



Chine, Japon, Corée Quelles ambitions pour l'Arctique ?

Le réchauffement climatique modifie l'Océan arctique et il apparaît clairement que les prochaines décennies verront les possibilités de navigation sur les routes du Nord augmenter. Les ressources en hydrocarbures et minerais, réelles ou supposées, sont dans les lignes de mire des États comme des acteurs économiques. L'usage de transit ou d'exploitation de l'Arctique concerne aussi l'Asie du Nord-Est. Le Japon, la Corée et la Chine sont des puissances économiques et maritimes dont la conférence trilatérale de dialogue en avril 2016, a formalisé leurs vifs intérêts pour les questions arctiques. Si leurs stratégies diffèrent, leurs intentions sont semblables : jouer un rôle prépondérant dans la définition et la répartition des ressources de cet espace nouvellement accessible aux activités humaines. Une dynamique qui pourrait s'avérer plus rapidement importante que celle de l'Europe.

L'Asie et ce monde nouveau

Le réchauffement climatique change la donne des activités humaines dans l'Océan arctique. Les routes le long des continents sont de plus en plus libérées des glaces durant la période estivale. Elles peuvent donc apparaître comme des aubaines économiques en réduisant la distance séparant les grands ports d'Asie du Nord-Est et d'Europe du Nord. Au delà de cette opportunité géographique, des faits peuvent accentuer l'idée de construire des itinéraires alternatifs : piraterie, tensions régionales, prix des soutes...

Pour l'instant, ces routes restent de simples opportunités, car elles restent spécifiques (climat, navigation) et couteuses (coûts de navire, de formation des personnels, et d'assurance). La volonté russe d'organiser la *Northern Route* est réelle (nonobstant les questions de sécurité maritime à organiser). Du côté canadien, c'est totalement le contraire, pour différentes raisons le Canada ne souhaite pas que se développe un passage maritime commercial au Nord-Ouest.

Les pays d'Asie du Nord-Est sont en fait les premiers concernés par ces routes. Ils seront l'origine ou la destination des flux qui s'organiseront car la géographie indique qu'ils forment le seul hinterland viable pour ces itinéraires arctiques que les flux s'organisent avec l'Europe de l'Ouest ou la Russie nordique.

Le Japon, la Corée et la Chine représentent ensemble 20% de la consommation mondiale de pétrole et 10% du gaz avec un niveau de dépendance extérieure totale

pour les deux premiers et important pour le troisième. Ils sont donc très concernés par la question de la disponibilité énergétique globale. Or, selon la US Geological Survey, la disparition des glaces de l'Arctique pourrait libérer l'accès à 30% des ressources gazières et 13% des ressources pétrolières non-découvertes du monde. Les régions arctiques sont également riches en minerais (charbon, nickel, tungstène, zinc, argent...). Enfin, les ressources halieutiques ne sont pas négligeables. Présentes en abondance ou même de manière mesurée, l'intérêt de toutes les grandes économies pour les ressources du Grand Nord est une évidence.

Les premiers concernés sont les riverains dont une grande partie des ressources offshore se situent ou se situeront dans leurs ZEE et dans leurs extensions du plateau continental. Comme les pays de l'UE, l'Asie du Nord-Est n'est pas riveraine de l'Océan Arctique. C'est donc uniquement par ses intérêts économiques (recherche, forage, exploitation) qu'elle pourra peser dans l'exploitation de ces ressources, mais chacun sait qu'en matière d'énergie, l'accompagnement des États est toujours important. A chacun donc d'être actif avec les différents pays concernés.

Le premier pas de l'engagement des trois pays a donc été leur participation au Conseil de l'Arctique, le forum intergouvernemental traitant des questions régionales, dont les membres de plein droit ne sont que les États riverains, accueille aussi des observateurs permanents, plusieurs pays européens et depuis 2013 le Japon, la Corée et la Chine. Ainsi était marquée symboliquement l'implication de cette partie du monde dans la problématique arctique qui au-delà des questions d'activités humaines, concerne aussi la sensibilisation aux changements climatiques de l'hémisphère Nord qui ont des conséquences pour tous.

L'approche chinoise

L'attrait de la Chine pour les pôles ne date pas d'hier. L'Administration chinoise pour l'Arctique et l'Antarctique (dépendante de l'administration océanique d'État) a été créée en 1981. La Chine a adhéré au traité de l'Antarctique en 1983, elle a organisé, sous l'autorité de l'Institut de recherche polaire (1989), trente et une expéditions et établi quatre centres de recherches en Antarctique (1985, 1989, 2009, 2016). En ce qui concerne l'Arctique, le pays y démarra des recherches sur le climat et l'environnement dès 1995 (six

expéditions) et dispose d'une station dédiée au Spitzberg¹ depuis 2004 au sein du village scientifique international de Ny Alesund.

Le retour massif de la Russie depuis dix ans dans l'espace arctique a accentué l'intérêt de Pékin. La Chine est de plus en plus présente : actions diplomatiques, présence d'intérêts économiques, investissements dans la recherche, divers navires envoyés dans les parages (dont une flottille militaire en mer de Béring en septembre 2015).

Pour ces régions, la Chine s'est dotée de trois objectifs. Le premier objectif est de renforcer la capacité chinoise à préparer des réponses appropriées aux effets que les changements climatiques pourraient avoir sur la production de nourriture et les conditions climatiques extrêmes en Chine. Le second objectif est de sécuriser un accès à un coût raisonnable aux routes de shipping arctiques. Le troisième est de renforcer la capacité chinoise à accéder aux ressources de toutes natures en tant qu'État non-arctique. Malgré tout, l'Antarctique reste l'intérêt principal de la Chine : 80% des ressources polaires de l'État lui sont dédiés.

La Chine entend néanmoins s'imposer comme acteur incontournable en Arctique, mais sans brusquer les États riverains. Ainsi, la politique chinoise dans la région est nuancée, plus en finesse que ce qu'elle peut être dans d'autres zones du monde. Les officiels chinois font des efforts pour éviter les sujets problématiques, tels que l'exploration des ressources. A la place, la Chine se concentre sur des débats plus "légers" comme le changement climatique qui peut affecter l'agriculture et le développement économique. La Chine tisse différents liens avec l'Islande (accord de libre-échange en 2013), avec la Russie, le Groenland. Elle entend être une partie prenante même si elle n'est à moitié désirée (notamment la coopération / méfiance de la Russie envers son voisin).

En réalité, cette façon de faire tente de masquer les réelles intentions chinoises. Elle a, en effet, publiquement affirmé être un "acteur incontournable" de la région. La Chine a atteint son objectif principal en devenant observateur permanent en mai 2013 du Conseil de l'Arctique. Elle peut donc participer à toutes les réunions du Conseil et donner son avis. Évidemment, l'exclusion du processus de décision finale inquiète la Chine. D'autant plus que la stratégie arctique chinoise de nos jours consiste à mettre en avant les intérêts des États non arctiques dans la mesure où elle considère que plus les États arctiques réaliseront les retombées économiques potentielles de la fonte des glaces, plus ils seront amenés à prendre des décisions qui maximiseront leurs intérêts, au détriment des États non arctiques, qui sont pourtant concernés par ces transformations, l'Arctique étant, pour la Chine, un trésor de l'humanité. Le Conseil de

l'Arctique fait donc figure de structure de gouvernance inadéquate pour les experts chinois. Dans le même état d'esprit, la Chine réclame le droit d'explorer l'Océan Arctique (ses eaux internationales), comme le permet la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La Chine espère vraisemblablement que les observateurs permanents pourront graduellement influencer la prise de décision au Conseil de l'Arctique.

L'acceptation de Pékin parmi les observateurs permanents du Conseil de l'Arctique représente un premier succès de la politique chinoise dans la région. Et pour cause, malgré la menace que représente le développement des activités chinoises pour les États arctiques, elle est un moteur de développement pour la région, et elle est aujourd'hui acceptée comme tel.

Économiquement, la puissance chinoise dépend de ses exportations de produits manufacturés tout en dépendant des matières premières importées. Les routes et ressources nordiques sont donc des problématiques importantes pour Pékin. Le premier importateur mondial de minerais et le second d'hydrocarbures est actif dans la partie septentrionale du monde. Ainsi, des acteurs miniers chinois sont présents au Nunavik (Québec) et au Groenland. China National Petroleum Corporation (PetroChina) est devenue co-actionnaire² du projet gazier Yamal en Russie du Nord et prospecte en mer de Barents avec Rosneft. La China National Offshore Oil Corporation est engagée avec des intérêts islandais dans des recherches pétrolières dans la ZEE de l'Islande (2014) et en mer de Barents russe (2016).

Le passage par la route du Nord-Est de navire de l'armement national Cosco (2013, 2015, 2016) et la publication d'un guide de navigation sur le passage du Nord-Ouest en 2015 sont bien les signes envoyés sur les intentions maritimes de la Chine pour la région, tout en admettant les prérogatives du Canada et de la Russie sur les zones de transit. La volonté chinoise de jouer un rôle prédominant en Arctique se voit dans la construction de nouveaux navires brise-glace³. Cela démontre que la Chine se dote de moyens adéquats.

L'extraction des ressources et l'emploi de ces nouvelles routes nécessiteront des investissements colossaux pour être viables. C'est la porte ouverte à des accords bi, voire tripartites entre la Russie (qui contrôle une grande partie de ces ressources), le capital chinois et le savoir-faire et la technologie occidentale. Investir en Arctique est considéré par de nombreux experts chinois comme une formidable opportunité commerciale et économique, mais c'est en plus une occasion de développer les connaissances chinoises en matière de technologie.

² L'autre actionnaire chinois de Yamal LNG avec 10% du capital est un nouveau fonds au nom explicite "Silk Road Funds".

³ La flotte se compose d'un navire *Xu Long* (1993) du Polar Research Institute et de trois de la marine de l'armée de guerre, deux brise-glace légers (1982, 1989) et le nouveau brise glace moyen *Haibing 722* (2016).

¹ Un droit ouvert au signataire du traité du Spitzberg de 1920 permettant d'exploiter les ressources terrestres et maritimes de l'archipel sous souveraineté norvégienne.

Mission 2016 du brise-glace chinois de recherche Xuelong



Photo Xinhua Published

L'approche du Japon

L'intérêt du Japon pour les questions polaires est ancien. Le pays a signé les traités du Spitzberg en 1925 et de l'Antarctique en 1959. La première base japonaise au Sud date de 1957. La politique scientifique est pilotée par l'institut national de recherche polaire (1973). De leur côté la *Nippon Foundation* et la *Ship & Ocean Foundation* ont travaillé avec des instituts de recherche russes et norvégiens pour explorer le potentiel de l'Arctique dans les années 1990 (station du Spitzberg, 1991). Néanmoins, cet intérêt s'est vite tari et les entreprises maritimes japonaises se sont avérées extrêmement sceptiques quant aux gains que pourrait générer une politique arctique par rapport aux risques qu'elle représentait.

Le regain d'intérêt international, en particulier de la part des concurrents coréen et chinois a attiré l'attention japonaise, et, en 2012, le *Yomiuri Shinbun*, grand quotidien japonais a qualifié le Japon de "retardataire" dans les affaires arctiques. Le Japon reconnaît aujourd'hui l'importance de l'Arctique pour la recherche. Elle comprend deux éléments principaux : comprendre les effets du réchauffement climatique sur les couches de glace de la région et leurs effets sur les écosystèmes marins et les ressources halieutiques.

Comme la Chine, le Japon fait depuis 2013 partie des États observateurs permanents au Conseil de l'Arctique. Sa politique vis-à-vis de la région est moins assertive que celle de Pékin. Tokyo a ainsi préféré se définir comme un "participant" aux activités de la région. D'ailleurs, la politique japonaise en Arctique s'est progressivement engagée. Le rapport en 2013 du *Japanese Institute of International Affairs* (JIIS, *think-tank* qui agit comme un conseiller proche du ministère des Affaires Étrangères) sur l'Arctique, commissionné par le ministère, a été la preuve du gain d'intérêt des gouvernants pour la région polaire du nord. Ainsi, selon le Gouvernement, l'Arctique devrait être reconnu comme une partie de l'héritage commun de l'humanité, et toute la communauté internationale devrait protéger cette région et l'utiliser à des fins pacifiques. Ce faisant, le Japon admet sa volonté d'intégrer la communauté

internationale à la prise de décision. D'ailleurs, pour renforcer son image de "participant" et justifier sa politique dans la région, Tokyo a nommé en mars 2013 son premier ambassadeur de l'Arctique : Nishibayashi Matsuo. Cette nomination a trouvé un grand écho dans les instances du conseil de l'Arctique. Ainsi, le Japon peut consolider sa position de pays maritime qui, en attachant de l'importance aux problèmes environnementaux, se doit d'être impliqué dans les affaires arctiques.

La concrétisation de l'engagement japonais s'est produite en octobre 2015 avec la publication du "Politique japonaise pour l'Arctique" par le Headquarters of Ocean Policy, structure ad hoc du gouvernement japonais. Le document souligne les principales problématiques qui engagent le Japon dans cette région : environnement, populations indigènes, sciences, relations internationales, ressources, transport maritime. Ainsi, Tokyo prend la mesure de la grande diversité des enjeux qui se jouent au Nord et entend être un acteur actif.

Pays pauvre en ressources, et l'un des plus grands commerçants du monde, le Japon peut être intéressé par la route du Nord-Est. D'autant plus que l'archipel jouit de quelques grands ports au Nord de son territoire, dans la région d'Hokkaidô (Tomakomai, notamment) qui pourraient être d'un précieux recours dans le cadre de cette ouverture. La configuration énergétique de l'archipel post-Fukushima a accentué la demande en gaz y compris de Norvège. Le pays peut être intéressé par les ressources du Nord. Si les acteurs japonais ne sont pas impliqués en Russie. Au Groenland, plusieurs acteurs pétroliers japonais associés possèdent des permis de recherche et d'exploitation avec Shell et Chevron.

En ce qui concerne le shipping, c'est une autre histoire. L'industrie reste très sceptique ; selon les experts interrogés dans le cadre du rapport du JIIS, il n'y a pas de raison d'utiliser une route de shipping si elle n'a pas de sens au niveau économique, quand bien même elle serait la plus courte. Néanmoins, l'intérêt japonais pour l'ouverture de la route du Nord-Est est stratégique. Hashimoto Yasuaki de l'Institut National Japonais d'Etudes sur la Défense s'est inquiété de voir augmenter les activités militaires⁴ le long de la route du Nord-Est et proche de ses frontières dans le cadre du gonflement des activités commerciales arctiques. Ceci risquerait de déstabiliser encore plus une région dont l'équilibre peut être précaire, en particulier dans le cadre des relations entre le Japon et ses voisins, dont la Russie, avec laquelle aucun traité de paix n'a encore été signé depuis la Seconde Guerre mondiale, en raison du conflit territorial concernant les îles Kouriles.

⁴ La "force d'auto-défense" dispose d'un brise-glace moyen (2008) et les Gardes côtes d'un patrouilleur renforcé glace.

Rencontre triparties d'avril 2016



L'approche coréenne

Des trois acteurs, la Corée du Sud est sans doute le plus pragmatique en ce qui concerne l'Arctique. L'arrivée du pays dans les choses polaires est tardive, c'est à dire quand l'émergence économique a permis de donner à Séoul les moyens d'être un acteur international engagé. Le pays a signé les traités de l'Antarctique (1986) et du Spitzberg (2012). Le Korean Polar Research Institute (KOPRI) gère les deux bases antarctiques, la station de Ny-Alesund et le navire de recherche brise-glace *Araron* (1989). Ses intentions sont très claires : le gouvernement entend se servir de son rôle dans la région pour consolider sa stature sur la scène internationale et pour jouer un rôle en matière de gouvernance en rapport avec sa puissance économique, ce que Lee Myung-bak appelait pendant son mandat "*Global Korea*". Pour ce faire, le rôle de la Corée dans les énergies vertes est une arme puissante. Le *Global Green Growth Institute* et le *Green Climate Fund* se trouvent tous deux en Corée, et l'expertise climatique coréenne est mondialement reconnue. C'est une porte d'entrée de choix pour que Séoul devienne un partenaire indispensable du Conseil de l'Arctique. Le discours coréen place la protection de l'Arctique, ainsi que le respect et le développement de ses peuples autochtones en amont de son développement économique. Séoul est ainsi engagée à développer activement la recherche scientifique dans ces domaines, à travers la coopération avec de nombreuses institutions privées, des projets et des recherches acceptés et poursuivis par le Conseil de l'Arctique, et la participation aux activités de recherche et de création des normes avec des institutions internationales, comme, par exemple, l'Organisation Maritime Internationale.

Observateur permanent du Conseil de l'Arctique depuis mai 2013, la Corée du Sud a franchi un pas supplémentaire dans le gain d'influence dans le cadre de la prise de décision dans la région polaire nord. Du fait de la fonte des glaces, si l'Arctique venait à devenir une région à l'activité grandissante, de nouvelles lois pour l'exploitation des ressources (ex. mine au Groenland), la navigation (pour le commerce et le tourisme) et la pêche deviendront nécessaires. La

Corée veut s'assurer de pouvoir influencer substantiellement les discussions et le vote de ces lois. Qualifiant pompeusement l'itinéraire du Nord-Est de "Route de la Soie du 21^e siècle", le potentiel économique de ce chemin n'échappe pas au gouvernement coréen. Évidemment, comme ses voisins, la Corée aurait tout à gagner d'une utilisation substantielle de cette route pour amenuiser les distances entre ses ports et ceux du Nord de l'Europe. Pareillement, la dépendance énergétique coréenne est grande, et un moyen d'acheminer plus facilement, et à meilleur coût, GNL, pétrole et minerais dont le pays manque serait très appréciable. Un navire coréen a déjà emprunté la route du Nord-Est et plusieurs transits ont concerné des flux coréens. Le Korean Maritime Institute est naturellement actif dans le domaine de la nouvelle route arctique.

Séoul jouit d'un autre avantage qui pourrait être décuplé par la viabilisation de la route du Nord-Est : leader mondial de la construction navale, le pays pourrait profiter de l'ouverture de la route afin de remporter des commandes de brise-glace notamment, qui, de fait, se multiplieront, mais aussi des pétroliers et des méthanières. Ces types de navires nécessitent du personnel extrêmement qualifié et des installations modernes dont jouissent les chantiers navals de la péninsule coréenne, ce qui les placerait en première ligne pour profiter du *boost* d'activité dans la région arctique. Des partenariats entre les chantiers navals coréens et russes ou finlandais, par exemple, pour donner du travail à la construction navale nationale.

Comme ses voisins et dès son nouveau statut en 2013 au Conseil de l'Arctique, la Corée a publié un "plan de développement de l'Arctique pan gouvernemental" et évoquant les possibilités de plus en plus élevées d'exploiter de nouvelles ressources et l'ouverture de nouvelles routes maritimes. Comme pour les autres acteurs asiatiques, la recherche est placée en avant avec des partenariats à construire avec les autres acteurs de la zone.

À la différence de l'Europe, où les régions arctiques font partie de certains pays et sont dans la proximité de certains autres, le Nord-Est asiatique a une distance plus grande avec cet espace. L'histoire n'a jamais porté ces pays vers le Nord. Néanmoins, leur intérêt scientifique est important et les changements climatiques concernent tout le monde. En revanche, la route maritime raccourcie et les besoins en matières premières sont devenus surtout des affaires asiatiques. L'Arctique est bien désormais un espace partagé.

Nicolas SINDRES, chargé de mission stagiaire CMF
& Paul TOURRET, ISEMAR