

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

Mark SOUTHORN

| Capitaine de vaisseau de la *Royal Navy*.

Au fil des siècles, le Grand Nord, défini au sens large comme la zone couvrant la région arctique, la mer de Norvège, la mer de Barents, les régions méridionales de la mer polaire et la région au Nord du Cercle polaire, a suscité l'imagination de nombreuses personnes. Encore aujourd'hui, elle représente l'une des dernières frontières de notre Planète. Le Grand Nord et la région arctique ont gagné en importance stratégique, malgré les changements tectoniques dans l'environnement sécuritaire mondial et la multitude de crises et de guerres dans d'autres régions du globe. En fait, les questions écologiques, économiques et de sécurité dans l'Arctique sont plus pressantes que jamais. Les pays voisins ne sont pas les seuls à y avoir des intérêts particuliers dans cette région du monde. D'autres parties prenantes s'y joignent : il s'agit notamment de l'industrie mondiale du transport maritime et de l'extraction des ressources, des organisations non gouvernementales, des groupes d'intérêt consécutivement à la prise de conscience croissante des conséquences du changement climatique.

Par ailleurs, les stratégies maritimes civiles et militaires commencent à s'interroger sur les répercussions régionales et mondiales de l'évolution du contexte de la sécurité maritime dans le Grand Nord et des changements qui en découlent. Jusqu'à tout récemment, seule une communauté relativement restreinte d'historiens navals et de stratégies maritimes avait accordé beaucoup d'attention au Grand Nord. Pour la plupart des gens, le rôle de cette arène en tant que frontière à explorer, en tant que route commerciale pour les convois arctiques pendant la Seconde Guerre mondiale ou en tant que théâtre central de la « stratégie maritime » américaine des années 1980 n'avait pas été jugé suffisamment important pour être discuté en profondeur. Cela ne veut pas dire que l'Arctique doit être considéré uniquement sous l'angle des conflits et de la concurrence, mais, au contraire, comme une occasion de souligner le potentiel de coopération et de collaboration qu'il présente.

Le présent article vise à donner un aperçu de l'importance de l'Arctique et des raisons pour lesquelles les conditions environnementales changeantes peuvent avoir une importance géostratégique, si ce n'est aujourd'hui, en tout cas à l'avenir. Les ouvertures estivales des passages du Nord-Ouest et du Nord-Est au fur et à mesure de la fonte des glaces ont déjà eu des conséquences : les possibilités commerciales en matière de navigation et d'exploitation des ressources naturelles ont surgi et les grands États cherchent déjà à exploiter au mieux cette nouvelle frontière. La tendance à la remilitarisation de cette zone par la Russie et l'intérêt de la Chine en tant que future zone de

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

ressources ou zone militaire sont perceptibles. Parallèlement, cet article examinera brièvement la façon dont certains pays et alliances occidentaux évoluent ou élaborent une stratégie pour l'Arctique afin de protéger leurs intérêts et de contrer les menaces futures dans la région.

Les changements climatiques et l'Arctique

Sur Svalbard, une petite île norvégienne située au nord du Cercle polaire arctique, un groupe de climatologues parmi les mieux informés au monde a publié un nouveau rapport stupéfiant qui affirme que l'île a connu un réchauffement de 4° Celsius au cours des 50 dernières années et que selon le scénario actuel, la température moyenne annuelle de l'air devrait y augmenter de 7° à 10° à la fin du siècle ⁽¹⁾. Bien qu'il s'agisse d'un rapport localisé et peut-être exagérément pessimiste, il est généralement admis que l'Arctique devrait se réchauffer plus rapidement que d'autres régions du monde, les températures moyennes en surface devant augmenter de 1 à 3° d'ici 2050 ⁽²⁾.

L'impact du changement climatique est déjà perceptible, avec, depuis l'an 2000, 17 des 18 années les plus chaudes jamais enregistrées (soit depuis 1880). L'inertie du système climatique signifie que les températures continueront presque certainement d'augmenter, quelles que soient les mesures d'atténuation prises. Selon des estimations récentes, même si les engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris de 2015 sont tenus, l'augmentation des températures devrait atteindre entre 2,3° et 3,5° d'ici 2100. La glace de mer fond le plus rapidement dans l'Est de l'océan Arctique et les mers adjacentes, tandis que la glace plus épaisse et plus vieille dans le centre de l'océan Arctique et les eaux au nord du Groenland et de l'archipel canadien est susceptible de persister plus longtemps. Ces changements auront des conséquences sur le climat mondial. Ainsi, à mesure que la superficie de la glace de mer et de la couverture neigeuse diminuera, la capacité de l'Arctique à réfléchir le rayonnement solaire (l'« effet albédo ») diminuera, ce qui fera augmenter davantage la température mondiale.

En raison de la fonte des glaces, il est généralement admis que la région arctique deviendra de plus en plus accessible et qu'elle revêtira une importance géostratégique de plus en plus grande à mesure que la concurrence entre les acteurs mondiaux et régionaux augmentera. La hausse des températures, la fonte des glaces de mer et le dégel du pergélisol modifieront le paysage de la région, ce qui aura des répercussions importantes sur sa population et son infrastructure. Même si l'Arctique continue d'être un environnement difficile, l'activité commerciale dans la région augmentera. Elle pourrait devenir une route maritime mondiale. D'ici 2050, l'Arctique pourrait également être un important fournisseur de pétrole et de gaz et, à mesure que ses eaux se réchauffent, un lieu de pêche de plus en plus important. Avec l'intensification de la concurrence dans l'Arctique, le paradigme sécuritaire devrait changer et la région se

(1) HANSEN-BAUER I., FØRLAND E.J., HISDAL H., MAYER S., SANDØ A.B. et SORTEBERG A., *Climate in Svalbard 2100—a knowledge base for climate adaptation*, NCCS Report n° 1/2019, janvier 2019 (www.unis.no/).

(2) MINISTRY OF DEFENSE (MOD), *Global Strategic Trends* (6^e édition), 2018 (www.gov.uk/government/publications/global-strategic-trends).

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

trouvera potentiellement de plus en plus militarisée. De nouvelles institutions et de nouveaux cadres pourraient peut-être même être nécessaires pour assurer la sécurité et la gouvernance de la région, et ainsi réduire tout risque de conflit militaire.

Considérations maritimes et flux commerciaux

Selon les données actuelles, la fonte des glaces de mer ouvrira des routes maritimes entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord, ce qui réduirait de plus de 40 % le temps de déplacement et les coûts de carburant lorsque l'Arctique sera complètement ouvert. Actuellement, les voyages de Dalian (Chine) à Rotterdam (Pays-Bas) durent 48 jours *via* le Canal de Suez, mais seulement 38 *via* la route maritime du Nord.

Bien que le volume du transport maritime mondial augmente ⁽³⁾, les estimations actuelles indiquent que le nombre de transits restera probablement faible à court terme (environ 50 par an). Permises par la fonte des glaces dans les régions arctiques, l'ouverture d'une route maritime en haute mer le long de la côte Nord de la Russie, par exemple (la Route du Nord-Est), pourrait réduire la distance à parcourir et donc les coûts de transport. Face à cette perspective, le public se représente souvent la Route maritime du Nord comme un futur « Canal de Suez » avec un trafic maritime soutenu tout au long de l'année. Les compagnies et les opérateurs maritimes jugent cette opinion infondée car reposant sur des hypothèses erronées concernant la navigabilité de la région arctique.

Tout d'abord, il convient de noter qu'il n'existe pas encore de cartes précises pour les routes maritimes du Nord, et que l'évaluation des risques pour la sécurité mettrait en évidence les dangers potentiels. Partant, les primes d'assurance seraient donc plus élevées, sans même évoquer les dangers émanant des glaces flottantes et des conditions climatiques généralement difficiles dans le Grand Nord. Ces paramètres font partie des coûts que les opérateurs maritimes doivent prendre en compte. Concrètement, elles les compenseraient par rapport aux bénéfices potentiels afin d'évaluer la valeur commerciale d'une route maritime.

La perspective de diversion des flux commerciaux des routes maritimes traditionnelles vers la région arctique, mérite une analyse des considérations commerciales associées. Tous les éléments qui sous-tendent la pertinence des itinéraires traditionnels font actuellement défaut dans cette région. Les routes maritimes le long des côtes russes et canadiennes ne donnent actuellement accès ni aux fabricants ni aux producteurs. En outre, les ports accessibles le long de la route n'ouvrent pas la porte à un marché plus large ou à des consommateurs ayant un pouvoir d'achat. Enfin, les quelques infrastructures portuaires existantes dans la région arctique ne sont pas reliées aux industries ou aux infrastructures intérieures.

On peut se demander si l'évolution de l'environnement naturel n'entraînerait pas des circonstances plus favorables à la construction de sites industriels dans les

(3) D'ici 2050, les expéditions de matières premières devraient doubler vers les économies occidentales et quadrupler vers d'autres régions, et le commerce mondial de fret pourrait augmenter de 330 à 380 %.

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

régions nordiques de l'Arctique. Il est possible que les vastes ressources naturelles de cette région du monde invitent les gens à s'y établir et à y établir des communautés. Les travailleurs de l'industrie représenteraient donc aussi un marché de consommation. Cependant, ce débat sur la répartition des industries et la « colonisation » est aujourd'hui considéré comme prématuré.

En ce qui concerne la sécurité, il y a actuellement un manque de capitaines de navires expérimentés et qualifiés pour équiper un plus grand nombre de navires transitant dans les eaux arctiques. Comme nous l'avons mentionné, il n'existe pas de cartes marines précises qui permettraient aux navires de naviguer en toute sécurité dans ce secteur. De même, les États côtiers ne fournissent que de petites capacités de recherche et de sauvetage maritimes, ce qui constitue un facteur de risque supplémentaire pour les équipages et les navires dans les régions éloignées où les conditions climatiques sont difficiles. Enfin, en matière de sécurité, certaines compagnies maritimes ne font tout simplement pas confiance à la Russie et à sa politique générale.

Toutefois, d'autres problèmes liés au changement climatique mondial pourraient obliger les pays maritimes et les marines à opérer différemment à l'avenir. Outre l'augmentation de la température, on peut observer des tempêtes de plus en plus intenses, l'élévation du niveau de la mer et des périodes de pluies plus intenses qui devraient toutes perturber la navigation. Les ports seront fréquemment fermés en raison des conditions météorologiques, les vitesses de passage devront peut-être être réduites et les principales routes maritimes traditionnelles devront être modifiées. Les points d'étranglement maritimes (comme le canal de Panama ou le détroit de Malacca) pourraient être affectés par les changements climatiques, qui pourraient perturber le commerce international et la sécurité des approvisionnements. Cela risque d'exacerber les tensions géopolitiques et peut-être même que les nouvelles routes du Grand Nord pourraient bien devenir des routes essentielles pour le transport maritime mondial à l'avenir. Ce qui est sûr, c'est que l'impact sur la défense et la sécurité sera profond. Les changements climatiques obligeront les navires, les aéronefs et les véhicules à fonctionner dans des conditions environnementales plus extrêmes et les hypothèses de planification (comme l'endroit où les navires et les aéronefs peuvent être basés et quand les routes seront praticables) devront être revues.

L'argument économique

En 2008, le *United States Geological Survey (USGS)* a estimé que les ressources techniquement récupérables des fonds marins de l'Arctique représentaient 13 % du pétrole non découvert dans le monde, 9 % des réserves mondiales de charbon, 30 % du gaz naturel non découvert et 20 % des liquides du gaz naturel non découvert. Parmi ces ressources naturelles, on estime que 97 % des réserves de pétrole et de gaz de l'océan Arctique se trouvent dans les zones économiques exclusives des États côtiers de l'Arctique déjà déterminées et, jusqu'à présent, non contestées ⁽⁴⁾.

(4) États côtiers de l'Arctique : Canada, Danemark (Groenland), Finlande, Norvège, Islande, Suède, Russie et États-Unis.

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

Alors que la Russie a déjà beaucoup investi dans l'exploitation des ressources naturelles de la région (« L'Arctique est terriblement important pour la Russie parce qu'il est responsable de 12 à 15 % du PIB russe et de 80 % du gaz russe »⁽⁵⁾), l'extraction du pétrole et du gaz est attendue dans les régions prometteuses de la mer de Barents, au nord de la Norvège et de la Russie, et dans le Nord de l'Alaska. Toutefois, une augmentation importante de la production de pétrole et de gaz dans l'Arctique, exigerait des investissements importants dans l'infrastructure et la technologie, qui seront liés à l'évolution des prix de l'énergie. Si l'énergie renouvelable devait entraîner une baisse des prix du pétrole et du gaz, l'Arctique pourrait ne pas devenir une option viable sur le plan commercial.

Jusqu'à présent, l'exploitation minière a attiré beaucoup moins de publicité que l'extraction de pétrole et de gaz, mais elle pourrait devenir la principale activité économique dans l'Arctique. Par exemple, l'exploitation minière représente déjà la moitié du revenu des Territoires du Nord-Ouest canadiens. De même, le Groenland possède d'énormes gisements de matières premières ainsi que du pétrole et du gaz. Parmi ces ressources figurent des métaux précieux tels que l'uranium et le thorium, les pierres précieuses et les éléments des terres rares nécessaires à la construction de batteries modernes, et qui font partie intégrante de l'essor des énergies renouvelables. Au fur et à mesure que la calotte glaciaire se retire, l'exploitation de ces précieuses ressources devient de moins en moins coûteuse et attire ainsi une spéculation considérable pour les investissements⁽⁶⁾.

En raison de leur accessibilité, on s'attend à ce que les eaux arctiques deviennent des zones de pêche de plus en plus importantes, dont certaines sont peu susceptibles de faire l'objet d'une gestion régionale concertée. Une augmentation de la pêche non réglementée et non durable dans les eaux internationales de l'Arctique entraînerait des tensions entre les États, du genre de celles que l'on a connues pendant les « guerres de la morue » entre l'Islande et le Royaume-Uni dans les années 1970.

Intérêts russes

L'Arctique représente l'avenir économique de la Russie⁽⁷⁾. Avec une frontière arctique de 6 500 km de long et plus de 20 % de sa masse terrestre au-dessus du Cercle polaire arctique, elle abrite également l'essentiel de sa force de dissuasion stratégique⁽⁸⁾ et représente une route maritime reliant l'Ouest et l'Est, une route que la Russie sera probablement en mesure de contrôler à l'avenir. Cette région représente une grande

(5) Dr Igor SUTYAGIN (*Senior Research Fellow Russian Studies*), RUSI (*Royal United Services Institute for Defence and Security Studies*).

(6) NACKMAYR Jorg-Dietrich (*Co-Project Manager of Kiel Conference, COE CSW*), « Chinas Arrival in the Arctic », in BRUNS Sebastian et NEUMANN Adrian J. (dir.), *Maritime Security Challenges: Focus High North, Papers from the Kiel Conference 2016*, p. 46-54 (www.ispk.uni-kiel.de/).

(7) STUBBS Bruce (*Director, US Navy Strategy Division*), « A US Navy perspective on the Arctic », in *Maritime Security Challenges: Focus High North, op. cit.*, p. 30-33.

(8) Actuellement, environ 60 % des 704 têtes nucléaires stratégiques basées en mer de la Russie le sont dans le coin Nord-Ouest du pays, de sorte qu'il ne fait guère de doute que l'Arctique européen est toujours considéré comme d'une importance cruciale pour la sécurité russe.

L'Arctique et la Route du Nord :
opportunité ou menace ?

opportunité, mais un investissement massif sera nécessaire pour la transformer d'un « passif de sécurité » à un « actif national ». Les lacunes importantes des ressources gouvernementales dans l'Arctique sont exposées dans la Stratégie de la Fédération de Russie pour le développement de l'Arctique (2008) ⁽⁹⁾, notamment :

- une cartographie hydrographique et des aides à la navigation insuffisantes ;
- une base d'infrastructures de transport médiocre ;
- une flotte de brise-glace vieillissante et des ressources aéronautiques limitées ;
- un manque de communications modernes ;
- l'incapacité d'observer l'Arctique de l'Espace.

Toutefois, depuis 2008 et sous l'impulsion de Vladimir Poutine, la Russie a investi massivement dans de nouvelles capacités militaires et a commencé à moderniser ses forces navales nucléaires et conventionnelles dans la péninsule de Kola (au Nord de la Russie, à l'Ouest de la Finlande). Le pays a également renforcé sa présence et ses activités militaires dans les régions côtières, les eaux et l'espace aérien du Nord. Il convient de noter que cette évolution a commencé bien avant le conflit ukrainien, mais qu'elle s'est intensifiée depuis 2014. Il est fort probable que nous continuerons d'assister à une augmentation du niveau et de la portée de l'activité militaire de la Russie dans le Grand Nord, en particulier en mer et dans les airs. En 2007, la Russie a repris la pratique consistant à effectuer des patrouilles de bombardiers stratégiques dans l'espace aérien international au-dessus des mers de Barents, de Norvège et du Groenland. Il s'agit maintenant d'un événement de routine.

Preuve supplémentaire de la militarisation de cette région par la Russie, elle a récemment établi et rouvert des bases dans l'Arctique russe, mis en place le Commandement stratégique interarmées russe en 2014, poursuivi ses vols militaires réguliers au-dessus de la région, créé deux brigades supplémentaires pour renforcer l'infanterie navale existante et créé une brigade dans la péninsule de Kola. Ce mouvement de réarmement comprend également deux brigades de guerre spécialisées dans l'Arctique, ainsi que des unités de l'armée de l'air, de la défense aérienne et de la défense côtière. En outre, la Russie a annoncé son intention d'établir jusqu'à 10 nouveaux aérodromes militaires et installations portuaires sur les nouvelles îles de Sibérie et l'archipel Franz Josef à proximité de la route du Nord-Est. D'autres capacités uniques, telles que des centrales nucléaires flottantes pour fournir de l'électricité, sont également prévues dans cette région.

Le total actuel de 41 brise-glace de la Russie dépasse de loin celui des États-Unis (5) et de l'Otan (20 au total). D'ici 2050, si tous les plans actuels d'expansion des brise-glace se concrétisent, la Russie disposera de 11 à 16 brise-glace diesel et nucléaires supplémentaires. Cette importante flotte de brise-glace permettra à la Russie de déplacer des navires entre l'Atlantique Nord et le Pacifique Nord tout au long de l'année.

(9) DEVYATKIN Pavel, « Russia's Arctic Strategy—Part II: Military and Security », *The Arctic Institute*, 13 février 2018 (www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-military-and-security-part-two/).

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

L'augmentation de l'activité militaire russe dans l'Arctique masque toutefois des problèmes économiques et sociaux à long terme. Les contraintes budgétaires pourraient entraver l'expansion de l'empreinte militaire russe dans l'Arctique, du moins à court terme. La stratégie future de la Russie sera donc très probablement axée sur le contrôle de l'accès à l'Arctique russe et le maintien de ses capacités de dissuasion nucléaire dans la région. La Russie restera presque certainement un sujet de préoccupation pour les pays voisins, et l'éventualité d'un conflit d'État à État ne peut être exclue.

Contrairement à l'Antarctique, l'Arctique n'est pas une zone démilitarisée. La région joue un rôle important dans les stratégies de dissuasion nucléaire de la Russie et des États-Unis, et tous les États côtiers de l'Arctique accordent une grande importance à leurs intérêts économiques et de sécurité nationale dans la région. Ils pourraient être prêts à défendre fermement leurs droits et leurs intérêts face à des acteurs extérieurs, soit en menaçant de recourir à la force, soit, dans le pire des cas, en ayant recours à la force militaire. Ainsi, les États côtiers de l'Arctique semblent se trouver dans un dilemme sécuritaire classique. Ils craignent que s'ils ne renforcent pas leurs capacités militaires et de sécurité dans la région, d'autres acteurs plus puissants pourraient tenter d'exploiter leur faiblesse et de menacer leurs intérêts. Par ailleurs, s'ils renforçaient leurs capacités militaires dans l'Arctique, leurs voisins risqueraient de se sentir obligés de faire de même. Cela pourrait, à son tour, accroître le niveau de tension militaire dans la région. Rétrospectivement, l'érection du drapeau national par un sous-marin russe à 3 km sous le pôle Nord en 2007, initialement perçue comme un gadget politique, a peut-être été le premier geste sérieux pour affirmer la volonté russe de puissance dans l'Arctique.

Pour illustrer la manière dont les tensions dans l'Arctique peuvent être mal interprétées, un incident particulier a eu lieu dans la péninsule de Kola en 2011-2012. En février 2012, le général Nikolaï Makarov, alors Chef d'état-major de l'armée russe, a déclaré : « Nous n'accepterons pas que des navires américains équipés du système *Aegis Ballistic Missile Defense System* opèrent dans notre région de l'Arctique ». Il a ajouté que la Russie disposait de « mesures d'accompagnement » pour faire face à une telle tournure des événements. Les États-Unis, pour leur part, ont soutenu que leurs mesures *ABM*, y compris les efforts visant à équiper un nombre croissant de croiseurs et de *destroyers* de l'*US Navy* de systèmes de défense antimissile *Aegis* compatibles *ABM*, ne visaient pas la Russie, mais plutôt la menace des missiles d'États voyous comme l'Iran et la Corée du Nord. En décembre 2011, la secrétaire d'État américaine de l'époque, Hillary Clinton, a souligné : « Nous avons expliqué par de multiples voies que notre système ne menacera pas et ne peut pas menacer la dissuasion stratégique de la Russie. Cela n'affecte pas notre équilibre stratégique avec la Russie et n'est certainement pas un motif de contre-mesures militaires ».

Si la diplomatie prévalu dans ce cas, elle illustre bien comment le dilemme sécuritaire se pose dans le domaine de la dissuasion nucléaire et comment la dynamique « action-réaction » peut contribuer à une augmentation involontaire et souvent imprévue de la présence militaire et des tensions dans le Grand Nord, ainsi que dans d'autres régions frontalières maritimes où les systèmes de défense antimissile *Anti-Access/Area Denial (A2/AD)* sont en plein essor. Les cyberattaques récentes de la Russie

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

contre ses voisins arctiques et le brouillage électronique transfrontalier des États arctiques de l'Otan ne sont guère rassurants à cet égard.

Intérêts chinois

L'apparition de la Chine dans l'Arctique et son influence dans la région ont été largement négligées. La Chine est devenue la première Nation commerçante du monde en termes quantitatifs, et sa santé économique dépend largement de l'exportation de marchandises et de l'importation de matières premières. De ce fait, elle devient de plus en plus vulnérable aux perturbations de ses lignes de communication maritimes. Pour réduire cette vulnérabilité, elle souhaite vivement diversifier son réseau mondial de routes commerciales terrestres. De même, toute possibilité d'ouvrir d'autres voies de transport maritime qui pourraient contourner les goulots d'étranglement existants mérite donc, du point de vue de la Chine, d'être explorée.

Le premier porte-conteneurs commercial chinois à avoir emprunté la Route maritime du Nord a été le *YongSheng* exploité par COSCO (entreprise publique). Il a terminé le voyage en août 2013. Au cours de l'été 2016, toutefois, un nombre record de cinq navires COSCO l'a emprunté. Le *YongSheng* a effectué un aller-retour, tandis que deux navires se sont dirigés vers l'ouest et deux autres vers l'est. La plupart des observateurs s'attendent cependant à ce que cette route ait pour principal objectif de « transporter les ressources naturelles produites dans l'Arctique russe vers les marchés mondiaux », alors qu'elle restera probablement peu attrayante pour le trafic des porte-conteneurs. En outre, il est douteux que la navigation dans l'Arctique puisse un jour constituer une option réaliste pour aider à atténuer le soi-disant « dilemme de Malacca » de la Chine, une expression qui dénote la dépendance inconfortable de la Chine vis-à-vis de quelques détroits maritimes étroits par lesquels passe une grande partie de ses importations et exportations de matières premières et de marchandises. Dans le cas du détroit de Malacca, cela concerne environ 80 % des importations totales de pétrole de la Chine.

Par ailleurs, la stratégie chinoise *One Belt, One Road*, annoncée par le président Xi Jinping en 2014, englobe de nombreuses voies différentes pour relier la Chine à d'autres régions d'Eurasie *via* une multitude de réseaux ferroviaires à grande vitesse, de *pipelines*, de nouvelles liaisons maritimes et d'autoroutes. Ce projet bénéficie d'un soutien politique de haut niveau et de filiales très généreusement dotées par un « Fonds de la route de la soie » de 40 milliards de dollars géré par le gouvernement, ce qui indique une priorité stratégique élevée. Du point de vue de la Chine, la participation à la poursuite du développement des routes maritimes arctiques continuera probablement d'être attrayante dans le cadre d'une politique de « couverture stratégique » visant à résoudre le dilemme de la sécurité énergétique du pays.

Au plan stratégique, les aspects les plus importants de l'engagement de la Chine dans l'Arctique sont probablement les activités d'exploration des ressources naturelles dans divers pays de la zone, l'évolution du partenariat économique de la Chine avec l'Islande et ses récentes tentatives avec le Groenland. Surtout, sa coopération

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

économique, militaire et technologique croissante avec la Russie, qui comprend à la fois des manœuvres communes et des projets d'extraction de matières premières qui pourraient entraîner un volume accru de transport de vrac dans la région Arctique, est à souligner. Il semble en effet que la Chine s'engage dans l'« anticipation stratégique », en traitant l'Arctique comme l'une des nombreuses sources possibles d'importations futures d'énergie et de matières premières, même si cette région reste particulièrement difficile à exploiter pour des raisons climatiques mais aussi politiques.

Étude de cas : Groenland

L'avenir du Groenland est d'une importance capitale pour l'équilibre géopolitique de l'Arctique. Selon des estimations géologiques, la plus grande île du monde (2 166 millions de km²), couvrant une superficie six fois plus grande que l'Allemagne, possède d'énormes gisements de matières premières : terres rares, métaux (uranium, etc.), ainsi que d'autres ressources fossiles (pétrole et gaz). Elle ne compte pas plus de 57 000 habitants.

Actuellement, le Groenland est un pays semi-autonome au sein du Royaume du Danemark. Malgré cela, l'appel à l'indépendance totale, qui est théoriquement possible depuis l'accession à l'autonomie en 2009, recueille encore beaucoup d'appuis. La question de savoir qui exploitera les gisements de matières premières encore vierges joue un rôle essentiel dans cette discussion, notamment parce que ces matériaux pourraient financer l'indépendance.

Quoi qu'il en soit, en 2014, la coalition au pouvoir a déclaré que le principal effort du Gouvernement serait d'accroître l'extraction de l'uranium, qui n'avait débuté auparavant que dans le projet Kvanefjeld (à la pointe sud du Groenland). Jusqu'à présent, le Danemark considérait cette extraction comme une ressource stratégique et s'était réservé un droit de *veto*, en raison des dimensions de politique étrangère de l'entreprise. Copenhague adopte une position critique à l'égard de l'utilisation possible de l'uranium pour la mise au point d'armes nucléaires ainsi que pour l'énergie nucléaire. Pour le gouvernement du Groenland, l'extraction de l'uranium, en revanche, est précisément le moyen de promouvoir davantage l'indépendance et, avec la fonte du pergélisol, c'est maintenant plus facile et moins cher. Grâce à l'entreprise Greenland Minerals and Energy Ltd, qui appartient en partie à un géant chinois de la production de terres rares, Shenghe Resources, bénéficiant d'énormes investissements et de l'expertise de la Chine, les préparatifs pour l'extraction de l'uranium sont déjà bien engagés. La mine de Kvanefjeld est déjà annoncée comme un projet qui devrait « servir le Groenland, la Chine et le monde ». Il s'agirait de la plus grande région minière au monde pour les produits de base tels que divers métaux rares, et l'une des plus importantes pour l'uranium.

Dans un autre secteur, en 2018, le Groenland a décidé de construire 3 aéroports internationaux pour remplacer son aéroport régional unique. La Chine candidate actuellement pour ces contrats par l'intermédiaire d'une entreprise d'État, la Chinese Communication Construction Company.

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

Selon une étude menée par l'Institut de recherche de l'armée chinoise ⁽¹⁰⁾, l'Arctique pourrait devenir une nouvelle « ligne de vie » pour la Chine. Il est également noté que l'Arctique est une source clé de pétrole et de gaz ainsi qu'un moyen de transport de combustibles fossiles et d'autres biens et que la région pourrait être un « nouveau Moyen-Orient ». L'évaluation a conclu que l'Arctique était en passe de devenir une importante base d'approvisionnement énergétique pour l'économie chinoise et que Pékin devrait rechercher des partenariats avec les États producteurs d'énergie du Grand Nord. Il convient de mettre en corrélation cette évaluation avec les activités chinoises dans la région.

Dans une évaluation des risques en matière de renseignement réalisée par le Service danois de renseignement de défense ⁽¹¹⁾ à partir de 2012, il est indiqué : « Les États-Unis et la Russie sont très sceptiques à l'égard des tentatives chinoises visant à obtenir le contrôle des ressources naturelles de la région ». L'évaluation des risques en matière de renseignement de 2013, traite plus en détail de l'empreinte économique de la Chine : « Il est probable que le rôle et l'influence potentielle de la Chine dans la région arctique augmenteront à mesure que la participation économique de la Chine augmentera. À plusieurs reprises, la Chine a démontré à la fois sa capacité et sa volonté d'utiliser les investissements et d'autres types d'instruments économiques comme levier pour atteindre des objectifs politiques ».

Preuve concrète de l'intérêt politique de la Chine pour le Grand Nord, en mai 2013, la Chine a obtenu le statut d'observateur permanent au Conseil de l'Arctique, officialisant ainsi son intention de participer aux discussions sur les questions arctiques. Les analystes parlent aujourd'hui de la Chine comme d'un « État proche de l'Arctique » et d'un « intervenant arctique ». Récemment, la Chine a renforcé ses liens diplomatiques avec les pays nordiques et, au-delà du Groenland, a l'intention de cibler l'Islande dans le cadre d'accords commerciaux, ayant récemment ouvert la plus grande ambassade du pays, qui peut accueillir jusqu'à 200 diplomates ⁽¹²⁾.

Gouvernance de l'Arctique

Les neuf « États arctiques » ont tous un territoire qui s'étend aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur du Cercle arctique (la zone géographique physique située au-dessus de 66° au Nord de l'équateur). La Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (Convention de Montego Bay) est la base sur laquelle les États de l'Arctique revendiquent leurs droits sur les fonds marins et les eaux polaires, nominalement à 200 milles marins des côtes reconnues de l'État arctique. Toutefois, les questions de souveraineté continuent d'être discutées et, en particulier, les revendications de la Russie sont contestées. Comme on peut le voir dans la

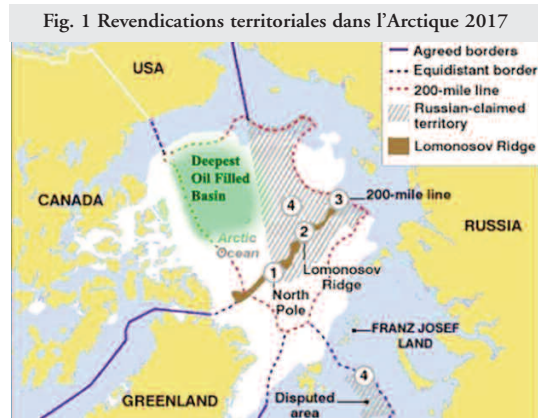
(10) Cf. LANTEIGNE Marc, *China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions*, The Centre for Arctic Policy Studies (CAPS), University of Iceland Institute of International Affairs, 2014, 42 pages (<http://ams.hi.is/>).

(11) Danish Defence Intelligence Service (<https://fe-ddis.dk/>).

(12) En comparaison, l'Allemagne compte actuellement 4 diplomates accrédités et l'Ambassade des États-Unis, 12 personnes.

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

figure 1 ⁽¹³⁾ ci-contre, la Russie a des revendications territoriales non résolues dans une région qui devrait être riche en ressources naturelles. Alors que le processus de négociation à long terme devrait être pacifique, si les droits souverains de la Russie sur le centre de l'océan Arctique ne sont pas reconnus à l'avenir, la Russie risque de rejeter toute nouvelle négociation avec son voisin arctique, ce qui provoquerait de l'instabilité dans cette région.



On s'attend à ce que d'ici 2050, les États de l'Arctique augmentent les ressources qu'ils consacrent à la protection de la souveraineté de leurs territoires arctiques. Toutefois, l'accroissement de l'activité, en particulier commerciale, nécessitera probablement de nouvelles institutions et de nouveaux cadres pour assurer la sécurité et l'efficacité de la gouvernance de la région. L'actuel « Conseil de l'Arctique », qui appuie les discussions entre les États de l'Arctique, s'intéresse en grande partie aux questions écologiques et de sécurité maritime, et est actuellement considéré comme mal équipé pour faire face aux enjeux géopolitiques futurs qui pourraient être nécessaires pour une gouvernance pacifique de cette région.

Quelques stratégies militaires occidentales

Les pays occidentaux ayant été fortement impliqués dans les campagnes militaires au Moyen-Orient au cours des vingt dernières années, les préoccupations en matière de sécurité dans la région arctique sont passées au second plan de leurs priorités. Ce n'est qu'au cours des cinq à dix dernières années que les gouvernements ont vraiment compris que l'Arctique pouvait devenir un espace de sécurité contesté fortement influencé par la militarisation perçue du Grand Nord par la Russie. Jusqu'à présent, la stratégie militaire occidentale a été largement creuse et l'on a vraiment le sentiment qu'un certain « rattrapage » est nécessaire.

Bien que les États-Unis aient élaboré leur Feuille de route pour l'Arctique en 2014, on ne sait pas exactement quelle sera leur présence militaire dans l'Arctique au cours des prochaines décennies. Les États-Unis ont depuis longtemps la supériorité de la puissance aérienne dans l'Arctique, et cet avantage sera probablement maintenu par l'investissement du Pentagone dans les avions de la série *F-35* qui sont maintenant testés dans les conditions arctiques pour s'assurer que la puissance américaine peut être projetée vers le Nord. Un nouveau brise-glace est en cours de planification ⁽¹⁴⁾ et

(13) IGAZ Stefani, « Russia claims the application for expansion of Danish borders in the Arctic shelf », *Maritime Herald*, 23 janvier 2017 (www.maritimeherald.com/).

(14) *Coast Guard Polar Security Cutter (Polar Icebreaker) Program: Background and Issues for Congress*, juin 2019 (<https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL34391.pdf>).

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

l'établissement de nouvelles bases dans la région a été envisagé ⁽¹⁵⁾. Tout dépendra en grande partie de l'évolution des relations entre les États-Unis et la Russie. La base aérienne de Thulé, au Groenland, devrait toutefois prendre une importance renouvelée au sein de la défense américaine en tant que seul port en eau profonde dans cette partie de l'Arctique, d'autant plus que la route maritime du Nord a le potentiel de devenir une route maritime de plus en plus importante. Si les perspectives d'indépendance du Groenland restent une question hypothétique à ce stade, un Groenland indépendant qui voudrait quitter l'Otan remettrait certainement en question l'avenir de la base militaire américaine de Thulé.

La réaction de l'Otan a été d'accroître l'activité de formation militaire dans la région. La participation de troupes, de navires et d'aéronefs des pays de l'Otan à des exercices dans le Nord de la Norvège, tels que la série d'exercices *Cold Response*, a été une source de plaintes de la part de la Russie, car ils sont de plus en plus interprétés dans le contexte de la détérioration des relations de l'Otan avec la Russie. Par exemple, l'édition 2016 de l'exercice *Cold Response*, auquel ont participé quelque 15 000 soldats de 14 pays membres et partenaires de l'Otan, dont la Suède et la Finlande, n'a pas été bien reçue par l'*establishment* politique et militaire russe. De même, l'activité militaire de la Russie dans la région, qui s'est considérablement développée au cours des huit dernières années, pourrait susciter de nouveaux problèmes de sécurité en Occident. C'est particulièrement le cas des exercices dits « *Snap* » dans le Nord, qui sont inopinés et souvent de grande envergure. En dépit de renseignements généralement bons, les voisins occidentaux de la Russie n'ont aucun moyen de savoir si ces exercices servent uniquement à des fins d'entraînement militaire ou s'ils servent de couverture pour la préparation d'une agression armée. Les leçons de l'Ukraine, notamment en ce qui concerne le comportement de la Russie avant l'intervention de 2014, devront évidemment être prises en compte à cet égard.

Toutefois, les États du Nord, à titre individuel, se concentrent maintenant sur l'Arctique, ayant élaboré une stratégie et s'employant activement à démontrer leur capacité d'opérer dans la région. En 2018, le Royaume-Uni a élaboré sa « Stratégie de défense dans l'Arctique » qui a été appuyée par une nouvelle vague d'opérations sous-marines sous les glaces de l'Arctique ⁽¹⁶⁾ et a récemment testé sa gamme d'hélicoptères d'attaque et de forces expéditionnaires pendant l'entraînement hivernal bilatéral annuel avec la Norvège en 2019. Le Royaume-Uni prévoit également de déployer un porte-avions dans le Grand Nord en 2020 pour prouver sa capacité à opérer et à combattre dans cet environnement difficile. En France, le *Livre blanc* de 2013 a noté que l'Arctique représentait un défi stratégique majeur. À l'été 2018, la France a été l'un des premiers pays à déployer un navire militaire, le *Bâtiment de soutien et d'assistance métropolitains (BSAM) Rhône*, pour emprunter la route du Nord-Est ⁽¹⁷⁾. Bien qu'il s'agisse d'une capacité naissante, il ne faut pas sous-estimer la puissance du message

(15) STEWART Phil, « 'America's got to up its game in the Arctic': Mattis », *Reuters*, 25 juin 2018 (www.reuters.com/).

(16) En 2018, un sous-marin de la *Royal Navy* a participé à l'*ICEX (Ice Exercise)* avec l'*US Navy* pour la première fois en dix ans.

(17) « Arctique. La Marine franchit pour la première fois le passage Nord-Est [Vidéo] », *Le Télégramme*, 2 octobre 2018 (www.letelegramme.fr/).

L'Arctique et la Route du Nord :
opportunité ou menace ?

politique dont font preuve les deux plus grandes forces militaires en Europe, et il est peut-être temps à présent de formaliser une approche commune.

*

**

En raison du changement climatique et de la fonte des glaces de mer et du pergélisol de la région qui en résulte, il est maintenant largement reconnu que l'isolement géographique relatif de l'Arctique s'atténuera dans les décennies à venir, avec un nombre croissant d'acteurs, étatiques et non étatiques, ayant des intérêts arctiques. Au cours de la dernière décennie, on a assisté à une augmentation du nombre de déclarations officielles de stratégies et de cadres stratégiques pour l'Arctique, tant dans des États arctiques que non arctiques. Bien que certains pays, comme la Chine, n'aient pas fait de telles déclarations officielles, ils semblent eux aussi se considérer comme des acteurs de l'Arctique et on peut s'attendre à ce qu'ils cherchent à jouer un rôle plus important dans la région.

Les neuf États côtiers demeureront les principaux intervenants de l'Arctique pour des raisons géographiques et une région arctique stable et ordonnée demeurera probablement une priorité pour eux, bien que cela ne signifie pas que les relations entre les États de l'Arctique demeureront nécessairement les mêmes. Par exemple, alors que l'Islande (et potentiellement le Groenland) s'est traditionnellement tournée vers les États-Unis et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (Otan) pour sa sécurité, sa petite population, pourtant indépendante d'esprit, pourrait, si les circonstances étaient favorables, décider que ses intérêts étaient mieux servis en formant des alliances avec des partenaires hors Otan. Pour la Russie, l'Arctique conservera une importance particulière, car il représente une source future de richesses et un tampon de sécurité contre l'empiétement et l'encercllement, avec un potentiel d'instabilité toujours présent.

Bien que les eaux arctiques demeurent un environnement difficile qui nécessitera une navigation spécialisée donc coûteuse, l'activité commerciale récente y est considérée comme de l'« anticipation stratégique ». Cela est dû au fait que ces routes pourraient devenir des artères stratégiques pour le commerce et l'accès aux ressources naturelles substantielles de la région et permettre à la Russie et à la Chine de repositionner leurs forces navales entre les océans Atlantique et Pacifique si nécessaire. Ce qui est sûr, cependant, c'est que les intérêts à long terme de la Russie et de la Chine dans la région sont susceptibles de devenir de plus en plus perceptibles, ce qui exige un équilibre stratégique grâce à des investissements économiques et à un levier diplomatique soutenu par des forces militaires capables d'opérer dans le Nord. La coopération internationale sera donc cruciale pour assurer la sécurité régionale dans l'Arctique, mais les structures, les institutions et les cadres nécessaires à cette fin restent encore à définir.

L'Arctique et la Route du Nord : opportunité ou menace ?

Éléments de bibliographie

BRUNS Sebastian et NEUMANN Adrian J. (dir.), *Maritime Security Challenges: Focus High North, Papers from the Kiel Conference 2016* (www.ispk.uni-kiel.de/). Et notamment :

STUBBS Bruce (Director, US Navy Strategy Division), « A US Navy perspective on the Arctic », p. 30-33.

HERMES Phillipp (Managing Partner, BHM Penlaw), « Commercial Considerations of Shipping in Arctic Waters », p. 9-12.

NACKMAYR Jorg-Dietrich (Co-Project Manager of Kiel Conference, COE CSW), « Chinas Arrival in the Arctic », p. 46-54.

Danish Defence Intelligence Service (<https://fe-ddis.dk/>).

DEVYATKIN Pavel, « Russia's Arctic Strategy—Part II: Military and Security », *The Arctic Institute*, 13 février 2018 (www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-military-and-security-part-two/).

HANSEN-BAUER I., FØRLAND E.J., HISDAL H., MAYER S., SANDØ A.B. et SORTEBERG A., *Climate in Svalbard 2100—a knowledge base for climate adaptation, NCCS Report n° 1/2019*, janvier 2019 (www.unis.no/).

HOUSE OF COMMONS, DEFENCE COMMITTEE, *On Thin Ice : UK Defence in the Arctic*, 2018 (<https://publications.parliament.uk/pa/cm201719/cmselect/cmdfence/388/388.pdf>).

HUMPERT Malte, « China's COSCO Shipping Company Expands Activities on Northern Sea Route », *Highnorthnews.com*, 30 septembre 2016 (www.highnorthnews.com/).

LANTEIGNE Marc, « China Steps up its Mining Interests in Greenland », *The Diplomat*, 12 février 2019 (<https://thediplomat.com/2019/02/china-steps-up-its-mining-interests-in-greenland/>).

LANTEIGNE Marc, *China's Emerging Arctic Strategies: Economics and Institutions*, The Centre for Arctic Policy Studies (CAPS), University of Iceland Institute of International Affairs, 2014, 42 pages (<http://ams.hi.is/>).

LUCHT Hans, *Chinese Investment in Greenland raise US concerns—Strictly business*, Danish Institute for International Studies novembre 2018, 4 pages (<http://pure.diiis.dk/>).

MINISTRY OF DEFENSE (MOD), *Global Strategic Trends* (6^e édition), 2018 (www.gov.uk/government/publications/global-strategic-trends).

O'DWYER Gerard, « Norway accuses Russia of jamming its military systems », *Defence News.com*, 6 mars 2019 (www.defensenews.com/).

Entretien

Captain Robert Pedre (*Royal Navy*), UK MoD, Defence Policy Directorate.