

Les enjeux du grand Nord

Conférence Ecole de guerre - Erik Orsenna - Isabelle Autissier

EO : premier voyage à la voile avec IA sur 8 semaines. Deuxième voyage par l'Est et l'Ouest (Alaska), par un endroit qui s'appelle Nome (no name par les cartographes, repris à Londres). Dernière étape avant les Iles Diomedé (deux îles dont une US et une Russe). En Alaska : face à face direct entre deux puissances. Jusqu'en 1867, l'Alaska était russe : richesse constituée par les loutres de mer. Une fois la ressource épuisée, la Russie vend l'Alaska aux US. 5 ans après, ruée vers l'or. Tout le long de l'Alaska US et canadien, la Dew Line (pour Distant Early Warning) est constituée de radars de détection des missiles balistiques. C'était la vraie ligne de front pendant la GF.

Mourmansk : si elle avait été prise par les Allemands, les Russes auraient certainement perdu la bataille de Stalingrad car les eaux devant Mourmansk sont toujours libres de glace. L'Armée Rouge a été ravitaillée par Mourmansk par les US. Les Allemands ont essayé d'investir la péninsule de Kola par le sud.

A trois heures à l'Ouest de Mourmansk, se trouve Kirkenes (extrême Nord de la Norvège). Il y avait une mine de fer fermée. Un armateur a acheté cette mine à cause des appontements. Un an après, l'armateur a investi dans ces infrastructures, juste au moment où d'énormes réserves de gaz et de pétrole sont découvertes en Sibérie (péninsule de Yamal). La mine rouvre pour approvisionner en cailloux qui consolident les extractions de gaz et de pétrole de la péninsule de Yamal.

IA : l'Arctique est une petite mer (4000 km/2400 km), quasiment fermée, bordée de territoires ayant toujours abrité des activités humaines (à la différence de l'Antarctique). Le réchauffement climatique est la caractéristique principale de l'Arctique. Les glaciers reculent, l'Arctique se réchauffe deux fois et demi plus vite que le reste de la planète. Les climatologues du GIEC estiment qu'à la fin du siècle, l'Arctique aura pris près de 6° de plus (il en a déjà pris 1). L'Arctique se réchauffe plus vite car c'est une mer fermée, autrefois recouverte d'une fine couche de glace (3m) qui renvoyait beaucoup d'albédo. Cette couverture ne fait plus que 2 mètres aujourd'hui. Elle casse par endroits et laisse place à des surfaces océaniques, plus sombres (moins d'albédo). La réduction de la couverture glaciaire en été est importante (près de 50%) et la glace d'hiver peine à se reconstituer.

Le tour de l'Arctique est aux 2/3 russes, 1/3 canadien. Les courants se rejoignent au pôle, les glaces sont convoyées côté canadien. C'est le seul endroit où il reste des glaces pluriannuelles. Dans les passages entre les îles canadiennes, il y a une accumulation de glaces qui rendent la navigation de plus en plus difficile. Côté russe, le Gulfstream amène de l'eau plus tiède. Ce mouvement d'eau chaude est de

jeudi 23 janvier 2020

plus en plus important et de plus en plus chaud. C'est donc plus facile pour des navires de circuler (fantasme de la Route du Nord).

Le réchauffement de l'Arctique va bouleverser les courants marins : la fonte des glaces amorcent les grands courants mondiaux. Or ces eaux sont de moins en moins froides et de moins en moins lourdes, et excrètent moins de sel. Les courants mondiaux se modifient de manière lente mais certaine. Cette fonte influe aussi les grands courants aériens. Le jetstream, courant aérien très puissant (plusieurs centaines de km/h) ralentit et donc fait des méandres, ce qui impacte fortement les conditions météorologique en Europe et dans le nord de l'US. Toutes les machines thermiques ont un pôle chaud et un pôle froid, or le pôle froid s'efface. Cela se décline également en termes de biodiversité : les animaux marins (hors mammifères) sont constitués pour un certain gradient de température, car ils sont à la température de l'eau (ex : maquereau a migré vers le Nord, jusqu'en Norvège et au Spitzberg). On considère que les espèces marines migrent à la vitesse de 7 km/an (70 km par décennie). Pour la morue, qui fait la richesse des Russes et des Norvégiens, on s'attend à une diminution importante car c'est un poisson de fond. en migrant vers le Nord, elle descend de plus en plus bas, au rythme de la profondeur des planchers marins (2000 à 4000 m).

Il y a dans le fond de l'Océan Arctique une séquestration de méthane (idem pergélisol). Le réchauffement des mers polaires gazéifie le méthane et regagne l'atmosphère dans des quantités qui deviendront considérables (au moins le double de la somme des énergies fossiles). Le méthane a un pouvoir de réchauffement climatique 23 fois supérieur à celui du dioxyde de carbone (CO₂).

La route du Nord, idée russe (Shangai-Rotterdam), est vue comme un moyen de raccourcir les transits au nord de l'Europe. Il s'agit d'un mythe ancien, qui était impossible du fait des glaces. Or maintenant, cette idée devient possible (gain de 7 à 8 jours). Du point de vue d'IA, les problèmes restent : glaces immergées, nuit noire pendant 6 mois, brouillard, circulation de dépression violentes et de plus en plus alimentées... Inmarsat ne fonctionne pas, les magnétismes se percutent et empêchent la navigation au compas, etc.

La biodiversité arctique est cependant extrêmement riche et productive (plancton et halieutique) : mélange de courants chauds et froids, d'eau salée et douce... Mais la vie est lente dans le froid (causes chimiques) et si les changements de biotope sont rapides, les populations ne suivent pas.

EO : si il n'y avait pas de transport maritime, il n'y aurait pas de mondialisation. Le transport maritime coûte dans les derniers kilomètres. Les ports français ne sont pas adaptés : pas de réseau de canaux et de chemin de fer sont insuffisants. En Arctique, il y a deux routes maritimes principales : celle du Nord Ouest - Canada (très piègeuse à cause des glaces qui s'accumulent et de faibles profondeurs) et

jeudi 23 janvier 2020

celle du Nord Est - Russie, qui à ce stade est coupée entre Mourmansk et le Kamtchatchka. Cette route alimente en gaz le Chine (accords entre Poutine et Xi Jiping) : nécessite de bateaux particuliers. Avant l'été 2019, une réunion sino-russe a lancé un programme de flotte (30 méthaniers classés « glace », 13 brise-glaces dont 9 nucléaires). Mais une autre route devient possible, en traversant directement l'Arctique (les climatologues estiment que ce sera possible 3 ou 4 mois par an). Le gain est énorme : 37% du voyage économisé entre la route du Cap et celle de l'Arctique.

IA : un porte container doit s'arrêter pour commercer dans tous les ports. Or par la route du Nord, ce serait impossible. Les conditions seront forcément plus restreintes et moins compétitives.

EO : la bataille des matières premières est ouverte.

Phase de questions-réponses :