jane's Defence Weekly*, 19 février 2020, Vol. 57, Issue 8, p. 31

⁷¹⁵ *Navy Times*, "NAVSEA: up to \$1.9 billion deal for coast guard's new icebreaker fleet", 27 avril 2019 ; WYLAND, S., "Coast guard polar icebreaker project moves ahead with new contract", *Stars and Stripes*, 26 Apr. 2019. Les garde-côtes alaskiens ont également vu leurs moyens de projection et de patrouille renforcés ces dernières années (UVAs, P-8A Poseidon, MPA...) Cf. *Jane's Defence Weekly* 57/8, p. 32

⁷¹⁶ Les États-Unis ont rénové et recommencent à utiliser des installations à Keflavik, en Islande, après en avoir retiré leurs forces en 2006. LANTEIGNE, M. (2019), *Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique* (op. cit.)

⁷¹⁷ GARCIN, T. (2013), op. cit., p. 66

⁷¹⁸ ØSTHAGEN, A. (2020), op. cit., p. 7

⁷¹⁹ KLIMENKO, E. (2019), "The Geopolitics of a Changing Arctic", *SIPRI Background Paper*, p. 14

⁷²⁰ Les États-Unis ont recours depuis longtemps au concours des brise-glaces russes. FACON, I. (2016), op. cit., p. 137

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

froide : systèmes de surveillance et de contrôle de l'espace aérien polaire dans le cadre du *North American Aerospace Defence Command* ou NORAD (avec les Canadiens) ; bases aériennes modernisées et transformées pour être intégrées au réseau radar lié à leurs systèmes de défense antimissile, dont l'Arctique est une pièce maîtresse, avec les missiles nucléaires de Thulé au Groenland et de Fort Greely en Alaska.

Au niveau systémique, les États-Unis sont les seuls à pouvoir nourrir une vision mondiale de l'Arctique, tant ils sont ou se sentent propriétaires des mers, ou plutôt de l'universelle circulation de leurs intérêts sur les mers⁷²¹. Comme ailleurs dans le monde maritime, c'est l'acteur essentiel du bassin arctique, tant leur puissance navale est et restera longtemps encore inégalée/inégalable. Toutefois, vu d'Amérique du Nord, l'Arctique ne s'avère pas jouer le même rôle primordial dans les considérations nationales de sécurité qu'il ne le fait en Russie ou en Europe du Nord par exemple, et ce précisément parce que les États-Unis ont de l'Arctique une vision d'abord internationale, reflétant la vision mondiale de leurs intérêts. Ainsi, si le caractère stratégique de l'Arctique est aujourd'hui « redécouvert » par les États-Unis, ce regain d'importance de la région semble s'opérer en creux, précisément parce qu'elle l'est ou le devient pour la Russie d'abord, pour la Chine ensuite. Bien davantage : elle semble aujourd'hui reposer, comme le souligne Isabelle Facon, « sur une logique négative, dans la mesure où elle a pour enjeu fondamental de contenir la montée en puissance internationale et régionale de la Chine et de la Russie dans une optique d'accroissement de la concurrence entre pays pour profiter des perspectives qui s'ouvrent dans l'exploitation des ressources de l'Arctique et de compétition stratégique à l'échelle globale »⁷²². Cette prise d'effet stratégique « en creux » s'accroît à mesure qu'augmente l'importance de la zone pour les concurrents stratégiques désignés des États-Unis au XXI^e siècle. Dans une telle optique, les relations entre États sont en fait envisagées comme naturellement conflictuelles⁷²³ sans véritablement considérer la question de la coopération⁷²⁴. Par ailleurs, l'analyse des questions de sécurité se fait d'abord à travers l'étude des investissements militaires et les annonces d'investissements russes conséquents dans des infrastructures militaires dans le nord ces dernières années⁷²⁵ ont relancé ces interprétations dont les médias sont friands, acquis à une lecture du monde héritée de la guerre froide et toujours prompts à considérer la posture russe comme agressive par définition, qui plus est aujourd'hui doublée d'une présence chinoise présentée comme l'étant tout autant...⁷²⁶

C'est dans ce contexte plus large où l'océan Arctique devient le lieu d'investissements, y compris dans le domaine militaire, de ces différentes puissances à mesure que leurs rivalités se développent, qu'il faut replacer l'intérêt de Washington pour le Groenland, ses vastes ressources (notamment en métaux et terres rares) et sa localisation stratégique, en tête de pont de l'Atlantique Nord. Il existe dans l'organisation militaire et la communauté sécurité-défense aux États-Unis une conscience aigüe de l'importance stratégique du Groenland qui n'a fait que se renforcer ces dernières années⁷²⁷. Toutefois, au-delà de la géopolitique et des calculs militaro-stratégiques du Pentagone, les propos du président D. Trump sur l'option envisagée par son administration – un œil posé sur les vastes ressources minières et énergétiques de l'île, l'autre sur la perspective d'y implanter de nouvelles bases militaires – de négocier son hypothétique « achat » au Danemark ont également une connotation très politique : il s'agit aussi d'adopter une rhétorique plus agressive et directe, à l'instar de la stratégie musclée adoptée par Moscou. Donald Trump, depuis son élection, s'emploie à « secouer » un jeu diplomatique habituellement feutré et très codifié, ce qui s'avère populaire auprès de son électorat, friand de cette image de négociateur « dur » mais réaliste (ou *“deal maker”*), capable de faire bouger les lignes. Aussi, l'attitude du 45^e président des États-Unis, largement critiquée et même moquée par la presse internationale, ne semble pourtant rien devoir au hasard. Provocatrice certes, elle répond en fait à une approche très pragmatique et mercantiliste des moyens envisageables pour rattraper, voire dépasser l'avance prise ces dernières années par Moscou et Pékin dans

⁷²¹ *Ibid.*, p. 43

⁷²² FACON, I. (2018), « [Russie - Nouvelle étape pour le programme de développement pour l'Arctique](#) », p. 3

⁷²³ MURRAY, R. W., (2012), “Arctic politics in the emerging multipolar system: challenges and consequences”, *The Polar Journal*, vol. 2, n° 1, p. 17.

⁷²⁴ HUEBERT, R., (2013), “Cooperation or Conflict in the New Arctic?”, in A. VYLEGZHANIN (Éd.), *Environmental Security in the Arctic Ocean*, Springer, Dordrecht, NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security, p. 197

⁷²⁵ [“Russia to Launch 100 Arctic Military Infrastructure in 2017”](#), *Sputniknews.com*, 23 décembre 2017

⁷²⁶ LASSERRE, F., TÊTU, P.-L., (2016), “Russian Air Patrols in the Arctic: Are Long-Range Bomber Patrols a Challenge to Canadian Security and Sovereignty?”, *Arctic Yearbook*, p. 321

⁷²⁷ CRS Report for Congress R41153 (2019), *op. cit.*, pp. 15-18

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

ce qui semble désormais être une course de fond à l'exploitation des vastes ressources de l'Arctique et une redéfinition des rapports de forces et des paramètres du leadership à l'échelle globale dans laquelle les USA entendent bien conserver leur prééminence stratégique et tirer profit des perspectives qui s'ouvrent.

À ce titre, la sortie diversive estivale de Donald Trump apparaît devoir davantage être vue comme la phase d'approche tactique, non la dernière manche jouée par Washington dans le nouveau « Grand jeu » qui, aux yeux de certains à Washington, se met en place dans le sillage du réchauffement climatique en Arctique. À elle seule, elle encapsule parfaitement l'ambivalence et la complexité grandissante des dynamiques de ce « théâtre » arctique où, plutôt que de s'atteler dans une optique de dialogue et de coopération à dégager les voies et moyens susceptibles de permettre de faire face à l'urgence climatique qui se pose aujourd'hui avec des implications mondiales quasi existentielles demain, les principaux acteurs en présence semblent préférer et vouloir à tout prix tirer la plus grande part du profit de la nouvelle situation créée par la fonte rapide de la calotte glaciaire dans un contexte où la concurrence s'accroît entre pays pour profiter des perspectives qui s'ouvrent – et les aggravant d'autant plus dans ces entreprises compétitives de « course vers l'Arctique ». Pour corser le problème, cette intensification de la compétition et l'accroissement de la tension qui en découle prend place dans un contexte où il n'existe aucun cadre réglementaire à portée générale garant (à l'instar du traité sur l'Antarctique, pourtant signé en 1959 à l'apogée de la guerre froide) de la prévalence d'un certain sens du compromis pour contrôler les projets qui y fleurissent et coordonner les appétits de la Russie, des États-Unis, de la Chine et des autres acteurs en présence. Il ne peut désormais être exclu que ces rivalités stratégiques d'ordre mondial puissent déboucher sur des tensions plus fortes dans l'Arctique. Cependant, si « *la bataille du Grand Nord a commencé* »⁷²⁸ comme certains l'affirment, cette bataille sera très probablement beaucoup plus d'ordre politique, diplomatique et économique que militaire. La nouvelle carte qui se dessine dans l'Arctique crée des incertitudes, selon la façon dont les acteurs feront face aux potentielles escalades et sauront préserver un climat de confiance dans la région. Si le dispositif militaire régional mis en place par Moscou apparaît plus défensif qu'offensif au vu de sa structure (cf. la reconstruction des capacités arctiques reste sur le territoire russe)⁷²⁹, la stratégie poursuivie par Moscou ces dernières années présente des risques importants de tensions, car ses mesures visent également à dissuader les influences potentielles des voisins de l'OTAN et, dans le contexte actuel, « *peuvent être interprétées comme étant plus offensives* »⁷³⁰. Signe sans doute remarqué derrière les frontières de l'Alliance : l'affirmation du ministre russe de la Défense S. Choïgou reconnaissant que la compétition dans la région pourrait mener au conflit⁷³¹. Toujours cette idée de posture de force et de « *maskirovka* » (cf. floutage stratégique).

6.3.4 ... ou pas : coopérations et tensions

La stratégie actuelle de Moscou en Arctique présente des risques de tensions évidents⁷³². Toutefois, au-delà d'un discours offensif et d'un dispositif militaire régional aujourd'hui largement consolidé, la Russie continue, dans les faits, comme le soulignent tour à tour Plouffe⁷³³, Fouchet⁷³⁴ ou Lasserre⁷³⁵ dans leurs écrits, de miser 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, 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. Sa participation au Conseil de l'Arctique se veut active et constructive⁷³⁶. Elle en prendra d'ailleurs la présidence tournante pour deux ans en 2021. Il est probable que Moscou cherche à se montrer constructif à cet égard, surtout si la politique arctique des autres États demeure

⁷²⁸ LABÉVIERE, R. et THUAL, F. (2008), *La bataille du Grand Nord a commencé*, Paris, Perrin.

⁷²⁹ LARUELLE, M., (2020), *op. cit.*, p. 27

⁷³⁰ *Ibid.*, p. 29

⁷³¹ S. Choïgou (décembre 2017), cité in FACON, I. (2018), *op. cit.* (Observatoire de l'Arctique FRS)

⁷³² SØBY KRISTENSEN, K., SAKSTRUP, Casper (2016), "Russian Policy in the Arctic After the Ukraine Crisis", *Background Paper*, Centre for Military Studies, University of Copenhagen [publié le 3 juin 2016], note 45, p. 28

⁷³³ PLOUFFE, J., (2011), « [Les puissances tierces dans la zone Arctique. Posture stratégique et diplomatique de la France](#) », *Étude de l'IRSEM. Ministère de la Défense*, 137 p., pp. 110 et suivantes [mis en ligne en 2011]

⁷³⁴ FOUCHER, M., (dir), (2014), *op. cit.*, 178 p.

⁷³⁵ LASSERRE, F., (2014), « [La géopolitique de l'Arctique : sous le signe de la coopération](#) », *Ceriscope. Science po*

⁷³⁶ KLIMENKO, E. (2019), "The Geopolitics of a Changing Arctic", *op. cit.*, p. 16

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

ouverte. Moscou pourrait aussi profiter de cette présidence pour donner une impulsion qui permette aux différents acteurs d'être plus en phase avec ses propres intérêts.

La Russie a pour elle la géographie, l'histoire, la volonté impériale, mais de moins en moins les moyens de ses ambitions. La stagnation de son économie, le poids des sanctions, l'évolution des prix mondiaux des hydrocarbures et du modèle de transport maritime mondial, aussi bien que les coûts considérables que représentent ses installations militaires et économiques dans la région compliquent le travail de Moscou. Jusqu'à présent, l'Arctique a présenté un exemple concret de « *la résilience des politiques publiques russes dans des domaines jugés stratégiques* ». Les fonds sont « *limités, mais donc sont soigneusement ciblés dans des secteurs considérés comme cruciaux pour la capacité de la Russie à affirmer sa puissance* »⁷³⁷. Mais ces secteurs sont nombreux, et reste à voir jusqu'où ce budget est extensible. La Russie investit largement dans la défense en Arctique, mais également dans le développement d'infrastructures gazières et des ports sur le chemin du passage Nord-Est, pour lesquels elle est désormais obligée de se tourner vers la Chine pour investir, faute de moyens russes suffisants. Une dépendance qui ne manque pas d'inquiéter les États-Unis, mais aussi les autorités russes, qui ne souhaitent pas voir l'influence de Pékin se développer au péril de leur souveraineté dans leur pré carré arctique⁷³⁸. La Chine n'a pas de présence militaire dans l'Arctique (pour le moment). Une fois que la marine chinoise sera opérationnelle dans la région (perspective éloignée), cela aura un impact beaucoup plus important sur l'équation stratégique de la zone. Cette éventualité est évoquée depuis des années. Elle n'est pas impossible, mais pas garantie non plus. Tout au plus est-il permis de penser qu'elle pourrait constituer une suite logique, mais non automatique du développement chinois.

Paradoxalement, le développement de la Chine dans l'Arctique pourrait aussi représenter un avantage pour les États-Unis. Si, pour le moment, les autorités russes et chinoises semblent travailler en partenariat (relativement) équilibré pour développer leurs intérêts partagés dans l'Arctique, la présence et les ambitions grandissantes de Pékin pour les routes arctiques et les ressources de la région pourraient, à l'avenir, représenter un défi de taille dans ses relations avec Moscou. Pour le moment, la Chine et la Russie s'entendent sur le développement de leur coopération mais, vu de Moscou, cette entente ne peut avoir lieu qu'à une seule condition : que Pékin ne remette pas en cause les droits souverains de la Russie et sa position de « premier pays de l'Arctique ». En privilégiant à terme une route transpolaire éloignée des côtes et du contrôle russe par exemple. Vu le potentiel d'incertitude affectant l'Arctique à tous les niveaux, le potentiel d'un tel retournement ne peut/doit être exclus. Si, aujourd'hui, on est dans une logique de compétition entre les États-Unis d'une part, et la Chine et la Russie d'autre part, en partant du principe que Pékin et Moscou agissent plutôt ensemble contre Washington, les choses pourraient changer au fur et à mesure que se développeront (ou pas) les routes maritimes ou les extractions énergétiques et halieutiques.

Sur certains aspects fonctionnels de gouvernance arctique, une coopération américano-russe forces dans le Grand Nord pour – qui a toujours été historiquement le meilleur moyen de maintenir les relations à un bas niveau de tension dans la région – n'est pas de l'ordre de l'impossible. Il existe aujourd'hui des signaux faibles qui permettent de nuancer les visions les plus alarmistes : En 2018, l'Organisation maritime internationale (OMI) a pris des mesures spécifiques au détroit et à la mer de Béring, à l'initiative des deux parties. Six routes ont été établies, ainsi que six zones de prudence, pour prévenir les risques d'accident dans le détroit⁷³⁹. La régulation de la navigation a été ici un vecteur de coopération entre les acteurs impliqués, plutôt que de tensions. On voit par ailleurs les Russes collaborer sur cette base (et sur d'autres : quotas de pêche, secours et sauvetage en mer, etc.) avec les Norvégiens et les Islandais ; pourquoi pas les Russes avec les Américains ?

Le rapprochement sino-russe n'a jamais coulé de source dans l'Arctique. En 2013, lorsque la Chine a été admise au Conseil de l'Arctique en tant qu'observatrice, le premier opposant à cette adhésion était Moscou⁷⁴⁰. En Arctique, plus qu'ailleurs, le jeu des alliances fluctue en fonction des intérêts stratégiques et l'hyper-souveraineté des grandes puissances, en fonction de la géographie de la fonte et des changements climatiques qui sont en train de remodeler la région. Les États-Unis cherchent à consolider leur place et

⁷³⁷ LARUELLE, M., (2020), *op. cit.*, p. 24, 25

⁷³⁸ Lire à ce propos Isabelle FACON, « [Le projet de puissance de la Russie : entre confiance, lucidité et Défensive](#) », *Géoéconomie*, 2009/3, n°50, pp. 63-71

⁷³⁹ LARUELLE, M., (2020), *op. cit.*, p. 9

⁷⁴⁰ LASSERRE, F., « Les changements climatiques : moteur des politiques étrangères en Arctique ? », *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 10 mai 2020, p. 5

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

affirmer leur rang dans ce « jeu ». Le temps presse pour le futur de la sécurité dans l'Arctique. Les États-Unis, s'ils demeureront l'unique superpuissance mondiale pour de nombreuses années encore (puissance militaire, R&D...), sont profondément et durablement affaiblis. Certes ils sont les seuls à pouvoir nourrir une vision mondiale de l'Arctique, tant ils sont, ou se sentent, propriétaires des mers, ou plutôt de l'universelle circulation de leurs intérêts sur les mers, mais les États-Unis ne sont plus l'unique « leader » du monde. D'ailleurs, ils le savent. Et on le constatera en Arctique. Aujourd'hui (mais jusqu'à quand ?), c'est l'acteur essentiel du bassin arctique. Cela dit, ils ne pourront jamais complètement rivaliser avec les Russes dans cette région, tant que les Russes resteront les Russes...

La portée de ces développements est d'autant plus notable que l'espace arctique est compris, de part et d'autre, comme un prolongement géographique naturel d'un espace stratégique pour la sécurité nord-atlantique. Dès lors, pour les États côtiers membres de l'OTAN et ses autres alliés, dont la Belgique, le premier objectif est de garantir la sécurité de cet espace. L'Arctique est le prolongement de l'architecture de sécurité du continent européen, au même titre que la mer Baltique ou la mer Noire. La localisation des exercices militaires arctiques de chaque camp le démontre à suffisance : la majorité d'entre eux sont concentrés dans l'espace septentrional européen. À ce titre, la position norvégienne a beaucoup à nous apprendre, dans une perspective européenne (au sens large) et euro-atlantique.

En raison de son positionnement géographique de « *balcon sur l'Arctique euro-atlantique* »⁷⁴¹, de la question du Svalbard⁷⁴², de sa frontière terrestre avec la Russie au Finnmark et de sa frontière maritime en mer de Barents, la Norvège est depuis longtemps aux avant-postes des turpitudes et vicissitudes de la trajectoire historique et politique de son grand voisin russe, dont la prise en compte est depuis tout aussi longtemps l'un des paramètres fondamentaux de sa politique de voisinage et de sa politique arctique. Aussi, dans le contexte général de détérioration continue des relations entre la Russie et les pays occidentaux depuis la fin des années 2000, Oslo ne peut que suivre avec la plus grande des attentions les efforts déployés par Moscou pour développer la portée de sa présence et ses capacités militaires dans l'Arctique. Les autorités norvégiennes savent que cette politique s'inscrit dans le cadre d'un « *réveil russe* » qui concernerait l'Arctique tout autant que le reste de son environnement régional, et qui mêle affirmations de souveraineté et intérêts économiques (ressources, transport). Quelles que soient les alternances de majorité au *Stortinget* (Parlement norvégien), elles voient la stratégie russe dans l'Arctique comme une question de très long terme. Aussi la Norvège développe-t-elle à cet égard une politique de très long terme, nécessairement nuancée, et privilégie une « *vision transfrontalière d'abord, semi-internationale ensuite [et] prudente enfin* » de ses intérêts⁷⁴³. En décembre 2018, le ministre norvégien de la Défense Frans Bakke-Jensen réitérait l'engagement de son pays en ce sens, en déclarant : « *Our security and defence policy has always been based on a combination of deterrence, dialogue and co-operation [to] secure peace and stability in the Arctic* »⁷⁴⁴.

On évoque volontiers en Norvège, souligne B. Tertrais, une « *dichotomie* » – entre coopération et conflit/tension – qui existerait dans la relation entre Oslo et Moscou⁷⁴⁵. La coopération militaire et économique, qui existe depuis bien longtemps, avec d'importantes variations historiques par ailleurs⁷⁴⁶, entre Oslo et Moscou, a fortement souffert de la dégradation des relations russo-occidentales depuis 2014. Depuis l'affaire de Crimée, la Norvège a suspendu le format des exercices navals conjoints qu'elle avait organisés avec la Russie en 2010 et 2011⁷⁴⁷. Corollairement, le pays a engagé un renforcement notable de sa posture de défense dans

⁷⁴¹ GARCIN, T. (2013), *op. cit.*, p. 161

⁷⁴² Une analyse complète à ce propos in PEDERSEN, Torbjørn, «The Svalbard Continental Shelf Controversy: Legal Disputes and Political rivalries», *Ocean Development & International Law*, 37 no. 3-4 (Taylor&Francis, 2006), en particulier p. 339, 345-46. Voir aussi, ROSSI, Christopher R., «Norway's Imperilled Sovereignty Claim Over Svalbard's Adjacent Waters», *German Law Journal*, 18 no. 6 (16 novembre 2017), pp. 1496-98

⁷⁴³ GARCIN, T. (2013), *op. cit.*, p. 161

⁷⁴⁴ Déclaration dans le cadre de la présentation officielle de la « [Norway's Arctic Strategy: Between geopolitics and social development](#) », Norwegian Ministries: Strategy, Oslo, 3 décembre 2018

⁷⁴⁵ TERTRAIS, Bruno, « [Coexistence pacifique dans l'Arctique ? La Russie, la Norvège et l'archipel du Svalbard](#) », *Note de la FRS* (n°22), 11 décembre 2018, Fondation pour la recherche stratégique, Paris.

⁷⁴⁶ L'accord de 2010 entre Oslo et Moscou sur la délimitation de leur frontière maritime en mer de Barents (ratifié par les deux parties en 2011) a largement contribué à asseoir ces « bonnes » (« *good-enough* ») relations. Voir KONYSHEV, V., «Russia's Policies on the Territorial Disputes in the Arctic», *Journal of International Relations* (mars 2014) 2, no. 1, p. 73.

⁷⁴⁷ TAITHE, A. *et al.* (2013), *op. cit.*, p. 27

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

le cadre otanien, notamment dans les airs (F-35) et dans les mers (P-8A Orion MPA), afin d'accroître la crédibilité de sa dissuasion face aux activités croissantes de la Russie dans la région⁷⁴⁸. En 2017, Oslo a décidé d'accélérer la refonte de l'organisation de ses forces dans le Grand Nord pour accroître leur présence et leur réactivité en lien avec le renforcement de ses capacités de défense. La Norvège est de surcroît engagée dans un solide programme de manœuvres et d'exercices conjoints à la fois dans le cadre de la *Cold Response* de l'OTAN et avec ses partenaires nordiques (finlandais et suédois), avec lesquels Oslo partage une doctrine de défense totale⁷⁴⁹. C'est à ce titre qu'en octobre 2018 le pays a accueilli (avec la Finlande, l'Islande, la Suède ainsi qu'en mer Baltique) « *le plus grand exercice Otan de la décennie* » : *Trident Juncture 2018*, centré notamment sur la conduite d'opérations complexes dans un environnement arctique⁷⁵⁰.

Pour autant, et en même temps que le renforcement de la crédibilité de sa dissuasion, la Norvège fait montre d'une volonté affirmée de conserver sa politique longtemps éprouvée de réassurance vis-à-vis de la Russie, pour des raisons géographiques (mitoyenneté et neutralité des voisins, notamment) et historiques (libération du Finnmark...)⁷⁵¹, mais aussi de principe : il s'agit non seulement d'intérêts mutuels en mer (pêche et exploration des réserves en hydrocarbures du bassin de la mer de Barents), mais aussi de quelque chose de plus immatériel, de l'ordre d'une sorte de « *solidarité naturelle* » des nations du Nord, le sauvetage en mer étant volontiers considéré comme une question d'honneur et un « *devoir sacré* »⁷⁵².

Si elle privilégie une approche duale (ou dichotomique) de sa relation à la Russie (dissuasion/réassurance), la Norvège ne se fait toutefois pas d'illusion sur la politique russe, dont elle entend bien se prémunir. De fait, « *la conscription et l'appartenance à l'OTAN ne sont nullement des sujets de débats* »⁷⁵³. Oslo ne peut que constater avec préoccupation le regain d'activité militaire de plus en plus intrusive à proximité de son territoire (y compris le déploiement de systèmes *Iskander* lors d'exercices)⁷⁵⁴. Mais la Norvège redoute aussi le risque de débordement d'une crise entre Moscou et l'Alliance atlantique, dans laquelle elle se trouverait en première ligne. Aussi veut-elle éviter toute approche de confrontation avec la Russie, qui reste particulièrement « sensible » sur les initiatives de l'Alliance atlantique. Tout en acceptant la logique du « *trip-wire* » au Nord⁷⁵⁵, la Norvège a ainsi rejeté le principe d'une défense de l'avant au bénéfice de celui de la défense totale (comme ses partenaires nordiques), et c'est « *très délibérément* », souligne par ailleurs Tertrais, « [qu']elle a prudemment souhaité que l'exercice historique Trident Juncture se déroule au milieu du pays, et non pas au nord ». « [Oslo] ne souhaite ni le stationnement permanent d'unités de l'OTAN [a fortiori d'armes nucléaires, ndr], ni la surveillance de l'espace aérien et maritime situé au nord-est de la Norvège par ses alliés »⁷⁵⁶. Et ainsi d'ajouter : « [À Oslo,] on dit voir la Russie comme un défi stratégique, mais pas une menace et l'on veut maintenir l'Arctique comme une zone de basse tension [conformément au slogan bien connu "High North, Low Tension", ndr]. [...] La position russe sur l'Arctique est considérée comme cohérente et héritée de la position soviétique et les Russes savent « *compartimenter* » [notons en effet que la coopération russo-norvégienne sur les dossiers proprement arctiques (scientifique, technique, hydrocarbures, secours en

⁷⁴⁸ "Briefing Strategic Competition in the Arctic", *Jane's Defence Weekly*, février 2020, Vol 57, Issue 8, pp. 32-33

⁷⁴⁹ Les trois pays organisent par exemple un format biennal d'exercice de défense aérienne conjoint *Arctic Challenge*. L'édition 2019 a mobilisé quelque 120 aéronefs à travers l'espace aérien des 3 pays. (*Jane's*, Vol 57, Issue 8, p. 33)

⁷⁵⁰ Une nouvelle édition du format *Cold Response* de l'OTAN censé prendre place en mars 2020 dans le Nord de la Norvège a été annulée par le US European Command le 11 mars 2020 face au risque sanitaire posé par l'épidémie Covid-19. Source : BRZOZOWSKI, Al. (12 mars 2020) "Norway cancels exercise, Pentagon cuts troops for Europe war game", *Euractiv.com*

⁷⁵¹ GARCIN, T. (2013), *op. cit.*, pp. 161-164

⁷⁵² Cette conception partagée est bien rendue dans les propos rapportés d'une interview du directeur du centre de secours de Mourmansk (Russie), en janvier 2016, déclarant, en réponse à une question soulevant le sujet de la coopération avec ses homologues norvégiens en mer de Barents, que « [dans] l'Arctique, la règle est simple : c'est celui qui est le plus proche ou le plus rapide à se mouvoir qui intervient en premier. Si on veut être efficace, ici, les frontières ne doivent pas exister quand il s'agit de sécurité ». Interview conduite par MASSET, M. (2016), « [Contre vents et marées : les sauveteurs en Arctique](#) », *Le Courrier de Russie*, [mis en ligne le 5 janvier 2016]

⁷⁵³ TERTRAIS, B. (2018), Note de la FRS (n°22), *op. cit.*

⁷⁵⁴ Au titre de ces activités, citons notamment, comme cause de préoccupation pour la Norvège, la conduite récente par les forces armées russes (juin 2019) d'un exercice de débarquement amphibie dans les eaux de la baie de la Petchenga, au nord-est de la péninsule de Kola, à 15 km de la frontière russo-norvégienne. Source : Norwegian Intelligence Service, *Fokus 2019: Etterretningstjenestens Vurderinger av Aktuelle Sikkerhetsutfordringer* [Focus 2019: Assessment of current threats by the Norwegian Intelligence Service: Nov. 2019], cité in KLIMENKO, E. (2019), *op. cit.*, p. 13

⁷⁵⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/Tripwire_force

⁷⁵⁶ TERTRAIS, B. (2018), *op. cit.*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

mer, etc.) n'a pas significativement souffert du refroidissement des relations avec Moscou depuis l'invasion de la Crimée et les passages transfrontaliers ne posent pas de problème (régime de facilitation depuis 2012), ndr] ». Enfin, note Tertrais : « *On loue ainsi volontiers l'esprit « légaliste » de la Russie. [...] Les quelques incidents qui impliquent les deux pays – sans violation de l'espace aérien ou maritime du pays, contrairement à ce qui a été le cas pour les voisins de la Norvège, note-t-on à Oslo – sont minimisés* »⁷⁵⁷.

De manière générale, le comportement de la Norvège et de la Russie – dans une configuration unique d'interaction entre pays riverains non alliés dans la région euro-arctique – montre, en dépit des évolutions négatives du contexte « macro » international, la continuité d'une 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 du Svalbard, et la Norvège laisse la Russie procéder à l'exploration des ressources possibles en hydrocarbures dans les secteurs mitoyens de leur frontière maritime en mer de Barents⁷⁵⁸. Il semble également que ces États soient également enclins à coopérer lorsqu'il s'agit d'une éventuelle opération de sauvetage dans ces eaux contigües du cercle arctique, où le déficit global de moyens de secours maritimes et aériens (et de « sauveteurs de l'extrême » adéquatement formés en nombre suffisant) implique une nécessaire coordination de l'emploi des matériels de secours⁷⁵⁹.

Ce *statu quo* de « paix froide » peut sembler fragile : il reste sans doute à la merci d'une initiative russe provoquée pour des raisons de politique intérieure ou de rivalités bureaucratiques. Mais la situation dans le Grand Nord et, de manière générale, l'équilibre atteint dans les relations russo-norvégiennes, assis sur une indéniable convergence d'intérêts pratiques, montrent les limites des discours sensationnalistes sur un prétendu Grand jeu dans l'Arctique. Il y a là, sans aucun doute, matière à réflexion pour penser la manière de déconflictualiser d'autres situations régionales (Ukraine, Géorgie, Syrie, Libye).

Au final, en dépit des sanctions et des situations de conflit dans d'autres parties du monde, les préoccupations d'ordre sécuritaire (et la coopération) entre *tous* les acteurs de l'espace arctique ne doivent pas seulement être exposées unilatéralement ; elles doivent être évoquées, hiérarchisées et discutées par les dirigeants politiques au plus haut niveau. Les motivations sous-jacentes à l'accroissement du nombre d'exercices militaires et à une rhétorique parfois agressive doivent être examinées, décodées et mieux comprises, de part et d'autre, si l'on veut éviter de coûteux faux pas qui pourraient conduire à une course aux armements dans l'Arctique. Clairement, les (principaux) problèmes sont ailleurs.

⁷⁵⁷ *Idem*

⁷⁵⁸ HARDING, L., "Russia and Norway resolve Arctic border dispute", *The Guardian*, 15 Sep. 2010.

⁷⁵⁹ MASSET, M. (2016), *op. cit.*, p. 23

7. Conclusion

Les conséquences des changements climatiques en cours dans l'Arctique sont énormes, imprévisibles, porteuses de nombreuses incertitudes et ont une portée largement mondiale. Essentielle à un écosystème terrestre et marin très fragile et encore plein de mystères, y compris pour les scientifiques, la disparition progressive de la glace de mer représente un défi majeur de notre siècle. Que cette dernière disparaisse complètement (peu probable) ou se maintienne à plus ou moins long terme (pas impossible), l'aspect de l'Arctique et son environnement ont déjà changé. Les changements climatiques facilitent certes un accès accru aux espaces maritimes arctiques, mais cet accès demeure risqué et coûteux. Quant aux espaces terrestres, leur accessibilité s'est vue amoindrie avec l'avènement de ces bouleversements écosystémiques (fonte du *permafrost*). Malgré les nouveaux enjeux économiques avancés pour justifier l'attrait des États et des grands groupes industriels pour le Grand Nord, malgré l'ouverture incontestable du bassin arctique à l'ensemble des relations internationales depuis le début du siècle, même si l'océan Arctique finira par bien porter son nom en été dans les décennies à venir, même si l'empreinte des activités humaines y exerce depuis longtemps ses méfaits irréversibles, celui-ci peut toujours être considéré comme un « enfer blanc » : l'Arctique est - et restera longtemps encore - un milieu très spécifique, difficile et coûteux. L'exploitation des hydrocarbures doit composer avec l'englacement des installations, ce qui la rend bien moins compétitive. Les Russes, qui subventionnent largement l'exploitation de leur gaz et de leur pétrole, le constatent de par les incidences sur leurs finances publiques. Du point de vue de la navigation, la rentabilité semble également contrainte compte tenu de l'absence de ports intermédiaires et des surcoûts engendrés par ces passages.

Ce qui s'est passé ces dernières années au sujet des réserves exploitables de l'Arctique est sans doute un excès d'enthousiasme : plusieurs compagnies d'exploration font valoir que les gisements découverts à ce jour sont souvent difficiles à exploiter, et qu'ils contiennent certes beaucoup de gaz, mais moins de pétrole que prévu. Il est néanmoins certain que des gisements d'hydrocarbures importants restent à inventorier au Nord-Ouest de l'archipel canadien, à l'Est du Groenland et dans les mers arctiques sibériennes. Les gisements miniers sont sans doute eux aussi prometteurs. C'est pour s'assurer la propriété de ces réserves à découvrir que les pays côtiers de l'Arctique s'efforcent depuis plusieurs années de fourbir leurs arguments géologiques avant d'aborder la phase des négociations politiques pour déterminer les frontières des plateaux continentaux et des ZEE. La fièvre médiatique accréditant l'idée d'une course effrénée est ainsi une représentation très exagérée et peu conforme à la réalité tant historique que juridique. Cette « fièvre arctique » repose sur des scénarios dont rien encore ne laisse supposer qu'ils vont devenir réels : l'exploitation des gisements arctiques est en cours mais, pour le moment, elle ne concerne que les terres et les ZEE, qui ne sont pas contestées. En l'état actuel des choses (technologies, prix des hydrocarbures, abondance de l'offre, assurance des risques, etc.), il semble improbable que d'autres gisements soient découverts et exploités au-delà de la limite des 200 miles marins. En somme, c'est bien la fragilité des scénarios catastrophes que nous avons souligné ici : les enjeux économiques dans la région, s'ils sont réels, n'en demeurent pas moins relativement modestes, car les routes maritimes sont en réalité peu propices au trafic international de transit dans ses paramètres actuels et, de fait, demeurent peu fréquentées. Les ressources naturelles sont certes importantes, mais pas non plus fabuleuses, et surtout très coûteuses et difficiles d'accès. Les estimations des réserves d'hydrocarbures se font d'ailleurs plus mesurées.

Tout autant sinon plus que les bouleversements climatiques en cours, c'est l'insertion de la région dans la mondialisation – avec toutefois une évaluation mitigée de la pertinence commerciale du développement de routes maritimes arctiques, et le cours des matières premières – qui constitue le moteur du développement de ces activités économiques dans la région arctique. Finalement, un élément d'ordre réel s'impose face à l'imaginaire qu'offre l'Arctique : cet espace difficile rentre actuellement dans le jeu global de la problématique des forces du marché et donc dans celle de la compétition et des rivalités géoéconomiques et géopolitiques à l'échelle mondiale, d'où le chevauchement des lignes de clivage autour des contentieux de souveraineté et sur le statut des détroits et des voies maritimes internationales, qui ne sont pas réductibles au vieil antagonisme Est-Ouest, ni à une opposition entre la Chine et les pays occidentaux.

Les enjeux mondiaux en Arctique dépassent le simple cadre d'une compétition/coopération *a minima* qui se limiterait aux deux Grands de la guerre froide, les États-Unis, superpuissance maritime mondiale, et la Russie, superpuissance terrestre arctique. Puissance maritime montante, la Chine entend affirmer sa présence dans

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

toutes les zones stratégiques du XXI^e siècle et ne pourra pas être tenue à l'écart de cette région. Elle n'entend d'ailleurs pas l'être. Il s'agit de prendre en considération ce phénomène qui se rattache à la mondialisation, jusqu'à envisager un impact à terme sur la gouvernance de la sécurité dans l'Arctique et la mise en place d'un système de réglementation pour une région qui joue un rôle si crucial dans le réchauffement mondial.

Carrefour des enjeux climatiques et énergétiques, arène d'extension des droits souverains et de rivalités d'influence et de puissance, « *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* » (Emmerson, 2010). Quand bien même le règlement pacifique des contentieux, historiquement nombreux dans le Grand Nord, et les efforts de coopération ont généralement prévalu - même au cœur de la guerre froide - dans l'exploitation des ressources naturelles (notamment halieutiques) de l'océan Glacial, la perception d'une compétition croissante pour le contrôle de ces ressources à l'exploitabilité réévaluée face à l'ampleur supposée des besoins et des demandes de demain et surtout l'effet des bouleversements climatiques en cours et d'une convergence de volontés concomitantes de se positionner aujourd'hui pour le jour où il sera possible de s'y partager des zones d'influence économiques ont graduellement conduit à une résurgence des enjeux de compétition géoéconomique, de rivalité géopolitique et de sécurité/concurrence militaire, dans un espace complexe qui s'en était trouvé largement exempt depuis la fin de la guerre froide. D'autant que viennent aujourd'hui s'ajouter aux enjeux d'influence et de souveraineté « classiques » des calculs militaro-stratégiques renouvelés par l'évolution rapide des technologies militaires et un retour de la géopolitique à l'échelle mondiale, considérée à travers le prisme de l'hyper-souveraineté des grandes puissances.

L'ouverture croissante des espaces maritimes, couplée aux discours médiatiques dominants faisant état – sans se pencher sur la réalité des circonstances et conditions arctiques – de l'avènement d'autoroutes maritimes stratégiques et de l'exploitation d'eldorados miniers et pétroliers, a conduit les États arctiques (et souvent aussi non arctiques) à progressivement développer un discours soulignant, à des degrés divers et avec une force variable, la nécessité d'affirmer leur souveraineté, de protéger leurs intérêts nationaux et/ou de mieux contrôler ou sécuriser leur accès aux mers arctiques, parfois comme un facteur mobilisateur en vue de servir des intérêts électoralistes ou de politique intérieure et/ou d'augmenter le prestige international du pays et servir des ambitions et des intérêts géopolitiques/économiques et militaro-stratégiques plus larges.

À travers cette recherche, nous avons observé qu'au-delà et par-dessus les changements climatiques en cours ("*climate change-in-effect*"), les enjeux en Arctique et de l'Arctique comptent plusieurs volets : la géoéconomie (les ressources), la géopolitique (le contrôle des espaces et des voies maritimes) et la géostratégie (le renforcement et repositionnement des moyens militaires). Si ces différents volets se chevauchent et se caractérisent par leur composante spatiale intrinsèque, ils doivent cependant être mis en perspective avec une quatrième dimension, d'ordre temporel, relative à la représentation prospective que les acteurs ont de leurs intérêts nationaux à l'instant t. Ici, on saisit toute l'importance que peut revêtir, par exemple, la vision d'un Vladimir Poutine considérant que les intérêts géopolitiques de la Russie sont liés à l'Arctique ou d'un Donald Trump considérant, en bon relais des cercles politico-militaires néo-conservateurs influents à Washington, que l'Arctique est l'un des nouveaux théâtres de la compétition stratégique mettant aux prises les États-Unis avec la Russie, mais surtout (et bien davantage) avec la Chine.

Rappelons-le, des deux types de problème existant en Arctique, l'imaginaire est le plus réel. Chacun se projette donc dans l'avenir en fonction de son imaginaire arctique en cherchant à renforcer tout aussi bien sa présence physique que sa posture stratégique au regard de la région afin que, le moment venu, le rapport de force et/ou la légitimité fasse pencher la balance en faveur de ses intérêts sur la région du Grand Nord. La trame qui est en train de se nouer sur fond de rivalité sino-américaine grandissante autour du Groenland, de ses ressources et de son statut politique futur en est une bonne expression. Septante-cinq ans après la déclaration de Stefansson, force est de remarquer que ses paroles résonnent tout à fait justement dans le contexte actuel de l'Arctique, en particulier en ce qui concerne la Russie, dont l'ambition arctique paraît répondre tout autant à la réalisation d'un plan de redéveloppement aléatoire que d'une stratégie d'affirmation de sa puissance et son influence dans le monde. « *Prestige, développement et souveraineté* » : ainsi peut être résumé le triptyque de ses intérêts définis par la Russie en Arctique.

Si elle a pour elle la géographie, l'histoire et la volonté impériale, la Russie, qui a entrepris, avec des succès indéniables, mais aussi des difficultés majeures, de faire de l'Arctique un lieu pour réaffirmer son statut de

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

grande puissance, est aussi de plus en plus confrontée à la question impérieuse de ses moyens. Malgré la stagnation de son économie, qui souffre de la chute du prix des hydrocarbures et des conséquences des sanctions économiques occidentales et de l'isolement diplomatique consécutifs à son annexion de la Crimée, les investissements russes dans l'Arctique ont été et restent nombreux, et pas uniquement au niveau de la défense. L'ambition de la Russie de Vladimir Poutine de faire de l'Arctique un axe majeur des efforts visant à relancer son économie implique des investissements humains et financiers que l'État russe ne peut assumer pleinement dans les conditions sociales et budgétaires actuelles. Et une mise sous dépendance chinoise dans le passage du Nord-Est est un risque stratégique que les autorités russes ne peuvent courir. L'Arctique présente toutefois un exemple concret de la résilience des politiques publiques russes dans des domaines jugés stratégiques. Les fonds sont limités, mais donc sont soigneusement ciblés dans des secteurs considérés comme cruciaux pour la capacité de la Russie à affirmer sa puissance. Reste à voir jusqu'où ce budget est extensible, au risque de voir la Russie se heurter de plein fouet à son illusion de puissance.

Entreprise tambour battant depuis la fin de la première décennie du siècle, la « restauration » par la Russie de sa présence militaire dans l'Arctique est, du point de vue militaire, un succès. En dix ans, Moscou a réussi à y établir une présence militaire et paramilitaire. En parallèle, la flotte du Nord se modernise, et ce malgré les conditions extrêmes, les budgets réduits et les dysfonctionnements typiques du secteur militaire russe, à savoir les retards de production, la corruption et la qualité parfois pauvre des produits. Mais ce succès a pourtant subi un revers sur la scène internationale : il s'est fait au prix d'une aggravation des tensions avec les pays occidentaux. À noter que cette aggravation est davantage due à un contexte général extrêmement dégradé plutôt qu'à la situation spécifique de l'Arctique. La nouvelle carte qui se dessine dans la région crée des incertitudes, selon la façon dont les acteurs feront face aux potentielles escalades et sauront préserver un climat de confiance dans la région.

Force est de constater qu'en ce début d'années 20 du XXI^e siècle, alors que l'ampleur des menaces liées aux changements climatiques continue d'attirer l'attention internationale et ne devrait avoir d'autres conséquences qu'une intensification de la coopération entre États, l'Arctique voit ces changements davantage servir de catalyseurs (voire de prétextes) à des politiques de défense antagonistes et des projets géopolitiques et géoéconomiques de sécurisation de ses ressources et de ses espaces servant des objectifs concurrents de réaffirmation ou/et de projection de puissances des grands acteurs mondiaux, favorisant dans la région la réapparition d'enjeux militaro-stratégiques et des questions traditionnelles de rapports de force. Les tensions en Arctique ont longtemps été le réceptacle de tensions et de crises militaires provenant d'autres espaces géographiques. Rien n'est vraiment neuf de ce point de vue sous le soleil boréal. Mais à l'heure où les ambitions stratégiques des deux grands acteurs arctiques que sont la Russie et les États-Unis, ainsi que celles d'acteurs non arctiques importants comme la Chine, commencent à se faire sentir de plus en plus régulièrement dans la région, l'Arctique voit grandir le risque d'être le théâtre d'un retour de la *realpolitik* et d'une réimportation dans ses glaces de tensions et d'enjeux stratégiques de nature et de portée plus mondiales par ailleurs. Les changements climatiques s'accroissent, présentant des menaces de plus en plus pressantes à la sécurité environnementale de l'Arctique et du monde. Il semble que ces considérations de sécurité devront peut-être désormais cohabiter avec des questions traditionnelles de rapports de force, alors que la région continue de s'éloigner de la périphérie stratégique et glisse progressivement vers ce qui pourrait devenir un enjeu à part entière dans le nouveau discours stratégique mondial.

Facta non verba. Des mécanismes et des domaines de coopération existent et se sont même développés ces dernières années (protection de l'environnement, coordination des opérations de sauvetage, surveillance des voies maritimes, Code polaire, etc.), mais la densité de ce réseau de coopérations ne doit pas faire illusion quant aux questions de sécurité. Hors pays nordiques, elles en restent les parents pauvres, et il est notable que la rhétorique des États, aujourd'hui singulièrement celle des deux grands acteurs arctiques que sont la Russie et les États-Unis, n'est toutefois pas toujours constructive pour encourager des mesures de confiance et de coopération. En raison des enjeux, des perceptions, des interprétations, des faits et gestes, le risque de voir s'amplifier des tensions aujourd'hui latentes est réel.

Au début des années 2010 déjà, Rob Huebert du *Calgary's Centre for Military and Strategic Studies* (Canada) écrivait « *Dans l'Arctique, tout le monde parle de coopération et de négociation mais tout le monde modernise*

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

et accroît son potentiel militaire »⁷⁶⁰. Après une décennie de renforcement et d'adaptation des capacités militaires des États riverains et de détérioration des relations entre puissances à l'échelle mondiale, qui plus est toujours en développement, la succession récente d'événements préoccupants touchant à la sécurité dans l'Arctique donne une acuité encore plus grande aujourd'hui qu'alors aux facteurs d'instabilité identifiés dans la région. Cette tendance, à court terme, ne s'inversera pas. Néanmoins, le réchauffement climatique et ses effets sur les glaces polaires amplifient la sensibilité stratégique de la région pour des raisons qui ne sont pas uniquement géostratégiques et militaires, mais également énergétiques, industrielles et environnementales – autant de dimensions susceptibles de connaître des évolutions importantes dans les années à venir, et pas sous un angle favorable. Sur fond de retour de la géopolitique, on pourrait aussi – et en même temps – assister à un retour de la coopération dans l'Arctique. En effet, on ne peut exclure une situation plus complexe (et plus probable), bien résumée par Amper Stein : « *International cooperation and conflict are inextricably joined... yet scholars typically consider either cooperation or conflict alone* »⁷⁶¹. L'avenir de l'Arctique sera probablement fait de coopérations et de conflits.

Mais si la bataille du Grand Nord a commencé comme certains l'affirment, cette bataille sera très probablement beaucoup plus d'ordre économique et politico-diplomatique que militaire. Sauf débordement d'une confrontation militaire régionale ou globale beaucoup plus large, dont l'évaluation du risque dépasse largement le cadre de cette recherche, le risque de conflit ouvert dans la région Arctique elle-même paraît en effet très faible. Les capacités militaires disponibles pour un emploi dans la région (surveillance, détection, repérage, projection de forces) – même si elles ont cru parfois de manières significatives ces dernières années, principalement côté russe (mais pas seulement) – restent toutefois limitées et les investissements nouveaux spécifiquement destinés au dispositif militaire régional mis en place par Moscou dans l'Arctique ne sont pas de nature à fondamentalement altérer son caractère davantage défensif qu'offensif, étant donné la façon dont il est construit. Notamment, la reconstruction des capacités arctiques reste sur le territoire russe. Malgré tout, la stratégie de remilitarisation de ses espaces arctiques poursuivie par Moscou depuis le début de la dernière décennie présente des risques importants de tensions car les mesures russes visent également (surtout ?) à dissuader les influences potentielles des alliés euro-atlantiques, et dans le contexte actuel, peuvent être interprétées comme étant plus offensives. Un point de vue sans doute cultivé derrière les frontières de l'Alliance, le ministre russe de la Défense S. Choïgou reconnaissant que la compétition dans la région pourrait mener au conflit. Mise en garde et dissuasion.

Si les jeux de pouvoir qui se mettent en place autour de l'Arctique sont indéniables, et s'il est évident que les considérations traditionnelles de rapports de force ne disparaîtrons certainement pas « tout à coup », la poursuite prévisible des coopérations fonctionnelles autour des questions de sécurité humaine et de « *soft security* » (pollution, sécurité maritime, coordination des opérations de sauvetage, etc.) pourrait – comme elle l'a toujours permis dans l'Arctique, même au cœur de la guerre froide – entraîner la confiance entre les acteurs, qui pourrait alors faire tache d'huile en matière économique et militaire. Ces réalités renforcent le besoin d'une vision régionale et multidimensionnelle de la sécurité dans l'Arctique. Par ailleurs, il n'est dans le domaine arctique aucune rivalité *sui generis* qu'une bonne négociation ne pourrait apaiser : de nombreuses frontières maritimes ont déjà été tracées dans l'Arctique, notamment la frontière russo-norvégienne qui a permis de mettre un terme en 2010 à l'acrimonieux litige entre Moscou et Oslo en mer de Barents. Si la crise ukrainienne a notamment fait depuis prendre conscience de la proximité géographique de l'Europe avec la Russie dans la région arctique et des enjeux stratégiques qui y sont liés, il est intéressant de noter que les formats de coopération mis en place en Arctique n'ont pas cessé de fonctionner. Ainsi, si des défis géostratégiques existent bel et bien en Arctique, ceux-ci sont spécifiques à cette région. Pourrait-on imaginer que, de défis, ils deviennent opportunités ?

⁷⁶⁰ Cité in STRUYE de SWIELANDE (2011), *op. cit.*, p. 49

⁷⁶¹ Cité in, ØSTERUD, O. (2017), "The New Geopolitics of the High North", p. 2.

8. Recommandations

La coopération dans l'Arctique est cruciale à une époque de changements multiples. Les différents défis sécuritaires sont de plus en plus interconnectés et globalisés. Relever les défis de sécurité actuels et émergents dans la région exigera un travail conjoint, global et inclusif, afin de faire progresser la sécurité – dans toutes ses dimensions – dans l'Arctique et d'y maintenir la paix et la stabilité à mesure que les changements climatiques et leurs effets accélèrent.

S'agissant du régime de gouvernance de l'espace arctique (niveau général) :

- ✓ Il est essentiel de parvenir à surmonter l'impasse géopolitique des mécanismes de gouvernance arctique en favorisant le rétablissement de mesures de construction de la confiance et de la sécurité (CSBMs), afin de contribuer à identifier, discuter et atténuer les facteurs de risque et d'instabilité ;
- ✓ Favoriser par l'initiative diplomatique l'institutionnalisation d'une plateforme de dialogue et de coopération *spécifiquement dédiées aux questions de sécurité et de défense* dans l'Arctique (cf. contacts MIL-à-MIL) présentant la base de participation *la plus large et inclusive possible* ;
- ✓ Privilégier à ce titre l'option d'une *version réactivée et augmentée de l'Arctic Security Forces Roundtable (ASFR)*, rapprochée de la base de participation élargie du Conseil de l'Arctique (cf. États membres et cercles d'observateurs). Le format des réunions périodiques des chefs d'états-majors des États arctiques initié par le Canada en 2012 (et fermé à la Russie en 2014 suite à la suspension des relations militaires bilatérales et multilatérales) est une autre formule constructive à envisager ;
- ✓ Considérer l'opportunité d'une réinvitation structurelle de la Russie à participer au format ASFR dans le contexte plus large d'une réflexion sur la redéfinition du cadre et du contenu des relations entre la Russie et les pays occidentaux, européens en particulier. En effet, l'absence de la Russie de la table lorsque sont abordées les questions de sécurité arctique ne fait qu'accroître l'ampleur des risques et des incertitudes (Une participation de la Chine, mais aussi d'autres acteurs extérieurs importants comme l'Inde et le Japon, pourrait également être envisagée à plus long terme, cf. format ad hoc).

S'agissant du rôle et de l'action de l'OTAN :

- ✓ Il importe qu'au-delà de l'action distincte des États arctiques membres de l'Alliance, l'OTAN devienne (plus) active sur le dossier arctique ;
- ✓ Compte tenu des enjeux en matière de dissuasion qui se jouent de manière de plus en plus marquée dans le Grand Nord, l'élaboration d'une *stratégie arctique de l'OTAN* est recommandée, balisant notamment comment et dans quelle mesure l'Alliance pourrait contribuer à gérer les tensions au plan de la sécurité militaire dans l'Arctique. Cette matière doit toutefois être traitée avec prudence et de manière mesurée, tant voir l'OTAN s'emparer de manière plus directe des questions arctiques est de nature à être perçu par la Russie comme une marque d'hostilité renforcée ;
- ✓ Confirmer et renforcer les *instruments de dissuasion* dans le vecteur Nord de l'Alliance (capacités *ice-class*, manœuvres, entraînement, patrouilles maritime, etc.) ;
- ✓ Considérer à *titre de mesure de confiance* l'opportunité de nommer, sur le modèle de l'initiative prise en mai 2019 au niveau de l'Assemblée parlementaire de l'OSCE, un représentant spécial pour les questions arctiques dans l'optique d'une revigoration du format ASFR (cf. liaison avec la Russie).

S'agissant du rôle et de l'action de l'UE :

- ✓ Le renforcement du profil arctique de l'EU doit être considéré comme une priorité stratégique par les États membres dans une optique de renforcement du rôle d'acteur géopolitique de l'Union ;
- ✓ À ce titre, le processus de consultation en cours autour de l'objectif d'une *nouvelle stratégie intégrée de l'UE sur l'Arctique* doit être l'occasion de mettre les préoccupations en matière de sécurité (*hard security* inclus) au premier rang des lignes d'action européennes futures. Aussi convient-il de :
- ✓ Prendre des initiatives diplomatiques au niveau de l'Action extérieure commune afin d'aboutir à une accession de l'UE au statut d'observateur de plein exercice au sein du Conseil de l'Arctique, ainsi qu'une association de l'Union au format ASFR (cf. participation du directeur général de l'état-major de la politique de sécurité et de défense commune ou fonction dédiée) ;

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

- ✓ Renforcer les moyens et le soutien politique apportés au poste d'ambassadeur itinérant de l'UE pour les questions arctiques (cf. *EU Ambassador for the Arctic at Large*) ;
- ✓ Accroître l'effort de coordination des politiques nationales par la création (niveau Conseil de l'UE) d'un groupe de travail Arctique spécifique (*Arctic Working Party*), conformément aux conclusions sur le processus de redéfinition de la politique arctique de l'UE adoptées le 9 décembre 2019. Un tel groupe de travail spécialement dédié sous la houlette du Conseil pourrait alors, *en liaison avec le SEAE et l'état-major PSDC*, déterminer collectivement, relayer et contribuer à mettre en œuvre les mesures de confiance et de sécurité vigoureuses et équilibrées susceptibles d'avoir un effet dissuasif, d'un point de vue européen (PSDC), en lien avec la dimension OTAN ;
- ✓ Prendre des initiatives dans le cadre européen afin de restaurer progressivement la stabilité stratégique en Europe en améliorant le relationnel avec la Russie dans un esprit de dialogue et de construction de la confiance autour – *inter alia* – des enjeux de coopération maritime dans l'Arctique et de réforme de la gouvernance de l'espace arctique (ex. proposition d'un rétablissement de la Russie dans le format ASRF vis-à-vis d'une participation UE à ce cadre) ;
- ✓ Renforcer et valoriser davantage la dimension européenne des initiatives et programmes de coopération mis en place dans l'espace euro-arctique (protection de l'environnement arctique, recherche scientifique, accès des communautés arctiques au numérique, etc.) ;
- ✓ Réactiver et développer les champs de la coopération transfrontalière avec la Russie (notamment autour du Search&Rescue) au sein du Barents Euro Arctic Council (BEAC) dans lequel siège un représentant de la Commission européenne.

Recommandations pour la Belgique :

- ✓ Soutenir, promouvoir et contribuer activement aux efforts déployés au niveau européen autour de l'objectif d'élaboration nouvelle stratégie intégrée de l'UE sur l'Arctique à horizon 2022 ;
- ✓ Défendre et promouvoir le principe d'un rôle et d'une visibilité accrue de l'UE dans la sécurité de l'espace arctique et de sa gouvernance (cf. soutenir une participation de l'UE à l'ASFR) ;
- ✓ Développer et renforcer les synergies interdépartementales au niveau fédéral (MAE, Défense, BELSPO...), en lien avec les régions pour les aspects spécifiques, afin de viser à la cohérence et au renforcement d'une vision belge sur les enjeux arctiques et l'action du pays à ce niveau. À ce titre :
 - Consolider et amplifier l'élan initié par la mise en place d'un groupe de travail ad hoc au sein du COPS/DGE Affaires étrangères par la création d'une Arctic Task Force conjointe MAE-Défense. Adossée à un réseau de *stakeholders* élargi (société civile), cette task force pourrait contribuer à favoriser l'échange des connaissances et le dialogue entre la diplomatie, la défense et les opérateurs économiques et scientifiques, afin de définir une vision intégrale des intérêts nationaux à long terme dans l'Arctique, y compris concernant la science, le climat, les enjeux économiques (notamment l'accès aux matières premières et les voies maritimes) et la sécurité ;
 - Considérer dans ce cadre l'opportunité de constituer un dossier de candidature de la Belgique au statut de pays observateur auprès du Conseil de l'Arctique ;
- ✓ Procéder à un renforcement de l'intégration proactive du facteur arctique et à une systématisation de celui-ci dans la réflexion stratégique et les décisions de planification capacitaire et opérationnelle de la Défense (cf. *Mission Statement Belgian Defence 2019*) ;
- ✓ S'assurer qu'un minimum de moyens, humains et matériels, soient adaptés aux conditions polaires et aptes à permettre une participation proportionnée aux mécanismes de dissuasion/réassurance OTAN dans le Grand Nord. Les acquis d'expérience de participation à l'exercice *Trident Juncture 2018* sont importants. Ils devraient être poursuivis et renforcés (ex. POC Arctic ACOS STRAT, Ops&Training, formations et échanges CWO COE, etc.) ;
- ✓ Continuer à soutenir et financer l'effort de recherche scientifique et d'innovation (ex. compréhension et adaptation aux changements climatiques, technologies d'observation satellitaires et de communication adaptée aux conditions et à la navigation polaire, etc.) poursuivis par les institutions de la politique scientifique (BELSPO, universités) et les acteurs privés. Comme le démontre l'exemple du nouveau bâtiment scientifique *Belgica*, la Défense joue et peut continuer à jouer un rôle essentiel de catalyseur dans ce domaine (cf. « *Triple Helix* »).

Table des abréviations et acronymes

A2AD	– <i>Anti-Access Area Denial</i>
ACGF	– <i>Arctic Coast Guard Forum</i>
AIIB	– Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (RPC)
ALCOM	– <i>Alaskan Command</i> (United States Army)
AMAP	– <i>Arctic Monitoring and Assessment Programme</i> (groupe de travail du Conseil de l'Arctique)
ANWR	– <i>Arctic National Wildlife Refuge</i> (parc naturel national arctique, Alaska, États-Unis)
ARCO	– <i>Arctic crude</i> (catégorisation pétrolière)
ASFR	– <i>Arctic Security forces Roudtable</i>
BEAC	– <i>Barents Euro Arctic Council</i>
BRI	– <i>Belt and Roads Initiative</i> (aka « Nouvelles routes de la soie »)
CdA	– Conseil de l'Arctique
CLPC	– Commission des limites du plateau continental (Art. 76 UNCLOS)
CNor	– Conseil nordique
CNOOC	– <i>China National Offshore Oil Corporation</i>
CNPC	– <i>China National Petroleum Corporation</i>
CoP	– Code polaire
CSBMs	– <i>confidence and security building measures</i> (mesures de confiance et de sécurité)
CWO COE	– Centre d'excellence OTAN pour les opérations arctiques (Bodø, Norvège)
DEW	– <i>Distant Early Warning</i>
EEA	– <i>European Environment Agency</i>
EVP	– Équivalent 20 pieds (unité de mesure des conteneurs)
FSPO	– <i>floating production storage and off-loading unit</i> (plateforme pétro-gazière flottante)
Gbep	– milliards de barils équivalent pétrole (unité de mesure des volumes de gaz)
GIEC	– Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GIUK	– acronyme anglais de « Greenland, Iceland, United Kingdom » (cf. passage stratégique pour les navires militaires dans l'Atlantique Nord)
GNL	– gaz naturel liquéfié
GRU	– <i>Glavnoje Razvedyvatel'noje Upravlenije</i> (direction générale des renseignements de l'État-Major des Forces armées de la Fédération de Russie)
KMAO	– <i>Okrug</i> (district) autonome des Khanthys-Mansis, Fédération de Russie
MN	– mile nautique
NAO	– <i>Okrug</i> (district) autonome de Nénétsie, Fédération de Russie
NORAD	– Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (United States Army)
NSIDC	– <i>National Snow and Ice Data Center</i> (Centre national des données sur la neige et la glace des États-Unis d'Amérique)
NWT	– <i>North-West Territories</i> (Territoires du Nord-Ouest), Canada
OMI	– Organisation maritime internationale
ONG	– organisation non gouvernementale
OPEP	– Organisation des pays exportateurs de pétrole
OTAN	– Organisation du Traité de l'Atlantique-nord
PIB	– produit intérieur brut
PNE	– passage du Nord-Est
PNO	– passage du Nord-Ouest
PSDC	– Politique de sécurité et de défense commune (Union européenne)
RMN	– Route maritime du Nord (Fédération de Russie)
RPC	– République populaire de Chine
SAR	– <i>Search & Rescue Agreement</i>
SIPRI	– <i>Stockholm International Peace Research Institute</i>
SSBN	– <i>Ballistic missile submarine</i> (sous-marin lanceur de missiles balistiques nucléaires)
UE	– Union européenne
UNCLOS	– <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i> (aka Convention de Montego Bay, 1982)

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

USCG	– <i>U.S. Coast Guard</i>
USEUCOM	– Commandement des forces américaines en Europe
USGS	– <i>U.S. Geological Survey</i>
VKS	– <i>Vozdushnokosmicheskiye sily</i> (forces aérospatiales des Forces armées russes)
YNAO	– <i>Okrug</i> (district) autonome de Yamalo-Nénésie, Fédération de Russie
YTO	– Yamal-Taz-Ob region (district pétro-gazier du Grand Nord sibérien)
ZEE	– Zone économique exclusive

Table des cartes et figures

Figure n° 1	– Les définitions de l'Arctique
Figure n° 2	– Évolution de l'étendue de la couverture de glace de mer, 1979-2019
Figure n° 3	– Étendue de la couverture de glace de mer arctique (banquise) pour 2019
Tableau n° 1	– Éphémérides des minima d'extension de la banquise (2007-2018)
Figure n° 4	– Évolution des températures moyennes mondiales et de l'Arctique
Figure n° 5	– Fonte de la couverture glaciaire du Groenland
Figure n° 6	– Part relative des âges de la banquise (1985-2019)
Figure n° 7	– Activités industrielles et réserves pétro-gazières dans l'Arctique
Figure n° 8	– Géographie des réserves pétro-gazières dans l'Arctique
Figure n° 9	– Quantités « originelles » de pétrole et gaz en place dans chacun des États arctiques
Figure n° 10	– Géographie des bassins de production pétro-gazière russes
Figure n° 11	– Géographie des bassins pétro-gaziers russes (par volumes de production)
Figure n° 12	– Principaux champs pétroliers dans l'Arctique ouest-sibérien
Figure n° 13	– Logistique du transport des ressources hydrocarbures arctiques russes
Figure n° 14	– Évolution de la production des cinq plus grands producteurs de pétrole (1980-2018)
Figure n° 15	– Localisation et volumes des principaux champs gaziers arctiques russes (2018)
Figure n° 16	– Projection circumpolaire des voies maritimes arctiques : Passage du Nord-Ouest et Passage du Nord-Est (ou route maritime du Nord)
Figure n° 17	– Route maritime du Nord russe (<i>Sevmorput'</i>)
Figure n° 18	– Évolution du trafic maritime commercial dans l'Arctique
Tableau n° 2	– Distances entre les ports de l'hémisphère nord via quatre routes distinctes (Panama, Suez et Malacca, PNO, PNE)
Figure n° 19	– Limites des zones économiques exclusives dans l'Arctique (2019)
Figure n° 20	– Itinéraire RMN, détroits et ligne de base proclamée par la Russie
Figure n° 21	– Configuration des fonds marins arctiques et revendication russe (2001)
Figure n° 22	– État des revendications sur des plateaux continentaux étendus (2019)
Figure n° 23	– Conseil de l'Arctique - États membres et observateurs (2019)
Figure n° 24	– Infrastructure militaire russe dans l'Arctique (2018)
Figure n° 25	– Route de la soie maritime arctique et <i>Arctic Corridor Railway Project</i>

Bibliographie

Monographies et chapitres d'ouvrages collectifs thématiques

- BALZACQ, Thierry (2011), *Securitization theory : How security problems emerge and dissolve*, London, Routledge.
- (Am.) BESNAULT, René (1992), *Géostratégie de l'Arctique*, Paris, Économica, 433 p.
- BRADY, Anne Mary (2017), *China as a Polar Great Power*, Cambridge: Cambridge University Press, 360p.
- CANABBIO, Éric (cartographie d'Aurélié Boissière) (2007), *Atlas des pôles. Régions polaires : questions sur un avenir incertain*, Paris, Autrement.
- CANOBBIO, Éric (2015), *Mondes arctiques - miroirs de la mondialisation*, s.l., Editions du CNRS, Paris
- CHILLAUD, Matthieu (2004) « Le Groenland : entre contraintes géographiques et vertus stratégiques », *Annuaire français de relations internationales*, vol. IV, Bruxelles, éditions Bruylant.
- COLLIGNON, Béatrice (1996), *Les Inuit : ce qu'ils savent du territoire*, Paris, L'Harmattan (col. Géographie et cultures), 254 p.
- DAVANEL, Yves-Marie (2013), « Modalités de la reconnaissance des peuples autochtones en Fédération de Russie », in BELLIER, Irène, dir. (2013), *Peuples autochtones dans le monde : Les enjeux de la reconnaissance*, s.l., Paris, L'Harmattan, pp. 165-180
- DODDS, K., NUTTALL, M. (2016). *The scramble for the poles: The geopolitics of the Arctic and Antarctic*, London, J. Wiley & Sons
- EMMERSON, Charles (2010), *The Future History of the Arctic*, London, Public Affairs, 448 p.
- FOUCHER, M., dir. (2014), *L'Arctique. La nouvelle frontière*, Paris, CNRS Éditions, coll. « Biblis », 178 p.
- GARCIN, Thierry (2013), *Géopolitique de l'Arctique*, éditions Economica, Paris, 2013, 381p.
- GODARD, Alain, ANDRÉ, Marie-Françoise (2013), *Les milieux polaires*, Paris, Armand Colin.
- HEININEN, L., (2013), *The Fast Changing Arctic. Rethinking security for a warmer world*, University of Calgary Press.
- HOOGENSEN, Gustav et al. (2013), *Environmental and Human Security in the Arctic*, London, Routledge.
- INOZEMTSEV, Vladislav. (2018), *Nesovremennaia strana. Rossia v mire XXI veka* [Un pays en voie de démocratisation: la Russie dans le monde du 21^e siècle], Moscou, Alpina Publisher.
- KASTOUEVA-JEAN, Tatiana (2018), *La Russie de Poutine en 100 questions*, Paris, Tallandier.
- LABÉVIERE, R. et THUAL, F. (2008), *La bataille du Grand Nord a commencé*, Paris, Perrin, 168p.
- LARUELLE, M. (2016). *Le nouveau nationalisme russe. Des repères pour comprendre*, Paris, Editions de l'œuvre.
- LASSERRE, Frédéric. (2010), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, Québec, Presses de l'Université du Québec.
- LASSERRE, Frédéric (2018), « Arctic Shipping: A Contrasted Expansion of a Largely Destinal Market », in FINGER, M., HEININEN, L. (dir.), *The Global Arctic Handbook* (pp. 83-100). Springer Intl Publishing.
- LÄHTEENMÄKI, Maria, PÄVI, Pihlaja, dir. (2005), *The North Calotte. Perspectives on the Histories and Cultures of Northernmost Europe.*, Helsinki, University of Helsinki, 284p.
- LIPMAN, J., PETROV, V. (2019). *Gueopoliticheskoie polojenie Rossii: predstavleniia I real'nost'* [La situation géopolitique de la Russie: Représentations et réalités], Moscou, Art-Courier.
- LO, Bobo (2015), *Russia and the New World Disorder*, London, Brookings Institution Press/Chatham House.
- MARANGÉ, Céline (2019), « Poids et perception de la Russie en Asie du Nord-Est, in DE TINGUY, Anne (dir.), *La Russie dans le monde*, Éditions CNRS, Paris, pp. 191-221.
- POWELL, R., DODDS, K. (dir.) (2014), *Polar geopolitics?: Knowledges, resources and legal regimes*, Northampton, Massachusetts, Edward Elgar.
- RADVANYI, Jean, (2010), *La Nouvelle Russie*, 4^e édition, Paris, Armand Colin, coll. « U Géographie », 464 p.
- ROYER, Pierre (2014), *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer, tient le monde*, Paris, Presses universitaires de France, 464p.
- SHERR, James (2014), *Hard Diplomacy and Soft Coercion: Russia's Influence Abroad*, London, Royal Institute of International Affairs.
- SHIRAEV, E., ZUBOK, V. (2017). *Anti-Americanism in Russia: From Stalin to Putin*, New York: Palgrave Macmillan.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

- SLEZKINE, Yuri (1996), *Arctic Mirrors: Russia and the Small Peoples of the North* (Revised edition), Ithaca, Cornell University Press.
- SNEYD, E., CHARRON, A., (2010), « Sécurité dans l'Arctique. Au-delà des forces canadiennes », in *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, Québec, Presses de l'université du Québec, pp. 75-98
- STENT, Angela E. (2015), *The Limits of Partnership: EU-Russian Relations in the 21st Century*, Oxford: Oxford University Press.
- TAMNES, Robert, HOLTSMARK, Samuel G. (2014), "The geopolitics of the Arctic in historical perspective", in OFFERDAL, K. (Éd.), *Geopolitics and security in the Arctic*, Londres, Routledge, pp. 12-48
- TORKOUNOV, Anatoli, MELVILLE, Andrey, NARINSKI, Mikhail (2019), *Vnechniaia politika Rossiiskoi Federatsii 1992-2018* [Politique étrangère de la Fédération de Russie 1992-2018], Moscou, Rosspen.
- TRENIN, Dmitri (2017), *Post-imperium: A Eurasian Story*. Washington DC/Moscow: Carnegie Endowment for International Peace.
- VERCUEIL, Julien (2019), « La Russie dans l'économie mondiale : au-delà des apparences », in DE TINGUY, Anne (dir.), *La Russie dans le monde*, Éditions du CNRS, Paris, pp. 55-84.

Articles scientifiques et publications référencées

- ALEXEEVA, Olga V. (2018) « [Le projet BRI, un atout géopolitique pour la Russie dans sa relation complexe avec la Chine ?](#) », *Regards géopolitiques* 4(3) – Numéro spécial Belt and road initiative (BRI).
- ALEXEEVA, O., HUANG, L. (2018) "Is China's interest for the Arctic driven by Arctic strategic potential?", *Asian Geographer*, 32(1), 59-71.
- ÅTLAND, K. (2008) "Mikhail Gorbachev, the Murmansk Initiative, and the Desecuritization of Interstate Relations in the Arctic", in *Cooperation and Conflict*, 43(3), pp. 379-393
- ÅTLAND, K. (2015), "Russia's Armed Forces and the Arctic: All Quiet on the Northern Front?", in *Contemporary Security Policy*, Vol. 32, n° 2, pp. 255-269
- BARTENSTEIN, K. (2019), "[Use it or Lose it: an Appropriate and Wise Slogan?](#)", in *Options Politiques*, 31(7).
- BAEV, P. (2015), « [Russia's Arctic aspirations](#) », *Arctic Security Matters*, Paris, EU Institute for Security Studies.
- BAUDU, Hervé (2019), « [La flotte mondiale de navires brise-glaces](#) », publication du Conseil québécois d'études géopolitiques, Université de Laval, janvier 2019.
- BOULÈGUE, M., [Russia's Military Posture in the Arctic: Managing Hard Power in a 'Low Tension' Environment](#), Chatham House, London, June 2018
- BORGERSON, S. (2008), "Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming", in *Foreign Affairs*, 87 (2), March-April 2008
- BRADY, Anne-Marie (2014), "[China's Undeclared Arctic Foreign Policy](#)", *Wilson Policy Brief Series*, Woodrow Wilson Institute, Washington D.C., pp. 13-14
- BRUNET, Roger (1981), « [Géographie du Goulag](#) », *L'Espace géographique*, vol. 10, no. 3, p. 215-232.
- CANOVA, É. ; ESCUDÉ, C. ; PIC, P. ; STROUK, M. ; VERRIER, N., et VIDAL, F. (2019) « [L'Arctique, nouveau Moyen-Orient ? Cinq points pour déconstruire le mythe](#) », in *Le Grand Continent*, École des Hautes Études en sciences sociales, Paris, 5 novembre 2019.
- CANOVA, É., PIC, P. (2019), « [Le rôle des minorités ethniques en Europe du Nord, dialogue avec une députée samie de Norvège](#) », in *Le Grand Continent*, 8 mai 2019.
- COLIN, Sébastien (2016), « [La Chine, les États-Unis et le droit de la mer](#) », in *Perspectives chinoises*, 2016/2 [mis en ligne le 15 juin 2016].
- CONDE PÉREZ, E. (2016), "Defining security in a changing Arctic: helping to prevent an Arctic security dilemma", in *Questions of International Security*, vol. 52, n° 6, p. 662-679
- CONLEY, H. A., ROHLOFF, C. (2018), [The New Ice Curtain, Russia's Strategic Reach to the Arctic](#), Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Washington D.C., August 2018.
- DELANGLE, A. (2017), « [Diplomatie arctique. Gouvernance par temps froid](#) », in *Cahiers Thucydide* 19, mars 2017.
- DELBECQ, D. (2012), « [Le sous-sol de l'Arctique attise les convoitises](#) », in *Les dossiers de La Recherche*, n° 51, La Documentation française, École pratique des Hautes Études, Paris, 16 mars 2012
- De POOTER Hélène, [Les conséquences juridiques des transformations physiques de l'Arctique](#), IHEDN, coll. Florilège stratégique, 2010.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

- DITTMER, J., MOISIO, S., INGRAM, A., DODDS, K. (2011), « Have you heard the one about the disappearing ice? Recasting Arctic geopolitics », in *Political Geography*, 30(4), 202-214.
- DOYON, J.-F.; LASSERRE, F.; PIC, P.; TÊTU, P.-L.; FOURNIER, M.; HUANG, L.; BEVERIDGE, L. (2016) « [Perceptions et stratégies de l'industrie maritime de vrac relativement à l'ouverture des passages arctiques](#) », in *Géo-transports*, 8:5-22.
- DUBREUIL, Antoine (2014), « La construction de territoires identitaires régionaux et locaux en Arctique », in *Prospective et stratégie*, vol. 4-5, no. 1, février 2014, pp. 157-174
- DUC, M. (2017), « [L'extractivisme sans extraction ? Au Groenland, des politiques de développement territorial entre volontarisme minier et dépossessions](#) », in *Géoconfluences*, École normale supérieure, Lyon, mai 2017.
- EBINGER, CK., ZAMBETAKIS, E. (2009), « The Geopolitics of Arctic Melt », *Royal Institute of International Affairs*, vol. 85, n° 6, pp. 1215-1232; URL : <http://www.jstor.org/stable/40389013>
- ECKERT, D. (2005), « [Le monde russe](#) », in KROPOTKINE, A. (2005), *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, vol. 36, n°3, pp. 203-207.
- KLIMENKO, Ekaterina (2019), « [The Geopolitics of a Changing Arctic](#) », *SIPRI Background Paper*, December 2019 SIPRI, Stockholm
- ESCODÉ-JOFFRES, C. (2019), « [Les régions de l'Arctique entre États et sociétés](#) », in *Géoconfluences*, École normale supérieure de Lyon, septembre 2019.
- EIFFLING, V., STRUYE DE SWIELANDE, T. (2011) « [L'Arctique : nouvel eldorado ?](#) », *Université catholique de Louvain. Note 15*.
- FELGENHAUER, Pavel (2019), « [Russia Claims Total Military Superiority in the Arctic](#) », *Eurasia Daily Monitor*, Vol 16 Issue 33, The Jamestown Foundation, Washington DC [publié le 14 mars 2019].
- FERTMALKA, M., BOUFFARD, T. (2017), « The Unique Legal Status of an Arctic Archipelago, Arctic in Context », in *World Policy Journal*, 6 décembre 2017.
- FOUCHER, M. (1997), « [La fin de la géopolitique ? Réflexions géographiques sur la grammaire des puissances](#) », in *Politique étrangère*, vol. 62, n°1, pp. 19-31, [mis en ligne le 14 octobre 2011]
- HAFTENDORN, H. (2011), « NATO and the Arctic: is the Atlantic alliance a Cold War relic in a peaceful region now faced with non-military challenges? », in *European Security*, vol. 20, n° 3, p. 337-361
- HAMANT, H. (2018), « [Les orientations de la doctrine de sécurité de la Russie à la lecture des quatre documents-cadres adoptés depuis la fin de l'URSS](#) », *PSEI Revues électroniques de l'Université de Nice*, 61p. [mis en ligne le 08 janvier 2018]
- HENDERSON, J., MITROVA, T. (2016), « [Energy Relations between Russia and China: Playing Chess with the Dragon](#) », *Oxford Institute for Energy Studies Working Papers* n° 67, August 2016.
- HOSSAIN, K., ZOJER, G., GREAVES, W., RONCERO, J. M., SHEEHAN, M. (2017), « [Constructing Arctic security: an interdisciplinary approach to understanding security in the Barents region](#) », in *Polar Record*, vol. 53, n° 1, p. 52-66.
- HILL, F. (2004), « [Siberia: Russia's Economic Heartland and Daunting Dilemma](#) », in *Current History*, pp. 324-331.
- HOLLAND, M., BITZ, C. M., TREMBLAY, B. (2019), « [Future abrupt reductions in the summer Arctic sea ice](#) », in *Geophysical Research Letters*, Vol. 46, Issue 4, February 2019.
- HOU, Sophie (2018), « Le développement des flux de gaz naturel en Russie orientale : le modèle de Gazprom à l'épreuve ? », l'URL : https://journals.openedition.org/geo_carrefour/10232
- INOZEMTSEV, V., JOUTCHKOVA, I. (2015), « [La Russie en 2030](#) », *Revue internationale et stratégique*, vol. 4, n° 92, pp. 157-165, [mis en ligne en février 2015].
- KÄPULÄ, J., MIKKOLA, H., (2015), [On Arctic exceptionalism: Critical reflections in the light of the Arctic Sunrise case and the crisis in Ukraine](#), Helsinki, Finnish Institute of International Affairs.
- KNECHT, S., KEIL, K. (2013), « Arctic geopolitics revisited: Spatializing governance in the circumpolar North », in *The Polar Journal*, vol. 3, n° 1, pp. 178-203
- KONYSHEV, V., SERGUNIN, A. (2014), « Russia's Policies on the Territorial Disputes in the Arctic », in *Journal of International Relations and Foreign Policy*, Vol. 2, no. 1, mars 2014, pp. 61-73.
- KUMPULA, T., FORBES, C., STAMMLER, F. (2017), « Remote Sensing and Local Knowledge of Hydrocarbon Exploitation: The Case of Bovanenkovo, Yamal Peninsula, West Siberia, Russia » », *Arctic*, vol. 63, n°2, [le 13 octobre 2017, URL: <http://pubs.aina.ucalgary.ca/arctic/Arctic63-2-165.pdf>]

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

- LABARRE, F. (2013), « L'Establishment, le Canada et son Arctique », in VÉDRINE, O., *L'Arctique, théâtre stratégique*, Les Cahiers de la Revue Défense Nationale, Paris.
- LARUELLE, M. (2020), « [Russia's Arctic Policy. A Power Strategy and Its Limits](#) », *Notes de l'Ifri, Russie.NEI.Visions*, n° 117, Institut français des relations internationales, Paris, mars 2020.
- LASSERRE, Frédéric (2004), « [Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes](#) », in *Cahiers de géographie du Québec*, Vol 48, no 135, décembre 2004.
- LASSERRE, F. (2011), « [Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique](#) », in *Cybergéo: European Journal of Geography*, n° 537, septembre 2011.
- LASSERRE, F. (2011) « [Frontières maritimes dans l'Arctique : le droit de la mer est-il un cadre applicable ?](#) », in *Droit, territoire et individus, CERIScope Frontières*, Institut d'Études Politiques de Paris, 2011.
- LASSERRE, F. (2012), « Géopolitiques arctiques : pétrole et routes maritimes au cœur des rivalités régionales ? », in *Critique internationale*, n° 49, octobre-décembre 2012, pp. 131-156.
- LASSERRE, F. (2017) « Géopolitique du passage du Nord-Ouest. Une perspective de relations internationales », in *Relations internationales*, 31 juillet 2017, No. 170, pp. 107-124.
- LASSERRE, F. (2018), « La publication de la politique arctique de la Chine : la fin de l'ambiguïté ? », in *Regards géopolitiques – Bulletin du Conseil québécois d'Études géopolitiques* 4(4), pp. 14-18.
- LASSERRE, F. (2019), « [La course à l'appropriation des plateaux continentaux arctiques, un mythe à déconstruire](#) », in *Géococonfluences*, École normale supérieure, Lyon, septembre 2019.
- LASSERRE, F. (2020), « [Les changements climatiques : moteur des politiques étrangères en Arctique ?](#) », in *Regards géopolitiques. Bulletin du Conseil québécois d'études géopolitique*, Université Laval, 10 mai 2020.
- LASSERRE, F., LE ROY, J., GARON, R. (2012), "Is there an arms race in the Arctic?", *Journal of Military and Strategic Studies*, vol. 14, n° 3 & 4.
- LASSERRE, F., ALEXEEVA, O., HUANG (2015), « La stratégie de la Chine en Arctique : agressive ou opportuniste ? » in *Norois* (2015/3/n° 236), Presses universitaires de Rennes, pp. 7-24.
- LASSERRE, F., et PIC, P. (2017), « [Un paradigme arctique de sécurité ? Pour une lecture géopolitique du complexe régional de sécurité](#) », in *Revue de géographie politique et de géopolitique*, No 33 2017/3.
- LEE, S. (2014), « A theory for polar amplification from a general circulation perspective », in *Asia-Pacific Journal of the Atmospheric Sciences*, 50 (1), pp. 31-43.
- LEE, T., KIM, HJ. (2015), « [Barriers of voyaging on the Northern Sea Route: A perspective from shipping companies](#) », in *Marine Policy*, n° 62, pp. 264 -270.
- LEROUX, Justin, SPIRO, Daniel, et LAPIQUE, Claire (2019), « [Ruée vers l'Arctique: quel pays nous sauvera de la catastrophe climatique ?](#) », *Le Journal du CNRS*, Paris, 10 avril 2019.
- LEROUX, Justin, SPIRO, D. (2018) « Leading the unwilling: Unilateral strategies to prevent arctic oil exploration », *Resource and Energy Economics*, Volume 54, novembre 2018, pp. 125-149.
- LOCATELLI, Catherine (2015), « Les échanges gaziers entre la Russie et la Chine à l'aune de leur sécurité énergétique », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 2015/2 (N° 46), pp. 83-104.
- MARCHAND, Pierre (2016), « [La Russie et l'Arctique. Enjeux géostratégiques pour une grande puissance](#) », in *Le Courrier des pays de l'Est*, vol. 2/1066.
- NAKANO, J., « [China's Polar Silk Road](#) », *Centre for International & Strategic Studies*, February 2018.
- McDONALD, R., SCHRATTENHOLZER, M. (2001), « [Learning Rates from Energy Technologies. Experience from the North Sea](#) », in *Energy Policy* 29(4): 255-261, mars 2001.
- NOPENS, P. (2010), « The Impact of Global Warming on the Geopolitics of the Arctic. A Historical Opportunity for Russia? », in *Security Policy Brief*, March 2010.
- Observatoire de l'Arctique, « [Gazprom et le Grand Nord](#) », Fondation pour la recherche stratégique (FRS), Paris, mis en ligne le 12 mai 2016.
- FACON, Isabelle (mars 2018), « [Russie - Nouvelle étape pour le programme de développement pour l'Arctique](#) », *Observatoire de l'Arctique*, Fondation pour la recherche stratégique, Paris
- ØVERLAND, I. (2017), « [La politique énergétique de la Russie en Arctique](#) » (Prix Marcel-Cadieux de l'International Journal) [trad. de l'anglais par A.-H. Kerbiriou], *Études internationales*, vol. 42, n° 2, pp. 145-158.
- ØVERLAND, I. et al. (2018), « [The urgency of Arctic change](#) », in *Polar Science*, November 2018, pp. 313-14.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

- ØSTHAGEN, Andreas (2020), "[The Nuances of Geopolitics in the Arctic](#)", Defense and Security Commentary, *The Arctic Institute*, 7 janvier 2020.
- PEDERSEN, Torbjørn (2015), « The Svalbard Continental Shelf Controversy: Legal Disputes and Political rivalries », in *Ocean Development & International Law*, 37 no. 3-4, pp. 339-348.
- PIC, Pauline (2019), « [Le Canada a déposé sa demande de plateau continental étendu auprès de la commission de l'UNCLOS](#) », *Le Grand Continent*, publié le 7 juin 2019.
- PIC, P. (2020), « [Naviguer en Arctique](#) », in *Géoconfluences*, École normale supérieure, Lyon, février 2020.
- PISKUNOVA, E. (2016) « Russia in the Arctic: What's Lurking behind the Flag? », in *International Journal* 65(4) pp. 848-862
- POPESCU, N., MAKOCKI, M. (2017), *China and Russia: An Eastern Partnership in the Making?*, Issue Report no. 140. Paris, European Union Institute for Security Studies, septembre 2017.
- PURVER, R. (1998) "Arctic security: the Murmansk initiative and its impact", in *Current Research on Peace and Violence*, vol. 11, p. 147-158.
- RADVANYI, J. (2013) « [La Sibérie, eldorado russe du XXIe siècle ?](#) », *Revue internationale et stratégique*, vol. 4 (92)
- RAHBEK-CLEMMENSEN, J., (2017), "The Ukraine crisis moves North. Is Arctic conflict spill-over driven by material interests?", in *Polar Record*, vol. 53, n° 268
- ROSSI, Christopher R. (2015), « A Unique International Problem: The Svalbard Treaty, Equal Enjoyment, and Terra Nullius; Lessons of Territorial Temptation From History », in *Washington University Global Studies Law Review*, 15 issue 1, 2015, [https://openscholarship.wustl.edu/law_globalstudies/vol15/iss1/7/]
- ROSSI, Christopher R. (2017), « Norway's Imperiled Sovereignty Claim Over Svalbard's Adjacent Waters », in *German Law Journal*, 18 no. 6, 16 novembre 2017, pp. 1476-98.
- RUCKER, L. (2013), « Le pétrole russe », *Fondation Robert Schuman. Centre de recherches et d'études sur l'Europe*, Synthèse n° 97 [URL : <http://www.robert-schuman.eu/fr/syntheses/0097-le-petrole-russe>]
- SARRABEZOLE, A.; LASSERRE, F., HAGOUAGN'RIN, Z. (2016) « Arctic shipping insurance: towards a harmonization of practices and costs? », in *Polar Record*, 52 (4), pp. 393-398.
- SCOTT, G. (2008), « [Arctic Meltdown. The Economic and Security Implications of Global Warming](#) », in *Foreign Affairs*, March/April 2008.
- SERREZE, Mark C. (2019), « [Rethinking the sea-ice tipping point](#) », *Nature*, 47-48, 2019.
- SIGMOND, M., FYFE, J. C., SWART, N. C. (2018), « Ice-free Arctic projections under the Paris Agreement », in *Nature Climate Change*, vol. 8, no. 5 (May 2018), pp. 384-408.
- SIMONET, L. (2016), « Les hydrocarbures de l'Arctique : Eldorado ou chimère ? », *Géoéconomie*, 2016/5 (N° 82); <https://www.cairn.info/revue-geoéconomie-2016-5-page-73.htm>, pp. 89-90.
- SØBY KRISTENSEN, Kristian, SAKSTRUP, Casper (2016), "Russian Policy in the Arctic After the Ukraine Crisis", *Background Paper*, Centre for Military Studies, University of Copenhagen [publié le 3 juin 2016],
- TAITHE, A., FACON, I., HÉBRARD, P. et TERTRAIS, B. (2013), « [Arctique : Perspectives stratégiques et militaires](#) », *Recherches & Documents* No 3, Fondation pour la recherche stratégique, Paris.
- TERTRAIS, B. (2018), « [Coexistence pacifique dans l'Arctique ? La Russie, la Norvège et l'archipel du Svalbard](#) », Note de la FRS n°22/2018, FRS, Paris (mis en ligne le 11 décembre 2018).
- THOREZ, P. (2018). « [La Route maritime du Nord. Les promesses d'une seconde vie](#) », in *Le Courrier des pays de l'Est*, 1066(2), 48-59.
- TRENIN, D., « L'élargissement de l'OTAN vu de Moscou », texte traduit par Benjamin Bloch, *Politique étrangère*, 2002, n°2, en ligne à l'URL : http://www.persee.fr/doc/polit_0032-342x_2002_num_67_2_5185
- WATSON, S. (2013), "Macrosecuritization and the securitization dilemma in the Canadian Arctic", in *Critical Studies on Security*, vol. 1, n° 3, p. 265-279.
- ZYSK, K., (2010), "Russia's Arctic Strategy - Ambitions and Constraints", in *Joint Force Quarterly*, vol. 57, n° 2, p. 103-110

Rapports institutionnels et documents officiels

- Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP). Arctic council Working Group (2010), « [Assessment 2010: Oil and Gas Activities in the Arctic – Effects and Potential Effects](#) », vol. 1.
- Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), [Arctic Climate Change Update 2019: An Update to Key Findings of Snow, Water, Ice and Permafrost in the Arctic](#) (Tromsø, 2019).

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

- Arctic Five (2008). Déclaration d'Ilulissat, 29 mai 2008 [URL : <https://www.arctic-report.net/product/859/>]
- « Ressources de schiste et de réservoirs étanches au Nunavut » (mis à jour 2019), Conférence des ministres de l'Énergie et des Mines, Gouvernement du Canada [URL : <https://www.rncan.gc.ca/energie/sources/schiste-reservoirs-etanches/17708>]
- Conseil de l'Arctique (May 2015), "[Environmental Provisions of Polar Code adopted. Arctic Council, 20 May 2015](#)")
- Conseil de l'Arctique (septembre 1996). Déclaration d'Ottawa, texte complet accessible <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/85>
- Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC, IPCC en anglais), rapports consultés : <https://www.ipcc.ch/reports/>. Ainsi, IPCC (2018), *Summary for Policymakers. Global warming of 1.5°C*
- Gouvernement du Canada, Ministère des Affaires autochtones et du Nord Canada, « [Le Canada annonce les prochaines étapes dans l'exploitation du pétrole et du gaz dans l'Arctique](#) » (mis à jour 2018).
- « [Assessment of Continuous Oil and Gas Resources of the Timan-Pechora Basin Province, Russia, 2018](#) », U.S. Geological Survey 2018, Reston, VA: U.S. Department of the Interior [mis en ligne le 19 décembre 2018].
- « L'Arctique et ses enjeux », rapport de Commission des affaires européennes sur les stratégies européennes pour l'Arctique. Sénat de la République française, Paris, 2014.
- « Les ressources naturelles de l'Arctique », rapport Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Sénat de la République française, Paris, 2009.
- Paul Arthur BERKMAN, P. A. (2020), « Environmental Security in the Arctic Ocean: Promoting Co-operation and Preventing Conflict », *RUSI Journal, Whitehall Papers*, Volume 75, Issue 1-2020, 119 p.
- BIRD, K. J., CHARPENTIER, R. R., GAUTIER, DL. *et al.* (2008), « [Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle](#) », *U.S. Geological Survey Fact Sheet 2008-3049*, U.S. Geological Survey, Reston, VA: U.S. Department of the Interior
- FACON, I. (2017), "[Russia's national security strategy and military doctrine and their implications for the EU](#)", European Parliament, Directorate-General for external policies (January 2017)
- GIACOBBI, P., QUENTIN, D., Rapport d'information déposé par la Commission des Affaires étrangères *en conclusion des travaux d'une mission d'information constituée le 4 mars 2015*, sur « [la diplomatie et la défense des frontières maritimes de la France - Nos frontières maritimes : pour un projet politique à la hauteur des enjeux](#) », enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale de la République française le 29 juin 2016.
- HEININEN, L., EXNER- PIROT, H., BARNES, J. (dir.), *Redefining Arctic Security: Arctic Yearbook 2018*, Arctic Portal: Akureyri, Iceland, Oct. 2018).
- LANTEIGNE, Marc (2019), [Le nouveau visage de la sécurité dans l'Arctique](#), NATO Review, Opinion, analyse et débat sur des questions de sécurité [publié le 28 juin 2019]
- PLOUFFE, J., (2011), « [Les puissances tierces dans la zone Arctique. Posture stratégique et diplomatique de la France](#) », *Étude de l'IRSEM. Ministère de la Défense*, 137 p
- POMPEO, M., U.S. Secretary of State, « Looking north: Sharpening America's Arctic focus », Speech, Rovaniemi, Finland, 6 May 2019.
- PÖRTNER, H-O *et al.* (dir.), *The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate: Summary for Policymakers*, Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) Special Report (IPCC: 2019).
- HUMPERT, M. (2012) « [The Future of Arctic Shipping along the Transpolar Route](#) », *The Arctic Institute*.
- RICHTER-MENGE P., DRUCKENMILLER, J., JEFFRIES M., dir. (2019), Arctic Report Card 2019, National Oceanic and Atmospheric Administration, U.S. Department of Commerce, Washington D.C. [URL: <https://www.arctic.noaa.gov/Report-Card>].
- SCHALLER, B. (2017), « The Arctic Security Community: Proving ground or sub-plot of a tensed European Security Environment? », *Arctic Yearbook 2017*
- VASILIEV, Anton, "Security and Cooperation in the Arctic. New Factors, Challenges and Prerequisites", *The Arctic Herald*, Arctic Council, n° 2, 2012.
- WEZEMAN, S. (2016), « Military capabilities in the Arctic: a new cold war in the High North? », in *SIPRI Background Paper*, SIPRI, Stockholm, octobre 2016.
- WUEBBLES, D. *et al.* (2018), *Climate Science Special Report, Fourth National Climate Assessment*, U.S. Global Change Research Program, Washington DC, 2018), 332p.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

- Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (2019), Concept Stratégique de l'Alliance approuvé par les Chefs d'État et de gouvernement participant à la réunion du Conseil de l'OTAN, Washington, 23-24 avril 1999. Texte en ligne sur le site web : http://www.nato.int/cps/fr/natohq/official_texts_27433.htm
- United States Coast Guards, *Arctic Strategic Outlook*, April 2019, Washington DC (URL texte complet: <https://assets.documentcloud.org/documents/5973939/Arctic-Strategic-Outlook-APR-2019.pdf>)
- US Department of Defense, 'Department of Defense Arctic Strategy', Report to Congress, June 201 (URL texte: <https://media.defense.gov/2019/Jun/06/2002141657/-1/-1/1/2019-DOD-ARCTIC-STRATEGY.PDF>)
- Congressional Research Service (CRS), *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress*, CRS Report for Congress R41153 (US Congress, CRS: Washington, DC, 27 Nov. 2019)
- Stratégie de sécurité nationale de la Fédération de Russie jusqu'en 2020 (*Strategiya natsionalnoi bezopasnosti Rossiiskoi Federatsiy do 2020 goda*) [Texte russe Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года adopté par un oukase du 12 mai 2009, en ligne sur le site web du Conseil de sécurité de la Fédération de Russie : <http://www.scrf.gov.ru/documents/99.htm>]
- China Arctic Policy http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_28147602666_0336.htm
- Union européenne (2016), « [Sanctions de l'UE à l'encontre de la Russie concernant la crise en Ukraine](#) », *Europa.eu* [mis à jour le 21 mars 2016]
- Commission européenne (2019), « [EU and Arctic Partners Enter Historic Agreement To Prevent Unregulated Fishing in High Seas](#) », 4 mars 2019.
- Conseil de l'Union européenne (2019), « [Central Arctic - EU to Enter Agreement Against Unregulated Fishing](#) », 4 mars 2019.
- Norwegian Government Authorities, "[Norway's Arctic Strategy: Between geopolitics and social development](#)", Norwegian Ministries: Strategy, Oslo, 3 December 2018
- République française, Ministère des Armées, *La France et les nouveaux enjeux stratégiques en Arctique*, sept. 2019.
- Défense belge, Déclaration de mission de la Défense et cadre stratégique pour la mise en condition, *Mission Statement Défense*, septembre 2019.

Articles de presse et littérature grise

- ADOMAITIS, N., « [Norway Doubles Oil, Gas Resource Estimates for Barents Sea](#) », *Reuters*, 25 avril 2017.
- ARI, P., « In Russia, World's First Ice-Resistant Oil Platform Starts Production », [think progress.org](http://thinkprogress.org), 21 avril 2014.
- BARROUX, D., « [Comment le conteneur a changé le monde](#) », juin 2013.
- BELSINSKI, S. (April 2, 2015), "[Putin May Have Last Laugh Over Western Sanctions](#)", *Oilprice.com*, 2 avril 2015.
- BONAL, C., « [Nordic Orion le premier cargo qui a osé le passage du Nord-Ouest](#) », in *Libération*, 10 octobre 2013.
- BOURBON, J-P, « [Le pétrolier BP se retire d'Alaska](#) », in *La Croix*, Nantes, 28 août 2019.
- BOURNE, Joel, Jr, « L'exploration pétrolière pourrait bientôt commencer dans le sanctuaire de l'Alaska », in *National Geographic*, 13 décembre 2018.
- BRUNEAU, P., « [Et si les réserves pétrolières de l'Arctique étaient moins importantes que l'on ne le pensait](#) », in *Le Monde*, Paris [mis en ligne le 9 septembre 2017, mis à jour le 4 juillet 2019].
- COCKBURN, H. "[Norway refuses to drill for billions of barrels of oil in Arctic, leaving 'whole industry surprised and disappointed'](#)", in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 9 avril 2019.
- COLLEN, V., « [Pétrole : Riyad déclare la guerre des prix, les cours s'effondrent](#) », in *Les Échos*, Paris, 20 mars 2020.
- CORKHILL, M. "[Novatek and Rosatom to co-operate on LNG-powered Arctic icebreakers](#)", in *The LNG Word Shipping*, septembre 2018.
- DANIEZ, C., « [Pétrole, gaz, navigation... L'Arctique polarise les convoitise](#) », in *L'Express*, Paris, 27 janvier 2018.
- DENIS, A., « [L'incroyable projet de navettes maritimes qui ouvrira la route du pôle toute l'année](#) », *Slate Magazine*, [mis en ligne le 14 juin 2013]
- ENGDAHL, W. F., « [Les vastes implications de la route maritime du Nord de la Russie](#) », *Mondialisation.ca*, Centre de recherche sur la mondialisation, Montréal, 7 décembre 2018
- ESCODÉ-JOFFRES, Camille « [Mourmansk, capitale arctique et port militaire stratégique](#) », CNES-Géoimage, 2019.
- FEARS, D., « [The Trump administration just approved a plan to drill for oil in Alaska's federal waters. It's a major first](#) », in *Washington Post*, Washington DC, 24 octobre 2018.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

- FEITZ, A., « [Pétrole : le secteur commence à ressentir les effets des sanctions contre la Russie](#) », in *Les Echos*, Paris, 2 octobre 2014.
- FEITZ, A., « [Pourquoi les pétroliers n'ont pas renoncé à l'Arctique](#) », in *Les Echos*, Paris, 8 octobre 2015.
- GAUQUELIN, Igor (2019), « [Quand la boussole indique le Nord à l'empire du Milieu](#) », *Asialyst* [publié le 21 mars 2010]
- GOLDENBERG, D., « [Shell to suspend Arctic offshore drilling program over safety fears](#) », *The Guardian*, Londres, 27 février 2013.
- JANE, G., « [Greenland touted as billion-a-year oil beneficiary](#) », in *The Guardian*, Londres, 12 September 2010.
- KATONA V., « When Will Russia Run Out Of Oil? », in *The Moscow Times*, Moscou, 4 avril 2017.
- KOIVUROVA, T. et HOSSAIN K., *Arctic Transform*, « Offshore Hydrocarbon », 4 mai 2015 [URL: www.arctic-transform.org/download/OffHydBP.pdf].
- KOUTOUZOVA, Mariia « Pervye chagi rossiiskikh goskompanii v Arktike : 'Gazprom Neft' » [Les premiers pas des compagnies d'État russes dans l'Arctique : 'Gazprom Neft'], *Pro-Arctic*, 26 mai 2014.
- KOUTCHMA, A., « [Sanctions contre le secteur pétrolier : la Russie pourrait subir des pertes astronomiques](#) », *Russia Beyond The Headlines* [mis en ligne le 12 août 2016].
- KOZACHENKO, A., « [Kholodnaia Volan: Inostrantacam sozdali pravila prokhoda sevmorputi](#) » (Nouvelle organisation pour la Route maritime du Nord), in *Izvestia*, Moscou, 6 mars 2019.
- LANTEIGNE, M., SHI, M., « [China Steps Up its Mining Interests in Greenland](#) », in *The Diplomat*, 12 février 2019.
- LAUER, S., « [Obama interdit les forages en Arctique avant l'arrivée de Trump](#) », in *Le Monde*, Paris, 21 décembre 2016.
- Lloyd's of London (2012), « [Arctic opening: Opportunity and Risk in the High North](#) » (mis en ligne le 4 février 2013)
- LUNDEN, Lars, FJAERTOFT, Daniel, « [Government Support to Upstream Oil & Gas in Russia. How Subsidies Influence the Yamal LNG and Prirazlomnoe Projects](#) », International Institute for Sustainable Development, Stockholm, juillet 2018).
- MALTE, H., « [European Union Adopts Ban on Fishing in the Arctic](#) », in *High North News*, 7 mars 2019.
- MARCHAND, L., « [Trump cherche à exploiter davantage l'Alaska, au mépris de l'environnement](#) », in *Les Échos*, Paris, 14 septembre 2019.
- MASSET, M., « [Contre vents et marées : les sauveteurs en Arctique](#) », in *Le courrier de Russie*, septembre 2016.
- MATHIEU, Y. (2009), « Sauver le pôle Nord », in *Le Nouvel Observateur*, Paris, 12 mars 2009
- MILLER, J., « [Ironbark Moves to Financing Stage of Zinc Strategy](#) », in *Mining Journal*, 16 janvier 2018.
- NAGARAJAN, S., « [BP's CEO warned that we may have seen 'peak oil' and said demand may never fully recover from its coronavirus crash : I would not write that off](#) », in *Wall Street Journal*, 20 mai 2020
- NERBOLLIER, D., « [À Duisbourg, terminus de la nouvelle route de la soie](#) », in *Le Temps*, Genève, 25 juin 2018.
- NILSEN T., « [Professor says Goliath will likely never become profitable](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 6 novembre 2017
- NILSEN, T., « Norway Doubles Arctic Oil Estimates », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 25 avril 2017.
- Norwegian Petroleum, « Activities Per Sea Area » (mise à jour février 2020); URL: <https://www.norskpetroleum.no/en/developments-and-operations/activity-per-sea-area/#norwegian-sea>
- PANIN, A., « Changes in Regulations Could Help Break the Offshore Ice », in *Moscow Times*, 2 février 2014.
- PETTERSEN, T., « [Ex-Minister Suggests Pause in Russian Arctic Oil](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 14 janvier 2015.
- RITCHIE, M., « [L'or noir de l'Arctique](#) », in *ISO Standards Norway Actualités*, 4 mars 2015.
- SEVUNTS, L., « [Ottawa signals it's open to talks on Arctic offshore gas and oil developments](#) », in *Eye on the Arctic*, 5 octobre 2018.
- SHIELDS, A., « Le pétrole sale de l'Alberta - Portrait dévastateur d'une industrie polluante », in *Le Devoir*, Ottawa, 26 février 2009.
- SILETSKI, I., (2014), « [Arctique : la "réserve d'or" de la Russie](#) », in *Sputnik News*, Moscou, 21 décembre 2014.
- STAALESEN, A., « [Going All In: Norway proposes massive opening of Arctic shelf](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 13 mars 2017.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique : un retour de la géopolitique ?

- STAALESEN, A., « [Moscow Signs Arctic Seismic Deal With Norway](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 23 janvier 2017
- STAALESEN, A., « [Russian crisis money for Yamal](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 5 janvier 2015.
- STAALESEN, A., « [Chinese oilmen make big discovery in Russian Arctic waters](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 5 avril 2018.
- STAALESEN, A. (2018) « [Deputy Prime Minister supports foreign sailing restrictions on Northern Sea Route](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 17 septembre 2018.
- STRUZIK, E. (2019) « [Shipping Plans Grow as Arctic Ice Fades](#) », *Yale Environment 360*.
- TRUC, O., « L'État norvégien divisé au sujet des forages en Arctique », in *Le Monde*, Paris, 3 septembre 2012.
- WATTS, W., « [Why Russia wants to crush U.S. shale oil producers in price war](#) », in *The New York Times*, 10 mars 2020
- YUYAN, K., STRINGER, D., « [Greenland's Rare Earth Minerals Make it Trump's Treasure Island](#) », in *Bloomberg Business Week*, 3 septembre 2019.
- s.n. « [L'administration Trump lorgne sur les ressources en pétrole et en gaz de l'Alaska](#) », *France24*, 4 décembre 2018.
- s.n. « [Canada: une commission pour une forte affirmation de la souveraineté dans l'Arctique](#) », in *Le Figaro*, Paris, 18 juin 2019.
- s.n. « [Forage pétrolier en Alaska, Donald Trump a gagné la partie](#) », in *Wall Street Journal L'opinion*, New York, 13 septembre 2019
- s.n. « [Oligarch Vladimir Potanin on money, power and Putin](#) », *The Financial Times*, London, 10 février 2017
- s.n. « [À Chtokman, le pari titanesque mais fragile de Total sur l'un des plus grands champs gaziers au monde](#) », in *Le Monde*, Paris, 4 juin 2010.
- s.n. « [Obama gèle les forages en Arctique avant la présidence Trump](#) », in *L'Express*, Paris, 21 décembre 2016.
- s.n. « [Arctic of 'Strategic Importance' to Canada: PM](#) », *CBC News*, New York, 19 August 2009.
- s.n. « [Exploration is key to oil and gas outlook for Norwegian Barents Sea](#) », *GlobalData Energy*, 19 September 2019.
- s.n. « [Zvezda Shipyard Selected as Builder of Project 10510 Leader Nuclear Icebreakers](#) », *The Navy Recognition*, juin 2018.
- s.n. « [Maersk lance son premier porte-conteneurs sur la Route du Nord](#) », *Le Courier international*, 21 août 2018.
- s.n. « ['Gazprom' natchal dobyvat' neft' v Arktike](#) » [Gazprom commence à produire du pétrole dans l'Arctique], *Vedomosti*, Moscou 20 décembre 2013.
- s.n. « [Gazprom' zovet LOukoil na chel'f](#) » [Gazprom appelle Loukoil sur le plateau continental], *Gazeta.ru*, Moscou, 19 mai 2015
- s.n. « [Lukoil Teams Up with Gazprom in Barents](#) », in *The Independent Barents Observer*, 16 juin 2014;
- s.n. « [Gazprom, Lukoil in Arctic Alliance](#) », in *The Independent Barents Observer*, 20 mai 2015.
- s.n. « [Arctic platform Prirazlomnaya opens new wells, boosts production](#) », in *The Independent Barents Observer*, 24 août 2017.
- s.n. « [Fist piece of Russian-made high-tech installed on Arctic shelf](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 26 août 2017.
- s.n. « [Après la crise, sortir de notre addiction au pétrole](#) », Éditorial du journal *Le Monde*, Paris, 20 avril 2020.
- s.n. « [Rosneft spuds northernmost Arctic well](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 3 avril 2017).
- s.n. « Gazprom: Arctic Offshore Oil More than Doubled at Russia's Prirazlomnaya », www.adn.com, 17 février 2018
- s.n. « [Delayed Arctic Breakthrough](#) », in *The Independent Barents Observer*, Oslo, 2 January 2014.
- s.n. « [Arktika, sibirskaja neft'](#) » [Arctique, le pétrole sibérien], *Gazprom-Neft*, non daté (2014 ?)

À propos du CESD et de ses publications

L'Institut royal supérieur de défense (IRSD) est le centre de réflexion de référence spécialisé du ministère de la Défense belge. Il est notamment chargé, tant au niveau national qu'international, de mener la recherche interdisciplinaire dans le domaine de la politique de sécurité et de défense au service de la société.

Au sein de l'IRSD, le Centre d'études de sécurité et défense (CESD) est chargé de nourrir la réflexion présidant à l'élaboration des politiques futures dans le domaine de la sécurité et de la défense grâce aux résultats de ses recherches. À cet effet, le CESD délivre des analyses objectives et développe des visions à plus long terme afin d'optimiser la réflexion politique et d'attirer l'attention des décideurs sur des points cruciaux dans le domaine de la politique de sécurité et de défense.

La recherche au sein du CESD est consacrée à l'étude des tendances politiques, militaires, institutionnelles, technologiques, socio-économiques et idéologiques qui sont susceptibles d'avoir un impact sur la naissance, le développement et les conséquences des crises et des conflits à travers le monde.

Le CESD publie le résultat de ses recherches dans trois séries, accessibles sur son site Internet et/ou en format papier :

- la revue *Sécurité & Stratégie* publie les études en matière de sécurité et de défense prévues par le programme annuel de recherche scientifique de la Défense belge. Les études proposées sont basées sur les lignes de recherche, sur l'évolution de l'environnement sécuritaire, sur les dispositions de « La vision stratégique pour la Défense » du gouvernement belge, sur les orientations données par l'état-major et sur l'expertise des chercheurs ;
- la série *Focus Papers* publie les résultats des recherches qui n'entrent pas dans le cadre du programme annuel de recherche scientifique de la Défense proprement dit. Les études proposées concernent des problématiques *ad hoc* ainsi que les résultats de recherche des stagiaires du CESD ;
- les *e-Notes* sont des articles traitant de sujets liés à l'actualité.

Ressources et enjeux stratégiques dans l'Arctique

Un retour de la géopolitique ?

L'espace arctique traverse des changements sans précédent dans ses réalités environnementales, géoéconomiques et géopolitiques. Ces changements rapides ont un impact considérable sur la sécurité dans et autour de la région. Les vingt-cinq années de paix et de stabilité qui ont suivi la fin de la guerre froide ont permis d'instaurer un régime de gouvernance de la sécurité dans l'Arctique qui aujourd'hui cependant semble être à un tournant et montre toute l'ampleur de ses insuffisances et de ses limites.

Les températures s'élèvent dans le Grand Nord ; les ambitions également. L'importance grandissante de l'Arctique dans l'agenda international n'est pas une passade : elle est là pour rester (et s'accroître).

Face à la montée des tensions géopolitiques entre la Russie et les pays occidentaux, notamment ses voisins riverains de l'Arctique – et face aux effets de champ de l'attention croissante portée à la région par des acteurs extérieurs, notamment révélée par le développement rapide et multiforme de la présence chinoise, on voit poindre le risque que des tensions hier circonscrites puissent s'étendre et que des considérations géopolitiques plus larges essentiellement extérieures à la zone ne viennent s'y cristalliser, avec des effets délétères pour la gouvernance du risque environnemental et la sécurité internationale au sens large. La question se pose aujourd'hui de savoir si la coopération dans l'Arctique peut survivre aux chocs extérieurs et continuer à relever le large éventail des défis actuels et futurs en matière de sécurité. C'est dans l'Arctique que s'esquisse aujourd'hui le monde de demain. La présente étude examine la complexité des paramètres de transformation du visage de l'Arctique et les grandes questions et défis stratégiques posés à sa sécurité par les dynamiques géopolitiques changeantes en ce début de 21^e siècle.

Nicolas Gosset, *politologue de formation, est chercheur Russie/Eurasie au Centre d'études de sécurité et défense de l'Institut royal supérieur de défense.*

Source photo : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Icebreaker_Yamal.JPG
©Pink floyd88 a - Русский: Атомоход Ямал ломает лёд