

# ENA- Concours Arctique 2021

*Comment mieux œuvrer, dans le cadre juridique international existant, à protéger et préserver l'environnement fragile dans l'Arctique (la Convention des Nations Unis sur le Droit de la mer, l'Accord de Paris sur le Climat et le Code Polaire inclus) ?*

The five neighboring Arctic states – Denmark (through Greenland), Norway, Russia, the United States (Alaska) and Canada – have agreed, through the 2008 Ilulissat Declaration, to protect the Arctic environment and to follow international regulations to agree on their dissent. Major stakes can be addressed within the existing framework. The Law of the Sea, and its extension through the Polar Code, ensure that ships follow strict regulations to avoid pollutions, especially oil spills. The Paris Agreement binds the countries to act on climate change, and therefore act responsibly in the Arctic.

Information gathering, especially through satellite coverage, remains key to better monitor pollution but also guide economic development. At sea, controlling that ship properly abide by the navigation rules while providing sufficient search and rescue support ought to be a shared task in order to avoid environmental disasters. Dilapidated on-land infrastructure can also cause dreadful pollution, and its maintenance could also become a field of cooperation. The preservation of the Arctic fauna and flora will ultimately rely on such cooperation to prevent pollution while ensuring a sustainable economic development for the local population.

\*\*\*

Fin avril 2021 est parue dans Nature une étude majeure attestant, images satellites à l'appui, de l'accélération de la fonte des glaciers. Les États côtiers de l'Arctique sont concernés au premier chef : Danemark (Groenland), Norvège, Russie, États-Unis (Alaska), Canada<sup>1</sup>. Cause de cette

---

<sup>1</sup> Hugonnet et al., « Accelerated global glacier mass loss in the early twenty-first century », *Nature*, No. 592, 2021.

fonte, le réchauffement climatique s'inscrit désormais dans un cadre juridique international négocié et a fortiori contraignant pour l'activité humaine.

Dans ce contexte, quelles sont les pistes possibles pour préserver l'environnement arctique, en conjuguant la lutte contre le changement climatique et l'impératif économique ? Cette dissertation, après un rappel du cadre juridique, identifie quelques grands enjeux et propose des pistes de solution.

A travers la déclaration d'Ilulissat de 2008<sup>2</sup>, les cinq États côtiers de l'Arctique se sont engagés à appliquer le droit maritime international. Cette déclaration reconnaît à la fois le rôle du Conseil de l'Arctique, mais aussi la responsabilité particulière des cinq États vis-à-vis de « l'écosystème unique » de l'Arctique, auxquels « il incombe [...] de le protéger dans un esprit de bonne gestion ». Le droit existant est jugé suffisant et sera respecté, même si les États-Unis n'ont pas formellement ratifié la convention de Montego Bay. L'Organisation maritime internationale est ainsi reconnue comme autorité compétente pour les normes du transport maritime dans le bassin arctique.

Le respect du droit de la mer implique une reconnaissance réciproque de zones économiques exclusives mais également la possibilité de prétentions sur leur extension, devant être régularisée auprès de la Commission des limites du plateau continental. Leur délimitation est importante pour les routes commerciales arctiques : le statut du Passage du Nord-Ouest et du Passage du Nord, désormais libres de glace l'été, est débattu entre eaux internationales ou intérieures.

Le code polaire, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017, renforce les obligations des navires naviguant dans les eaux arctiques et antarctiques. Il complète les obligations internationales des conventions MARPOL sur la pollution marine et SOLAS sur le secours en mer. Les

---

<sup>2</sup> « La Déclaration d'Ilulissat », 28 mai 2008, *Arctic Ocean Conference*, Ilulissat, Groenland, 27-29 mai 2008.

navires, classés selon leur capacité de résistance à la glace, doivent respecter des règles de conception et d'exploitation strictes en matière d'hydrocarbures et de déchets.

Sur le plan climatique, l'Accord de Paris<sup>3</sup> engage ses parties, dont les cinq États côtiers, à contenir l'élévation des températures « nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux préindustriels », avec un objectif d'agir pour 1,5°C. L'activité économique en Arctique demeure cependant une nécessité tant pour les populations autochtones que pour les États riverains, encouragée par le recul de la banquise estivale, libérant les voies maritimes côtières.

Le cadre juridique existant permet de répondre aux grands enjeux de la préservation de l'environnement arctique, en sécurisant l'activité économique (ressources minières et énergétiques, pêche, commerce, et tourisme) dans des conditions climatiques extrêmes et dans le respect des populations autochtones, dont la prospérité dépend de celle-ci.

Le premier enjeu est constitué par la surveillance et le nettoyage des pollutions des activités passées, notamment militaires. La baie de Kola, cimetière nucléaire à l'époque soviétique, est emblématique de la préservation de la faune arctique. Une surveillance fine et résiliente est nécessaire pour les pollutions ne pouvant être résorbées, par exemple les épaves et déchets impossibles à renflouer. Plus largement, la surveillance de la pollution et de l'activité économique (guidage, secours en mer, météorologie) passe par une cartographie dynamique de qualité, adaptée à l'Arctique. Celle-ci dépend prioritairement de la couverture satellite, les infrastructures en mer (balises, capteurs) pouvant difficilement être installées et maintenues. L'Agence spatiale européenne s'y engage avec un satellite prototype pour la surveillance

---

<sup>3</sup> « Accord de Paris », Nations Unies, 2015.

météorologique de l'Arctique<sup>4</sup>, effort qui devra être poursuivi pour porter l'action européenne vers une meilleure connaissance, actualisée, de l'Arctique.

Le transport maritime, deuxième enjeu majeur, comprend certes le transit commercial, qui devrait rester relativement marginal compte tenu des contraintes techniques et assurantielles face aux aléas polaires, mais surtout la desserte des côtes et les croisières. Parmi les pollutions que vise le code polaire, les marées noires constituent un point critique. L'enjeu principal réside dans le secours en mer des navires en détresse, le contrôle et la dépollution des nappes de pétrole étant une gageure technique compte tenu des conditions : courants, vents, glace, et côtes très échancrées. Le contrôle du respect effectif des normes face à la quête du profit des armateurs reste à poursuivre : unification des procédures administratives entre pays riverains, mutualisation des contrôles et des brigades de sauvetage (souvent dépendantes des moyens militaires), « name and shame » pour les entreprises ne respectant pas les règles.

Par ailleurs, l'installation de dispositifs de séparation du trafic (TSS) pour éloigner le trafic maritime des côtes permet d'augmenter la fiabilité des routes maritimes dans les eaux libres, en réduisant les risques de collision et de marée noire sur le littoral. Ils peuvent être placés sous le régime de l'OMI, garantie de leur interopérabilité et de leur maintenance.

La sécurité des infrastructures terrestres et en mer, permettant l'exploitation et l'exportation des ressources minières et des hydrocarbures, constitue le troisième enjeu environnemental majeur. Le risque de fuite terrestre se déversant dans les fleuves puis dans l'océan est avéré, et sensible politiquement, comme en atteste la fuite d'un réservoir de diesel en Sibérie en 2020 sur un site pétrolier de Nornickel, qui ne répond toujours pas aux normes plusieurs mois après<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> European Space Agency, « Contract signed to build Arctic weather satellite », 9 mars 2021.

<sup>55</sup> Atle Staalesen, « Ten months after giant Arctic spill, inspectors fear more accidents at Nornickel's oil tank farms », *The Barents Observer*, 27 avril 2021.

Le contrôle et la maintenance des infrastructures, en coopération entre pays riverains, devrait être davantage promue. Cela responsabiliserait les acteurs économiques et mutualiserait les coûts.

Par ailleurs, la fonte du pergélisol compromet durablement la stabilité des infrastructures (oléoducs, voies ferrées, routes, bâtiments), renchérissant leur coût de construction et de maintenance. Elle rend la voie maritime essentielle, si ce n'est plus fiable et sécurisée, pour desservir les sites arctiques, notamment en Russie.

Le tourisme polaire constitue un enjeu supplémentaire : la fréquentation humaine de territoires perçus comme vierges est en hausse, alors que le respect des normes et le secours de navires embarquant plusieurs milliers de passagers restent en suspens. Sensible aux pollutions et à la fréquentation, et essentielle tant pour les populations que pour la chaîne alimentaire mondiale, la faune arctique, dont les ressources halieutiques, est directement affectée par la présence humaine. Pour les populations riveraines, c'est un atout culturel mais aussi économique. La viabilité du Groenland, qui s'émancipe progressivement du Danemark, en dépend ainsi aujourd'hui fortement.

La préservation de l'environnement arctique repose ainsi sur un respect effectif des normes existantes et sur une coopération accrue entre les pays riverains. C'est la garantie d'un développement économique vertueux et bénéfique aux populations autochtones.

*Total : 8617 caractères (hors notes bibliographiques).*