


ISEMAR

 INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
 NANTES - SAINT NAZAIRE

Arctique / Antarctique

Les enjeux des usages polaires

Les pôles ont depuis toujours fait l'objet de convoitises de tous ordres et ont largement nourri l'imaginaire des hommes, qu'ils soient aventuriers, scientifiques, industriels ou politiques. Le développement de la mondialisation puis l'appréhension planétaire des préoccupations environnementales comme les bouleversements structurels économiques et sociétaux conduisent à s'interroger sur les perspectives que les pôles peuvent offrir à la société et inversement, à la manière dont la société va, ou non, faire des pôles une partie prenante des activités humaines. Longtemps perçus comme inaccessibles au plus grand nombre, hormis les initiés, ils deviennent le théâtre d'ambitions multiples et un nouveau terrain de jeux pour certains Etats et multinationales. Les espaces maritimes polaires sont soumis à des enjeux politiques, économiques et environnementaux, influencés par des facteurs qui leur sont exogènes et endogènes.

Enjeux et positionnements politiques : rivalités et divergences

En Arctique. Membres du Conseil de l'Arctique, six Etats bordent l'Océan Arctique¹ : le Danemark, l'Islande, la Norvège, la Russie, les Etats-Unis et le Canada. L'Islande n'appelle pas de velléité particulière quant aux espaces maritimes adjacents. Les positionnements territoriaux maritimes des autres Etats sont plus conflictuels et relèvent des conflits de délimitation des frontières maritimes au sens de la convention de Montego Bay (CMB) dont l'enjeu porte :

1° - soit sur la gestion et l'exploitation des ressources (eaux intérieures, mer territoriale, ZEE, plateau continental). La Norvège est en conflit avec la Russie sur l'archipel du Spitsberg (*LoopHole*), le Canada est en conflit de frontière maritime avec les USA mais aussi avec le Danemark (îlot Hans, île de Beaumont). Un conflit potentiel USA/Russie concernerait le plateau de Chukchi. Enfin, la dorsale de Lomonosov cristallise les rivalités et les divergences de tous.

2° - soit sur des questions de navigation et de transit maritime. Dans ce dernier cas, les revendications étatiques se cristallisent entre la position canadienne et la vision russe, auxquelles vient s'ajouter le point de vue

américain. A l'Est, la Russie en joue de manière sporadique car elle reconnaît une certaine liberté de navigation dans ses eaux. Au contraire, à l'Ouest, le Canada campe une position opposée ce qui entretient un conflit politique avec les USA notamment. Ces derniers (et l'UE) s'appuient sur une certaine lecture de la CMB pour affirmer que les détroits en cause sont de nature internationale, justifiant la liberté de passage. La lecture d'Ottawa diverge pour proclamer le régime de contrôle de la navigation dans ses eaux intérieures.

En Antarctique. Les positionnements politiques souverains en Antarctique sont atypiques et bénéficient aujourd'hui encore d'un traitement *sui generis*. Faisant suite à l'Année géophysique internationale, le Traité sur l'Antarctique, fut signé à Washington en décembre 1959 par 12 Etats² (en vigueur depuis juin 1961). La ligne de conduite instaurée est que, dans l'intérêt de toute l'humanité, le territoire Antarctique soit exclusivement employé à des fins pacifiques et ne devienne ni le théâtre, ni l'enjeu de différends internationaux. Pour cela, le Traité fait provisoirement taire toute revendication territoriale des signataires³. Il s'agit donc d'une position de *statu quo*. Concrètement, seules les activités pacifiques sont tolérées au premier rang desquelles la recherche scientifique et la coopération en vue de la protection de l'environnement. Sur ce dernier point, deux textes ont été signés : la Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR, 1982) et le Protocole au Traité sur l'Antarctique pour la protection de l'environnement à Madrid en 1991. L'ensemble Traité-CCAMLR-Protocole encadre les activités humaines afin de protéger la faune et la flore marines, les écosystèmes antarctiques et d'interdire toute activité relative aux ressources minérales à l'exception des recherches scientifiques. Le cadre juridique actuel vise une protection globale de l'environnement. Cela a des répercussions sur les activités dont le tourisme, lequel est notamment encadré par les lignes directrices de la Recommandation XVIII-1 (1994) amendées depuis (2004).

² Les signataires initiaux sont : l'Afrique du Sud, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Chili, les USA, la France, le Japon, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et l'URSS. D'autres Etats y ont adhéré depuis.

³ La subtilité réside dans le fait que le Traité ne signifie pas la renonciation, pour un Etat, à ses droits souverains sur le continent.

¹ Océan Arctique au sens large comprenant les mers de Beaufort, des Tchoukches, de Sibérie Orientale, des Laptev, de Kara et de Barents.

Enjeux économiques : nouveaux eldorados

Le transport maritime. Le transport maritime vise l'efficacité économique, soumise en partie aux contraintes de réduction des temps de trajet, et donc des coûts. Aussi, au premier abord est-il tentant d'anticiper la conséquence du réchauffement climatique (fonte accrue et plus durable de la banquise arctique) comme une circonstance intéressante pour l'ouverture de nouvelles routes maritimes, plus courtes sur certaines liaisons. Un débat récurrent agite la communauté maritime depuis le début du siècle, avec ses partisans et ses opposants. Éloigné des flux de transport de marchandises et plus libre de glace, l'Océan austral ne pose pas question. Le débat se recentre sur les deux routes arctiques : le passage du Nord-Est (le long des côtes russes) et le passage du Nord-Ouest (à travers les détroits de l'archipel canadien). Historiquement, ces deux passages ont été très différemment empruntés. Le passage du Nord-Est était à l'époque soviétique une véritable route maritime : à son apogée, 1 306 voyages assurés par 330 navires (6,5 Mt) en 1987. En 2012, on compte 25 transits à l'Est, 21 à l'Ouest (9 en 2007). Au total, ce sont 46 transits de l'Arctique en 2012 (pour 1,2 Mt), puis 60 en 2013.

Exemples de distances selon les routes (km)

	Panama	Pass. NO	Pass. NE	Suez Malacca
Hambourg - Seattle	17 110	13 410	12 770	29 780
New York - Shanghai	20 880	17 030	19 893	22 930
Rotterdam - Vancouver	16 350	14 330	13 200	28 400
Rotterdam - Yokohama	23 470	13 950	13 360	21 170
Marseille - Yokohama	24 030	16 720	17 954	17 800
Marseille - Shanghai	26 038	19 160	19 718	16 460

Principal avantage de ces routes maritimes, le gain de distance n'est pas systématiquement corrélé avec un gain de temps en raison des particularités de la navigation polaire. En effet, la navigation en Arctique suppose des adaptations technologiques et organisationnelles qui, à l'heure actuelle, sont un véritable frein au développement et à la généralisation de la navigation commerciale dans ces eaux. Effectivement, la fonte des glaces est saisonnière (juin – octobre, empêchant la mise en place de services annuels) et aléatoire (donc risquée). Malgré la fonte, la navigation suppose le recours à des navires répondant aux Classes Polaires des sociétés de classification (*Ice Class*). Dès lors tous les armateurs ne possèdent pas une telle flotte et l'acquérir génère un surcoût de même que le recours aux brise-glaces pour ouvrir le passage. Les primes d'assurances sont sur-côtées. Les équipages doivent être formés à ce type de navigation et les équipements des navires sont spécifiques. Au final, du point de vue de l'exploitation des navires, les surcoûts occasionnés et les risques de navigation encourus surpassent, pour l'instant et d'une manière

générale, les gains de distance, d'autant plus que la vitesse de navigation commerciale est réduite. Enfin, du point de vue des marchés desservis, l'avantage concurrentiel des routes polaire n'est pas garanti. En effet, en raison de la saisonnalité de l'ouverture des passages, le changement de circuits logistiques n'intéresse ni les armateurs ni les logisticiens, surtout sur le marché des lignes régulières qui n'y voit pas son intérêt en raison de l'absence de sous-marchés intermédiaire. Autrement dit, ces routes arctiques ne permettent pas de transposer le système de *hubs and spokes*, socle du marché des *liners*. Sur les marchés du *tramping* (vracs et colis lourds), les perspectives offertes sont alors plus intéressantes d'autant que les enjeux d'exploitation minière sont perceptibles.

L'exploitation des ressources minérales et halieutiques.

Les ressources minérales de la région arctique ne sont pas entièrement connues mais les estimations émoussent déjà les intérêts, en raison de leur diversité et de leurs quantités soupçonnées. C'est le cas bien sûr pour le pétrole (13% des réserves mondiales) et le gaz naturel (30%) mais aussi, pour certains minerais comme le plomb, le zinc, l'or, le tungstène, l'uranium et l'argent. Aujourd'hui encore, leur localisation, couplée à des conditions climatiques extrêmes (sous-sol marin, voire plateau continental éloigné et profond, océan partiellement ou totalement gelé, sols gelés – pergélisol) rendent leur exploitation ardue et surtout très coûteuse. La connaissance de la composition géologique de la région reste encore très partielle et l'heure est par endroit davantage à l'exploration qu'à l'exploitation à grande échelle. Cela étant, l'ensemble du territoire est maintenant investi par l'ensemble des Majors énergétiques, faisant du pétrole d'Alaska, du gaz de Yamal et du fer de Bafin des réalités. Les activités d'exploitation génèrent un trafic maritime pour l'acheminement des matériaux, pour l'exploitation en tant que telle, pour la maintenance et enfin et surtout pour l'exportation des ressources extraites, impliquant des infrastructures portuaires et terrestres.

Le continent Antarctique recèle également des ressources minérales dont l'exploitation est actuellement interdite en vertu du Traité sur l'Antarctique et surtout du Protocole de Madrid qui gèlent les prétentions et les activités de type exploitation⁴. Mais cette question n'est pas totalement réduite par l'interdiction posée. En effet, la question des limites géographiques quant à l'application de ce texte et de la CMB vient ouvrir une

⁴ La question des ressources biologiques de l'Antarctique subit un traitement différent et plus ouvert : la prospection des ressources biologiques n'est pas interdite. Ainsi, le lac Vostok (le plus grand des 140 lacs subglaciaires du continent) situé sous la station russe de Vostok, attise la curiosité des scientifiques russes au point qu'un forage a été réalisé afin de prélever des carottes de glace à vocation de recherche scientifique malgré les risques encourus et les craintes d'une partie de la communauté internationale quant au risque de contamination de l'écosystème suite à cette exploration qui nécessite des techniques lourdes.

faille dans ce système, faille dont l'Australie a déjà annoncé qu'elle se saisira en vertu de ses droits d'Etat côtier sur le plateau continental austral.

La question de l'état des ressources halieutiques reste centrale, quelque soit la zone de pêche concernée et l'Arctique ne fait pas exception. Depuis peu, cinq Etats (Etats-Unis, Canada, Russie, Danemark et Norvège) travaillent sur un accord visant à interdire la pêche commerciale dans le centre de l'océan Arctique, au regard des doutes quant à l'état des stocks halieutiques et quant à la manière dont ils sont affectés par les changements climatiques. Une partie de la communauté scientifique travaille sur ce sujet, mais ce sont les interrogations sur la question, qui justifient ce principe de précaution.

Dans l'Océan austral, les ressources marines, faune et flore, sont d'une grande richesse et témoignent d'écosystèmes particuliers à l'extrême. Le régime juridique applicable est celui de la CCAMLR (se prononce *kamelar*). Le fonctionnement et les décisions se fondent sur le principe du consensus aussi est-il très long et difficile, pour les projets, d'aboutir. La CCAMLR a initialement été établie pour réguler la pêche du krill, surtout par les bateaux soviétiques, mais la funeste destinée de la flotte soviétique dès les années 1990's n'a pas permis de vérifier l'efficacité du système. La pêche du colin n'a en effet pas pu être évitée et l'enjeu aujourd'hui se porte en partie sur la pêche à la légine. En parallèle, la pêche à la baleine continue à inquiéter.

La croisière. L'intérêt presque mythique pour les grands espaces polaires quasi vierges suscite l'intérêt et les croisiéristes et les tours opérateurs (voyagistes) ont investi le créneau : avec un pic à 45 000 touristes en Antarctique en 2007-2008, les chiffres régressent à environ 34 000 en 2012-2013. Tant la croisière que les escales appellent une réglementation particulière. Un nombre important de croisiéristes (et d'armateurs) opérant en Antarctique est regroupé au sein de l'IAATO (*International Association of Antarctic Tour Operators*), qui est l'association édictant des règles concernant le tourisme sur le 5^{ème} continent. Ces règles se formalisent dans un protocole auquel les compagnies maritimes et voyagistes sont libres d'adhérer. La démarche est donc volontaire mais coûteuse. On rencontre deux types de tourisme : soit la croisière d'une semaine à dix jours au départ d'Ushuaia avec une escale tous les jours sur le continent Antarctique (au niveau de la péninsule Antarctique ou Terre de Graham), soit une circumnavigation d'une soixantaine de jours. Le premier cas est le plus fréquent, se pratique l'été, ne nécessite pas le recours aux brise-glaces. Son coût est élevé mais reste moindre que la circumnavigation (trois fois plus cher) qui nécessite entre-autre le recours à des brise-glaces (russes, loués par des compagnies américaines). Dans le cas des croisières avec escales, les itinéraires ne sont pas garantis, ils sont décidés au jour le jour,

selon un certain nombre de paramètres dont les conditions climatiques et de navigation. Les intérêts touristiques de ces croisières sont la navigation en tant que telle (sentiment d'être seul au monde) et les sites à terre (flore et faune -animaux non sauvages car non chassés- bases scientifiques, histoire des expéditions). Les armateurs des 55 navires réencensés par l'IAATO doivent satisfaire aux protocoles "navire propre" et "passager propre". Par exemple, seuls les navires de moins de 360 passagers sont autorisés à faire des escales avec débarquement par groupe de 100 passagers maximum à chaque fois. Les débarquements se réalisent en respectant scrupuleusement des consignes strictes : port du gilet de sauvetage, comptage des touristes, briefing sur les bonnes pratiques (porter des bottes lavées avant et après l'escale, ne rien jeter, ne rien ramasser).

En Arctique, les croisières sont une activité encore plus développée, elle y est encadrée par l'AECO (*Association of Arctic Expedition Cruise Operators*), équivalent de l'IAATO. Les routes maritimes sont plus diversifiées, les offres de tourisme aussi. Le débarquement en Arctique est différent de celui en Antarctique car l'Arctique est un territoire habité, où les animaux sont chassés (méfiants et potentiellement agressifs). Pourtant, la réglementation actuelle et les protocoles de navigation et de débarquement qui portent sur la sécurité de la navigation s'orientent de plus en plus sur la préservation des écosystèmes.

Enjeux environnementaux et sécuritaires : la limite

Toutes proportions gardées, l'Arctique et l'Antarctique demeurent des espaces relativement vierges et l'éventualité de l'accident maritime pèse constamment sur les activités comme une épée de Damoclès. La réalisation de cette hypothèse aurait d'une part de lourdes conséquences pour cet environnement très singulier et d'autre part des répercussions encore difficiles à prévoir pour la poursuite des activités humaines dans ces zones. Certes, les activités maritimes polaires sont inférieures, en nombre et en intensité, qu'ailleurs sur le globe, mais la problématique de leur sécurisation reste le sujet central, plus ou moins efficacement circonscrit. D'une manière générale, il y a très clairement, du côté canadien surtout⁵, un manque de moyens opérationnels efficaces pour la réparation et le sauvetage car les centres de secours sont très éloignés, et seuls les moyens de précaution pris par l'armateur et le recours aux brise-glaces sont des facteurs de sécurisation⁶. Ce risque d'accident explique en partie la position de l'Etat canadien qui s'oppose au développement d'une route de transit maritime Nord-Ouest et joue de sa souveraineté sur les eaux

⁵ Les contraintes sont similaires pour l'Océan Austral.

⁶ La plus importante flotte de brise-glaces est russe (37 et 4 en construction), puis viennent les flottes suédoise (7), finlandaise (7), canadienne (6 et 1 en construction) et américaine (5). Le Danemark, la Chine, l'Argentine, l'Australie, le Chili, l'Estonie, l'Allemagne, le Japon, la Corée du sud et l'Afrique du Sud en sont également dotés.

adjacentes (qualifiée d'eaux intérieures) pour réguler la navigation par un contrôle unilatéral et exclusif. La préservation de l'environnement et la sécurisation des activités (minières, navigation, trafics illicites) fondent les exigences canadiennes. Ottawa ne manque pas de régulièrement réaffirmer sa souveraineté sur l'archipel. Au contraire, l'Etat russe ambitionne le développement maritime commercial et industriel du Nord-Est. Fruit du passé, il existe même une administration russe dédiée : le *Glavsevmorput*, qui peut s'appuyer sur sa flotte de puissants brise-glaces et sur un réseau de ports en eaux profondes plus nombreux qu'à l'Ouest. Preuve des ambitions russes, les sociétés de classification russe et coréenne viennent de signer un partenariat pour développer des normes communes pour les brise-glaces et les navires commerciaux à usage polaire.

Sans connaître, à l'heure actuelle, l'intensité avec laquelle les activités maritimes polaires vont continuer à se développer, l'Organisation Maritime Internationale travaille concrètement à pallier les faiblesses du système, avec l'élaboration du *Polar Code* (Code Polaire) dont la vocation est de contribuer à sécuriser la navigation en zone polaire (pour les activités de toute nature). Pour cela, ce Code rassemblera et adaptera les prescriptions en matière de sécurité des grandes conventions maritimes internationales (Solas, Marpol, STCW, CMB, etc) et les rendra obligatoires à tous.

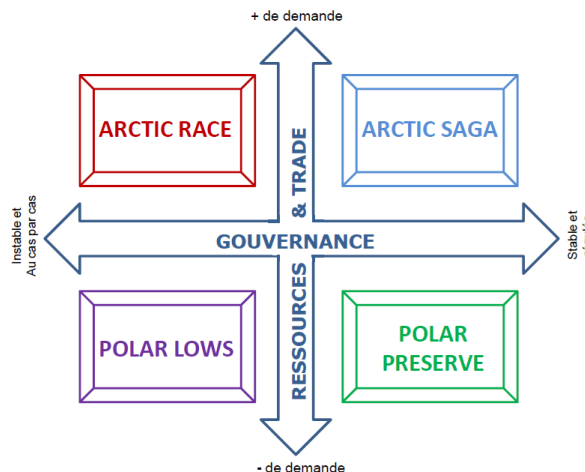
Conclusion et perspectives : besoin d'anticipation

Ces espaces sont incontestablement atypiques et déroutent ce que l'homme a l'habitude de gérer. A contexte déroutant, solutions innovantes. Cet énoncé, sinon moralisateur, du moins évident a connu un début d'application avec le traitement donné à l'Antarctique par les différents traités et protocoles additionnels auxquels le continent austral est soumis. Mais on le voit clairement, les intérêts en jeux sont tellement antagonistes, qu'ils soient structurels ou même conjoncturels, qu'il est encore aujourd'hui difficile pour la communauté internationale de décider pour l'avenir dans un contexte qui aura peut-être totalement changé dans quelques décennies. Or le caractère atypique des lieux impose des décisions sur le long terme qui demandent un courage et des responsabilités que peu ont envie de prendre.

Dressant un tableau analytique pertinent et pour aider à la décision, différents scénarii pour l'avenir de l'Arctique ont été imaginés. L'analyse ci-dessous le fut au regard des perspectives relatives au transport maritime en fonction du niveau de gouvernance d'une part et de l'intensité de l'exploitation des ressources et des échanges. Quatre scénarii sont envisagés : l'*Arctic Race*, l'*Arctic Saga*, le *Polar Lows* et le *Polar Preserve*. L'*Arctic Race* ou la course à l'Arctique est l'une des deux simulations pessimistes. Elle est caractérisée par

une forte demande de transport maritime dans un cadre de gouvernance instable, voire non établie, tout cela ensemble constituant un terreau favorable à une course effrénée pour capter les ressources et les richesses de l'Arctique. Le second scénario pessimiste est le *Polar Lows* autrement dit le chemin vers la récession de l'Arctique. Dans ce cas, il est envisagé un faible intérêt pour cet espace qui est par ailleurs sans gouvernance établie ou stable, lui apportant donc un avenir sombre car sous-développé.

Scénarii à échéance 2050 relatifs à la navigation maritime en Arctique. Source : d'après AMSA/GBN, 2007.



Les deux scénarii plus optimistes s'appuient, au contraire des deux précédents, sur une gouvernance affirmée et pro-active, faisant de la qualité de la gouvernance l'élément déterminant quant à l'avenir du pôle, à l'image de ce qui a été établi en Antarctique. Le scénario *Arctic Saga* se veut à l'image de la conquête du *Far West*, ce serait un peu le *Far North*. Dans cette simulation, la zone est attractive, il y a une forte demande pour l'utilisation des ressources et les possibilités d'échanges. La gouvernance est établie. La zone se développe alors sainement et harmonieusement, dans le respect des écosystèmes et des cultures. Le dernier scénario est qualifié de *Polar Preserve* et s'apparente à une sanctuarisation de la zone selon des conditions favorables : une gouvernance stable et une faible utilisation des ressources couplées à une demande anecdotique de transport. Dans ce cadre, la région se développe très lentement, respectant de vastes espaces éco-préservés et imposant strictement des zones de non navigation. Les quatre positions exposées sont diamétralement opposées, démontrant que les pôles seront demain ce qu'il en sera initié aujourd'hui.

Anne GALLAIS BOUCHET, ISEMAR