



Comité Toulon Provence Corse

Toulon le 11 avril 2021

Fiche Spéciale



Le changement climatique est deux fois plus élevé aux pôles que sur le reste de la planète. De nouvelles routes maritimes pourraient donc prochainement être ouvertes, notamment en Arctique le long des côtes de la Russie. L'optimisme lié à ce nouveau "Panama blanc" doit toutefois être modéré.

Par Hervé Baudu

L'évolution accélérée de la fonte de la banquise libère la périphérie de l'océan Arctique. Dans moins de deux décennies, l'ouverture de nouvelles routes maritimes pourrait donc être envisagée.

Réchauffement climatique et nouvelles routes maritimes

La rotation cyclonique des courants des mers bordières de l'océan Arctique au nord de la Russie et la configuration plus linéaire des côtes russes favoriseront alors le passage du Nord-Est (dit aussi route maritime du Nord – Northern Sea Route, NSR), le long de ces côtes, de la mer de Kara au détroit de Béring, plutôt que le passage du Nord-Ouest (North West Passage, NWP) à travers les côtes très découpées de l'archipel canadien, qui impose de suivre des routes très sinueuses.

De nos jours, les navires qui empruntent la route du Nord-Est peuvent rencontrer de faibles quantités de glace au fort de la période estivale. Ils sont encore contraints de transiter dans les eaux côtières russes mais pourront sans doute naviguer hors des eaux de la zone économique exclusive (ZEE) sous contrôle russe dans vingt-cinq ou trente ans.

La route maritime du Nord-Est est celle qui représente le plus grand potentiel pour écourter les distances entre l'Europe et l'Asie. Elle permettra donc des économies de coûts de transport par rapport aux routes qui empruntent les canaux de Suez et de Panama. On parle de la règle des 30%, pour 30% de gain de distances entre les ports chinois et les ports européens et 30% de gain de coûts d'exploitation et de frais de soute (carburant).

Ces gains sont toutefois à nuancer. Ils ne sont valables que pour une période de moindre glace, c'est-à-dire cinq à six mois de l'année uniquement. Ces gains ne seront en outre effectifs qu'aux seules conditions que les ports desservis soient ceux du nord de la Chine et ceux du nord de l'Europe. Dans les modèles de climat prévisionnels actuels, rappelons qu'il n'est pas envisagé une libération des routes maritimes en période hivernale.



Des ressources convoitées et d'accès difficile

Si la route du Nord-Est, entre l'Asie et le nord de l'Europe, est encore très peu fréquentée par rapport aux routes maritimes traditionnelles qui empruntent les canaux de Suez et de Panama, la très grande majorité du trafic provient des zones d'exploitation des ressources énergétiques. Selon plusieurs études, 30% des gisements de gaz et 10% des réserves supposées de la planète en pétrole non encore découvertes seraient situées dans cette zone boréale. La plus grande partie de ces réserves se trouve dans les ZEE des cinq États qui bordent l'océan Arctique (Canada, États-Unis, Russie, Norvège et Danemark pour le Groenland) et 60% du gaz arctique se trouverait dans la ZEE russe. Au regard du droit international maritime, les gisements qui se trouvent dans les ZEE ne souffrent donc d'aucune appropriation étrangère possible. Cependant, ces ressources restent pour l'instant difficiles d'accès et leur exploitation risquée en raison de la présence de la banquise, notamment pour le pétrole en cas de pollution.

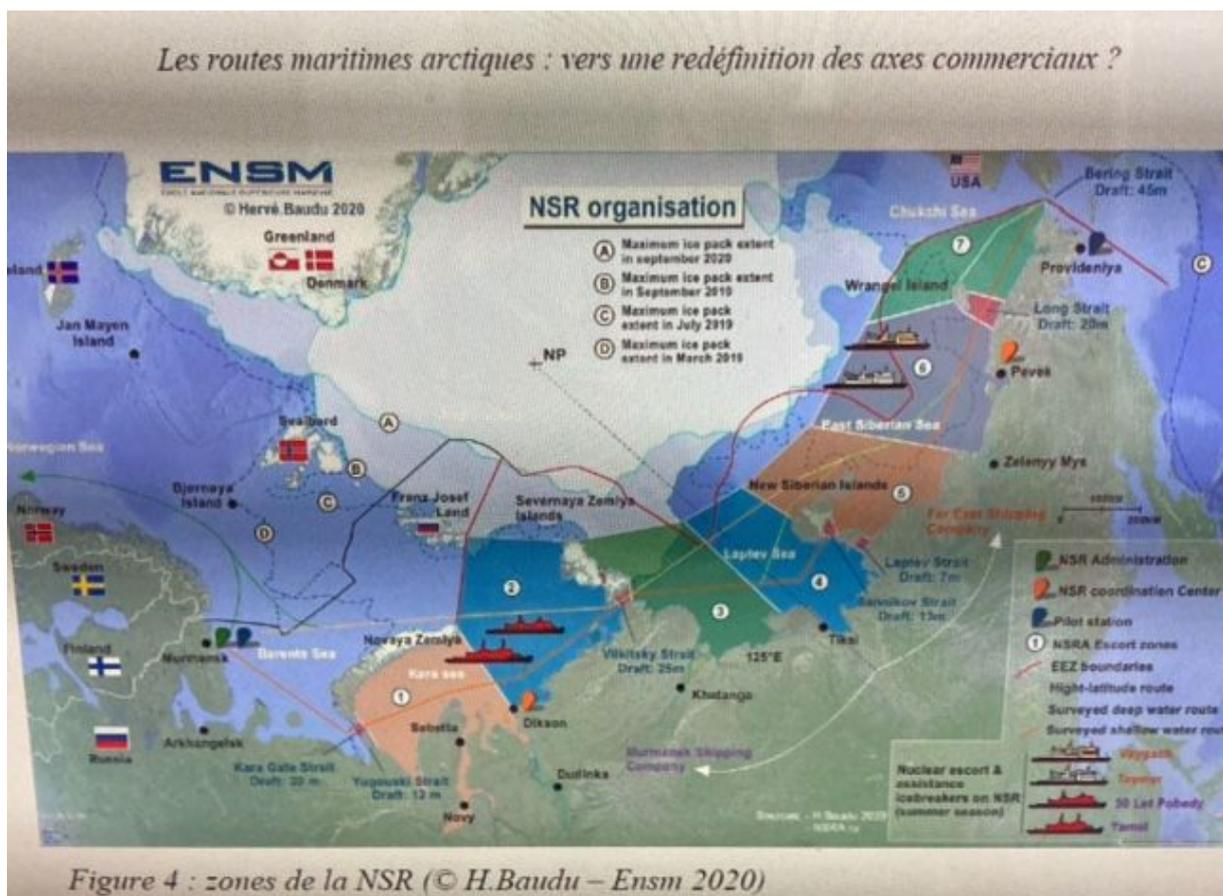
À l'exception des mers de Norvège et de Barents qui ne gèlent pas l'hiver, trois zones d'exploitation en environnement glacé génèrent pour l'instant la majorité du trafic maritime. Il s'agit, en mer de Pechora, des gisements pétroliers de Varenday ; en presqu'île de Yamal, des terminaux gaziers de Sabetta et pétroliers de Novy ; en péninsule de Taïmyr, du charbon du port de Dikson et du port de Doudinka pour les mines de nickel de Norilsk.

Ces terminaux ont la particularité d'être exploités à de très faibles profondeurs contrairement au gisement très prometteur de Chtokman, abandonné en 2015, en raison des difficultés techniques d'extraction par grands fonds, loin des côtes et soumis à la dérive de la banquise la moitié de l'année.

Zones de tension et souveraineté des États riverains

Le Canada et la Russie revendiquent chacun de leur côté la souveraineté des voies maritimes au large de leurs côtes, mais pas pour les mêmes objectifs. Le Canada s'est arrogé toute la zone archipélagique du Nord comme "eaux intérieures". Il considère en effet que ces îles sont une continuité naturelle du continent américain et que les routes qui les traversent doivent être contrôlées pour des raisons de sécurité environnementale.

Les autorités russes ont quant à elles utilisé les mêmes arguments pour englober des passages entre les îles et le continent qui s'apparentent davantage à des détroits internationaux, mais qu'ils convoitent comme "eaux intérieures". Cette vision leur permet ainsi de pouvoir revendiquer une souveraineté sur la route NSR dans les eaux territoriales, et ainsi de percevoir des droits sur les services d'escorte imposés (en conformité avec l'article 26 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer).



Les États-Unis et l'Europe ne remettent pas en cause officiellement cette appropriation pour des raisons de droit coutumier. Ils s'opposent néanmoins à cette perception et réclament une

application stricte du droit maritime. Celui-ci considère en effet ces eaux comme des eaux internationales, et recommande donc un libre passage dit "inoffensif".

À ce litige des eaux intérieures s'ajoute celui des revendications territoriales sur l'extension du plateau continental au-delà des limites des zones économiques exclusives de chaque État côtier. La ZEE de chacun des cinq États riverains de l'océan Arctique couvre quasiment toute la surface de l'océan, ne laissant que sa partie centrale de haute mer couverte pour l'instant en permanence par la banquise. Ces pays revendiquent chacun pour soi la continuité de l'extension de leur sous-sol au-delà du talus du plateau continental par la présence de la dorsale de Lomonosov. Tout ceci afin de s'approprier légalement les ressources d'hydrocarbures sous-marines.

Les membres permanents du Conseil de l'Arctique se sont engagés à résoudre tous ces litiges au sein du Conseil en pleine application du droit maritime international. Un moratoire sur la préservation des ressources halieutiques a également été conclu en 2018 pour la préservation des espèces au-delà des ZEE.

La légitimité du contrôle des routes maritimes dans l'espace de la ZEE est liée à l'application de l'article 234 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Cette convention autorise un État côtier à faire appliquer des règlements non discriminatoires pour préserver son espace maritime, tout particulièrement en cas de pollution dans les zones recouvertes par les glaces.

Ces dispositions sont exploitées par l'administration de la route maritime du Nord qui justifie ainsi son contrôle sur tout le trafic maritime qui longe les 3 000 milles des côtes russes. Cette administration a le pouvoir d'interdire la navigation à un navire qui n'aurait pas la classe "Glace" requise ou d'imposer l'escorte d'un brise-glace.

Le Conseil de l'Arctique

Créé en 1996 à Ottawa, le Conseil de l'Arctique compte huit membres permanents : les cinq pays qui bordent l'océan Arctique (Canada, États-Unis, Russie, Norvège et Danemark pour le Groenland), l'Islande et les deux autres pays baltiques, la Suède et la Finlande en raison de leur population autochtone Sami de l'Arctique. Les treize États observateurs dont la France n'ont aucun droit d'expression dans ce Conseil. Le Conseil de l'Arctique est l'organe de coopération au niveau intergouvernemental le plus représentatif pour s'exprimer sur toutes les problématiques de l'Arctique à l'exception des enjeux sécuritaires. Les décisions qui y sont prises n'engagent que les seuls membres permanents. Il est peu probable qu'il évolue vers une gouvernance plus intégrée.

La réglementation de la zone polaire arctique

Le Conseil de l'Arctique n'a produit que deux accords juridiquement contraignants. Un premier en 2011 sur la répartition des zones de responsabilité (Search and Rescue, SAR). Un second en 2013 sur la coordination des moyens de lutte contre la pollution. Ces résolutions, si elles ont débouché sur des exercices collaboratifs d'envergure, sont excessivement limitées et mettent surtout en évidence les faibles moyens disponibles des États pour organiser le

sauvetage en mer et pour lutter contre une pollution aux hydrocarbures. Les moyens nautiques hauturiers se limitent aux brise-glaces d'État. Seule la Russie a déployé deux navires dédiés basés à Mourmansk.

Il convient cependant de souligner les efforts conduits par la Fédération de Russie pour répondre à ces objectifs. C'est le seul pays à mettre en œuvre une politique concrète de développement d'infrastructures sur les 3 000 milles de côtes. La communauté maritime et les assureurs en particulier s'accordent pour constater que ce manque de moyens rend très risquée une navigation régulière pour des navires non spécifiques dans la zone arctique.

Sur le plan purement maritime, l'Organisation maritime internationale (OMI) a instauré le code polaire. Entré en vigueur le 1er janvier 2017, il impose la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety of Life at Sea, SOLAS) à tous les navires qui naviguent dans les zones polaires arctiques ou antarctiques de se soumettre à un certain nombre de réglementations contraignantes pour faire face aux dangers de la navigation en mer infestée de glace et par températures basses.

Ce code polaire exige que le navire, quelle que soit sa catégorie "Glace", détienne auprès de l'administration de l'État du port ou d'une société de classification un "certificat de navigation polaire". Ce certificat atteste les dispositions prises pour une navigation dans les glaces avec notamment la liste des matériels de sécurité supplémentaires embarqués. Le navire doit être en mesure d'assurer sa survie en cas de naufrage pendant cinq jours en autonomie.

Le code polaire impose également deux niveaux de qualification pour les officiers de pont, le certificat de base pour tous les officiers et celui avancé pour le commandant et son second. Si ces derniers n'ont pas l'expérience requise pour prétendre à ce niveau de qualification, le navire doit embarquer au moins un pilote qualifié.

L'instauration de ce code ne pallie pas tous les manques d'infrastructures de sauvetage dans les zones polaires. Il présente néanmoins l'avantage de sensibiliser les armements à la préparation du navire et de son équipage en vue de navigations très particulières et qui ne sont pas sans risques.

La remilitarisation de l'arc russe

Pendant la guerre froide, l'espace arctique fut l'objet d'une grande concentration de moyens de détection avancée et de bases militaires. Si ces infrastructures demeurent, la chute du mur de Berlin les a rendues moins stratégiques. Les moyens satellitaires sont en outre devenus plus performants pour prévenir avions et missiles intercontinentaux.

Néanmoins, les États-Unis et le Canada ont maintenu leur système d'alerte avancée sous commandement unifié : le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (North American Aerospace Defense Command, NORAD) avec des bases de boucliers antimissiles, dont la base radar de Thulé au nord du Groenland

Des cinq pays qui bordent l'océan Arctique, seule la Russie possède un port qui abrite une base navale importante. Celle de la flotte du Nord de Severomorsk, dans l'embouchure du fleuve de Mourmansk, permet aux navires militaires d'appareiller toute l'année. Les deux

bases de sous-marins nucléaires de la flotte du Nord sont également en péninsule de Kola, au nord de la Russie.

L'océan Arctique demeure un terrain d'entraînement pour toutes les forces sous-marines de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et russes. Tous les deux ans, les opérations anglo-américaines de l'Ice Exercise (ICEX) réunissent un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) britannique et les sous-marins américains qui opèrent sous la banquise.

Membres de l'OTAN, la Norvège et le Danemark occupent une place un peu particulière dans cet échiquier face aux Russes. Si la Norvège partage une frontière terrestre et maritime avec la Russie, ce pays ne possède pas de navires militaires pouvant naviguer dans les glaces. En revanche, la marine danoise entretient une flotte de trois patrouilleurs de coque renforcée pour la glace qui peuvent opérer en été en Arctique et en Baltique.

À l'exception des sous-marins, les manœuvres de navires de surface en Arctique se limitent aux sorties de la flotte du Nord russe. Ni les Canadiens ni les Américains ne s'aventurent au large de la Russie. Les Russes font de même le long des côtes du continent américain. La marine russe affirme régulièrement sa volonté de suprématie dans cette région traditionnelle de déploiement des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Le 22 mai 2018, un tir de quatre missiles balistiques à partir du sous-marin nucléaire Iouri Dolgorouki a été réalisé avec succès depuis la mer Blanche. La marine russe est d'ailleurs la seule à entretenir un brise-glace militaire dédié à la flotte du Nord, le Ilya Muromets.

La stratégie de puissance russe se traduit par la réouverture ou la création de bases militaires sur le littoral ou sur les îles qui jalonnent la route maritime du Nord. La base militaire avec aérodrome sur l'île de Wrangel a été rouverte en 2013. De nouvelles bases permanentes, "Trèfle du Nord" sur l'île de Nouvelle-Sibérie et "Trèfle arctique" sur la Terre d'Alexandra de l'archipel François-Joseph, sont en cours d'achèvement. Toutes ces bases et infrastructures devraient être reliées par une fibre optique sous-marine à usage militaire qui parcourra toute la Russie du Nord.

Les risques environnementaux

Pour l'Arctique, une nouvelle menace environnementale est apparue avec la mise en chantier par la Russie d'une centrale nucléaire flottante. Pour faire face à la fonte du pergélisol et donc à l'instabilité du sol pour construire des structures stables de centrales aux normes nucléaires, les Russes ont prévu de construire une dizaine de barges flottantes sur lesquelles sont installés deux réacteurs de 35 mégawatts chacun. Les réacteurs seront refroidis par l'eau de mer à basse température.

Ces centrales devraient alimenter des zones extrêmes comme les îles de Sibérie orientale, la presqu'île du Kamtchatka et Sakhaline en mer d'Okhotsk. La première a été remorquée de son chantier de construction de Saint-Pétersbourg à Mourmansk où ses deux réacteurs nucléaires sont en cours d'installation. Sa mise en service est prévue en 2019, au port de Pevek en Sibérie

orientale, pour remplacer la centrale nucléaire de Bilibino d'un standard équivalent à celui de la centrale de Tchernobyl.

Différence notoire avec l'Antarctique, une importante population autochtone est présente sur tout l'arc Arctique. La population la plus maritime est celle des Inuits, celles nordiques des Samis et des Raïons de Sibérie l'étant moins. L'impact du développement économique et touristique constitue une préoccupation centrale du Conseil de l'Arctique. Les Inuits demandent de plus en plus à gérer leurs ressources convoitées par les entreprises chinoises notamment.

Les passages de plus en plus fréquents de navires de croisière mettent en évidence l'impact négatif que peut avoir le débarquement d'une grande quantité de touristes dans des petits villages de quelques centaines d'âmes absolument pas préparées à ce déferlement. Le nombre de touristes, par voie de mer essentiellement, est deux fois plus important en Arctique qu'en Antarctique.

Un enjeu stratégique fort pour la Russie

Le nombre de navires qui empruntent actuellement la route maritime du Nord est très faible, de l'ordre d'une soixantaine par an, soit l'équivalent du trafic quotidien pour le canal de Suez. La volonté de valoriser économiquement cette route a toutefois été affirmée à plusieurs reprises par Vladimir Poutine lui-même.

Au-delà d'une simple recherche de profit dont la rentabilité à très long terme peut sembler hypothétique, le développement économique de l'Arctique correspond également à l'expression d'une souveraineté sans partage de la Fédération de Russie. Néanmoins, l'annexion de la Crimée en 2014 par la Russie et l'embargo des États-Unis et de l'Europe qui s'ensuivirent sur les investissements des projets industriels russes ont eu pour effet de ralentir très brutalement la participation des capitaux occidentaux tout en favorisant ceux de la Chine. Car la Russie, depuis la chute de l'Union soviétique, doit recouvrer son outil industriel, réacquérir des savoir-faire technologiques qui nécessitent des compétences que seul l'Ouest est en mesure de fournir.

L'empire du Milieu participe dorénavant massivement avec l'apport de capitaux conséquents à tous les projets qui servent ses ambitions de sécuriser les routes maritimes qui desservent les États-Unis et l'Europe. Au-delà de son projet de route de la soie maritime et terrestre baptisé Belt and Road Initiative, elle cherche à diversifier ses approvisionnements en ressources naturelles, pétrole, gaz et métaux rares. Elle participe ainsi au financement des projets d'usine de liquéfaction de gaz Novatek des péninsules de Yamal et de Gydan, investit dans l'aménagement des ports de la mer de Petchora à Mourmansk et Arkhangelsk.

D'autres projets alternatifs de transport maritime s'esquissent mais semblent bridés par la Russie qui n'apprécie guère de concurrence. Des navires pourraient assurer une ligne régulière de transport conteneurisé entre le détroit de Béring et la mer de Barents pendant l'été sans le recours d'escorte. Un terminal portuaire pourrait être construit aux îles Aléoutiennes ou en Alaska et un autre en Islande ou en Norvège.

Des projets structurels s'amorcent également comme la pose d'une fibre optique par la société Quintillion en Alaska pour interconnecter toutes les villes et villages du littoral. Dans les phases suivantes, cette fibre devrait relier le Japon à New York. Le développement de la région est soumis au déploiement conséquent de réseaux de communication entre réseaux mobiles et entre centres urbains, qui reste à ce jour très insuffisant.

Perspectives

La maritimisation de l'océan Arctique demeure donc clairement concentrée autour de la Russie qui en a fait une priorité nationale. Moscou a investi plusieurs milliards de dollars pour développer ses sites d'extraction d'hydrocarbures, pour construire une flotte de brise-glaces dédiée et des infrastructures associées. La Russie impose une flotte sous pavillon russe pour le transport maritime de ses ressources avec des navires construits exclusivement par des chantiers nationaux. La gestion complète de la route maritime du Nord, son administration comme la flotte des brise-glaces nucléaires ont été confiées à la compagnie Rosatom au détriment du ministère russe des transports. Ce corridor maritime sera sous la surveillance des nombreuses bases militaires qui émaillent le littoral arctique russe.

En dépit de tous ces projets, l'océan Arctique reste donc un espace fermé. Il continuera à être contrôlé tant que la banquise estivale contraindra les navires en transit à être accompagnés d'une escorte. Les autorités russes font le pari d'un retour sur investissement avec des dividendes substantiels sur un futur "Panama blanc". Ces ambitions auront-elles le temps de se concrétiser avant qu'une libre circulation des navires sans contrainte de glaces et d'escorte soit possible en eaux libres ? Rendez-vous en 2030.