

Hot Arctic

LA CHRONIQUE DE LA MER DE **Philippe Metzger**

DANS **LA GÉOGRAPHIE 2015/2 N° 1557**, PAGES 60 À 63
ÉDITIONS **SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE**

ISSN 1964-9002

DOI 10.3917/geo.1557.0060

Date de mise en ligne : 03/04/2023

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-la-geographie-2015-2-page-60?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Société de Géographie.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Hot Arctic

La chronique de la mer de Philippe Metzger



Navire brise-glace arctique. D.R.

Il est beaucoup question ces derniers temps de l'océan Arctique. La banquise serait sur le point de disparaître en raison du réchauffement climatique, faisant augmenter le niveau de la mer et transformant les littoraux du monde en futurs cités englouties, pour le plus grand plaisir des archéologues de demain.

Pour d'autres, cette fonte ouvrirait des routes maritimes idéales permettant de nouvelles liaisons entre les continents pour une efficacité accrue du transport maritime.

Enfin, les revendications territoriales déchirant les pays riverains de cet océan seraient justifiées par des ressources pléthoriques contenues dans le sous-sol marin.

Entre fantasmes et réalités, où se situe la raison ? À vrai dire, nous n'en savons encore rien. Car toutes les assertions liées à cet espace maritime convoité et prometteur relèvent de projections et de prospectives qu'aujourd'hui aucun fait ne vient corroborer.

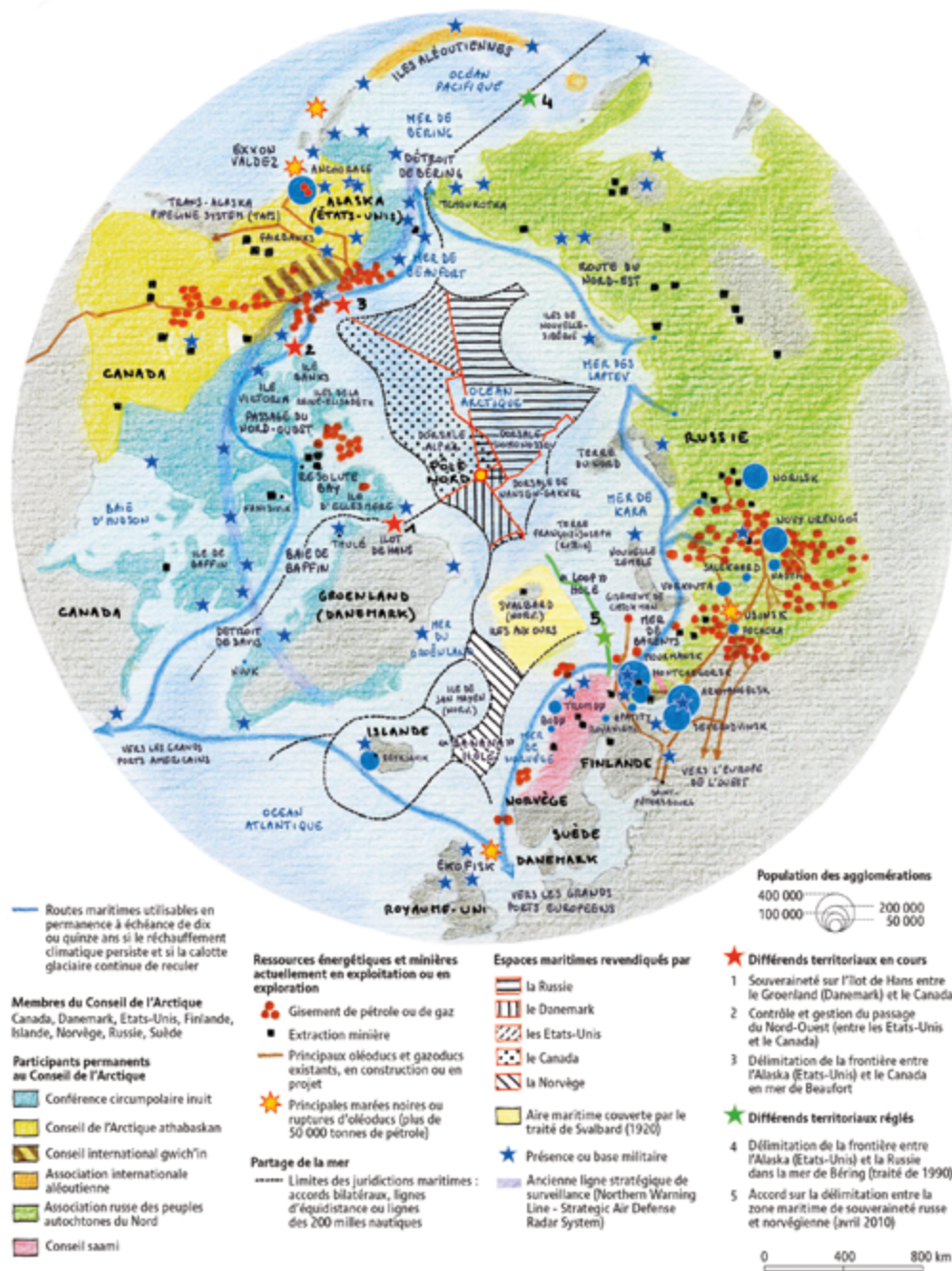
Commençons par un état des lieux. Cette mer couverte par la banquise, selon un taux variable selon les saisons, est bordée par des puissances majeures : États-Unis, Russie, Canada, Norvège, Danemark (par le Groenland) et pour une moindre mesure l'Islande. Comme le montre la carte ci-dessus, ces pays se partagent les eaux selon les règlements et les directives de la convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer (CNUDM, ou UNCLOS en anglais, terme évoqué dans des articles précédents). Les séparations frontalières semblent claires, et pourtant elles font l'objet de batailles diplo-

matiques, notamment entre le Canada et les États-Unis. Pour sa part la Russie prétend à la propriété du plateau continental et s'inscrit à cet effet dans une logique de demande d'extension de ses eaux économiques, tout comme du reste les autres pays riverains. Sa posture est compréhensible : les études révèlent de grandes quantités d'hydrocarbures sous forme de gisement liquides sous la croûte polaire. 13% des réserves, soit 84 milliards de barils de brut seraient contenus vers l'Alaska et le Groenland.

De ce point de vue, d'autres ressources sont également énormes du côté du Groenland, autonome mais toujours sous souveraineté danoise : des terres rares à profusion, pouvant détrôner la Chine de sa position de monopole en la matière, et près de 600 000 tonnes d'uranium selon les estimations les plus récentes. Ajoutons les gisements de rubis, d'or, de diamant, de nickel, de zinc, répartis pour 95% dans les ZEE des pays riverains, et l'on perçoit les enjeux colossaux que cet océan recèle.

Pour les voies navigables, le schéma est différent. En premier lieu, les routes du Nord-Est et du Nord-Ouest sont ouvertes 7 à 9 mois par an, selon les années, et il en a toujours été ainsi. Si l'on voit bien que les distances sont réduites par ces passages, il est important de prendre en considération les contraintes de limitation de vitesse de transit, imposées par le Conseil de l'Arctique fondé en 1987. Les gains en temps sont dès lors assez peu significatifs. Ensuite, si l'on regarde de plus près, les armateurs sont peu enclins à suivre cette stratégie en raison de facteurs complémentaires et aggravants : nécessité de navires spéciaux à coque renforcée sans pour autant être assimilés à des brise-glaces, formation d'équipages spécifiques, interdiction d'utilisation du fioul lourd comme carburant (imposant des surcoûts d'exploitation générés par un carburant mieux raffiné) et absence d'infrastructures de sécurité. En cas de panne ou d'accident, cette région est dépourvue de tout moyen d'assistance. Pour Armateurs de France, une réserve prévaut à ce stade en raison de la coexistence de deux facteurs croissance à faible niveau : une gouvernance clairsemée et une insuffisante demande en ressources. Les seules réalités commerciales aujourd'hui concernent une navigation répondant aux perspectives du tourisme polaire.

Pour ce qui concerne les ressources halieutiques, la problématique est sensiblement comparable. Si près de 4 millions de km² sont libérés des glaces annuellement, et si une remontée de certaines espèces vers le Nord vient compenser la raréfaction cette ressource, les mêmes causes provoquent les mêmes effets : sécurité nautique précaire, éloignement des moyens de secours, et non couverture par les assurances du risque polaire. Les armements de la grande pêche rechignent à engager leurs navires dans ces zones dangereuses pour la navigation, mettant en péril les équipages, sans une organisation réfléchie des méthodes de sauvetage et d'utilisation des moyens.



Le « loop » = hole et le « Janon » = hole sont des zones de haute mer (zones internationales).

Sources : Conseil de l'Arctique ; Institut polaire norvégien, Permanent Participants of the Arctic Council, carte établie par Winfried Dallmann ; ministère canadien des affaires étrangères et du commerce international ; International Boundaries Research Unit Database, University of Durham (IBRU) ; Bureaux statistiques nationaux ; United States Energy Information Administration (EIA) ; National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) ; Impacts of a Warming Arctic, Arctic Climate Impact Assessment (ACIA) Overview Report, Cambridge University Press, 2004 ; Division for Oceans Affairs and Law of the Sea, Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS) ; ministère norvégien des pêches et de l'énergie (Oslo, Norvège) ; Alaska Science Forum, Geophysical Institute, université d'Alaska Fairbanks.

Quant au « réchauffement » climatique, je me garderai d'ouvrir ici une polémique scientifico-philosophique. Mais la question se pose : le changement climatique observé n'est-il pas avant tout la face visible d'une lutte de tendances entre climatologues et géologues ? Je suis impatient d'avoir la réponse... La fonte de la banquise se réduit depuis quelques années comme le montrent les dernières observations*. Ce point est peu repris par la presse généraliste, pourtant il s'agit d'un constat véritable même si cette augmentation n'a pas encore atteint les niveaux maximaux des années passées. Ce changement climatique ne serait-il pas la conséquence d'une agitation solaire en croissance dans un cycle long ? Que disent les archives et les textes anciens ? Une possible inversion de tendance n'est-elle pas facteur de prudence avant de développer des activités économiques aux investissements importants ? Ces questions légitimes montrent la nécessité de conserver une vision dépassionnée d'un sujet apte à s'emballer au moindre rapport alarmiste.

Alors où en sommes-nous ? Les perspectives sont moins évidentes et riches que certains commentateurs s'évertuent à diffuser. Les acteurs économiques, bien qu'attentifs aux atouts de cette zone, restent prudents et préfèrent rester collés aux réalités de leurs activités plutôt que s'embarquer sur un vaisseau de fantômes dénués de fondement. Il n'en demeure pas moins que l'Arctique représente bien une zone économique prometteuse, mais encore instable par ses incertitudes. Elle est en recherche d'un nouvel équilibre territorial et politique, consciente de ses atouts et sous le feu des projecteurs. Les pays côtiers ont manifestement entamé une partie de bras de fer diplomatique, avec la Russie en tête de file. Mais que lui réserve l'effondrement du rouble ? L'Union européenne lorgne avec convoitise cette région en soutenant sa tête de pont danoise, et l'océan Arctique constitue sans aucun doute un objectif de nouvelle prédation de ses directives maritimes.

Enfin pour la France, deuxième espace maritime mondial présent sur tous les océans de la planète sauf celui-ci, son absence géographique n'exclut pas le caractère stratégique incontournable de cette partie du monde. Sous la banquise, la braise !

* http://www.techniques-ingenieur.fr/actualite/environnement-thematique_191/le-volume-de-la-banquise-arctique-a-augmente-de-1400-km3-entre-aout-2012-et-aout-2013-article_84715/

**Page précédente : Les frontières de l'Arctique, par Philippe Rekacewicz.
Avec l'aimable autorisation de l'auteur.**