

Les pôles : nouveaux espaces maritimes stratégiques ?

Par Jean-Louis Lozier

Résumé

Le présent article analyse l'intérêt stratégique des espaces maritimes polaires. Celui de l'océan Arctique n'a cessé de croître depuis plusieurs siècles. C'est une zone riche en ressources, par laquelle passe la route maritime la plus courte pour relier Europe et Asie. Son intérêt est primordial pour la Russie, qui y exploite de nombreuses ressources exportées. C'est enfin un espace d'affrontement potentiel entre Russie et puissances atlantiques. La période post-Guerre froide a vu la fin temporaire des tensions en Arctique, pour faire place à de multiples initiatives de coopération entre les États arctiques, principalement axées sur le développement durable. La période actuelle est caractérisée par le réchauffement climatique entraînant une disparition progressive de la banquise estivale, et laissant entrevoir une plus grande utilisation des routes maritimes arctiques. Si le trafic à destination ou en provenance des ports russes augmente, il est cependant peu probable que la route polaire se substitue à moyen terme aux routes passant par le canal de Suez. Une résurgence des tensions entre puissances est également constatée, pour des motifs externes à l'Arctique. Tensions que la guerre en Ukraine vient exacerber. Quant à lui, l'Antarctique est consacré "espace de paix et de science" depuis la signature du traité signé à Washington en 1959. L'océan Austral, ceinturant le continent Antarctique, n'est cependant pas exempt de rivalités entre grandes puissances, comme l'attestent les oppositions de certaines d'entre elles à la définition de nouvelles aires marines protégées. La France et sa Marine sont historiquement présentes dans ces espaces. Les efforts pour posséder les moyens d'y peser doivent être poursuivis.

Abstract

This article analyzes the strategic value of polar maritime spaces. Strategic interest in the Arctic Ocean has been growing for several centuries. It is a resource-rich area, through which the shortest sea route between Europe and Asia passes. It is of prime interest to Russia, which draws from it many of the resources it exports. It is also a potential area of confrontation between Russia and the Atlantic powers. The post-Cold War period has seen a temporary easing of tensions in the Arctic, giving way to multiple cooperation initiatives among Arctic states, mainly focused on sustainable development. The current period is characterized by global warming leading to a gradual disappearance of the summer sea ice and the prospect of greater use of Arctic shipping routes. While traffic to and from Russian ports is increasing, it is unlikely that the polar route will substitute for the Suez Canal routes in the medium term. There has also been a resurgence of tensions among various powers – for reasons external to the Arctic. Such tensions have been exacerbated by the current war in Ukraine. The Antarctic, for its part, has been a "space for peace and science" since the signing of a treaty to that effect in Washington in 1959. The Southern Ocean, which surrounds the Antarctic continent, is not free of rivalries between major powers, however, as shown by the opposition of some of them to the definition of new marine protected areas. France and its Navy have a historical presence in these zones. Efforts to secure means to influence them must be continued.

Mots-clés : Marine ; espaces maritimes stratégiques ; pôles ; compétition entre puissances ; Arctique ; réchauffement climatique ; Antarctique.

Keywords : Navy ; strategic maritime areas ; poles ; competition among major powers ; Arctic ; climate change ; Antarctic.

Citation

Lozier, Jean-Louis (vice-amiral d'escadre), “Les pôles : nouveaux espaces maritimes stratégiques ?”, *La Vigie*, hors-série “Marine”, novembre 2022.

Auteur/Author

Le vice-amiral d'escadre (2S) **Jean-Louis Lozier** est aujourd'hui conseiller du Centre des études de sécurité de l'Institut français des relations internationales (IFRI). À sa sortie de l'École navale, en 1981, sa carrière embarquée s'est principalement déroulée au sein des forces sous-marines, et a été ponctuée par les commandements d'un sous-marin nucléaire d'attaque, l'*Émeraude* (1997-1999), et de deux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins : l'*Indomptable* et l'*Inflexible* (2004-2006). Promu officier général en 2012, il a exercé durant huit ans des postes de haute responsabilité, dont celui de chef de la division Forces Nucléaires de l'État-major des Armées (2012-2014), d'inspecteur des armements nucléaires (2014-2015), de président de la commission permanente des programmes et des essais (CPPE, 2015-2016), d'inspecteur de la Marine nationale (2016-2018). Il a terminé son parcours comme vice-amiral d'escadre, Préfet maritime de l'Atlantique (délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer) et commandant de la zone maritime Atlantique, responsable de la conduite des opérations en Atlantique et dans l'Arctique (2018-2020).

Vice Admiral (French Navy, Ret.) Jean-Louis Lozier is currently an advisor to the Centre for Security Studies at the French Institute of International Relations (IFRI). He entered the Naval Academy in 1981 and spent most of his career in the submarine forces, commanding a nuclear attack submarine, the Émeraude (1997-1999) and two nuclear ballistic missile submarines, the Indomptable and the Inflexible (2004-2006). Promoted to general officer rank in 2012, he held for eight years positions of high responsibility, including Head of the Nuclear Forces Division of the Armed Forces General Staff (2012-2014), Inspector of Nuclear Armaments (2014-2015), Chairman of the Standing Committee on Programmes and Tests (CPPE, 2015-2016), Inspector of the French Navy (2016-2018). He ended his Navy career as Vice Admiral, Maritime Prefect of the Atlantic (Government Delegate for State Action at Sea) and Commander of the Atlantic Maritime Zone, responsible for the conduct of operations in the Atlantic and Arctic (2018-2020).

Texte intégral

Les actualités de ces dernières années ont à de multiples occasions mis l'accent sur l'importance stratégique de l'Arctique. Le réchauffement climatique de la région, entraînant une disparition progressive de la banquise estivale, les déclarations russes appelant à utiliser la route maritime du nord comme voie alternative au canal de Suez pour relier Extrême-Orient et Europe, suite au blocage temporaire du canal par le porte-conteneurs *Ever Given* en 2021, puis le retour de la compétition entre grandes puissances ont érigé cette zone comme nouvel espace stratégique, potentiellement propice à des conflits futurs.

Le cas de l'Antarctique est naturellement très différent. Continent consacré “*terre de paix et de science*” lors de la signature en 1959 du traité de l'Antarctique, le questionnement sur l'intérêt stratégique de cet espace maritime pourrait en première

approche sembler saugrenu. Les rapports de force entre puissances y existent malgré tout, même s'ils prennent d'autres formes que celles de confrontations ou démonstrations navales ou militaires.

Les enjeux stratégiques et maritimes de l'Arctique

Des enjeux anciens

À partir de quelques exemples historiques, ce paragraphe vise à identifier quelques traits stratégiques de l'Arctique, dont les premiers se dessinent à partir du 16^e siècle.

L'océan Arctique apparaît ainsi dans l'Histoire, d'abord en tant que zone de ressources halieutiques, puis minières, pétrolières ou gazières. On note, bien sûr, l'importance de la pêche à la morue pour les Européens dès le Moyen-Âge, et on enregistre une première bataille navale pour son contrôle en 1532 entre Ligue hanséatique et Anglais au large de l'Islande. Une présence française est notée au Svalbard au 17^e, et Kerguelen conduit en 1767 et 1768 une mission de surveillance et de soutien des pêcheurs français au large de l'Islande et du Groenland, préfigurant de nombreuses missions de la Marine nationale dans ces eaux aux siècles suivants. L'exploitation des ressources minières, pétrolières et gazières est plus tardive. Menée le plus souvent de manière pacifique en Sibérie, dans les États scandinaves et au Canada, elle commence à la fin du 19^e siècle. Elle a pu néanmoins être l'objet de conflits : l'intervention franco-britannique en Norvège en mai 1940, devancée par l'offensive allemande, avait bien pour objectif de priver l'Allemagne des ressources de fer suédois.

Le souhait de relier directement par la mer l'Europe et l'Asie en passant par le nord et donc sans contourner les caps de Bonne Espérance ou Horn est presque aussi vieux que la découverte de l'Amérique par Colomb. Dès la fin du 15^e ont lieu les premières expéditions menées par Giovanni Caboto, au service du roi Henri VIII, pour découvrir le passage du nord-ouest menant directement vers les Indes. Le 16^e siècle vit de nombreuses tentatives tant par des navigateurs français (Jacques Cartier) qu'anglais (Martin Frobisher) pour découvrir cette route. À défaut de succès, ces expéditions permirent d'explorer les côtes canadiennes et progresser dans la connaissance de ses rivages. Il fallut attendre l'expédition d'Admunsen, de 1903 à 1905, pour qu'enfin cette route soit ouverte.

Avec le même souhait de trouver un passage alternatif vers l'Asie, une expédition anglaise, commandée par Sir Hugh Willoughby se lança en 1553 à l'assaut du passage du nord-est. Si cet objectif ne fut pas atteint, cette expédition permit à l'un des bateaux, commandé par Richard Chancellor, de pénétrer en mer Blanche, de mouiller à l'embouchure de la Dvina septentrionale, à l'emplacement de ce qui deviendra ultérieurement la ville d'Arkhangelsk, et d'établir ainsi la première liaison maritime entre la Moscovie et l'Europe de l'ouest, à une époque où cette principauté, ancêtre de la Russie actuelle, n'atteignait ni les rivages de la Baltique, ni ceux de la mer Noire. Suivie par d'autres commerçants anglais et hollandais, puis français (expédition de Jean Sauvage en 1586), cette route via la mer de Norvège et la mer de Barentz, libre de glaces toute l'année grâce à l'influence de la dérive nord-atlantique, revêtit ainsi un intérêt majeur pour la Russie pour

son ouverture sur le monde extérieur, jusqu’à ce que les guerres victorieuses de Pierre I^{er} et de Catherine la Grande au cours du 18^e siècle permettent à la Russie d’atteindre de façon pérenne les rivages de la mer Baltique et ceux de la mer Noire. S’agissant du passage du nord-est, il fallut attendre juillet 1879, et la tentative du finlandais Nordenskjöld, pour réussir à relier directement l’océan Atlantique à l’océan Pacifique.

Cette route directe sera utilisée stratégiquement en 1940 lorsque l’Allemagne nazie entreprit d’y faire transiter des bâtiments corsaires pour attaquer le commerce britannique dans l’océan Pacifique. Le raider *Komet* fut au bilan le seul à utiliser ce passage, avec l’aide indispensable de brise-glaces soviétiques, avant de mener une campagne fructueuse contre les intérêts britanniques dans le Pacifique puis en océan Indien. Avec le début de l’attaque allemande, l’accès libre de glace depuis l’Atlantique vers le territoire russe joua un rôle primordial pour permettre le soutien de l’URSS par la Grande-Bretagne, puis par les USA. Plusieurs batailles en zone arctique ont marqué ces épisodes, en particulier la quasi-destruction du convoi PQ 17 en juillet 1942 ou la destruction du cuirassé *Scharnhorst*.

Les débuts de la Guerre froide donnèrent à l’Arctique une nouvelle dimension stratégique, cette zone constituant le chemin direct le plus court entre les deux nouvelles superpuissances. La construction de nouvelles bases, comme celle de Thulé au Groenland pour accueillir les bombardiers américains du Strategic Air Command, fut suivie de la construction de réseaux de radars à l’extrême nord du continent américain d’une part, en Sibérie d’autre part, pour détecter les vols des bombardiers nucléaires adverses, puis celle des missiles intercontinentaux. Cette dimension stratégique se renforça encore avec l’arrivée des premiers sous-marins lanceurs d’engins (SNLE) américains et britanniques, que la courte portée des premiers missiles Polaris dont ils étaient dotés contraignait à patrouiller en mer de Norvège et en Arctique. Inversement, lorsque l’augmentation de la portée des missiles mer-sol balistiques stratégiques (MSBS) augmenta, ce furent les SNLE soviétiques qui firent de l’Arctique la zone de patrouille préférée de leurs SNLE basés en presqu’île de Kola, faisant de cette zone un théâtre majeur de lutte sous-marine de la Guerre froide.¹

Une nouvelle ère post-Guerre froide

Les brefs rappels historiques précédents identifient ainsi quatre orientations principales pour lesquelles l’Arctique occupe un rôle stratégique qui n’a cessé de croître depuis plusieurs siècles :

- celle de zone riche en ressources, notamment halieutiques, minières, pétrolières et surtout gazières ;
- celle de route maritime potentielle la plus courte pour relier Europe et Extrême-Orient ;
- celle de porte d’entrée, ou de sortie, pour la Russie, et singulièrement ses régions septentrionales ;
- celle de zone d’affrontement potentielle entre Russie et puissances atlantiques.

¹ Pour un aperçu de cet affrontement sous-marin, lire Sherry Sontag & Christopher Drew, *Blind Man’s Bluff : The Untold Story of American Submarine Espionage*, New York, Public Affairs/Perseus Book Group, 1998.

Cette dernière dimension fut mise en sommeil, pour quelques temps, avec la fin de la Guerre froide. Les prémices de cette nouvelle ère commencèrent d'ailleurs dans les dernières années de celles-ci, avec un discours de Mikhaïl Gorbatchev en octobre 1987 proposant aux huit États riverains l'instauration d'une politique pacifique et de protection de l'environnement. À partir de la fin des années 80, de multiples initiatives de coopération virent ainsi le jour, le Conseil de l'Arctique, créé en 1996 à Ottawa, en étant la clé de voûte. Rassemblant, outre les huit États riverains (Fédération de Russie, Norvège, Suède, Finlande, Islande, Danemark, Canada, USA), six organisations représentant les peuples autochtones, il est ouvert à des membres observateurs, États, organisations internationales ou non gouvernementales. Les questions militaires et de sécurité sont formellement exclues et le Conseil se concentre principalement sur le développement durable et les affaires environnementales. S'il ne constitue pas une organisation internationale au sens juridique, le Conseil de l'Arctique est un forum de discussions et de coopération, émettant des recommandations pour la mise en œuvre de bonnes pratiques. L'un de ses nombreux succès est le rôle accru des populations autochtones dans la définition de ces bonnes pratiques dans les domaines environnementaux et culturels.²

La période post-Guerre froide a également été propice à la mise en place d'accords de coopération entre la Fédération de Russie et certains États occidentaux pour traiter le problème du démantèlement d'installations nucléaires, en particulier de nombreux sous-marins nucléaires soviétiques désarmés et en état de quasi-abandon, leurs réacteurs toujours en place. Grâce à de nombreux financements des États européens, mis en place notamment via la Banque européenne de reconstruction et de développement (BERD), le démantèlement de nombreuses installations nucléaires, à terres ou embarquées, vestiges de la Marine soviétique, fut entrepris dès les années 90, pour se poursuivre y compris après le début des tensions consécutives à l'invasion de la Crimée. Pour autant, la question des conséquences environnementales de l'immersion de nombreux déchets nucléaires, principalement en mer de Kara, reste entière. Le cas de deux sous-marins nucléaires, le K27 à l'est de la Nouvelle-Zemble, et le K159 au large de la presqu'île de Kola, tous deux immergés par petits fonds, est en particulier inquiétant à moyen terme.

L'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) en 1994, convention ratifiée à ce jour par tous les États bordant l'océan Arctique, à l'exception des États-Unis qui en respectent néanmoins les principes, a juridiquement mis fin à la quasi-totalité des différends territoriaux en Arctique. Le dernier, entre le Danemark/Groenland et le Canada relatif à l'Île Hans (île d'une superficie de 1,3 km²) située dans le détroit de Nares, au nord-ouest du Groenland et au nord-est du Canada, a été résolu le 13 juin 2022. Le sujet principal qui reste à régler, mis sous les projecteurs après le planté d'un pavillon russe au pôle nord sur les fonds marins le 2 août 2007, est celui de

² Sur le fonctionnement du Conseil de l'Arctique, et plus généralement sur les enjeux géopolitiques, juridiques, environnementaux, deux livres récents fournissent d'excellentes sources : Mikaa Mered, *Les mondes polaires* (Paris, P.U.F., 2019), et Frédéric Lasserre, Anne Choquet & Camille Escudé-Joffres, *Géopolitique des pôles : vers une appropriation des espaces polaires ?* (Paris, Éditions Le cavalier bleu, 2021).

l’extension du plateau continental, au-delà des limites extérieures de leurs zones économiques exclusives (ZEE), revendiqué par la Russie, le Canada et le Danemark dans la partie centrale de l’Arctique. Ces trois États se sont entendus en 2008 pour régler ce différend par la voie diplomatique et en suivant les avis qui seraient émis par la Commission des limites du plateau continental.

Toutefois, suite à l’invasion de l’Ukraine, les sept États occidentaux membres du Conseil de l’Arctique, présidé à cette période par la Russie, ont suspendu leur participation à ce forum, se réunissant sans la Russie pour poursuivre des échanges. Par ailleurs, la publication de la nouvelle doctrine maritime russe (voir *infra*) peut relancer des frictions relatives à la détermination des limites des ZEE et au statut de certains détroits.

Réchauffement climatique et conséquences stratégiques

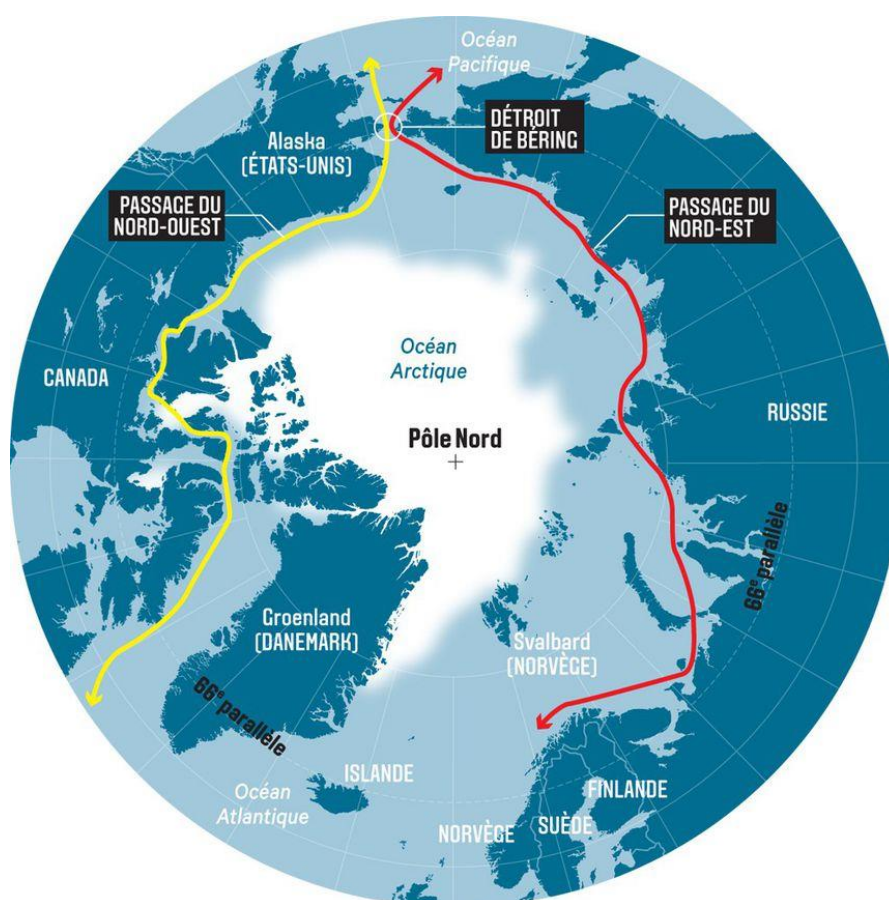
Le réchauffement climatique se produit à un rythme élevé en Arctique. D’après le dernier rapport du GIEC, il semble certain que l’Arctique continuera à se réchauffer à un rythme au moins deux fois supérieur à celui de la température de surface globale de la Terre. Le constat fait lors de la dernière décennie est que la superficie moyenne de la banquise en été est inférieure de 40% à celle qu’elle avait 30 ans plus tôt. Le rapport estime comme hautement probable l’apparition d’un épisode au mois de septembre durant lequel l’océan Arctique serait libre de glace avant 2050. Dans toutes les hypothèses étudiées dans ce rapport, il est cependant fait le constat que la banquise se reformera durant les six mois de la période hivernale.

Cette réduction de la banquise estivale arctique annonçant sa probable disparition à terme a pu laisser penser que la route commerciale Asie-Europe passant par l’Arctique pourrait prochainement se substituer à celle par le détroit de Malacca, l’océan Indien, le canal de Suez et la Méditerranée. La communication russe a ainsi largement insisté sur l’opportunité d’utiliser la route maritime du nord à l’occasion de l’échouement de l’*Ever Given* dans le canal de Suez.

La prudence semble cependant de mise à ce sujet. S’il est vrai que le trafic maritime dans le passage du nord-est, reliant le cap Nord au détroit de Béring en longeant le nord de la Sibérie (appelée *Route maritime du nord* – RMN – par les Russes) a augmenté ces dernières années, c’est principalement pour desservir les ports du nord de la Russie, et assurer notamment les exportations gazières depuis la péninsule de Yamal. Le tonnage déchargé dans les ports de l’Arctique russe est ainsi passé de 2 Mt en 2010 à plus de 31 Mt en 2019, le trafic de transit entre Pacifique et Atlantique ne représentant que 0,7 Mt en 2019.³ Ces chiffres illustrent l’importance croissante de l’Arctique pour la Fédération de Russie. Avec environ 1% de la population dans cette région, celle-ci représente néanmoins environ 11% de son PIB, et près de 22% de ses exportations. Pour assurer la navigation dans cette route, la Russie s’est dotée d’une flotte de brise-glaces, en cours de modernisation, avec un objectif de 9 brise-glaces à propulsion nucléaire, qui a également

³ Lasserre *et al.*, *Géopolitique des pôles*, *op.cit.*, p.120.

pour objectif de capter une partie du trafic Asie-Europe. Le développement de ce trafic devrait cependant rester limité en raison de nombreux facteurs, mis en exergue par le Professeur Hervé Baudu,⁴ comme l'absence d'escales commerciales ou de ports refuges sur le transit en océan Arctique, la faible profondeur (13 mètres pour certains) de nombreux détroits, une hydrographie incertaine, une faiblesse des moyens de communication ou des taux d'assurance faisant l'objet de surcoûts par rapport à des transits plus usuels, parmi d'autres. De plus, la fonte de la banquise sous l'effet du réchauffement ne signifie pas l'absence de glaces en Arctique. Outre des fragments de banquise sous forme de bourguignons, le détachement d'icebergs en provenance du Groenland est susceptible de s'intensifier sous l'effet du réchauffement climatique, et compliquer ainsi la navigation.



Pour toutes ces raisons, le basculement des routes Asie-Europe vers l'Arctique semble très peu probable à moyen terme. Cette route pourrait cependant être intéressante pour des transports de colis ponctuels, hors lignes régulières. Suite à la guerre en Ukraine, l'année 2022 a été marquée par l'absence totale de trafic reliant les deux océans. Pour les flottes militaires, le transit de sous-marins à propulsion nucléaire, principalement ceux de l'US Navy, est régulièrement réalisé en navigant sous la banquise. Les Russes utilisent la route maritime du nord pour faire transiter en été quelques bâtiments de guerre. Le seul

⁴ Hervé Baudu, "La maritimisation des pôles, réalité et perspectives", dans *l'Annuaire français des relations internationales* 2019, Volume XX (Paris, Éditions Panthéon-Assas, 2019).

autre cas récent de bâtiment de surface militaire, non russe, transitant d'un océan à l'autre, est celui du BSAM⁵ *Rhône* de la Marine nationale. Cette voie pourra néanmoins intéresser à terme les marines de guerre pour faire transiter, à la période estivale, leurs forces navales de surface d'un océan à l'autre. La flotte chinoise, en forte expansion, et qui se dote de navires brise-glaces, pourrait en être une des principales bénéficiaires.

Le retour de la compétition entre puissances

La militarisation de l'Arctique est un thème régulièrement repris par les médias, laissant supposer que cette zone ait pu être dans un passé récent démilitarisée, ou non militarisée. Il n'en est rien. L'effondrement de l'URSS a de fait entraîné une baisse, voire une disparition, des tensions pour privilégier la coopération, comme rappelé *supra*. En particulier, les forces américaines et plus généralement de l'Alliance Atlantique ont largement quitté ce théâtre, sous l'effet des réductions de format d'une part, et surtout de l'arrivée de nouvelles crises, dans les Balkans ou au Moyen-Orient. En revanche, la Russie est restée militairement lourdement investie en Arctique, les bases principales de sa marine se trouvant en presqu'île de Kola et en mer Blanche. Le ralentissement de l'activité russe s'est surtout concrétisé après le naufrage du sous-marin nucléaire Koursk en mer de Barentz à l'été 2001, sans pour autant s'arrêter, l'océan Arctique restant la zone de déploiement préférentiel des SNLE basés en presqu'île de Kola.

Les fondements de la politique russe pour l'Arctique ont été définis en 2008, et ont peu évolué depuis.⁶ Ils s'articulent autour de trois objectifs majeurs :

- réaffirmation du statut de grande puissance de la Russie et de son prestige en privilégiant dialogue et coopération plutôt que confrontation militaire ;
- réaffirmation de la souveraineté russe le long de ses frontières arctiques, en sécurisant les flux logistiques et en se préparant à toute menace potentielle contre sa souveraineté, notamment en mer ;
- consolidation de l'unité spatiale du pays, en relançant le développement économique du grand nord et en améliorant son raccordement aux extrémités européennes et extrême-orientale de la Fédération.

La remise en ordre des forces armées russes, faisant suite aux manques constatés lors des événements de Géorgie, s'est traduite par un retour à une activité croissante à partir de 2008, croissance accentuée à partir de 2014-2015 en relation avec les opérations russes en Ukraine (invasion de la Crimée, déstabilisation du Donbass). Dans cette croissance des activités militaires russes en Arctique, trois orientations principales se distinguent :

- le maintien de la souveraineté russe en Arctique, conformément à la doctrine précédemment rappelée. Cela s'est notamment traduit par la modernisation ou la construction, largement médiatisées par le pouvoir russe, de nouvelles infrastructures et

⁵ Bâtiment de soutien et d'assistance militaire.

⁶ Marlène Laruelle, *La politique arctique de la Russie ; une stratégie de puissance et ses limites*, note de l'IFRI, décembre 2019 : https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/laruelle_politique_arctique_russie_2020.pdf.

bases dans la zone, continentales ou sur les îles et archipels bordant la côte de la Sibérie. Les troupes russes ont également renforcé leur préparation opérationnelle dans ce théâtre, comme l'exercice également largement médiatisé de largage de troupes parachutistes dans l'archipel de François-Joseph en avril 2020. En dépit de l'affichage revendiqué d'une doctrine défensive, ce regain d'activité ne manque pas d'inquiéter les autres États riverains de l'Arctique ;

- l'Arctique reste une zone privilégiée pour la mise en œuvre de la dissuasion russe. Les SNLE russes y conduisent l'essentiel de leurs patrouilles opérationnelles, en mer de Barentz, mer de Kara et en océan Arctique pour ceux de la flotte du nord, en mer d'Okhotsk⁷ pour ceux de la flotte du Pacifique. C'est également dans cette aire géographique que sont conduits l'essentiel des exercices de mise en œuvre des forces nucléaires stratégiques russes, comme les exercices GROM. En 2019, cet exercice se traduit par exemple par des tirs de 4 missiles depuis des SNLE, à partir de la mer de Barentz vers la mer d'Okhotsk et vice-versa ;
- l'Arctique, et principalement la presqu'île de Kola, héberge un réservoir de forces offensives conventionnelles, principalement aériennes et navales. Le déploiement régulier de bombardiers Tu-95 en mer de Norvège et au large des côtes britanniques ou françaises en est une illustration. Ces déploiements, généralement médiatisés à l'occasion de leur interception par les forces aériennes des pays riverains, restent cependant plutôt symboliques, et dans tous les cas, sont réalisés à une fréquence beaucoup plus faible que durant la Guerre froide. Plus préoccupant, le déploiement maintenant fréquent et en nombre, en mer de Norvège et en Atlantique, de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) ou à propulsion nucléaire lanceurs de missiles tactiques (SSGN) témoigne de la remontée en puissance des forces sous-marines russes. Ces sous-marins, en particulier les SSGN de type *Oscar 2* ou *Yasen*, équipés de missiles de croisière de type *Kalibr*, représentent des menaces tant pour les infrastructures civiles, portuaires notamment, que les bases militaires en Europe ou en Amérique du nord. Leurs déploiements en Atlantique peuvent également constituer une perturbation potentielle pour le déploiement des forces de dissuasion océanique des USA, du Royaume-Uni et de la France.

L'intérêt russe pour l'Arctique s'est encore renforcé à la suite du déclenchement de la guerre en Ukraine, comme en témoigne la nouvelle doctrine maritime russe publiée fin juillet 2022. La ZEE arctique, le plateau continental adjacent, le bassin Arctique y sont définis comme "zone vitale" pour la Russie (à titre de comparaison, la mer d'Azov, la mer Noire, la Méditerranée orientale ou la Baltique y sont qualifiées de "zones importantes"). La perte du contrôle de ces zones est susceptible de compromettre la sécurité nationale de la Russie, et l'existence même de l'État. Cette dernière assertion est justifiable, dans la doctrine nucléaire russe, d'un recours aux armes nucléaires. La doctrine maritime réaffirme par ailleurs le statut d'eaux historiques des détroits empruntés par la RMN, ainsi la volonté de contrôler toute activité navale étrangère sur cette route, contrevenant ainsi au principe de transit inoffensif reconnu par la CNUDM.

⁷ Bien que située au sud du cercle polaire, cette mer, tout comme la zone du Pacifique située au nord des Îles aléoutiennes et l'extrémité sud de la presqu'île de Kamtchatka, est fréquemment rattachée à la zone arctique, compte tenu des conditions environnementales.

Avant le début de l’agression russe en Ukraine, cette recrudescence des activités russes en Arctique, a suscité des inquiétudes dans les autres États arctiques, qui ont procédé à un réexamen de leurs stratégies arctiques, principalement orientées précédemment sur le développement durable et l’environnement. Les USA, dont l’activité économique en Arctique reste marginale par rapport à l’activité globale du pays, s’étaient largement désengagés de la région à la fin de la Guerre froide. La faiblesse de leur flotte de brise-glaces, réduite à deux unités vieillissantes, est un exemple de ce désintérêt. Leur retour s’est d’abord concrétisé par celui de sous-marins en mer de Norvège et en mer de Barentz aux fins de surveillance des activités russes, et une médiatisation systématique des exercices ICEX au cours desquels un, ou plusieurs SNA, remontent à la surface sous la banquise en brisant la glace. Il s’est également manifesté par la recréation de la 2^e Flotte américaine, force dédiée à des opérations aéronavales en Atlantique et en Arctique.

Le Département de la Défense US a publié une stratégie arctique en 2019, suivi par la publication de celle de chacune des armées, en 2020 pour l’US Air force, 2021 pour l’US Navy et l’US Army. Une stratégie nationale arctique a enfin été publiée en octobre 2022. Elle définit quatre piliers de l’action américaine :

- la sécurité, avec pour objectif de dissuader de toute menace en Arctique contre le territoire américain et celui de ses alliés ;
- le changement climatique et la protection environnementale, avec pour objectif de renforcer la résilience en Alaska face aux conséquences du réchauffement climatique ;
- le développement économique durable, en Alaska et avec les alliés ;
- la coopération internationale et la gouvernance en Arctique.

L’Alliance Atlantique y a également commencé à exercer une présence plus importante à partir de 2018. En octobre-novembre de cette année-là, l’exercice *Trident Juncture*, mettant en œuvre principalement en Norvège et en mer de Norvège près de 50 000 hommes, plus de 60 bâtiments de guerre et environ 250 avions, en est une illustration. La guerre en Ukraine n’a fait qu’accélérer ce retour de l’OTAN en Arctique. Elle a également eu comme conséquence majeure la demande d’adhésion à l’Alliance de la Finlande et de la Suède, jusque-là neutres. La publication récente de nouvelles stratégies arctiques par les États scandinaves, prenant toutes en compte l’existence de la menace russe, confirme la tendance.

La Chine, qui se revendique comme un acteur arctique et se présente officiellement comme une nation du proche-Arctique, participe à cette compétition. Elle a de nombreux projets économiques, miniers notamment, en partenariat avec des États riverains, principalement la Fédération de Russie. Elle a notamment réaffirmé sa volonté de coopérer avec la Russie pour développer l’exploitation minière et gazière en Arctique à l’occasion de la déclaration conjointe sino-russe faite lors de la rencontre entre Poutine et Xi-Jiping le 4 février 2022. Elle a développé de nombreux partenariats scientifiques et techniques avec des universités occidentales ou russes.⁸ Elle a construit dans ses chantiers navals, avec

⁸ Mered, *Mondes polaires*, op.cit., p.49.

assistance finlandaise, un brise-glace, le *Xue Long 2*, mis en service actif à l'été 2019, symbole des ambitions chinoises en Arctique. Dans le cadre de leur politique "Belt and Road Initiative", la Chine avance par ailleurs le concept de "Route de la soie polaire" pour profiter de la disparition à terme de la banquise et utiliser cette route pour joindre les marchés européens. Cet activisme se heurte cependant aujourd'hui à un changement d'approche de plusieurs États, moins enclins à céder des actifs stratégiques miniers, comme l'a illustré fin 2020 le refus par le gouvernement canadien de la vente de la mine de Hope bay à des intérêts chinois. Dans le domaine strictement militaire, la présence chinoise reste à ce stade négligeable.

Bilan sur l'Arctique comme zone stratégique

Au bilan, l'Arctique est une zone dont l'intérêt stratégique n'a cessé de croître depuis cinq siècles déjà, culminant au moment de la Guerre froide, connaissant une mise entre parenthèses de la rivalité entre puissances durant une brève période d'une vingtaine d'années, et redevenant à nouveau une zone de compétitions, en particulier depuis février 2022. Dans la mesure où les puissances riveraines de l'océan Arctique sont soit des puissances nucléaires (Russie, USA), soit membres d'une alliance nucléaire sous couverture américaine (Canada, Islande, Danemark, Norvège, et lorsque leur adhésion à l'Alliance aura été confirmée, Suède et Finlande.), le *statu quo* est d'abord garanti par la dissuasion nucléaire.

Contrairement à ce que laissent parfois penser certains titres de presse, et malgré la présence de forces militaires en augmentation depuis quelques années, la probabilité que l'on se batte au pôle nord, ou pour le pôle nord, semble donc faible. Il n'empêche que cette présence de forces importantes, dans les espaces communs maritimes et aériens, est toujours susceptible de conduire à des frictions. L'application stricte des procédures de déconfliction, comme la procédure INCSEA,⁹ est une nécessité. Le statut des détroits utilisés pour le passage du nord-est, comme pour celui du nord-ouest, mérite par ailleurs d'évoluer pour être considérés comme des détroits internationaux. C'est aujourd'hui un autre point de friction potentiel.

L'Antarctique

Une zone de paix et de science...

L'Antarctique présente des caractères généraux très différents de ceux décrits précédemment pour l'Arctique. Continent entouré de mers hostiles, éloigné des zones de peuplement, n'hébergeant aucune population autochtone, l'Antarctique ne fut découvert que tardivement : en 1820 par des explorateurs russes (Bellingshausen), anglais (Bransfield) ou américains (Palmer), dans la région de la péninsule, zone du continent Antarctique se rapprochant le plus du continent américain. Ce n'est qu'en 1840 qu'un autre secteur du continent est découvert, par Dumont d'Urville, au sud du continent australien, et il faut attendre le 20^e siècle pour voir l'Antarctique entrer réellement dans l'Histoire, avec

⁹ Prevention of Incidents on and over the Waters outside the Limits of the Territorial Sea.

de nombreuses missions d'exploration au début du siècle, comme celle du commandant Charcot entre 1903 et 110 à bord du *Français*, puis du *Pourquoi Pas*, ou celle du Norvégien Admunsen, qui le premier atteint le pôle sud en décembre 1911.

Les premières revendications territoriales sont réalisées par le Royaume-Uni en 1908, suivi par la Nouvelle-Zélande en 1923, la France en 1924, l'Australie en 1933, la Norvège et l'Argentine en 1939 et le Chili en 1940. Devant les contestations de certains États, dont les États-Unis, et compte-tenu de l'intérêt démontré par de nombreux scientifiques de réserver ce continent à la science, un traité est signé le 1^{er} décembre 1959 à Washington. Ce traité de l'Antarctique, entré en vigueur le 23 juin 1961, s'étendant sur toutes les mers ou terres au sud du parallèle 60°S, fixe les grandes lignes juridiques régissant ce pôle. Dans son Article 4, il établit un compromis entre les États dits “possessionnés”, cités *supra*, et ceux contestant ces revendications, en établissant un gel des revendications territoriales. Ce traité réserve par ailleurs l'Antarctique aux activités pacifiques. Ce traité a été complété en 1991 par un protocole relatif à la protection de l'environnement, dit Protocole de Madrid, désignant l'Antarctique comme réserve naturelle consacrée à la paix et à la science, et interdisant par ailleurs l'exploitation des ressources minérales.



...non exempte de rivalités

La définition de l'Antarctique comme zone de paix et de science pourrait laisser penser que la compétition entre puissances en est absente. Cette compétition existe malgré

tout, même si elle se présente de manière atténuée et plus feutrée que ce à quoi on assiste en Arctique, en l'absence de rapports de force militaires – de telles forces étant bannies par le traité de l'Antarctique.

Cette compétition se manifeste dans le domaine des expéditions et des bases antarctiques. Même si la coopération entre équipes scientifiques des différentes nations engagées est en principe de mise, et largement mise en pratique, l'amplitude des projets lancés, la construction de nouvelles bases scientifiques ou la modernisation de celles existantes est un reflet de la puissance des États.

La préservation de l'environnement et de la biodiversité est aussi devenue un enjeu stratégique. Le continent Antarctique et l'océan Austral contiennent en effet près de 90% de la glace mondiale et environ 70% des eaux douces de la planète. Les courants circumpolaires, dont le *krill* antarctique qui se déplace de la surface de l'océan jusque dans ses profondeurs, captent le CO₂ de l'atmosphère, et maintiennent ainsi la biodiversité marine du monde entier. La création d'aires marines protégées (AMP) dans l'océan Austral revêt ainsi aujourd'hui un aspect stratégique. La Commission pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR), dont l'objectif est la conservation de la vie marine dans l'océan Austral, outre la définition des quotas de pêche ou la lutte contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, est chargée de la prise de mesures de conservation de cette vie marine, comme la définition d'AMP.

Les réunions annuelles de cette Commission, se tenant toujours en Tasmanie, à Hobart, donnent ainsi régulièrement lieu à des oppositions entre tenants de la création de vastes AMP, soit une majorité des participants, dont les Européens, Australiens et Néozélandais, entre autres, et deux pays qui régulièrement s'y opposent : Russie et Chine. La création en 2016 d'une première AMP en mer de Ross, d'une superficie de 1,55 millions de km², n'a pu être actée qu'après des échanges sur ce sujet entre le Président des États-Unis, Barack Obama, et le Président chinois Xi Jinping¹⁰ lors d'une réunion bilatérale. La dernière réunion de la CCAMLR, en 2022, a ainsi vu de nouveau une opposition russe et chinoise aux projets de création de trois nouvelles AMP, totalisant une superficie de 4 millions de km², en mer de Wedell et au large de l'Antarctique oriental. L'opposition de la Chine est mue par la défense de ses intérêts de pêche, alors que celle de la Russie est plutôt une opposition politique, voyant dans la création d'AMP au large des secteurs australiens en Antarctique une continuation de la revendication terrestre de l'Australie, qu'elle conteste.

Cette problématique des AMP dans l'océan Austral reflète ainsi la montée des enjeux stratégiques liée au réchauffement climatique et la protection de l'environnement, marquant également cet océan comme nouvel espace maritime stratégique.

¹⁰ *Mondes polaires*, op.cit., p.221.

Conclusion

La France, sa Marine, ses marins et ses scientifiques ont marqué l'histoire des pôles, quelques exemples de ce rôle ayant été rappelés dans cet article. Marins et scientifiques français sont aujourd'hui toujours actifs dans les espaces maritimes de l'Arctique et dans l'océan Austral. Dans cet espace stratégique qu'est depuis longtemps l'Arctique, et dont l'importance sous l'effet du réchauffement climatique ne va cesser de se renforcer, la France se doit d'être présente auprès de ses alliés européens et américains, et de surveiller les mouvements des forces russes basées en Arctique, susceptibles de perturber notre liberté de mouvement et de déploiement en Atlantique. C'est le sens des nombreux déploiements réalisés, hiver comme été, par nos frégates, sous-marins ou avions de patrouille maritime. C'est celui des exercices régulièrement effectués, exercices majeurs dans le cadre de l'OTAN, comme *Trident Juncture* ou *Dynamic Mangoose*, exercices plus restreints orientés vers le sauvetage en mer, comme les exercices *Argus* effectués chaque été sur les côtes du Groenland en compagnie de nos alliés danois. Ces déploiements opérationnels et exercices permettent ainsi à nos marins l'entraînement à la navigation dans ces régions rudes. Face à des activités sous-marines russes en augmentation, l'effort de renouvellement de nos capacités doit impérativement se poursuivre, voire s'amplifier pour éviter toute surprise. Le remplacement du patrouilleur Fulmar en 2027 pourrait également être envisagé avec un navire ayant une classe glace élevée. Enfin, dans une région à l'hydrographie encore largement méconnue, un effort semble nécessaire pour acquérir les données nécessaires à des déploiements dans des régions qui deviendront demain plus facilement accessibles avec la disparition de la banquise estivale.

En Antarctique, le bâtiment polaire servant au ravitaillement de la station Dumont d'Urville, l'*Astrolabe*, a été récemment renouvelé, grâce à un partenariat entre les TAAF,¹¹ l'IPEV¹² et la Marine nationale. La stratégie polaire de la France à l'horizon 2030 témoigne de la volonté française d'être toujours un acteur important de ce pôle. Elle prévoit en particulier le financement de la rénovation des stations Dumont d'Urville et Concordia, aujourd'hui vieillissantes. L'augmentation des ressources humaines et financières des instituts de recherche, en particulier de l'IPEV, revêt aujourd'hui un caractère stratégique à ne pas négliger compte tenu de l'importance des pôles, et plus spécifiquement de l'océan Austral dans le système climatique.

¹¹ Terres australes et antarctique françaises.

¹² Institut polaire français Paul-Émile Victor.