



**EURO**  *mad*

## Conseil de l'Arctique et la Méditerranée

« Des espaces maritimes partagés : “Comment concilier l'accès aux mers et la sécurité européenne avec la coopération entre l'UE et ses partenaires les plus proches ?” »

# **SOMMAIRE**

## **I. Introduction**

## **II. Accès, sécurité et coopération dans l'Arctique**

1. Sécurité maritime
2. Accès
3. Coopération

## **III. Accès, sécurité et coopération en Méditerranée**

1. Sécurité maritime
2. Accès
3. Coopération

## **IV. Bibliographie**

# I. Introduction

Bienvenue aux chefs d'États ou ministres de ce sommet international sur les espaces maritimes méditerranéens et arctiques.

L'enjeu de ce sommet sur les mers partagées entre l'UE et ses voisins est de trouver un accord commun qui établira des normes communes concernant l'accès et la sécurité dans les zones de la Mer Méditerranée et de l'Océan Arctique. Cette commission rassemble les États membres composant l'UE ainsi que les acteurs importants qui jouent un rôle majeur dans les zones de la Mer Méditerranée et de l'Océan Arctique.

L'objectif de cette rencontre est de fonder les bases d'une coopération entre l'UE et les pays littoraux pour établir des normes régissant l'accès à ces espaces, assurant la sécurité de des échanges mais aussi des mesures de protection de l'environnement et de milieux maritimes fragiles, qui sont actuellement pollués et en danger.

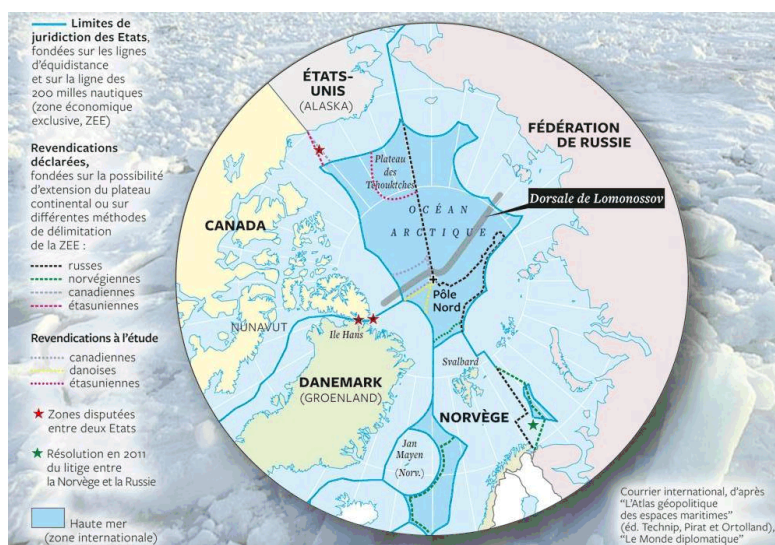
Pourquoi réunir des partenaires aux préoccupations diverses de deux espaces maritimes hétérogènes ? Il s'agit d'un défi ambitieux de la Commission Européenne UE qui souhaite que les politiques maritimes convergent dans l'ensemble des espaces maritimes qu'elle partage avec d'autres États.

L'objectif du Sommet de Madrid 2022 est donc de renforcer le dialogue et la coopération entre les pays sur ces enjeux et thèmes d'une importance majeure afin de retrouver une croissance mondiale durable et partagée, dans un contexte pourtant compliqué.

## II. Accès, sécurité et coopération dans l'Arctique

### 1. Le défi de la Sécurité maritime

Au cours des deux dernières décennies, l'Arctique était considéré comme une zone où la situation était peu conflictuelle. Dans son discours historique prononcé à Mourmansk en 1987, le dernier président de l'Union Soviétique, Mikhaïl Gorbatchev, avait en effet appelé à prendre des mesures de consolidation de la paix pour réduire les tensions stratégiques dans l'Arctique. En



1996, le Conseil de l'Arctique nouvellement créé décidait, dans son document fondateur, d'exclure de son agenda les questions de sécurité. Mais au cours des dernières années, l'Arctique a connu une série d'événements préoccupants touchant à la sécurité dans la région. Après plus d'une vingtaine d'années au cours desquelles le Grand Nord était largement considéré comme ne faisant pas partie des grandes préoccupations stratégiques « traditionnelles », la question de savoir si l'Arctique pouvait être considéré comme un domaine de concurrence militaire a refait surface en particulier dans un contexte de recrudescence des prospections pétrolières dans la région et d'ouverture des passages dits du Nord Est et du Nord Ouest servant d'alternative au trajet Europe Asie via le canal de Suez.

Ainsi la situation a cependant brusquement changé, en raison de deux facteurs principaux : tout d'abord, on constate que l'antagonisme des politiques des grandes puissances – en particulier entre la Russie et les États-Unis – s'imisce de façon croissante dans l'Arctique, alors que ces deux pays estiment que cette région devient de plus en plus importante pour leurs intérêts stratégiques. Ensuite, des États non arctiques s'intéressent de plus en plus aux affaires arctiques, en particulier dans la mesure où le Grand Nord s'ouvre davantage à l'activité économique. La Chine, le Japon, Singapour, la Corée du Sud, et plusieurs acteurs européens – la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne et le Royaume-Uni – ainsi que l'Union européenne dans son ensemble. Il est clair que l'Arctique est de moins en moins épargné par les préoccupations stratégiques internationales, et on peut donc se demander dans quelle mesure il ne faut pas considérer cette région comme un enjeu de sécurité internationale plutôt que régionale.

#### **a. La sécurité environnementale**

La question la plus pressante au sujet de la sécurité est la sensibilité de la région au changement climatique, notamment l'érosion de la calotte glaciaire et l'altération des conditions météorologiques, qui affectent le tissu socioéconomique local et les populations autochtones. Le rapport historique publié en 2018 par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) – qui décrit les conséquences que pourrait avoir à l'échelle mondiale une augmentation des températures de 1,5°C dans les années à venir – insiste sur le fait que l'Arctique sera la zone la plus touchée, et de nombreux débats autour du développement de l'Arctique sont centrés sur le changement climatique.

La biodiversité est menacée : l'Arctique compte 20.000 espèces dont l'ours polaire, la baleine grise, la chouette harfang ou le saumon du Pacifique. Le réchauffement réduit leur territoire et limite leur nourriture en acidifiant le plancton. Les 6 populations humaines autochtones voient également leur mode de vie bouleversé. Les incendies de forêt sont désormais gigantesques pendant l'été en Sibérie, où il peut faire jusqu'à 40 degrés. La fonte du permafrost fissure les routes et les maisons, et libère du méthane, un gaz à effet de serre très nocif pour le climat. J'arrête l'inventaire, vous avez compris.

Le sommet de Madrid souhaite généraliser les efforts du Conseil de l'Arctique qui réunit les 8 pays riverains (Russie, États-Unis, Canada, Islande, Danemark, Suède, Finlande, Norvège). pour promouvoir l'environnement et le développement durable dans cette partie du globe.

## **b. La sécurité militaire et les équilibres géostratégiques dans la région**

Certes l'importance géostratégique de l'Arctique reste évidente pour des raisons géographiques : la région se situe à la fois entre la Russie et l'Amérique du Nord, d'une part, et entre les États-Unis et l'Asie, d'autre part. Pour l'aviation américaine, une base en Alaska est extrêmement pratique pour intervenir, car la distance vers la Chine, le Japon et les deux Corée sont plus courtes que celles situées sur la côte Pacifique ouest.

Durant la Seconde Guerre mondiale, l'Arctique était le plus court chemin pour permettre aux convois de navires américains de ravitailler l'URSS engagée dans le conflit armé avec les nazis, via les ports de Mourmansk et d'Arkhangelsk. Durant la Guerre froide, il l'est resté, mais la banquise constituait désormais un abri très prisé des sous-marins pour pouvoir espionner l'adversaire, voire s'approcher suffisamment pour pouvoir envoyer des ogives nucléaires. Ce qui a entraîné la multiplication des systèmes de surveillance, d'alerte et autres dans la région. Plus proche de nous, l'Arctique est devenu une pièce essentielle du réseau nécessaire aux défenses anti-missiles et il n'y aurait pas eu « Guerre des étoiles » sans l'Arctique.

Cependant, il ne faut pas oublier qu'en présence des récents événements entre la Russie et l'Ukraine, les tensions sont de plus en plus fortes et chaque pays cherche à démontrer sa puissance. L'Arctique semble donc un nouvel espace de conquête afin que chaque pays démontre sa force militaire, scientifique mais aussi sa capacité d'influence. Comment fixer les bases d'une mise en valeur respectueuse et pacifique de cette région ?

## **2. Assurer l'Accès et la circulation maritime**

### **a. Nouvelles routes maritimes**

Le réchauffement, c'est d'abord l'ouverture, pendant une bonne partie de l'année, de la route maritime du Nord : un corridor dégagé des glaces sur 5000 km, pour relier l'Asie à l'Europe. Un méthanier transportant du gaz a été le premier à ouvrir la route en 2017. Cette route, beaucoup plus courte que celle via le canal de Suez, devrait rapporter des gains considérables. Le trafic pourrait quadrupler d'ici 5 ans, avec des dizaines de millions de tonnes de fret.

Le réchauffement, c'est aussi la possibilité accrue d'exploiter le sous-sol, sur terre comme en mer. Et les réserves estimées sont considérables : 13% du pétrole mondial, 30% du gaz naturel. Et aussi de l'uranium, du nickel, de l'or, du cobalt, du cuivre, du platine, du zinc. Je vous laisse imaginer les convoitises.

La Russie a donc une priorité : étendre juridiquement son « plateau continental » et augmenter sa Zone Economique Exclusive (ZEE), pour accroître ses droits d'exploitation. Mais elle n'est pas la seule. Le Canada, le Danemark, la Norvège demandent la même chose. Les États-Unis l'envisagent également. De nombreuses entreprises scandinaves sont impliquées dans les projets d'exploitation russes. Même la Chine, pourtant située à 1500 km au Sud du Cercle Polaire, revendique désormais d'être un pays « quasi arctique ».

La délimitation des zones maritimes en Arctique est un autre enjeu de taille pour l'appropriation des fonds marins et de leurs ressources du sol et du sous-sol. La Convention de Montego Bay, convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDEM) adoptée en 1982, établit différents régimes de souveraineté pour les eaux maritimes selon la distance aux côtes. Le sol et le sous-sol de la haute mer sont considérés comme un patrimoine commun de l'humanité par la Convention de Montego Bay. Cependant, des plateaux continentaux étendus à 350 milles marins pour le Canada, le Danemark, les États-Unis, la Norvège et la Russie conduiraient à l'attribution de droits souverains sur la totalité des fonds de l'océan Arctique par la Commission des limites du plateau continental, organisation des Nations chargée d'examiner les preuves géologiques de l'extension du plateau (Bouron, 2017). La volonté de la Russie à étendre son plateau continental est souvent relayée, mais en mai 2019, le Canada est le dernier pays à avoir déposé son dossier pour un plateau continental étendu (Pic, 2019).

La Convention de Montego Bay a l'avantage d'être peu contestée en tant que cadre juridique et a permis d'entériner un certain nombre de revendications dans les mers arctiques. La Norvège et la Russie ont délimité leurs frontières communes en mer de Barents et dans l'océan Arctique par un accord en septembre 2010 et la frontière maritime entre les deux États est entrée en vigueur en juin 2011. Les États-Unis sont cependant le seul grand pays de la région arctique à ne pas avoir ratifié la Convention de Montego Bay, tout en la respectant dans les grandes lignes.

### **3. Coopération économique et régulation des secteurs de la pêche et de l'extraction**

D'autres questions économiques et de sécurité environnementale sont apparues à l'ordre du jour des débats sur l'Arctique depuis quelques années, alors que la région devient plus accessible à la navigation commerciale et aux industries d'extraction (notamment de carburants fossiles), aux activités minières et à la pêche.

Pour répondre aux préoccupations concernant la surpêche dans la région maintenant qu'il devient possible d'atteindre des étendues d'eau libre de plus en plus vastes, une interdiction de pêche dans l'océan Arctique central est entrée en vigueur en octobre 2018 avec le soutien de l'Union européenne, de la Russie et des États-Unis, ainsi que du Canada, de la Chine, de l'Islande, du Japon, de la Norvège et de la Corée du Sud.

Actuellement, les forages pour l'extraction de carburants fossiles dans l'Arctique ne sont pas très importants, en raison des prix mondiaux de l'énergie relativement bas depuis cinq ans. Néanmoins, plusieurs projets, pilotés par la Russie, méritent d'être mentionnés, notamment le projet de gaz naturel liquéfié de Iamal, soutenu par des intérêts chinois et français, et l'émergence d'entreprises connexes.

Le 3 octobre 2018, le Canada a signé un accord international qui a pour but de prévenir les activités non réglementées de pêche commerciale en haute mer dans le centre de l’océan Arctique. Cet accord offre un cadre de coopération à tous ses signataires pour mieux comprendre les écosystèmes de la région. Il empêchera aussi que des activités de pêche commerciale y soient menées jusqu’à ce que l’on dispose de renseignements scientifiques adéquats pour éclairer la prise de mesures de gestion. Les autres parties signataires de l’accord sont la Chine, le Japon, la Russie, l’Islande, la Norvège, la Corée du Sud, l’Union européenne, les États-Unis d’Amérique, le Danemark (pour le Groenland et les îles Féroé).

Ces dix dernières années, le signal d’alarme a été tiré à plusieurs reprises à propos du risque d’une « ruée vers l’Arctique », de nombreuses entreprises cherchant à s’implanter dans la région à la recherche de ressources plus faciles à exploiter, même si on ne peut pas encore parler de véritable concurrence économique. Cela s’explique non seulement par les cours plus faibles de l’énergie depuis 2014, mais également par le fait que bon nombre des ressources en question ne peuvent pas être contestées car se trouvant bien à l’intérieur des terres et des eaux territoriales des États arctiques.

L’UE cherche par le sommet de Madrid Arctique Méditerranée à proposer à ses voisins une série de règles communes qui permettent de concilier à la fois les enjeux sécuritaires respectifs, à l’essor du commerce et la protection de l’environnement des espaces maritimes qu’elle partage avec eux.

L’UE entend ainsi établir un bureau de la Commission européenne au Groenland, qui améliorera la visibilité des questions liées à l’Arctique dans les relations extérieures de l’Union. L’appui financier de l’UE visera également à favoriser la transition verte dans l’Arctique, au bénéfice des populations arctiques. Ce qui signifie donc que l’UE a un engagement envers L’Arctique et il faut le respecter (pour plus d’information consulter [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP\\_21\\_5214](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_21_5214))

### **III. Accès, sécurité et coopération en Méditerranée**

#### **1. Le défi de la Sécurité maritime**

##### **a. Une question méditerranéenne : les flux migratoires**

Le mouvement des réfugiés et des migrants à travers le Sahara et la Méditerranée continue d’avoir un impact dévastateur, a déploré M. Guterres. Jusqu’à présent, cette année, au moins 2 800 réfugiés et migrants ont péri en Méditerranée, tandis que d’innombrables autres sont morts en traversant le désert. En effet, la Méditerranée est un carrefour migratoire ancien, qui est resté majeur. Les disparités économiques et démographiques et les crises politiques font que cet espace est l’un des plus traversés du monde par des migrants en quête d’une vie meilleure. Les pays membres du conseil méditerranéen doivent trouver des accords afin de réguler ces flux.

##### **b. Une mer sous tension militaire**

La Mer Méditerranée concentre une partie importante des pays membres de l'OTAN. Les États-Unis partenaire de l'UE sont eux aussi présents, ainsi que d'autres puissances majeures comme la Chine et la Russie à l'Est. La situation actuelle est bouleversée par la stratégie de la Russie qui a intégré le théâtre méditerranéen à son affirmation géopolitique dans la région : avancées en Syrie et désormais coups de boutoir en Ukraine, avec envoi de renforts en Méditerranée orientale dès le début de l'offensive en cours.



## **2. Une circulation et un accès menacés ?**

L'accès à la mer Méditerranée est un enjeu majeur de ces dernières années. En effet, ce sont 24 pays côtiers répartis sur trois continents et qui partagent cette "mer commune" depuis l'époque phénicienne et gréco-romaine.

### **a. des routes maritimes millénaires**

Près de 90% des échanges intercontinentaux de marchandises dans le monde circulent se font par voie maritime. Dans ce sens, la Méditerranée fut longtemps considérée comme "l'autoroute du monde" sur le plan commercial. On y trouve des endroits stratégiques pour les flux mondiaux de marchandises et de matières premières (détroit de Gibraltar, canal de Suez, détroits turcs vers la mer Noire), ainsi que de nombreux ports parmi les plus importants du monde (Barcelone, Marseille-Fos, Naples, Venise, Gênes, Le Pirée...). Ainsi, il y existe au moins 7 voies maritimes d'une importance capitale pour le transit de voyageurs et de marchandises dans une mer relativement réduite en surface et donc fragile. La perspective du changement climatique constitue une grave menace pour le développement et la durabilité dans des milieux naturels marins ou littoraux très sensibles aux perturbations.

### **b. des activités littorales marquées par le tourisme**

Le tourisme en Méditerranée a été multiplié par 6 au cours de ces 50 dernières années. De plus, des pays frontaliers comme la France, l'Espagne et l'Italie font partie des 5 pays les plus visités au monde (hors Covid-19). Cependant comme l'écrit dans un communiqué, Anwar Zibaoui, Coordinateur Général de l'ASCAME (l'Association des Chambres de Commerce et d'Industrie de la Méditerranée) "le tourisme sera l'un des secteurs les plus touchés par la pandémie de Covid-19, car ce secteur ne peut être isolé du contexte local, national ou mondial dans lequel il opère". En effet, sur les 7,2 milliards d'habitants de la planète, 1,5 milliard ont traversé une frontière pour des voyages de loisirs en 2019. Avec la fermeture des frontières, ce même tourisme a été freiné et les recettes générées par le tourisme qui avaient augmenté pour atteindre 1 700 milliards de dollars, sont en baisse. La Méditerranée étant la première zone touristique du monde avec près de 400 millions de touristes ( 32 % des arrivées de touristes internationaux et 30 % des recettes touristiques mondiales), il est nécessaire de travailler avec les territoires, de repenser le tourisme social et de préserver le patrimoine ; en résumé, de parier sur un tourisme durable qui profite à l'ensemble des partenaires alors que le littoral sud ou oriental a été souvent désaffecté en raison des crises politiques.

## **3. Une nécessaire Coopération économique et environnementale**

### **a. Relancer les échanges face à la crise économique**

Pendant que le commerce se développe fortement en Asie, les efforts de coopération qui se sont multipliés dans les années quatre-vingt-dix entre pays méditerranéens ont été souvent

limités. Avec la crise sanitaire, les pays membres de l'UE et du pourtour méditerranéen doivent faire face à la crise économique engendrée par l'épidémie du Covid 19. De plus, la superposition des accords de commerce doublés de la concurrence entre les pays du sud (Maroc, Algérie, Tunisie notamment) et ceux de l'est méditerranéen (Turquie, Israël, pays arabes du Proche Orient) n'ont pas réussi à gonfler les échanges intra-régionaux. En outre, la récente montée du protectionnisme avec l'apparition de 381 nouvelles mesures (taxes, dispositifs anti-dumping, subventions publiques, quotas) depuis 2012 a fini par avoir raison de ce vaste réseau d'accords de libre-échange. Cette tendance au repli sur soi contribue aujourd'hui à redessiner les routes du commerce au sein de la Méditerranée.

La crise économique et la fermeture des frontières liées à la pandémie n'ont pas facilité la fluidité de ces échanges. Il s'agirait de retrouver une aisance politique, sanitaire et sécuritaire afin de relancer une économie en baisse. Les tensions politiques en Syrie en Libye, et aujourd'hui en mer Noire avec le conflit ukrainien, compliquent le retour à la normalité. L'UE invite les partenaires méditerranéens à se retrouver autour d'un plan volontariste de relance du dynamisme interrégional dans tout cet espace. Un regain économique régional permettrait certainement de réduire l'impact de l'instabilité politique et migratoire.

### **b. La solidarité interrégionale face à la crise environnementale**

Si la relance économique reste la priorité de tous, elle ne saurait compromettre l'avenir des générations de peuples méditerranéens soumis aux dérèglements climatiques et environnementaux. Selon le rapport alarmant du Plan Bleu, publié en 2020, élaboré par des scientifiques et des experts de l'environnement et du développement en Méditerranée, 228 000 morts sont liées à la pollution dans l'air chaque année, 730 tonnes de déchets finissent dans la mer Méditerranée. Le bassin méditerranéen est sous pression : 1/3 de la population est concentrée sur la côte la plus visitée au monde, tandis que la température de la région augmente plus que la moyenne globale (environ 1,6°). Les objectifs annoncés par les pays méditerranéens sont encore loin d'être atteints. Il s'agirait de trouver des accords sur les déchets, la pollution de l'eau et de l'air ainsi que la préservation de la biodiversité. Il y a un besoin urgent de transformations profondes si nous voulons protéger la mer du milieu pour les générations futures

L'Europe veut appeler ses partenaires et voisins maritimes à élaborer un plan d'action commun pour les mers qui concilie coopération économique, protection environnementale et sécurité mutuelle.

## **IV. BIBLIOGRAPHIE**

<https://arctic-council.org/en/>

<https://www.un.org/press/fr/2017/cs13073.doc.htm>

[https://www.osce.org/files/f/documents/e/f/18849.pdf\\_p.39](https://www.osce.org/files/f/documents/e/f/18849.pdf_p.39)

<https://ec.europa.eu/trade/policy/eu-and-wto/>

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Conseil\\_de\\_l%27Arctique](https://fr.wikipedia.org/wiki/Conseil_de_l%27Arctique)

<https://www.franceinter.fr/emissions/le-monde-d-apres/le-monde-d-apres-19-mai-2021>

[https://www.senat.fr/rap/r13-684/r13-684\\_mono.html](https://www.senat.fr/rap/r13-684/r13-684_mono.html)