

La Chine et l'Arctique, quelles ambitions ?

Par Frédéric Lasserre, professeur de l'université de Laval, Québec

FIG de Saint-Dié – 6 octobre 2013

Plan de la conférence :

Première partie : une présence chinoise de plus en plus soutenue dans la région

Deuxième partie : à l'épreuve des faits, séparer les interprétations médiatiques des réalités

Introduction

Les projets de la Chine en Arctique sont un thème d'actualité, en particulier au Canada. Il s'agit de voir si la Chine a une politique particulière, si les médias qui attirent l'attention sur les visées chinoises grossissent ou non les faits.

Première partie : une présence chinoise de plus en plus soutenue dans la région

Que cherche la Chine en Arctique ? Une sécurité énergétique plus forte, avec des réserves mal connues, un accès sûr aux routes potentielles ou du prestige international ?

Les ressources arctiques. Les estimations du service géologique des Etats-Unis font pour le moment référence concernant les ressources arctiques, mais nous ne sommes que dans les estimations car tant que l'on ne fore pas et que l'on ne mesure pas, on ne sait pas réellement. Certaines ressources sont avérées comme en mer de Barents (exploitée par les Norvégiens et les Russes) ou en Alaska, les autres demeurent bien incertaines.

Les routes maritimes potentielles, avec la fonte estivale de la banquise. On ne peut pas naviguer toute l'année, la glace se reforme sur deux mètres d'épaisseur l'hiver. Le réchauffement peut permettre de passer l'été par la route au nord-ouest, celle du nord-est et éventuellement la route transpolaire à travers le cœur même de l'Océan arctique. La seule route actuellement exploitée est le "pont arctique" entre Mourmansk et le port canadien de Churchill.

Le prestige international.

On voit que l'intérêt chinois pour l'Arctique n'est pas si nouveau, surtout pour **des motivations scientifiques**. Les Chinois ont trois stations permanentes de recherche en Antarctique. Des milliers d'articles ont été publiés sur le sujet ont déjà été publiés par des chercheurs chinois. L'essentiel des publications concerne désormais des enjeux géopolitiques, on voit une évolution des centres d'intérêt. Par exemple, la Chine a acquis un brise-glace de recherche à l'Ukraine, navire qui a eu un accès légal aux eaux territoriales canadiennes. Un nouveau brise-glace est annoncé pour 2014, c'est un très gros volume entièrement dédié à la recherche qui sera donc très vite déployé.

La diplomatie chinoise est très active en Arctique, surtout du côté scandinave et russe. Ces partenariats sont des aides financières, des accords commerciaux. La crise financière qui a ravagé les finances de l'Islande a amené cette île à chercher des partenaires qui puisse l'aider. Ce sont les Chinois qui ont renfloué les caisses de l'Islande, qui est désormais bien intentionnée vis-à-vis de

Pékin. Les Scandinaves ont aidé la Chine à obtenir un poste d'observateur au Conseil de l'Arctique, qui est consultatif et non décisionnel, fonctionnant par consensus. La Chine fait partie de cette instance de gouvernance qui met au même plan les peuples autochtones et les Etats et qui admet des observateurs fort divers et non riverains comme la Corée du Sud ou l'Inde.

La position diplomatique officielle de Pékin sur l'Arctique oscille entre la neutralité et la réserve, elle reste très prudente. Elle indique qu'elle ne s'intéresse qu'aux changements climatiques, surtout que les réserves de pétrole et de gaz ne sont pas connues. Il n'y a pas de politique arctique officielle de la Chine, elle prend note des revendications concernant les ZEE (avec le problème des plateaux continentaux).

Cette incertitude peut être vue comme de l'ambiguïté, comme le point de départ de futures contestations, avec des thèses contestatrices donnant des droits légitimes à la Chine sur un Océan arctique qui serait commun à l'humanité. Elle accepte actuellement les règles du jeu des Etats riverains membres du conseil de l'Arctique, ce qui était la condition *sine qua non* de son admission comme observatrice. De toute façon, une contestation légale par un Etat non riverain paraissait assez difficile à tenir.

Deuxième partie : à l'épreuve des faits, séparer les interprétations médiatiques des réalités

La question est, derrière les emballements médiatiques ponctuels, de saisir concrètement où en est la Chine par rapport aux questions arctiques.

Les aspects institutionnels - La Chine a une politique particulière en étant membre observateur du conseil de l'Arctique, mais ce tout comme l'Inde ou la France, l'Italie et l'Allemagne, ce qui n'est pas très original.

La Chine a certes la plus grande ambassade en Islande : c'est le plus gros bâtiment, mais il est presque vide par rapport aux ambassades allemande, française ou russe à Reykjavik.

La Chine investit massivement dans la recherche en Arctique, mais c'est un axe majeur de sa recherche, dans le cadre plus large des recherches climatiques : l'intérêt n'est pas soudain et il s'inscrit dans une perspective plus large. Car les impacts du changement climatique en Arctique sont sensibles sur le Nord de la Chine (raréfaction des précipitations), ce qui signifie sécurité hydraulique et sécurité alimentaire.

⇒ La Chine vise à se positionner dans le jeu mondial et à participer aux forums régionaux de gouvernance, l'Arctique n'est qu'un de ses centres d'intérêt.

Les ressources à exploiter

Elles intéressent les entreprises chinoises. Les prospections sont intenses (ce qui ne signifie pas automatiquement l'exploitation) et on y retrouve des compagnies chinoises, par exemple dans le Groenland pour le fer ou une mine de nickel en activité au nord du Québec. Néanmoins, ces compagnies minières sont très nombreuses en général et comparativement les compagnies chinoises ne sont pas plus actives que les autres.

La Chine cherche à diversifier ses sources d'approvisionnement, mais plus en Asie et en Afrique qu'en Arctique. Quand on replace dans un contexte planétaire, l'Arctique est plus marginal pour la Chine. La Chine ne maîtrise pas non plus les techniques d'extraction *off-shore* en milieu polaire, elle doit passer des accords avec des compagnies étrangères (comme Rosneft, une compagnie russe). Exploiter des

ressources en Asie du Sud-Est ou en Asie centrale, la Chine a les moyens de le faire ; mais pour l'Arctique, elle ne sait pas forer si profond en mer avec des conditions climatiques très difficiles, même avec le réchauffement. La Chine a les moyens financiers d'acheter les ressources dont elle a besoin, elle n'est pas devant la nécessité de voler, elle peut s'approvisionner au prix du marché (comme les sables bitumineux d'Alberta canadiens qu'elle paie assez cher).

⇒ L'intérêt de la Chine pour les ressources arctiques est réel, mais moins fort que celui d'autres États et moins net que pour d'autres espaces.

Les aspects économiques.

Les routes arctiques, plus courtes que Suez ou Panama seraient plus intéressantes. Elles devraient donc intéresser la Chine. La route a été testée, par le passage du nord-est (au nord de la Sibérie) ; c'est un navire multitâches de la compagnie Cosco appartenant à l'Etat chinois qui a réalisé le test, dont nous ne connaissons actuellement pas les résultats.

Dans les faits, les compagnies maritimes chinoises s'intéressent peu aux routes arctiques. L'intérêt est pour le moment théorique. Les compagnies chinoises d'Etat comme Cosco ou CSCL raisonnent comme les entreprises privées et elles cherchent aussi la rentabilité. Elles achètent plutôt des terminaux portuaires sur les routes classiques, à Panama ou au Pirée. La Chine s'implique également dans le projet d'un canal du Nicaragua, pour doubler celui de Panama déjà élargi.

La rationalité du transport n'est pas là : pour le transport conteneurisé, les routes arctiques ne sont pas pratiques. Le problème n'est pas la distance mais le respect des flux tendus, le "juste à temps" : c'est la promesse de livrer à Rotterdam tel jour telle heure. Or les routes arctiques sont fluctuantes, ce qui gêne quand les compagnies maritimes publient leurs horaires six mois plus tôt. Comment gérer des horaires quand on ne connaît pas le jour d'ouverture de la route ?

C'est différent dans le domaine du vrac, ce qui compte c'est que le transport ait lieu. Les compagnies chinoises marquent un intérêt si les tests sont concluants, dont Cosco. L'exploitation des ressources arctiques génère du trafic de vrac, ce n'est pas du transit mais de la destination (la marchandise est chargée en Arctique pour en être sortie). Si la route transpolaire se libérait, ce pourrait intéresser la Chine, mais cette route elle-même est très hypothétique.

La Chine menaçant la souveraineté des riverains concernant par exemple le passage du nord-ouest.

La Chine connaît une situation semblable entre Hainan et la Chine, réclamant le statut de mer intérieure : si elle refuse aux autres ce statut pour le passage du nord-ouest (détroit international), ce serait pareil pour le détroit de Hainan. Or elle n'y a aucun intérêt. La Chine ne participe pas non plus à la querelle sur les plateaux continentaux, elle souhaite que cela se règle de manière négociée.

Conclusion

Il semble que les objectifs chinois soient de faire entendre la voix de la Chine dans la région et de disposer d'options sur l'exploitation des ressources naturelles et sur le transport de ces ressources.

Qui a intérêt à faire peur avec la Chine ? Pendant longtemps, la principale menace vue du Canada étaient les Etats-Unis pour l'Arctique. Puis est arrivée la supposée menace russe et la question des plateaux continentaux étendus. Plus récemment, c'est la Chine qui attire l'attention, avec sa puissance plus marquée sur le plan économique et militaire. Il semblerait qu'un adversaire soit nécessaire pour défendre la souveraineté revendiquée par le Canada en Arctique, dans un contexte de politique intérieure.