



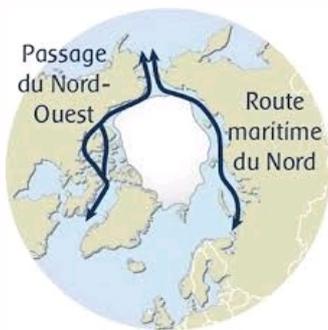
Le 21ème siècle sera celui de l'Arctique ou ne sera pas...

Maria Liamtceva

08 décembre, 2016

Entretiens

Dans cet entretien, Yelena Stetsko, maître de conférence au département de politique mondiale de la faculté des relations internationales de l'université de Saint-Petersbourg, revient sur tous les enjeux de la Route Maritime du Nord. La région de l'Arctique se trouve au centre d'intérêts géostratégiques et économiques de nombreux Etats dont l'Asie qui s'y positionne de plus en plus. Malgré les tensions géopolitiques actuelles, les discussions et la coopération entre les Etats-Unis et la Russie au sein du Conseil de l'Arctique se poursuivent.



Dans quelle mesure le thème de l'Arctique est-il actuel en ce moment ?

De nombreux experts considèrent que le 21^{ème} siècle sera le siècle de l'Arctique. Si d'autres questions internationales sont cruciales, de nombreux facteurs font de la région de l'Arctique un enjeu important : la Route Maritime du Nord (RMN), les ressources naturelles, les questions sécuritaires et l'écologie. Cette dernière question mérite une attention particulière compte tenu de l'importance du développement durable dans cette région.

Parmi les facteurs cités, un élément a-t-il une importance particulière ?

Il est difficile de classer ces facteurs par ordre d'importance car tous jouent un rôle crucial. Par exemple, 25% des potentielles réserves mondiales d'hydrocarbures sont concentrées en Arctique, or les réserves mondiales se réduisent inexorablement et cela même en consommant gaz et pétrole de schiste. L'Arctique est donc en passe de devenir la source première d'hydrocarbures pour les générations futures. Hormis le pétrole et le gaz recueillis au large de l'Arctique, la partie continentale de la région est également riche en charbon et terres rares, qui ont une importance stratégique : concentré d'apatite, platine, or, argent, titane, et bien d'autres.

Quant à la Route Maritime du Nord, elle fait de la région arctique une zone d'intérêts politiques et économiques pour de nombreux pays du monde. Il est plus sûr et plus rapide d'aller de l'Asie à l'Europe et à l'Amérique du Nord par la Route du Nord que par le canal de Suez et le détroit d'Ormuz, d'autant plus que la piraterie dans cette région et l'instabilité politique au Moyen-Orient posent des problèmes sécuritaires. En outre, un réchauffement futur de la planète empêcherait les mers arctiques de geler auprès des côtes, ce qui permettrait d'y naviguer l'année entière sans avoir recours à des brise-glaces. C'est là une perspective attirante pour de nombreux pays.

Le statut de la Route Maritime du Nord est donc une des plus importantes questions posées, dans le cadre des nombreux forums sur l'Arctique, par la communauté des experts et les hommes politiques des Etats concernés.

Le facteur défense et sécurité est également d'importance. L'année dernière, le Président russe a approuvé les changements apportés à la doctrine maritime de la Russie, l'accent principal étant mis sur les dimensions arctiques et atlantiques. D'après les prévisions du Ministère de la Défense russe, la formation du dispositif de forces arctiques nationales sera achevée en 2018. Des bases militaires seront créées sur les îles Alexandre et Kotelnny.

« ... »

Il y aura-t-il des bases supplémentaires dans le tuteur ?

Oui, plus tard, des bases seront construites sur l'île Wrangel, le cap Schmidt, la Tchoukotka et les îles Kouriles. Elles sont nécessaires pour garantir les intérêts stratégiques de la Russie dans sa région de l'Arctique. Régulièrement, les États-Unis organisent, eux aussi, des manœuvres militaires dans la région.

Pour rappel, quatre pays arctiques – la Norvège, le Canada, le Danemark et les USA – sont membres de l'OTAN. Bien que l'Alliance ait toujours nié son intérêt dans la militarisation de l'Arctique, la présence dans cette zone polaire de bases militaires et d'une flotte nucléaire font de la sécurité et la prévention des conflits deux des problèmes principaux dans l'Arctique. Et cela, sur fond de dégradation des relations entre la Russie et l'Occident.

Vous avez mentionné un facteur écologique. Quelle place occupe-t-il dans l'agenda arctique ?

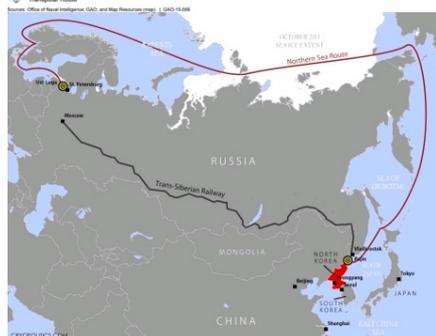
Dans le cadre de l'aménagement de l'Arctique le respect de l'écologie demande une attention particulière. Les ressources biologiques de la région, c'est-à-dire de nombreuses espèces animales et végétales, ne doivent pas être laissées pour compte. Bon nombre d'entre elles ont une importance industrielle et commerciale, alors que d'autres sont considérées comme « espèces spécialement protégées ».

L'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017 du « Code polaire » est une véritable avancée. La décision d'élaborer un tel code avait été prise en 1996 par l'Organisation maritime internationale (OMI). L'objectif principal est d'établir des règles communes qui permettraient l'exploitation des navires en toute sécurité et la prévention de la pollution des eaux arctiques. Ce code sera appliqué aux navires construits après le 1er janvier 2017. Les anciens navires devront être adaptés aux règles du Code polaire avant le 1^{er} janvier 2018.

Le facteur écologique est présent dans tous les problèmes que nous avons mentionnés. Il s'agit donc d'une base solide pour une collaboration internationale constructive. De ce fait, tous ces éléments ont une importance stratégique de long-terme dans l'agenda international.

Comment cela se traduit dans la pratique ?

Il faut bien comprendre que l'aménagement et « l'apprivoisement » de l'Arctique sont une entreprise technologiquement très complexe, coûteuse qui demande un effort conjoint de la part des pays intéressés. C'est pour cette raison que de nombreuses organisations internationales ont été créées. La principale organisation est le Conseil de l'Arctique (CA), qui inclut huit pays de la région arctique et douze pays-observateurs. De plus, six organisations non-gouvernementales, qui représentent les populations autochtones, possèdent un statut de membre permanent. C'est la première fois que l'on introduit une base normative pour la représentation des peuples autochtones dans ce système d'organisations internationales. Cela permet à ces populations d'être représentées dans ces organisations et de défendre activement leurs droits.



Comment évaluez-vous l'efficacité du Conseil de l'Arctique et des autres forums spécialisés dans cette problématique ?

La réponse à cette question n'est pas facile, elle dépend des attentes que l'on peut avoir de ces organisations, attentes qui changent souvent en fonction notamment des nouveaux défis politiques. On peut difficilement comparer le CA, dont on a récemment fêté les 20 ans, à une autre organisation internationale. C'est avant tout une plateforme de dialogue, et non une alliance de pays qui serait basée sur un traité international. Pour ma part, je pense que ce Conseil est un exemple de recherche de solution à des problèmes internationaux très complexes et controversés. D'un côté ces pays « marquent » leurs territoires arctiques et défendent leurs intérêts nationaux, mais d'un autre côté, ils ne peuvent pas négliger les problèmes écologiques et économiques de la région en général.

Le Conseil de l'Arctique est un projet mondial « pilote » qui démontre comment traiter du développement d'une région où l'existence et la survie

même de l'homme sont extrêmement difficiles. L'Arctique n'est pas un territoire où l'on peut obtenir un profit immédiat. C'est un territoire propice à des investissements sur le long-terme et à des programmes de coopération qui prennent en compte les nombreux facteurs géographiques, climatiques, écologiques et culturels de la région.

Le Conseil de l'Arctique a-t-il obtenu des résultats pendant les vingt années de son fonctionnement ?

Le Conseil de l'Arctique peut se féliciter d'un certain nombre de succès. Je séparerais ceux-ci en deux catégories. La première est organisationnelle. Il s'agit là de la structure même du CA, qui permet une flexibilité de réactions aux défis extérieurs, la possibilité de créer des équipes de travail, ou des groupes d'experts temporaires ou permanents, l'attribution du statut d'observateur à des pays ou à des ONG. La seconde catégorie est le maintien d'une très grande qualité d'expertise et la possibilité de signer des accords légalement contraignants. Par exemple, à Kiruna en 2013, un document légalement contraignant a été signé : l'Accord de coopération sur la surveillance et la réaction aux pollutions par le pétrole des mers de l'Arctique. En 2011 à Nuuk, les pays-membres du CA ont signé un Accord sur la coopération dans la recherche et le sauvetage aérien et maritime en Arctique.

La participation des parties intéressées à l'aménagement de la région repose sur un modèle dont un des éléments est assez spécial, c'est le Conseil économique de l'Arctique (CEA). L'unicité de son statut et les vastes opportunités pour attirer de nouveaux participants nous permettent de considérer le CEA comme un « club privé » pour l'harmonisation des intérêts des business, des autorités et des sociétés civiles, club qui existe en même temps dans le cadre du CA et en dehors de celui-ci.

À votre avis, la conjoncture internationale actuelle influe-t-elle sur les activités du Conseil de l'Arctique ?

La crise économique et l'instabilité politique ont inévitablement un impact sur l'activité de toute institution internationale. Le CA a, lui aussi, réagi à ces événements. On y débat désormais plus souvent des questions sécuritaires de la zone arctique, les positions des membres s'affirment de plus en plus nettement, sur des questions comme celle du statut de la Route maritime du nord. Cela dit et de manière générale, la coopération au sein des organisations arctiques n'a jamais été suspendue.

Que peut-on attendre de la coopération entre la Russie et les Etats-Unis dans la région de l'Arctique, étant donné les tensions actuelles entre ces deux pays ?

L'interaction entre Moscou et Washington dans le cadre du CA continue, et je ne peux pas affirmer que l'on ressente une confrontation inquiétante. Jusqu'à ce jour, la collaboration dans la région arctique est restée inchangée malgré les bouleversements géopolitiques. Il n'y a pas eu d'action militaire dans la région, même si des manoeuvres y ont lieu assez régulièrement. Je dirais qu'il s'agit, tout au plus, de démonstrations de force.

Les intérêts des USA dans la région incluent la pêche industrielle, l'extraction d'hydrocarbures et d'autres ressources minières. Le principal objectif pour la stratégie maritime des USA est de garantir la liberté de la navigation en mer, c'est-à-dire un changement futur du statut de la Route Maritime du Nord. Un autre point important est le lobbying de certains pays-observateurs et la création d'alliances favorables aux USA. Grosso modo, le travail du Conseil de l'Arctique est un modèle du fonctionnement du monde en miniature et c'est bien là le principe de la diplomatie arctique.

Des organisations internationales peuvent-elles participer à l'aménagement du territoire arctique ?

De nombreuses organisations sont actives dans la région, qu'elles aient un statut intergouvernemental ou non-gouvernemental. Les plus connues sont le Conseil du Nord (The Northern Forum), le Conseil euro-arctique de Barents, le Comité permanent de la Conférence des parlementaires de la région arctique. La majeure partie de ces organisations fut fondée avant la création du Conseil de l'Arctique, ce qui veut dire que de nouveaux formats d'institutions se sont créés au fur et à mesure que l'intérêt et le besoin de coopérer entre pays régionaux se sont manifestés. L'efficacité de ces organisations est variable, mais elles ont le mérite de faire encore partie du débat sur l'Arctique. N'oublions pas non plus une organisation non-commerciale telle que le Cercle arctique (The Arctic Circle). Il s'agit d'une nouvelle plateforme ouverte qui réunit tous les pays et organisations intéressés par l'aménagement du territoire arctique dans le cadre d'un dialogue.

Les ONG qui possèdent un statut d'observateur au CA méritent également une attention particulière. Elles contribuent largement à l'agenda écologique du Conseil et mènent des études scientifiques.

Quels projets arctiques vous semblent les plus intéressants et prometteurs ?

Il n'y a pas, à proprement dit, de projets grandioses pour « le développement futur » de l'Arctique. Tous les grands projets qui existent actuellement représentent la recherche d'une solution à un problème d'actualité. Par ailleurs, même si les débats autour de ces sujets sont sempiternels, la majeure partie d'entre eux sont loin d'être résolus, d'autres, comme la préservation de l'environnement ou le développement durable, seront toujours d'actualité.

Une des tâches-clés reste la détermination du futur statut de la Route Maritime du Nord, pour la Russie cette question est d'une importance capitale. Actuellement il n'existe aucun système régissant l'Océan glacial arctique qui soit reconnu par tous, car les USA n'ont pas ratifié la convention de l'ONU sur le droit maritime (UNCLOS 1982). Il existe également des problèmes avec la base normative de la Route maritime du Nord et du Passage du Nord-Ouest. Si la convention est dénoncée, les droits de la Russie sur l'océan mondial et l'internationalisation des voies

maritimes seront réduits. Il faut dire que de nombreux pays sont pour l'internationalisation de la RMN, surtout les observateurs du CA, la Chine ou le Japon, par exemple, qui ont des intérêts à long-terme dans la région arctique. Le principe de la navigation libre est défendu également par les USA.

Si l'on parle des grands projets économiques, leur réalisation est rendue difficile par les sanctions imposées contre la Russie. Pour cette raison, Moscou s'oriente de plus en plus vers ses partenaires asiatiques et les membres du groupe des BRICS. En outre, la Russie cherche à développer ses relations bilatérales avec les pays de l'UE qui sont membres du Conseil de l'Arctique.

Parmi les membres du groupe des BRICS, la Chine est sans aucun doute le partenaire principal de la Russie. Il suffit de nous souvenir du projet de Gazprom au Yamal concernant la production de gaz naturel liquéfié. Ce projet est réalisé en commun avec la China National Petroleum Corporation (CNPC). Il existe également un accord de coopération avec Rosneft pour l'exploration de champs de pétrole et de gaz au large de l'Arctique. Les investisseurs chinois ont également déclaré leurs intentions d'investir dans la construction d'un nouveau port à Arkhangelsk et une voie de chemin de fer entre la Mer Blanche – Komi – l'Oural (BelKomOur). Les contacts scientifiques entre chercheurs russes et chinois se développent également. En 2012 à Qingdao, a eu lieu le premier Forum russo-chinois sur la coopération arctique, auquel ont participé, du côté russe, des experts de l'Université d'État de Saint-Petersbourg, de l'Institut d'État des relations internationales de Moscou, de l'Académie russe de l'économie nationale et du service public (RANEP) et du côté chinois des représentants de l'Université des études internationales de Shanghai, la CNPC, et autres institutions et universités chinoises.

Auparavant, en 2011 la compagnie russe Gazprom avait signé quatre mémorandum d'entente pour des livraisons de gaz naturel liquéfié à l'Inde, avec un nombre de compagnie indiennes : GAIL, Indian Oil Corporation Limited, Gujarat State Petroleum Company (GSPC), Petronet LNG Limited. De plus, des négociations sont en cours sur les modalités de coopération avec l'indienne OVL, qui depuis mai 2016 a établi un mémorandum d'entente avec Rosneft sur l'exploitation d'hydrocarbures offshore en Arctique. Le Brésil aussi montre de l'intérêt pour la coopération arctique. Ce pays a l'intention d'obtenir le statut d'observateur au Conseil de l'Arctique. Les potentiels investisseurs brésiliens sont surtout intéressés par la navigation en mer, la pêche et le tourisme.

Les intérêts du Japon se concentrent autour de deux axes : l'exploitation de la Route Maritime du Nord et l'utilisation des ressources naturelles du bassin arctique. Parmi les efforts tangibles, on trouve le projet Yamal LNG qui prévoit de construire dix navires-briseurs de glace pour transporter du gaz naturel liquéfié avant 2017. La japonaise Mitsui OSK compte parmi les compagnies maritimes qui prendront en charge le transport du gaz naturel liquéfié.

Il existe donc de très nombreux projets d'aménagement de l'Arctique. Que se passerait-il s'ils étaient réalisés ?

Un aménagement heureux des ressources naturelles et la préservation de la richesse culturelle et naturelle de la région joueront un rôle important pour la prospérité non seulement des pays de l'Arctique, mais de l'humanité toute entière. La coopération arctique sous toutes ses formes, des projets des ONG humanitaires et écologiques à la coopération régionale, transfrontalière, ou dans le cadre du Conseil de l'Arctique, peut servir de modèle universel pour l'aménagement de nouveaux territoires dans le futur.

Propos recueillis par Mariya Liamtceva, dans le cadre d'un projet commun avec le Fonds de diplomatie publique Alexandre Gortchakov.

Traduit en français par Ekaterina Tsaregorodtseva.

Downloaded from:

http://iveris.eu/list/entretiens/220-le_21eme_siecle_sera_celui_de_larctique_ou_ne_sera_pas

© copyright 2016 by Iveris. Tous droits réservés.

Ce site utilise des cookies pour améliorer votre expérience de navigation.

J'accepte