

GRAND NORD : RIVALITES AUTOUR DES ENJEUX POLAIRES

Zone d'importance stratégique durant la Guerre froide, le Grand Nord redevient aujourd'hui un lieu de convoitise. Paradoxalement, c'est le changement climatique qui ouvre le champ des potentiels de la zone, en facilitant l'accès aux ressources et en la transformant en nouveau corridor des routes commerciales entre le Pacifique et l'Atlantique.

UNE ZONE A FORT POTENTIEL ECONOMIQUE

La rapide fonte des glaces de l'océan Arctique (leur étendue a été divisée par deux entre 2003 et 2011) facilite aujourd'hui l'exploitation des ressources maritimes de la région.

Les fonds marins rendus plus accessibles renferment de nombreuses ressources, notamment des hydrocarbures : on estime que 20% des réserves mondiales non encore découvertes de pétrole et 30% de celles de gaz se trouvent dans le sous-sol de la région. La fonte des glaces facilite également l'exploitation de riches stocks de ressources halieutiques.

Les territoires riverains de l'Arctique, et notamment le Groenland, abritent également des ressources minières (uranium, nickel, zinc, plomb, charbon, fer, etc.), et des terres rares, dont l'extraction est facilitée par la fonte du pergélisol. Ces ressources pourront être commercialisées grâce à l'ouverture de nouvelles voies maritimes. La zone Arctique contiendrait ainsi le 2e stock mondial de terres rares (127 millions de tonnes au total, dont 72 dans l'Arctique russe, 42 au Groenland et 14 au Canada).

Les ressources de l'océan Arctique se trouvent en majorité dans les espaces de souveraineté des États riverains (c'est le cas pour 97% des hydrocarbures), et sont soumises à une exploitation organisée. Les rivalités à propos du Grand Nord sont en partie imputables à la construction du mythe d'un eldorado, dépeint comme tel pour attirer des investisseurs, en majorité asiatiques.

En réalité, les stocks sont moins importants qu'il n'y paraît et difficiles d'accès, donc coûteux à extraire. On estime que le pétrole offshore de l'Arctique coûte environ trois fois plus cher à extraire que celui du Moyen-Orient.

Dans le cas des ressources du Groenland, la Chine s'est montrée particulièrement intéressée par le financement de leur exploitation. Ce territoire danois autonome constitue en effet une alternative stratégique face au petit nombre de ses fournisseurs historiques en hydrocarbures et ressources minières.

ON Y ESTIME 20% DES RESERVES MONDIALES NON ENCORE DECOUVERTES DE PETROLE ET 30% DE CELLES DE GAZ

L'ALTERNATIVE DES ROUTES DU NORD

Le commerce maritime mondial emprunte plusieurs routes principales qui franchissent des détroits et canaux stratégiques. La sur-fréquentation de ces routes augmente les risques pesant sur les échanges internationaux, qu'il s'agisse de phénomènes naturels ou humains (blocage, piraterie, etc.).

C'est à partir de ce constat que plusieurs pays ont cherché de nouveaux itinéraires à emprunter (et ce dès le XVe

siècle) mais les difficiles conditions de navigation n'ont pas concrétisé ces ambitions. En effet, la route du Nord-Est, par exemple, n'est encore praticable que trois à neuf mois par an, dans des conditions qui restent très difficiles. Cependant, le changement climatique y facilite progressivement l'accès. On estime qu'en 2035, la banquise aura totalement disparu pendant la saison chaude, ouvrant ainsi la route transpolaire.

Les routes du Nord (Nord-Ouest, Nord-Est et potentiellement transpolaire) présentent l'avantage de raccourcir sensiblement les trajets commerciaux. Ainsi la route du Nord-Est est une très bonne alternative pour la Russie, car elle permet (jusqu'à présent) la livraison directe de ses ressources arctiques à ses clients européens (comme le gaz naturel liquéfié).

Pour la Chine, ces routes peuvent apporter une solution au « dilemme de Malacca », c'est-à-dire à la fragilité du passage de son commerce de marchandises par les détroits et canaux stratégiques (principalement le détroit de Malacca), soumis à la sur-fréquentation et aux risques naturels et humains. Cette alternative « polaire » est qualifiée de troisième route de la soie.

UNE NAVIGATION ENCORE DIFFICILE

Malgré les avantages qu'elles présentent et leur utilisation progressive, les routes du Nord restent encore difficilement praticables : les glaces sont changeantes et il est impossible de prévoir leur emplacement d'une traversée à l'autre. En outre, la technologie GPS n'est pas disponible par manque de couverture satellitaire. Naviguer sur ces routes requiert alors l'engagement de frais importants, comme l'aide de navires brise-glaces pour ouvrir la voie aux navires commerciaux.

La Russie est très en avance dans ce domaine : en 2020, elle possédait 57 brise-glaces en service, suivie par la Finlande et le Canada totalisant chacun 11 navires de ce type. La Russie a d'ailleurs fait du développement de cette flotte une priorité pour l'année 2022 – tout comme l'est le développement de sa présence en zone Arctique de manière générale.

Aux détenteurs traditionnels de flottes de brise-glaces (Russie, Canada, États-Unis), s'ajoutent aujourd'hui de nouveaux États qui développent des matériels spécifiques : le Japon, la Chine, l'Inde, ou encore la Norvège, la Suède, etc., preuve que l'Arctique attire de plus en plus d'acteurs qui veulent se donner les moyens d'y agir.

En 2018, un bâtiment de la Marine nationale, le BSAH *Rhône*, a pour la première fois emprunté la route du Nord-Est avec succès. Il a ainsi démontré que la France est également en mesure d'opérer dans la zone, en toute indépendance.

Les multiples dangers de la navigation dans la région engendrent aussi de très forts surcoûts pour les primes d'assurance, annulant une grande partie des économies dues aux trajets plus courts.

Bien que le changement climatique ouvre peu à peu de nouvelles voies maritimes, il y accentue également les risques. A titre d'exemple, les tempêtes polaires s'y multiplient, impliquant le besoin de renforcer les capacités de recherche et de sauvetage. Celles-ci ne sont en effet pas suffisantes, aujourd'hui, pour garantir aux opérateurs une traversée sûre.

UNE MILITARISATION CROISSANTE

L'intérêt renouvelé pour le Grand Nord incite aussi les États à renforcer leur présence militaire. Ce n'est toutefois pas un phénomène nouveau : parmi les premières explorations réalisées dans la zone, un grand nombre a été mené dès le XVIIe siècle par des expéditions militaires britanniques et russes.

Durant la guerre froide, l'océan Arctique, en raison de sa position géographique, a été le lieu d'une importante course stratégique, concrétisée par le déploiement de sous-marins. En 1958, le premier sous-marin à franchir la banquise a été le SNA USS *Nautilus*. Avant cet exploit, l'URSS se voulait maître de la zone, qu'elle considère comme son pré carré naturel.

Aujourd'hui, le Grand Nord est toujours d'une importance capitale pour la dissuasion nucléaire de la Russie et des États-Unis. Les patrouilles des forces sous-marines y sont nombreuses, ce qui génère une compétition sur l'accès aux fonds marins, notamment pour la dilution des sous-marins.

Les manœuvres d'émersion de SNLE en mars 2021 (exercice *OUMKA-21*) reflètent la volonté de la Russie d'affirmer sa capacité à faire patrouiller ses sous-marins en Arctique. L'OTAN fait de même lors de ses exercices biennaux ICEX.

La militarisation de l'Arctique s'illustre aussi par la multiplication d'exercices militaires. Les États membres de l'OTAN y conduisent de nombreux entraînements : *Cold Response*, *Trident Juncture*, *Bold Quest*, *Arctic Challenge* (domaine aérien), etc.

L'augmentation de la présence militaire russe passe, elle, par la réouverture et la modernisation de bases militaires – dont certaines dataient de l'URSS –, aujourd'hui très nombreuses sur la route du Nord-Est (la Russie en a plus que tous les autres États cumulés).

aérienne S-400, qui induisent un déni d'accès aux zones attenantes au territoire russe.

Si le risque de conflit armé y a longtemps été considéré comme limité, les actions récentes de la Russie ont modifié les paramètres stratégiques dans cet espace anciennement équilibré par les dynamiques de coopération (cf Brève Marine n°255).

LA PLACE DE LA COOPERATION

L'intérêt croissant pour le Grand Nord a en effet motivé dès 1996 la mise en place d'un système institutionnalisé de coopération multilatérale : le Conseil de l'Arctique. Il réunit les cinq États côtiers de l'océan Arctique : Canada, États-Unis (Alaska), Danemark (Groenland), Norvège, Russie ; et trois non côtiers : Islande, Finlande et Suède. A ceux-ci, s'ajoutent plusieurs États observateurs (européens et asiatiques), dont la France. Ces derniers se montrent concernés par l'avenir de la région, par l'impact des activités humaines sur l'environnement et sa militarisation croissante.

Le Conseil se concentre ainsi sur les questions environnementales et sur la sécurité maritime. Des exercices conjoints sont organisés en matière de lutte anti-pollution ou de recherche et de sauvetage (SAR), tels que *Argus* et *Nanook*. Ces besoins seront d'autant plus prégnants que le tourisme se développe également rapidement.

Pourtant, cette coopération multilatérale a récemment été remise en question. En réaction au conflit en Ukraine, et alors que la Russie a la présidence du Conseil jusqu'en 2023, les sept autres membres permanents ont décidé en mars 2022 d'interrompre leurs travaux pour une durée indéterminée.

L'évolution des enjeux de la région vers une plus grande dimension militaire pourrait de plus provoquer une refonte structurelle de son organisation. Du côté de l'OTAN, les États se réunissent sur ces questions d'ordre militaire au sein d'une instance *ad hoc* : l'*Arctic Security Forces Round Table*, dans laquelle d'autres États peuvent être invités.

Autrefois espace de coopération, le Grand Nord pourrait ainsi devenir un nouveau théâtre de tensions et de conflictualité.

