



***L'OUVERTURE DU PASSAGE MARITIME DU NORD-OUEST : POUR LE
MEILLEUR OU POUR LE PIRE ?***

**Mémoire de géopolitique
du commissaire principal Jérôme THEILLIER
dans le cadre du séminaire « Géopolitique de la mer »**

Directeur : Monsieur Jean GUELLEC

Mars 2007

FICHE DOCUMENTAIRE

1. L'ouverture du passage maritime du nord-ouest : pour le meilleur ou pour le pire ?
2. 2007_memoire_geop_passage nord ouest_Theillier
3. Commissaire principal, marine nationale, THEILLIER Jérôme, France
4. 12 mars 2007
5. Division D – groupe D2
6. Mémoire de géopolitique
7. Recouvertes de glace la majeure partie de l'année, les eaux situées dans la partie septentrionale du Canada n'étaient, jusqu'à présent, pas accessibles à une navigation courante ni à l'activité humaine. Sous l'effet du réchauffement climatique, cette zone - le passage maritime du Nord-ouest - devrait, à moyen terme, devenir accessible et susciter l'intérêt des nations : La navigation commerciale pourrait connaître un véritable essor, alors que les nombreuses richesses naturelles qui s'y trouvent deviendront exploitables, générant ainsi une activité et une présence humaine inédites. Mais l'émergence de ce nouveau bassin économique et l'apparition de menaces sur la sécurité ou l'environnement peuvent faire craindre l'exacerbation des conflits de souveraineté et des querelles juridiques concernant le statut du Passage. Seule une action coordonnée de la communauté internationale de l'Arctique, au premier de laquelle, le Canada et des Etats-Unis, permettra de concilier les intérêts, de préserver le bien commun et de garantir le développement durable de cette nouvelle source potentielle de la croissance mondiale.
8. Mer, Arctique, Canada, détroit international, trafic maritime, souveraineté.

GEOPOLITIQUE DE A MER

L'OUVERTURE DU PASSAGE MARITIME DU NORD-OUEST : POUR LE MEILLEUR OU POUR LE PIRE ?

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : LE PASSAGE DU NORD-OUEST, ENTRE PASSE ET PRESENT

- 1 - Une voie maritime difficile d'accès mais légendaire
- 2 - Un statut juridique incertain
- 3 - Une ouverture progressive à la navigation

--

DEUXIEME PARTIE : LE PASSAGE DU NORD-OUEST, ENTRE CRAINTES ET ESPOIRS

- 1 - L'espoir d'une nouvelle route maritime
- 2 - Les perspectives d'accession à de nouvelles ressources naturelles
- 3 - La crainte de nouvelles menaces induites par l'activité maritime et humaine

--

TROISIEME PARTIE : LE PASSAGE DU NORD-OUEST OU LA NECESSITE D'UN COMPROMIS POLITIQUE A L'ECHELLE INTERNATIONALE

- 1 - Les exigences internationales
- 2 - Les contradictions canadiennes
- 3 - La nécessité d'un compromis

INTRODUCTION

Cent vingt-cinq ans après le première Année polaire internationale (API), la communauté scientifique a inauguré, le 1^{er} mars 2007, la 4^{ème} année polaire internationale. Intervenant dans le sillage de la dernière réunion du Groupe d'experts inter-gouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui s'est tenue à Paris à la fin du mois de janvier, l'API devrait permettre d'améliorer la connaissance des régions polaires et de préciser les enjeux liés aux conséquences du réchauffement climatique ; parmi ces régions éloignées et englacées, il en est une dont la donne géopolitique se transforme rapidement et qui ne devrait plus rester très longtemps à la marge des grands enjeux contemporains : le passage maritime du Nord-Ouest.

Traversant l'archipel arctique canadien, le passage du nord-ouest constitue avant tout une route maritime légendaire dont la souveraineté est hautement revendiquée par le Canada. Mais cette souveraineté canadienne n'est pas reconnue par les Etats-Unis et le différend sur le statut de ces eaux semble se cristalliser avec les perspectives nouvelles qu'offre la fonte de la banquise : La possibilité d'une nouvelle route commerciale entre l'Atlantique et le Pacifique, mais aussi l'accès à de nouvelles ressources naturelles. Paradoxalement, la guerre des Etats-Unis contre le terrorisme étant appelée à durer, le renforcement de la présence canadienne dans l'archipel, longtemps annoncée mais peu mise en œuvre, pourrait permettre de concilier les intérêts et exigences de chaque partie ; face aux nouvelles menaces induites par l'ouverture des eaux du passage du nord-ouest à la navigation, une voie médiane entre sécurité du continent américain, liberté de la navigation internationale et souveraineté canadienne reste à trouver., une gouvernance collective est à instaurer.

La *première partie* s'attachera à préciser le cadre géographique, historique et juridique de l'étude et rappellera les différents constats et hypothèses de disparition des glaces dans les eaux de l'archipel arctique canadien. Dans la *deuxième partie* seront analysées les conséquences concrètes de l'ouverture progressive à la navigation de cette zone jusqu'ici largement inaccessible : Si des perspectives commerciales et économiques semblent prometteuses, des menaces sur la sécurité, l'environnement et les populations sont à craindre. Enfin, la *troisième partie* démontrera que les exigences américaines concernant la défense de leurs intérêts peuvent - et devront - se marier avec les revendications canadiennes d'exercer une souveraineté effective sur cet espace maritime. C'est à la faveur de solutions multilatérales à l'échelle de l'Arctique dans son ensemble que l'ouverture du passage maritime du nord-ouest pourra se faire pour le meilleur et non pour le pire.

PREMIERE PARTIE :

1. LE PASSAGE DU NORD-OUEST ENTRE PASSE ET PRESENT

1.1. UNE VOIE MARITIME DIFFICILE D'ACCES MAIS LEGENDAIRE

1.1.1. Une zone maritime trans-canadienne

Le passage du nord-ouest est le plan d'eau arctique qui relie :

- à l'Est, le détroit de Davis, à l'ouvert de la baie Baffin,
- et, à l'Ouest, le détroit de Béring, à l'ouvert de la mer de Beaufort.

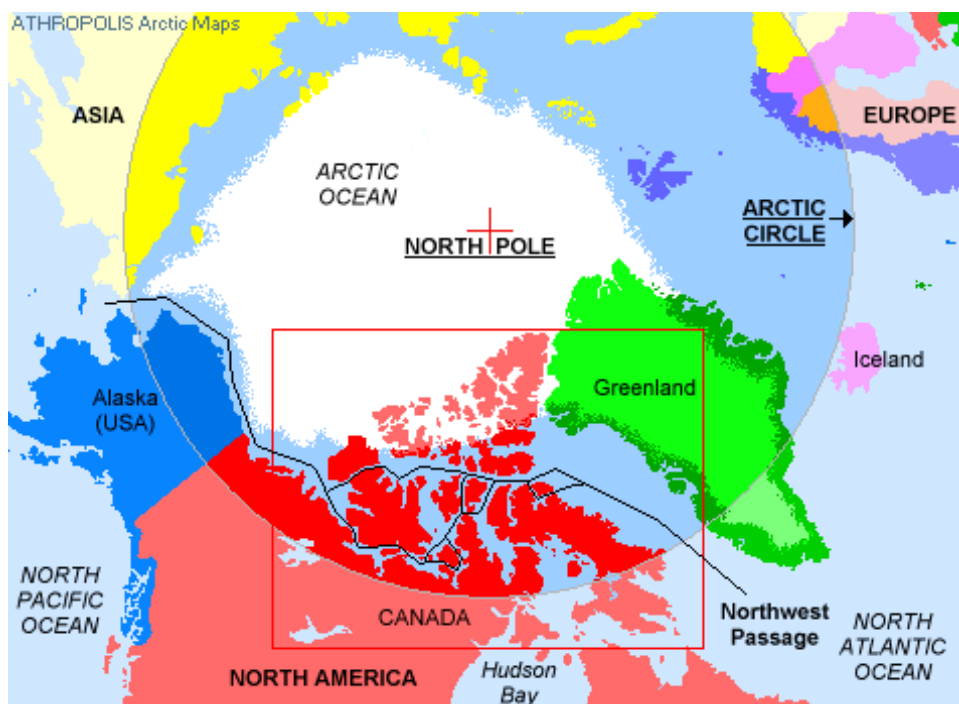
Long de 13500 km dans son ensemble, le passage du nord-ouest est donc une voie maritime qui relie l'océan Atlantique à l'océan Pacifique et qui est entièrement située au nord du cercle arctique.

On peut distinguer trois tronçons à ce passage :

- un tronçon d'approche – ou de sortie - oriental, qui s'étend du détroit de Davis au détroit de Lancaster ;
- un tronçon central, archipelagique, qui traverse l'Arctique canadien ;
- un deuxième tronçon d'approche – ou de sortie - occidental, qui débute de la sortie du golfe d'Amundsen et aboutit au détroit de Béring.

Stricto-sensu, on appellera par la suite « passage du nord-ouest » ou « Passage », la partie centrale, qui traverse l'archipel arctique canadien.

1.1.1.1. La mer : le passage



Dans son tronçon archipélagique, le passage du nord-ouest ne se réduit pas à une voie unique : Il est constitué de nombreux chenaux serpentant entre les îles, qui dessinent plusieurs routes dont deux principales sont réellement accessibles et navigables¹ :

- La voie septentrionale, qui va du détroit de Lancaster, jusqu'au détroit de Mac Clure, en empruntant le détroit de Parry. Cette voie est située sur un axe global Est-Ouest ;
- La voie dite continentale, qui part également du détroit de Lancaster mais s'infléchit ensuite vers le Sud, pour passer au sud de l'île Victoria et aboutit dans le golfe d'Amundsen via le détroit Union.

Ces différentes voies maritimes qui constituent le passage du nord-ouest gèlent sur une profondeur de deux mètres en hiver ; elles ne sont donc accessibles aux navires que durant l'été et, normalement, après autorisation de l'Etat canadien : En 1972, en effet, le Canada a promulgué un règlement définissant les conditions d'accès au passage du nord-ouest en fonction des conditions de glace existantes. Ces conditions sont évaluées selon deux méthodes.

La principale méthode est le système de zones et de dates, qui divise l'Arctique canadien en 16 zones, depuis la mer de Beaufort jusqu'au détroit de Davis. Une date établit l'ouverture et la fermeture de la saison de navigation dans chaque zone.

À ce système s'ajoute celui des régimes de glaces, qui régleme la navigation en temps réel, en dehors des limites établies par le système des zones et dates. La navigation est autorisée ou non selon les caractéristiques du navire et l'état de la glace.

1.1.1.2. Les terres : L'archipel arctique canadien

Situé au nord de la partie continentale du Canada, l'archipel arctique canadien est constitué de 94 îles principales et de 36 469 îles secondaires qui couvrent une superficie de 1 400 000 km² ; parmi ces îles se comptent six des trente plus grandes îles du globe. Les principales sont les îles de Baffin, de Victoria, d'Ellesmere, de Banks, de Devon, d'Axel Heiberg, de Melville et du Prince-de-Galles.

Toutes ces îles sont sous souveraineté canadienne. Cette souveraineté sur les terres est tout-à-fait reconnue au plan international et ne souffre pas de contestation².

1.1.1.3. Les habitants : des citoyens canadiens

Depuis environ 4000 ans, l'archipel arctique canadien est peuplé par le peuple des Inuits. Aujourd'hui, les Inuits habitent dans des colonies de peuplement disséminées un peu partout sur les îles, généralement au bord de la mer. La communauté la plus au nord du Canada est « Grise

¹ Voir cartes en jointes en annexe I.

² Certaines de ces îles ont été revendiquées par la Norvège jusqu'en 1931.

fiord », qui est située dans le sud de l'île d'Ellesmere. Grise Fiord a été créé en 1953 lorsque le gouvernement canadien a déplacé la population de Port Harrison (maintenant Inukjuak), au Québec.

La population non autochtone se compose de fonctionnaires et de militaires vivant dans des villages comme Iqualit, Cambridge Bay, Resolute et la station militaire d'Alert.

1.1.2. Un passage légendaire

1.1.2.1. Les grands explorateurs

Après que l'on eut découvert que l'Amérique du Nord bloquait le passage vers l'Orient, des expéditions cherchèrent une voie commerciale pour atteindre le Pacifique. La voie du Cap Horn fut rapidement découverte, par Magellan.

Puis, pendant plus de 300 ans, les explorateurs ont tenté de découvrir une route maritime permettant de contourner l'Amérique par le Nord, en traversant l'Arctique canadien. Eviter de passer par le Cap Horn promettait de faire gagner des milliers de kilomètres sur le trajet vers l'océan Pacifique.

Au cours de leurs recherches de cette nouvelle voie de communication avec l'Asie de l'est, des dizaines d'explorateurs périrent en raison des conditions climatiques extrêmes, tant et si bien que ce passage du nord-ouest devint rapidement légendaire.

Martin Frobisher (1576) et plus tard John Davis (1585) signalent l'obstacle que constitue l'île de Baffin, mais relèvent, au nord et au sud de cette grande île, des passages, obstrués par les glaces.

En 1819, le britannique Edward Parry explore le passage au nord de l'île de Baffin et à l'ouest du détroit de Lancaster vers l'île Melville. Ce parcours empruntant le détroit de Melville est le passage le plus large entre les îles arctiques, mais Parry signale que, même en août, la voie est bloquée par des banquises se déplaçant vers l'Est.

Les nombreuses expéditions menées après 1845 à la recherche de sir John Franklin permettent enfin de dresser le profil côtier de la plupart des îles arctiques et de constater qu'il y a une période de navigation sans glaces, longue d'à peine un ou deux mois, en été.

En 1853-1854, Robert Mac Clure est le premier à faire le trajet de l'Ouest à l'Est, en partie en traîneau sur la banquise, en reliant l'île Banks à l'île Devon.

De 1898 à 1902, Otto Sverdrup confirme l'absence de passage maritime navigable entre les îles au nord-ouest des détroits de Lancaster et de Melville.

Enfin, de 1903 à 1906, l'aventurier norvégien Roald Amundsen réussit à relier l'Atlantique au Pacifique à bord du *Gjoa*. Il emprunte les détroits de Lancaster, Barrow, Peel, Dease et Union, choisissant une voie praticable plutôt qu'un itinéraire planifié.

1.1.2.2. Depuis l'ouverture du canal de Panama

A l'été 1944, le navire *St. Roch*, de la Gendarmerie royale du Canada, est le premier navire à traverser le Passage de l'Est vers l'Ouest, en une seule année. Il emprunte un nouveau tracé, passant à l'ouest du détroit de Lancaster, puis traversant, en direction du Sud, le détroit Prince-de-Galles - entre les îles Banks et Victoria - enfin, longeant la côte nord de l'Alaska.

En 1954, le *Labrador*, un brise-glace du gouvernement canadien, est le premier navire à réussir le passage de l'Ouest vers l'Est en une seule année.

En 1969, le pétrolier américain *Manhattan*, assisté du brise-glace canadien John A. Macdonald, franchit le passage du Nord-Ouest de l'Est vers l'Ouest.

En dépit de sa légende, le Passage reste, à ce jour, peu fréquenté. En 2007, on estime à moins de 100 le nombre de navires l'ayant déjà franchi complètement. Si les conditions climatiques expliquent en grande partie cela, la question du statut juridique du Passage demeure également un obstacle.

1.2. UN STATUT JURIDIQUE INCERTAIN

Toutes les eaux maritimes ont un statut de droit. Elles peuvent être nationales ou internationales. La question qui fait encore débat aujourd'hui est de savoir si le Passage est constitué d'eaux internationales ou d'eaux nationales canadiennes : Autrement dit, s'agit-il, au plan juridique, d'un détroit international ou d'eaux intérieures canadiennes.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM ou CMB)³ a défini plusieurs types d'espaces maritimes, en a codifié les règles de délimitation, a précisé le statut juridique et les qualités attachés à chacun et codifié les droits et devoirs des Etats et des navires dans ces espaces.

En théorie, le droit international de la mer devrait permettre de définir le statut du Passage. Pourtant, il faut bien admettre que l'interprétation des dispositions juridiques pertinentes n'est pas la même pour le Canada et pour les Etats-Unis. Au-delà du droit, chaque pays cherche à préserver ses intérêts et il est peu probable que ce contentieux historique soit juridiquement résolu à court terme.

1.2.1. La position canadienne

Pour le Canada, les eaux du Passage font partie de ses « eaux intérieures historiques ». Logiquement, tous les navires qui y naviguent sont donc soumis à sa souveraineté.

³ Convention signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay, en Jamaïque.

Cette position est affirmée par le Canada depuis longtemps.

En 1946, déjà, Lester Pearson, alors ambassadeur du Canada aux États-Unis, déclare que l'Arctique canadien comprenait « non seulement la région continentale du Nord canadien mais les îles et la mer glacée au nord du continent, entre les méridiens de ses frontières orientale et occidentale, jusqu'au pôle Nord ». Cependant, en l'absence d'arguments juridiques clairs, cette position reste, jusqu'en 1969, une position de principe.

C'est tout d'abord l'affaire du *Manhattan*, événement perçu comme un véritable affront de la part des États-Unis, qui va décider le Canada à proclamer officiellement ses droits sur le Passage : En 1969, un pétrolier de 155 000 tonnes à coque renforcée appartenant à la compagnie américaine *Humble Oil*, transite par le passage du nord-ouest, sans en demander la permission officielle au gouvernement canadien, pour aller chercher le pétrole de l'Alaska destiné aux marchés de la côte est-américaine⁴. En réaction, dans le discours du trône du 23 octobre 1969, le gouvernement expose son projet d'adopter une loi contre la pollution de l'Arctique⁵ : Il s'agit d'un acte clair de souveraineté fonctionnelle sur le passage du Nord-Ouest.

Ne souhaitant pas affronter de nouveau son voisin, les États-Unis acceptent dès lors que la deuxième traversée du *Manhattan*⁶ se fasse sous strict contrôle canadien.

Pourtant, de nouveau, en août 1985, un nouvel incident se produit et contribue à la détérioration des relations entre les deux pays : un navire militaire américain, le brise-glace *Polar Sea*⁷, traverse une nouvelle fois l'archipel arctique par le passage du nord-ouest, sans en demander l'autorisation au gouvernement canadien⁸. Quelques temps après, le 10 septembre 1985, Joe Clark, alors secrétaire d'État des Affaires extérieures, rappelle, dans un discours à la Chambre des communes, la position officielle du Canada : « La souveraineté du Canada dans l'Arctique est indivisible. Elle porte sur le sol, la mer et la glace. Elle s'applique sans interruption jusqu'aux côtes vers le large des îles de l'Arctique. Ces îles sont réunies et non pas divisées par les eaux qui les entourent. La majeure partie de l'année, elles sont reliées entre elles par la glace. De tout temps, les Inuits du Canada ont utilisé et occupé la glace de la même façon qu'ils ont utilisé et occupé la terre ferme ».

Ce deuxième épisode du différend sera à l'origine d'un décret de 1986 par lequel le Canada détermine des lignes de base droites incluant officiellement le passage du nord-ouest dans ses

⁴ L'objectif était justement de démontrer le rôle commercial stratégique que pouvait jouer cette route maritime.

Mais le pétrolier s'était retrouvé bloqué dans les glaces à huit reprises : s'il fut démontré qu'il était possible de franchir le passage avec une importante cargaison marchande, l'expédition constituait néanmoins un échec commercial retentissant.

⁵ Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui sera adoptée en 1970.

⁶ En 1970

⁷ Les brise-glaces des États-Unis relèvent, comme tous les brise-glaces américains, de la marine militaire.

⁸ Les États-Unis ont fait traverser au *Polar Sea* le Passage vers la Mer de Beaufort. Faute de moyens pour l'intercepter, le premier ministre canadien Brian Mulroney avait alors été forcé de lui donner symboliquement la permission. Ceci avait notamment mené à l'annonce sans lendemain de la création d'une flotte de brise-glaces plus performants pour la Garde côtière canadienne afin de patrouiller dans le Passage.

eaux intérieures. Au plan international, le Canada justifie sa position par les éléments de droit suivants :

- la décision de justice rendue en 1951 par la Cour internationale de Justice (CIJ) dans l'affaire des Pêcheries (Royaume-Uni c. Norvège), qui tient lieu « d'orientation en ce qui concerne la compétence des États sur les eaux adjacentes à leurs côtes », reconnaît l'existence d'un droit historique de l'Etat sur ses eaux côtières et permet de calculer les eaux territoriales d'après le tracé des lignes de base droites ;
- l'article de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁹, qui permet à un pays possédant des îles ou dont les côtes sont très irrégulières de calculer ses eaux territoriales à partir de lignes droites tirées d'un point de la côte jusqu'aux îles, ou d'île en île, les eaux situées en deçà de ces lignes étant considérées comme des eaux intérieures ;
- l'article 234¹⁰ de la CMB, qui précise que, dans des mers recouvertes de banquise, les États peuvent adopter unilatéralement des règlements particuliers non discriminatoires, dans la limite de leur zone économique exclusive (ZEE – 200 milles nautiques), afin de réglementer le trafic maritime et dans le but de prévenir toute pollution marine ;
- la jurisprudence de la Cour internationale de justice¹¹ qui rappelle qu'une voie de navigation ne peut être qualifiée de détroit international que si elle est utile (et non seulement d'une utilité possible) et a servi, par le passé, à un certain nombre de passages en transit. Evidemment, le Canada estime que le passage du nord-ouest « ne respecte pas ce critère », car il ne s'y serait pas encore effectué assez de passages en transit pour qu'il puisse être qualifié de « voie utile au trafic maritime international » ;

Enfin, le Canada revendique une légitimité historique : les Inuits occupent et empruntent ce passage « depuis des temps immémoriaux ».

Ainsi, le Canada prétendant être souverain sur ces eaux, entend contrôler toutes les activités qui se déroulent dans le Passage.

1.2.2. La position américaine

⁹ La CMB est entrée en vigueur le 1994 et a été ratifiée par le Canada le 6 novembre 2003 . Elle n'est en revanche pas ratifiée par les Etats-Unis, qui n'ont pas souhaité s'engager dans un cadre juridique international contraignant.

¹⁰ L'article 236 de la *Convention sur le droit de la mer* précise que les bâtiments militaires ne sont pas soumis à la CMB ne sont pas soumis à l'article 234

¹¹ l'affaire du détroit de Corfou - Royaume-Uni c. Albanie - Compte rendu de la Cour internationale de Justice, le 9 avril 1949.

A l'inverse du Canada, les Etats-Unis soutiennent que le Passage est un détroit international : Tout navire a donc notamment le droit de naviguer, sans autorisation de quiconque, selon son mode normal de transit.

En 1970, le gouvernement du Canada adopte la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*¹², en vertu de laquelle la réglementation canadienne en matière de pollution s'applique dans une zone de 100 milles à partir des côtes. Aussitôt, le gouvernement américain réagit en rappelant qu'il ne peut « accepter la déclaration du Canada selon laquelle les eaux arctiques font partie intégrante de ses eaux intérieures [...] Le faire remettrait en cause la liberté de navigation essentielle aux activités navales des États-Unis dans le monde entier »¹³

Quinze ans plus tard, cette position de principe est réaffirmée par le Secrétaire d'État américain George Schultz, qui refuse de reconnaître la souveraineté canadienne sur les eaux de l'archipel arctique en échange de l'octroi permanent, par le Canada, d'un droit de passage pour les bâtiments militaires américains en temps de crise¹⁴

En 1988, les deux pays concluent une entente sur la « coopération dans l'Arctique » dans laquelle les États-Unis conviennent que les sorties de brise-glaces américains dans les eaux nordiques se fassent avec l'assentiment du gouvernement du Canada. Pour autant, les Etats-Unis n'entendent pas remettre en cause leur liberté de navigation dans ces eaux. J. Ashley Roach, juriste du Département d'État, le résume en ces termes : « Les Etats-Unis considèrent le passage du nord-ouest comme un détroit de navigation internationale. Le régime de transit international s'y applique, tout comme pour le cap Horn, l'archipel indonésien ou le détroit de Singapour »¹⁵.

Il apparaît clairement que les Etats-Unis n'ont jamais cherché à mettre en avant des arguments juridiques pour justifier leur opposition au Canada : Ils fondent d'avantage leur revendication sur la nécessité de préserver leurs intérêts de puissance à travers le monde.¹⁶

Cependant, quelques arguments juridiques pourraient quand même être invoqués :

- le Passage répond au critère géographique du détroit : Il relie deux zones de haute mer. Ceci n'est pas contestable. Mais, contrairement à ce que prétendent les canadiens, il n'est pas déraisonnable de considérer que le critère d'usage réclamé par la CIJ¹⁷ est

¹² A la suite de la traversée du *Manhattan*.

¹³ Département d'État des États-Unis, *Foreign Relations, 1969-1976*, vol. E-1, *Documents on Global Issues, 1969-1972*

¹⁴ Brubaker et Østreng, 1999

¹⁵ *New York Times*, 29 juillet 2000.

¹⁶ Cette position diplomatique est d'ailleurs constante dans le temps et uniforme à l'égard de tous les pays cherchant à s'approprier des espaces maritimes Ceci a été vrai au temps de la guerre froide à l'égard de l'Union soviétique en Mer noire, puis à l'égard de la Libye, qui prétendit que le golfe de Syrte était entièrement situé dans ses eaux intérieures.

¹⁷ Affaire de Corfou, sus-mentionnée (Royaume-Unis vs Albanie).

également rempli : un nombre suffisant de transits utiles a été effectué¹⁸, les transits du *Manhattan*, du *Polar Sea* sont là pour le rappeler. Quant à la présence de banquise sur la zone contestée, elle ne peut être valablement invoquée par le Canada pour lui dénier la qualité de détroit international.

- l'article 7.3 prévoit que «le tracé des lignes de base ne s'éloignera pas de manière appréciable de la direction générale de la côte». Or, en certains points de son tracé, les lignes de base canadienne quittent le groupe d'îles qu'elles englobent pour se porter sur l'autre côté des détroits arctiques.
- L'article 47.2 précise, au sujet des lignes de base archipélagiques, que 97% des segments de ces lignes ne doivent pas dépasser 100 milles nautiques, et les 3% restant, 125 milles. Or, sur les ouvertures des principaux détroits arctiques, les lignes de base canadiennes ne satisfont pas à ce critère¹⁹.

Enfin, les Etats-Unis pourraient rappeler que le Canada a attendu 1986 pour déclarer des lignes de base droite, ce qui rend moins pertinente cette revendication.

Si la fréquentation passée du Passage peut faire l'objet d'une légitime querelle d'appréciation, il devrait en être de moins en moins question à l'avenir, en raison de l'ouverture de la navigation que ne manquera pas d'entraîner le réchauffement climatique observé.

1.3. UNE OUVERTURE PROGRESSIVE A LA NAVIGATION

Le rapport 2004 de l'*International Arctic science Committee*²⁰ rappelle que l'océan Arctique « est l'un des plus importants baromètres » du changement climatique et que la zone arctique se réchauffe deux fois plus vite que le reste de la planète. Résultat : Les glaces fondent²¹. L'océanographe Louis Fortier, directeur scientifique du réseau canadien d'études nordiques *ArcticNet*²², l'explique en ces termes : «Deux facteurs agissent directement sur la banquise : l'eau chaude de l'Atlantique qui pénètre dans l'Arctique sous la glace et l'atmosphère qui se réchauffe».

¹⁸ selon Donat Pharand (*The Northwest Passage: Arctic Straits*, volume VII, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1984, p. 120-121), en 80 ans, seuls 11 navires étrangers ont emprunté le passage du Nord-Ouest, et tous avec « le consentement ou l'acquiescement, express ou tacite, du Canada ».

¹⁹ Certaines analyses estiment, au contraire, que les lignes de base du Canada sont compatibles avec les articles 7.3 de la Convention sur le droit de la mer.

²⁰ Cet organisme scientifique dépend du Conseil de l'Arctique. Son rapport s'intitule : *Impact of warming Arctic : l'Arctic Climate Impact Assessment (ACIA)* - Cambridge, 2004

²¹ Voir cartes jointes en annexe II.

²² *ArcticNet* est un réseau scientifique canadien qui étudie les changements dans l'Arctique canadien. Il associe plus de 100 chercheurs et 200 étudiants des cycles supérieurs, stagiaires postdoctoraux, attachés de recherche et techniciens provenant de 27 universités canadiennes et de 5 ministères fédéraux, en collaboration avec plus de 100 organismes partenaires du Canada et de l'étranger. Leur principale plate-forme de recherche est le brise-glace de recherche canadien *NGCC Amundsen*, navire de la Garde côtière canadienne, qui a commencé à parcourir en tous sens l'Arctique canadien en 2003 pour étudier les incidences environnementales, sociales et économiques du réchauffement de l'Arctique.

1.3.1. Un constat partagé : la glace océanique arctique fond

Une récente étude du principal centre américain de recherche sur les glaces²³ indique que la superficie moyenne de la glace de mer en Arctique aurait diminué de 20% depuis 1979, ce qui représente une perte d'environ 1,3 million de km².

Selon les observations du NSDIC, cette réduction s'est encore accentuée en 2005 et les prévisions portent sur une réduction de la calotte glaciaire de 40 % d'ici à 2100.

Ces données sont confirmées dans le rapport de 2004 produit par l'*International Arctic science Committee* : la surface de la glace, l'été, a rétréci de 20% par rapport à il y a 30 ans, tandis que l'épaisseur de la glace aurait diminué du tiers. Les eaux de l'Arctique canadien pourraient ainsi être presque entièrement libres de glaces pendant toute la saison estivale dès 2050, hypothèse haute, sinon en 2100²⁴.

Plus prudente, une étude du Service canadien des glaces estime que la superficie de l'Arctique canadien couverte par la glace marine a diminué de 15 % entre 1969 et 2001. Au cours des trente dernières années, la moyenne annuelle de l'étendue de la glace de mer dans l'Arctique a diminué de 3 à 4 % par décennie. De plus, la glace s'est amincie de façon considérable (jusqu'à 40 % pour la glace la plus épaisse).

Si les scientifiques s'accordent sur le constat, ce phénomène de réduction de la surface et de l'épaisseur des glaces arctiques est désormais également observé par les habitants des régions polaires. Selon M. Frédéric Lasserre²⁵ « À Iqaluit, la capitale du Nunavut (Canada), les glaces disparaissent de plus en plus tôt, allongeant ainsi la saison navigable pour tous les navires de deux mois et demi à désormais trois à cinq mois. Les pilotes des brise-glace canadiens confirment ces observations empiriques d'une réduction drastique de la couverture de glace des eaux en été. A Churchill, dans la baie d'Hudson, l'embâcle, se produisant habituellement à la fin d'octobre, ne se produit plus aujourd'hui que vers la mi-novembre, allongeant d'autant la saison navigable. »

1.3.2. Pour l'avenir : les projections concordent.

Selon les modèles climatiques, cette fonte constatée a toutes les chances de se poursuivre : la plupart des scénarios climatiques prévoient que la calotte glaciaire arctique continuera de se réduire de 40 à 50% d'ici à 2100, voire de 80%, dans l'hypothèse la plus extrême.

²³ *National Snow and Ice Data Center*, NSIDC, basé à Boulder, Colorado, Etats-Unis

²⁴ Institute of the North, U.S. Arctic Research Commission, et International Arctic Science Committee, *Arctic Marine Transport Workshop*, 2004.

²⁵ Professeur à l'université de Québec,

La glace de mer pourrait ainsi passer d'une surface d'environ 10 millions de km² aujourd'hui en plein hiver à moins de 6 millions dans cent ans. "La glace marine ne se porte pas bien, elle ne s'est pas rétablie et il ne semble pas qu'elle va se rétablir", déclare Mark Serreze, du NSIDC.

S'il semble que les pertes de glace soient essentiellement concentrées le long de la côte de Sibérie, c'est-à-dire en Russie, Frédéric Lasserre estime qu'« avec les changements climatiques, la *banquise permanente* de l'océan Arctique, du moins dans le secteur de l'archipel canadien, devrait disparaître d'ici 2020 environ ». Dès lors, « Seule subsisterait une banquise d'hiver, dont l'étendue et le calendrier demeurent encore inconnus ; et en 2050, ne devraient subsister en été que des icebergs isolés. »

Face à ces prévisions climatiques, les experts de l'*U.S. Navy* prédisent qu'en conséquence, « d'ici cinq à dix ans, les navires non renforcés pour la navigation dans les glaces pourront emprunter le passage du Nord-Ouest pendant un mois chaque été »²⁶.

Le Passage est une zone sensible, disputée, mais dont l'histoire moderne ne semble s'être finalement construite que par à-coups, au gré de quelques manifestations de force des Etats-Unis.

L'ouverture probable des eaux à la navigation semble remettre le Passage au cœur des préoccupations des deux voisins Nord-américains au fur et à mesure que de nouvelles perspectives s'ouvrent et que de nouvelles craintes apparaissent.

²⁶ Office of Naval Research, Naval Ice Center, Oceanographer of the Navy et Arctic Research Commission, « Naval Operations in an Ice-Free Arctic », colloque, avril 2001

DEUXIEME PARTIE :

2. LE PASSAGE DU NORD-OUEST ENTRE CRAINTES ET ESPOIRS

2.1. L'ESPOIR D'UNE NOUVELLE ROUTE MARITIME

2.1.1. Quel est l'intérêt de disposer d'une nouvelle voie maritime ?

La globalisation de l'économie à l'échelle mondiale s'est faite essentiellement par la mer, tant et si bien qu'on peut parler d'une « maritimisation » de l'économie mondiale : Le volume de ce commerce maritime mondial a augmenté de 67% entre 1970 et 2000 (2,3% par an), pour dépasser les 5,88 milliards de tonnes en 2001, ce qui représente 75% du commerce mondial en poids et 66% en valeur.

Ce phénomène s'est traduit par une concentration du trafic maritime international dans les détroits, devenus de véritables "portes océanes" des échanges. Points de passage obligés, les détroits concentrent ces flux toujours croissants et constituent des maillons sensibles des routes maritimes.

En corollaire de ce phénomène, la flotte marchande a vu son tonnage multiplié par 2,5 sur les 30 dernières années. Parmi cette flotte, et en raison de la forte croissance des échanges des biens manufacturés à moyenne et haute valeur ajoutée, ce sont les porte-conteneurs qui se sont le plus développés. Par ailleurs, les navires mis en service dans les secteurs passagers, rouliers, cargos (marchandises générales) et, surtout, les porte-conteneurs, sont de plus en plus grands.

Cette tendance au gigantisme, trait dominant du secteur d'activité maritime moderne, semble continue et les limites, tant économiques que techniques, ne sont assurément pas encore atteintes.

Ainsi, les voies de passage traditionnelles que sont Suez et Panama ne sont désormais plus adaptées aux nouvelles normes du commerce maritime international : Panama ne peut pas accueillir de navire de plus de 80000 tonnes ; Suez ne peut plus accueillir les navires de plus de 160.000 t alors que les VLCC (*Very large crude carrier*) et ULCC (*Ultra large crude carrier*) dépassent largement ces limites (plus de 300.000 t).

De plus, les canaux de Panama et canal de Suez sont de plus en plus encombrés et arrivent progressivement à saturation, alors même que la progression du trafic maritime reste exponentielle.

Les travaux de d'agrandissement prévus à Suez et Panama vont certes permettre de repousser provisoirement les limites et d'accueillir les nouveaux navires²⁷. Mais même en 2014, le canal de Panama ne pourra accueillir de VLCC.

Enfin, pour les deux voies de passage, les coûts de transit restent élevés et les contraintes importantes.

2.1.2. Les contraintes de la route du nord-ouest

2.1.2.1. Des conditions de navigation qui demeureront aléatoires

En dépit du réchauffement généralisé des pôles décrit supra, les scientifiques d'Environnement Canada²⁸ pensent que le *Passage* accusera presque certainement un retard sur les autres parties en fonte de l'océan Arctique. Ceci s'explique par la spécificité de cette zone archipélagique complexe : Courants océaniques particuliers, présence de grandes zones de banquise côtière et importante variation annuelle des conditions de glace.

Certes, le réchauffement de l'Arctique fera fondre une partie de ces banquises côtières, réduisant ainsi l'obstacle naturel qu'elles forment. Mais cela aura pour conséquence d'intensifier le mouvement de la vieille glace entre les îles dans le passage du Nord-Ouest, donc de rendre la navigation plus dangereuse.

Par ailleurs, la glace dans l'Arctique canadien est extrêmement variable - la couverture pouvant varier du simple au triple d'une année à l'autre. Cette variation devrait se maintenir tout au long du siècle en dépit de la baisse de la moyenne des quantités de glace à long terme. Ainsi, à une latitude constante, les conditions de déglacement peuvent être extrêmement différentes d'un endroit à l'autre du Passage, faisant peser une incertitude constante sur la possibilité physique de rejoindre l'autre océan.

Ainsi, par exemple, la lisière nord-ouest de l'archipel pourrait rester très encombrée plus longtemps que le reste des eaux du Passage : Dans cette zone, en effet, la circulation naturelle des glaces²⁹ de l'océan Arctique entraîne une concentration forte le long des îles. Cette glace épaisse – plus de dix mètres dans certains cas – et vieille - donc dure et dangereuse - se mettant à dériver au gré des chenaux, cela constituerait un obstacle quasi-diriment pour la navigation.

Selon M. Timco³⁰ « Si la glace de l'année fond, la glace pluriannuelle pourrait dériver dans les routes maritimes, explique-t-il. Plus épaisse et plus dure, la glace pluriannuelle stoppera tous les

²⁷ Voir le tableau joint en annexe III.

²⁸ Réseau ArcticNet

²⁹ Sous l'effet des courants aériens et océaniques qui portent vers l'Ouest.

³⁰ Chercheur du CHC-CNRC. Cet organisme a analysé les conditions de glace réelles à sept endroits du passage du Nord-Ouest, utilisant pour cela les données recueillies par le Service canadien des glaces entre 1968 et 2004. L'étude insistait sur deux années représentatives : 1968, où il a fait plus froid que la moyenne, et 1998, où l'on a assisté à la situation inverse.

navires sauf les brise-glace les plus puissants. Il suffirait qu'une partie du passage du nord-ouest soit obstruée par la glace pluriannuelle pour que les navires doivent rebrousser chemin. »

Selon les experts, le passage du nord-ouest sera donc probablement la dernière région de l'Arctique à être sécuritaire pour la navigation³¹.

Enfin, même en été, les conditions de navigation restent et resteront aléatoires : Au-delà des dangers liés aux glaces dérivantes, il faut compter avec les fréquentes périodes de brouillard et de longues périodes de très mauvaises conditions météorologiques.

2.1.2.2. Le prix des aléas de navigation

Ces aléas de navigation courante rendent l'attractivité commerciale moins assurée :

- quand ils pourront traverser le Passage, les navires ne pourront progresser que lentement et il peu vraisemblable qu'ils puissent conserver une vitesse nominale de transit durant tout le trajet ; ainsi, le gain de distance généré par le Passage sera partiellement annulé ;
- la possibilité d'emprunter le passage de manière sûre ne se concevant, pour encore quelques années, qu'en été, les compagnies maritimes seront dans l'obligation d'entretenir la connaissance et la pratique de deux lignes différentes ; ceci aura des répercussions sur la formation nautique des capitaines de navires ;
- la présence de dangers pour la navigation et de mauvaises conditions météorologiques récurrentes obligera les compagnies d'embarquer un pilote maritime en fonction des périodes ou des tronçons parcourus ;
- la présence d'icebergs et de glaces dérivantes imposera aux compagnies de diversifier sa flotte et d'acquérir des navires à coque renforcée ou à double coque³², spécifiquement dédiés à la ligne nordique ; l'amortissement de ces navires sera plus difficile et aléatoire ;
- la possibilité de devoir rebrousser chemin au milieu de l'archipel fait peser une incertitude commerciale insupportable pour certains types de marchandises – conteneurs de marchandises périssables, biens de consommation courante - qui ne peuvent souffrir de retard de livraison ;
- en cas d'accident, les opérations de secours de l'équipage et de salvage du navire seront plus compliquées.

L'ensemble de ces facteurs aura une répercussion directe sur la fiabilité des délais de transport, sur le coût global du transport et, enfin, sur le montant des primes d'assurance que devront

³¹ Alors même que le Pôle Nord et la route maritime du Nord seront libres de glace.

déboursier les compagnies maritimes. Et ceci, même si Frédéric Lasserre rapporte que la réalité est souvent plus favorable que ne veulent l'expliquer les compagnies d'assurance : « A l'été 2000, l'ingénieur en chef du brise-glaces canadien *Louis Saint-Laurent*, Marcel Darveau, expliquait que ce sont les compagnies d'assurances qui insistent pour que les cargos soient régulièrement escortés par des brise-glaces sur le passage du Nord-Ouest, même si cette mesure de précaution n'était souvent plus techniquement nécessaire depuis quelques années en été, tant la mer y est désormais libre de glaces. »

Une compagnie cherchant à améliorer la rentabilité de ses lignes entre le Pacifique et l'Atlantique devra donc peser finement les avantages et inconvénients de la route du Nord-Ouest, en prenant en compte tous les paramètres et en intégrant des aléas nouveaux. Heureusement, les avantages sont importants.

2.1.3. Les avantages de la route du nord-ouest

2.1.3.1. Une zone plus sûre que les routes traditionnelles

Les routes maritimes traditionnelles à destination de l'Asie passent, soit par le canal de Suez puis le détroit de Malacca, soit par le canal de Panama.

Dans un cas comme dans l'autre, les navires sont obligés de traverser des zones d'insécurité, affectées par le terrorisme et la piraterie. L'annexe

Ceci particulièrement vrai de la route Suez-Malacca, qui cumule les deux menaces : Une forte menace terroriste existe dans le Nord de l'Océan Indien, notamment aux abords de la mer d'Arabie. L'attentat commis contre le pétrolier français *Limburg*, au Yémen, en 2002³³ en témoigne. La zone du détroit de Malacca et la mer d'Arabie sont par ailleurs des zones traditionnelles de piraterie maritime, phénomène dont l'ampleur se développe toujours. Ainsi, en 2005, le Bureau maritime international (BMI) recensé 21 actes de piraterie en mer d'Arabie et 121 autres uniquement dans le détroit de Malacca³⁴.

Les navires empruntant le canal de Panama doivent, quant à eux, traverser la mer des Caraïbes, zone maritime où se déroulent les trafics de stupéfiants intra-américains et à destination de l'Europe et où se développe également la piraterie. Ces eaux ne sont certes pas aussi risquées que le Sud-est asiatique, mais sont néanmoins classées comme zone de piraterie en raison des attaques recensées, ces dernières années, vis-à-vis de navires de plaisance mais également de navires de commerce. Le BMI y a recensé 36 actes de piraterie en 2005³⁵.

³² En janvier 2005, sentant une forte demande future pour des cargos à coque renforcée, les chantiers navals finlandais Aker Finnyards (Helsinki), ont créé une filiale spécialement destinée à la construction de navires à coque renforcée.

³³ Attentat qui se solda par un mort et douze blessés ainsi qu'une pollution significative.

³⁴ Pour le monde entier, le Bureau maritime international a recensé 205 actes de piraterie en 2005 contre 251 en 2004

³⁵ Voir tableau joint en annexe V.

Par ailleurs, durant leur transit dans le canal de Panama, les navires sont extrêmement vulnérables et pourraient facilement être la cible privilégiée d'attentats terroristes ou d'actes de piraterie. Dans un pays où règnent la misère et les inégalités³⁶, ce genre de risque ne peut être à exclure.

2.1.3.2. Une route moins soumise aux interférences et risques politiques.

Le passage du nord-ouest longe les côtes du Canada et des Etats-Unis (Alaska). Ces deux grands Etats démocratiques sont politiquement stables et sûrs. Ce n'est pas le cas des routes maritimes traditionnelles par Suez et Panama.

Les routes traditionnelles traversent deux pays, l'Egypte et le Panama, dont la politique vis-à-vis des puissances occidentales est toujours susceptible de revirement, gré de la succession des gouvernements ou des événements internationaux ; l'Egypte, par exemple, est toujours sensible aux développements du conflit israélo-palestinien et les errements de la politique étrangère américaine au Moyen-Orient³⁷ pourraient faire resurgir le spectre de la fermeture du canal à certains pavillons.

Chaque année, AON, courtier conseiller en *risk management*, publie une carte des risques politiques et économiques³⁸. La dernière carte, publiée au début de l'année 2006, indique que les interférences politiques constituent la plus grande menace pour le commerce mondial, suivies par les questions légales, puis par le non-paiement des dettes par les Etats. Selon Charles Keville, un des directeurs de l'équipe de gestion des risques Aon, « l'évaluation du risque politique est un processus variable et constamment influencé par les événements globaux. L'incertitude est un élément qui augmente fortement l'exposition au risque aux yeux des investisseurs et commerçants. Comme le commerce et les ressources sont plus fortement globalisés, les entreprises doivent rechercher et mieux comprendre le climat politique de pays auxquels ils ne sont pas familiarisés afin de se protéger, eux-mêmes et leurs investissements, de l'instabilité politique » Ainsi, dans le chapitre des risques liés à la chaîne d'approvisionnement, le canal de Suez est explicitement mentionné.

De même, même si son économie dépend largement des revenus tirés du canal (500 millions de dollars en 2005) et si la riposte américaine ne se ferait pas attendre, il n'est pas impensable que le Panama puisse, un jour, adopter des postures « chavéziennes » hostiles aux Etats-Unis.

³⁶ Au Panama, le chômage touche 40 % de la population. 20% de la population la plus riche concentre 60 % des revenus et les 20 % les plus pauvres uniquement 2,4 %

³⁷ Instantanément, cela ne semble pas être le cas, les Etats-Unis ayant « adoubi » le fils du président Moubarak. Les relations entre les deux pays sont donc bonnes. Mais cela reste toujours précaire.

³⁸ *Aon's annual Political & Economic Risk Map* - La Carte des Risques politiques et économiques 2006 de Aon classe 204 territoires mondiaux sur cinq niveaux sur une échelle de risques faibles à élevés. Les pays se voient attribués des icônes, avec un total de neuf icônes, selon les risques: légal et régulateur, économique, vulnérabilité de la chaîne d'approvisionnement, interférence politique, non-paiement de l'Etat, terrorisme, guerre, grève, émeutes et malaises civils, et risques financiers. Les cotations sont basées sur une étude d'assureurs politiques sur le marché de Londres et d'autres sources, menée chaque année par Aon.

2.1.3.3. Une route plus courte

A l'heure actuelle, le canal de Panama est le point de passage le plus emprunté entre les océans Atlantique et Pacifique. Une route polaire par le Nord-Ouest raccourcirait de plus de 5000 km les routes traditionnelles de navigation entre l'Europe et l'Asie.

Voici le tableau de synthèse des distances par route maritime, établi par Frédéric Lasserre³⁹ :

Voie maritime	Londres/Yokohama	New-York/Yokohama	Hambourg/Vancouver
Panama	23300	18560	17310
Suez et Malacca	21200	25120	29880
Passage Nord-Ouest	15930	15220	14970
Différence	- 5270 km	- 3340 km	- 2340 km

Source : mesure sur le SIG MAP INFO

Le passage du nord-ouest induit l'économie de trajet suivante, à une vitesse moyenne constante de 17 nœuds :

- entre l'Europe et l'Asie : 18 %, soit presque un cinquième, ce qui représente un gain de plus de 7 jours ;
- entre les Etats-Unis et l'Asie : 25 %, soit un quart, ce qui représente un gain compris entre 4 et 5 jours ;
- entre l'Europe et la façade ouest de l'Amérique du Nord : 14 %, ce qui représente un gain de plus de 3 jours.

A l'heure où la rapidité de transit est une donnée essentielle, ce gain de temps augure des perspectives prometteuses pour le passage du Nord-Ouest.

A cela s'ajoute un gain en fuel de propulsion non négligeable, puisque la distance à parcourir est moindre

2.1.3.4. Une route accessible à tous types de gabarits et gratuite

A la différence de Suez et Panama, le passage du nord-ouest n'impose aucune limite de gabarit ni de tirant d'eau. Les chenaux de Parry, Mc Clure et Barrow sont profonds et larges et ne restreignent donc *a priori* ni la vitesse, ni la taille des navires.

Par ailleurs, à la différence des canaux interocéaniques, cette voie maritime polaire n'est pas payante stricto-sensu.

³⁹ Policy Options – Novembre 2004

2.2. LES PERSPECTIVES D'ACCES A DE NOUVELLES RICHESSES NATURELLES

2.2.1. L'exploitation des ressources minières

A la suite du choc pétrolier du début des années 1970, quelques grandes sociétés pétrolières ont lancé les premières campagnes d'exploration dans le Nord canadien. De nombreuses ressources naturelles – géologiques et minières - ont été identifiées mais, jusqu'à récemment, ces ressources étaient restées inexploitées⁴⁰. Ces dernières années, cependant, la nouvelle conjoncture de retraite des glaces a incité le gouvernement d'Ottawa et les entreprises du secteur privé canadiennes à reprendre l'exploration des îles de l'archipel canadien et le sous-sol des eaux du Passage du nord-ouest. Ainsi, un important effort de prospection a été entrepris avec succès au niveau fédéral mais également par la province autonome du Nunavut.

Il est désormais établi que l'archipel et la mer recèlent du pétrole et du gaz naturel⁴¹, mais aussi toute une gamme de minerais, tels que le plomb, le zinc, l'or, le tungstène, l'uranium et l'argent.

Les gisements d'hydrocarbures semblent prometteurs puisqu'on estime que la réserve de pétrole dans l'Arctique canadien pourrait s'élever à 10% des réserves mondiales. En 2004, des indices de gisements de pétrole ont été découverts dans l'extrême Nord de l'Arctique, laissant entendre que les couches sédimentaires pétrolifères pourraient s'étendre de la mer de Beaufort - à l'Ouest de l'archipel arctique - jusqu'à l'île d'Ellesmere, dans le bassin de Melville⁴². «Les conditions géologiques du sol nous portent en effet à croire qu'il y a beaucoup de pétrole et de gaz naturel dans l'Arctique canadien», confirme Benoît Beauchamp, directeur général de *l'Arctic Institute of North America*⁴³. Autour du delta du Mackenzie, dans les Territoires du Nord-Ouest, les activités d'exploration pétrolière sont d'ailleurs déjà amorcées.

«*Cela ne remplacera jamais le Moyen-Orient*», estime cependant Helge Lund, PDG du groupe pétrolier norvégien *Statoil*, qui reconnaît néanmoins que l'Arctique a «*le potentiel pour être un bon complément de l'offre*».

Quoi qu'il en soit, la plupart des compagnies cherchent maintenant à déterminer à quelles échéances ces gisements deviendront techniquement exploitables à un prix concurrentiel. Cela devrait arriver au fur et à mesure que l'épuisement des ressources actuellement connues et exploitées, associé à une consommation en augmentation constante, entraînera un enchérissement du prix du baril.

Outre le pétrole, depuis 1990, des explorations minières sont menées sur les îles Melville et Somerset mais également sur les îles Baffin, Devon et Petite Cornwallis : Des filons

⁴⁰ Contrairement aux Etats-Unis qui exploitent des gisements en Alberta-Alaska depuis 1968.

⁴¹ Le champs de gaz de l'île Melville contient cinq trillions de pieds cubes.

⁴² Voir la carte jointe en annexe VI.

⁴³ l'Arctic Institute of North America a la mission de favoriser l'étude de la région arctique

diamantifères et des indices de gisements de charbon, de molybdène, de tantale, d'argent, de platine et d'or ont été mis à jour. En 2004, un gisement de nickel et de kimberlite (potentiellement diamantifère) a été exploré à Paulatuk.

L'ensemble de ces ressources est d'autant plus intéressant qu'il est idéalement positionné, à mi-chemin des marchés européen, nord-américain et asiatique.

Leur exploitation engendrerait un important trafic maritime tant pour le transport des pondéreux par vraquiers que pour assurer la logistique des mines. Et selon Frédéric Lasserre, des projets de construction de ports en eau profonde sont d'ores et déjà envisagés à Iqaluit, à Kugluktuk (ex-Cambridge Bay), sur le détroit Union, ainsi qu'à Bathurst Inlet.

2.2.2. L'exploitation des ressources halieutiques

En plus des richesses énergétiques, la zone maritime de l'archipel canadien pourrait devenir une zone de pêche intéressante : Sous l'effet du réchauffement de la température de la mer, les scientifiques prévoient une migration vers le Nord des espèces halieutiques subarctiques.

Ces nouvelles ressources naturelles pourraient contribuer à vivifier la filière « pêche » canadienne : quel que soit le régime de navigation adopté dans le Passage, seuls des pêcheurs de nationalité canadienne ou autorisés par le gouvernement canadien peuvent y exploiter les ressources halieutiques du Passage, puisque ces eaux sont situées en deçà de la limite de la zone économique exclusive.

2.3. LA CRAINTE DE NOUVELLES MENACES INDUITES PAR L'ACTIVITE MARITIME ET HUMAINE

2.3.1. Des menaces sur l'environnement

L'augmentation du trafic maritime due aux transits commerciaux ou aux dessertes des sites miniers entraînera d'inévitables accidents de mer, collisions ou échouements, sans compter les micro-pollutions propres aux transits normaux.

Louis Fortier, patron des expéditions de recherche du brise-glace *Amundsen*⁴⁴, connaît bien cette région et selon lui, les accidents ne pourront pas être évités : «Il s'en produit toutes les semaines sur les sept mers du monde, alors l'Arctique n'y échappera sûrement pas».

Le plus visible et le plus grave serait une pollution par hydrocarbures. Un seul déversement important, par un pétrolier accidenté ou échoué, pourrait rapidement

⁴⁴ Le brise-glace ADMUNSEN travaille notamment pour le réseau CASES (Canadian Arctic Shelf Exchange Study).

tourner à la catastrophe : L'accès à certains secteurs du Passage reste difficile ; les moyens de lutte contre les pollutions ne sont pas rapidement disponibles ;.

Les chenaux et baies fermées sont des zones où l'eau ne se renouvelle pas rapidement. Or une pollution en mer ne peut se combattre que dans les premières heures suivant le déversement. Tout vieillissement de nappe est synonyme de dispersion et d'émulsification : le volume et la surface des eaux souillées augmentent exponentiellement. Dès lors, il ne reste plus qu'à attendre qu'il arrive à la côte pour entreprendre des opérations de récupération. Mais la faune et la flore sont souvent déjà touchées. Si en plus les conditions climatiques se refroidissent durablement, le pétrole peut rester emprisonné dans les glaces jusqu'au printemps suivant.

Par ailleurs, à la différence du canal de Suez ou de Panama, le Passage n'impose a priori aucune limite de gabarit ni de tirant d'eau aux navires. Des navires de grande taille sont donc susceptibles de naviguer, ce qui augmente les conséquences d'une pollution (qu'il s'agisse du fuel de propulsion ou du fuel de cargaison) en cas d'accident.

L'exemple du naufrage de l'*Exxon Valdez*, en Alaska est là pour témoigner des dégâts produits par une marée noire dans la zone arctique. Le 24 mars 1989, suite à un changement de route destiné à éviter des *growlers*⁴⁵, le pétrolier s'échoue sur un haut-fond. Les citernes touchées alors laissent s'échapper 40 000 tonnes de pétrole brut, créant plus de 7 000 km² de nappes et polluant 800 km de côtes (2 000 km avec tous les îlots et échancrures). Jusqu'aujourd'hui, cette marée noire a été la plus chère de l'histoire : Son coût total est estimé à 3,8 milliards d'euros.

La faune et la flore – dont une partie est endémiques de l'archipel nord-canadien -, les oiseaux, poissons, phoques, bélugas, narvals et ours polaires, seraient donc durablement menacées. Les répercussions pourraient alors se faire sentir jusque sur l'alimentation des Inuits, qui consomment poisson et phoque en grande quantité.

La menace de pollution par les micro-organismes vivants présents dans les eaux de ballast des navires est moins visible, mais bien réelle : Lorsqu'ils sont légers, les navires minéraliers embarquent une importante quantité d'eau dans leurs ballasts afin de maintenir leur stabilité en mer. Avant de charger le minerai, ces ballasts sont expurgés : Une eau de provenance extérieure chargée d'organismes toxiques parce que souvent ballastée dans des ports industriels fait alors soudainement irruption dans une zone vierge, soumise à son propre écosystème.

Ces algues « tueuses » sont pour l'instant absentes de l'Arctique, mais il suffirait qu'un navire vidange ses eaux dans l'archipel pour qu'elles commencent à y proliférer. A fortiori, si l'exploitation minière de l'archipel canadien devait se développer, l'écosystème arctique, non immunisé, pourrait ainsi rapidement se trouver perturbé par une concentration de ces rejets successifs. Une contamination serait alors à craindre, qui pourrait prendre des formes variées

⁴⁵ glace flottante : le growler est caractérisé comme ayant une hauteur de moins d'1 mètre et une largeur de moins de 5 mètres

comme, par exemple, la mort d'un certain nombre d'organismes marins comme les mollusques et les moules.

C'est pour ces raisons que le Canada a tenté de mettre en place un contrôle permanent sur le transit des navires, par le biais de la *Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques*⁴⁶. Visant les navires présentant des risques de pollution ou en mauvais état de navigabilité, cette législation est néanmoins d'application difficile pour le Canada, qui n'a, pour le moment, pas les moyens de contrôler le trafic maritime qui emprunte le Passage.

2.3.2. Des menaces sur les populations

Le réchauffement climatique menace également les populations autochtones, car elles perturbent directement la chasse et la pêche, deux activités ancestrales et vitales pour les Inuits.

Les glaces sur lesquelles les Inuits chassent le phoque, l'ours polaire ou le morse apparaissent en effet de plus en plus tard et se retirent de plus en plus tôt, réduisant considérablement la saison de la chasse. Dès lors, de nouveaux modes alimentaires et de subsistance devront être trouvés.

Par ailleurs, l'augmentation des activités industrielles et du transport maritime entraînera inévitablement la rencontre – voire le choc - des cultures accompagné d'une remise en cause du mode de vie inuit, resté traditionnel et basé sur la nomadisation. Dès lors, il est vraisemblable que les Inuits se sédentarisent, adoptent des modes de vie américain et, partant, perdent leur identité. Ce qui sera source de problèmes sociaux.

En contrepartie, il n'est pas interdit d'espérer que les Inuits puissent bénéficier de la richesse potentielle créée par le développement d'activités économiques industrielles. Selon Louis Fortier, «les Inuits veulent profiter du *Klondike* qui se prépare, et ils seront prêts. Ne serait-ce que pour la pêche commerciale, qui va se développer à mesure que la production biologique de l'Arctique augmentera, et pour la manne touristique qui a déjà commencé à descendre dans les villages par pleins bateaux de croisière.»

La dernière question est de savoir si la population de l'archipel va augmenter et s'urbaniser, à l'instar des grandes villes qui se sont construites du côté russe. Si la population du Grand Nord (environ 7.000 personnes) devrait croître dans les années à venir, ce sera plus en raison d'un taux de natalité beaucoup très élevé chez les Inuits qu'à cause d'un afflux de travailleurs. Mais selon M. Lasserre, il reste peu probable que le Nord canadien connaisse le développement russe.

Les conditions socio-économiques dans la région, le droit des peuples à la terre et le besoin de protéger les ressources naturelles et l'environnement ont incité les peuples autochtones de l'Arctique (et pas seulement du Canada) à se réunir et à former des groupes de pression. Ainsi, six organisations de peuples autochtones ont appelé la communauté internationale à agir de toute

urgence pour lutter contre le réchauffement de l'Arctique. " Il n'y a plus aucun doute sur le fait que le changement climatique est en cours dans l'Arctique et qu'il affecte la vie des peuples autochtones menaçant leur culture et leurs modes de vie "ont-elles indiqué dans un communiqué. Sheila Watt-Cloutier, la présidente de la Conférence circumpolaire des Inuits, rappelle que "les changements climatiques, ce n'est pas seulement une question de météo ou de conditions de la banquise (...), c'est une lutte pour préserver un mode de vie. [Les] peuples ne font pas que survivre sur la glace, ils y prospèrent."

2.3.3. Des menaces sur la sécurité

La région du Passage, relativement protégée des effets négatifs de la mondialisation, va soudain être confrontée à des problèmes inconnus pour elle jusqu'à ce jour.

2.3.3.1. L'immigration illégale

Le transport maritime fait appel à une main-d'œuvre internationale, dont les règles d'embauche et de contrôle restent encore opaques. Le transit le long des côtes canadiennes peut être l'occasion pour des membres d'équipage de tenter d'entrer illégalement sur le territoire pour s'y installer ou rejoindre par la suite les Etats-Unis.

2.3.3.2. Trafic de marchandises illicites

La mer est un lieu où prospèrent les trafics marchandises illicites. L'ouverture d'une zone maritime vierge de tout contrôle et de toute présence étatique pourrait inciter des trafiquants à en faire un terrain privilégié de commerce illicite. Il n'est pas imaginable de voir des organisations criminelles transnationales financer des déploiements dans ces eaux à cette seule fin. La présence et l'exploitation de ressources minières pourrait aussi être à l'origine de trafics illicites d'or ou de diamant⁴⁷ ou encore d'exportation illégales de minerais.

2.3.3.3. Terrorisme

Des groupes criminels ou terroristes pourraient profiter de la fonte des glaces pour naviguer du passage du Nord-Ouest et s'infiltrer sur le continent. Ainsi, depuis les attentats du 11 septembre 2001, les forces armées canadiennes sont très attentives à la menace terroriste venant du Nord.

A tout le moins, des organisations terroristes pourraient facilement organiser des attentats contre des intérêts économiques présents de la région (gaz naturel, pétrole et réseaux de pipeline). Ces craintes sont confirmées par Joël Plouffe, spécialiste canadien en géopolitique de l'Arctique à la

⁴⁶ La CMB permet, en théorie, de dénier un droit de passage inoffensif à un navire qui présenterait des risques de pollution pour l'environnement, mais ce, de façon temporaire.

⁴⁷ Un réseau criminel transnational a déjà été mis à jours dans l'industrie du diamant.

Chaire Raoul-Dandurand et coordonnateur de l'axe de recherche Sécurité et terrorisme : «Le Pacifique et l'Atlantique sont des portes d'entrée beaucoup plus plausibles, mais il est vrai que les terroristes, pourraient tenter de saboter les installations pétrolières de l'Alaska».

Face à de nouvelles perspectives d'enrichissement ou de développement économique se dresse la crainte de nouvelles menaces et risques. Comment faire pour que l'ouverture du Passage du nord-ouest à la navigation se fasse au profit de tous ? Si les Etats-Unis et le Canada sont assurément les mieux placés pour fixer les règles d'une nouvelle gouvernance, une réponse multilatérale semble également devenue nécessaire.

TROISIEME PARTIE :

3. LE PASSAGE DU NORD-OUEST OU LA NECESITE D'UN COMPROMIS POLITIQUE A L'ECHELLE INTERNATIONALE

3.1. LES EXIGENCES INTERNATIONALES

Les Etats-Unis, unique superpuissance mondiale et voisin du Canada, sont la principale partie opposée dans le cadre du différend portant sur le statut du Passage. Mais les Etats européens sont également concernés. Ainsi, au nom de l'Union européenne, la Grande-Bretagne a formulé auprès du Canada une protestation diplomatique concernant la délimitation de ses lignes de base droite. Quoique soucieux de ne pas envenimer le débat, les Etats européens ont ainsi clairement signifié leur désaccord avec les prétentions de souveraineté du Canada sur les eaux du Passage.

Les Etats tiers souhaitent avant tout que le Passage reste un espace de liberté tout en contribuant à la sécurité internationale.

3.1.1. L'exigence de liberté stratégique et commerciale des grandes puissances

Les États-Unis manifestent leur intérêt pour la région arctique depuis 1867, année où la Russie leur vendit l'Alaska. À partir de ce moment, le développement économique y est devenu un des intérêts clés, auquel est venu s'ajouter, à la fin de la seconde guerre mondiale, un intérêt militaire.

3.1.1.1. Importance stratégique au plan militaire

L'Arctique canadien a acquis un intérêt stratégique particulièrement important au début de la Guerre froide. Afin de protéger l'Amérique du Nord d'une attaque aérienne soviétique par le nord et d'éviter que se dissimulent des sous-marins sous la banquise, les États-Unis y installent rapidement une forte présence militaire.

Pour contrer la menace aérienne, les gouvernements du Canada et des États-Unis concluent une série d'ententes en matière de surveillance et de protection de l'espace aérien nord-américain, prévoyant notamment la construction d'un réseau d'alerte avancé. Cela se traduira par la création du Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord, qui deviendra le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD). Ce réseau, érigé le long de la frontière terrestre septentrionale de l'Amérique du Nord, de l'ouest de l'Alaska jusqu'au Groenland en traversant tout le nord du Canada, s'enrichira de nouveaux postes de radar au fil des ans sera modernisé au Canada. Depuis 1985, il est devenu le Système d'alerte du Nord.

Aujourd'hui, la menace soviétique n'existe plus. Pourtant, face aux menaces asymétriques et aux *rogue States*, les Etats-Unis maintiennent leurs efforts pour y renforcer le réseau des sites radars nécessaires à l'alerte avancée de leur défense anti-missile. Aujourd'hui encore, les Etats-Unis sollicitent les gouvernements de certains autres pays nordiques pour qu'ils autorisent l'installation de sites radars.

La lutte contre la menace sous-marine soviétique s'est faite plus discrètement même si les eaux de l'Arctique furent le théâtre de nombreux face-à-face entre sous-marins ennemis. Aujourd'hui, la menace sous-marine soviétique a également disparu. Pourtant cette région demeure capitale pour la liberté d'action des SNLE américains, chargés de mettre en œuvre une dissuasion « tous azimuts » incluant une capacité de frappe en second.

La zone arctique canadienne est également importante pour les sous-marins d'attaque américains, qui restent chargés d'espionner l'ancien ennemi ; ainsi, il est de notoriété publique que les SNA américains⁴⁸ transitent régulièrement sous les glaces polaires canadiennes pour atteindre les zones dans lesquelles ils sont chargés d'acquérir du renseignement⁴⁹. Plus récente est l'apparition de sous-marins chinois dans cette zone : Selon la revue française *TTU*⁵⁰, "des mouvements de sous-marins chinois ont été détectés dans les eaux arctiques et le Canada se pose des questions sur les alliances à construire face à ces incursions. En 2005, Paul Okalik, le Premier ministre du Nunavut (pays des Inuits), s'était plaint du rôle des navires de recherches océanographiques chinois le long des côtes de Tuktoyaktuk (Arctique de l'Ouest). La gendarmerie royale canadienne a déjà eu maille à partir avec un navire-espion chinois."

Consciente que ses *bâtiments de surface* seront également amenés à opérer encore plus au nord dans les années futures, *l'US Navy* s'intéresse de près à l'impact du réchauffement climatique sur ses missions, ses équipements et les nouvelles exigences d'entraînement⁵¹ qu'il est nécessaire de développer.

Si l'intérêt purement militaire des eaux du Passage semble moindre aujourd'hui qu'hier, les grandes puissances⁵², au premier rang desquelles les Etats-Unis, entendent préserver leurs intérêts présents et à venir, ce qui implique que leur liberté d'action et d'observations soit maintenue intacte.

⁴⁸ Un nouvel incident est survenu fin 2005, alors qu'on a prétendu que des sous-marins nucléaires des États-Unis avaient franchi le passage sans l'accord du Canada. Ceci est à nouveau ressenti comme un outrage par le Canada. Ces allégations de franchissement ont été renforcées après la publication par la marine américaine de photos du sous-marin *USS Charlotte* faisant surface au Pôle nord, ce qui indique que ce sous-marin a probablement emprunté le passage du Nord-Ouest.

⁴⁹ Seuls certains sous-marins américains et russes, spécialement conçus à cet effet, sont actuellement capables de naviguer sous la banquise : cela suppose notamment qu'ils soient dotés de barres de plongée avant rétractables et d'un kiosque renforcé pour pouvoir faire surface sous la glace, mais également que soient maîtrisées conditions particulières de plongée en eaux glaciales incluant des perturbations acoustiques et l'impossibilité de faire des recalages satellites.

⁵⁰ *TTU* cité dans la lettre de l'actualité navale, janvier 2007.

⁵¹ HUEBERT Rob, University of Calgary, « Northern interests and Canadian foreign policy ».

⁵² Ni la France ni la Grande-Bretagne ne semblent avoir, pour le moment, d'exigences officielles sur ce point de la liberté d'action de leurs bâtiments de guerre dans les eaux du Passage. Néanmoins, ces pays veillent à conserver toute la liberté que leur offre le droit international.

3.1.1.2. Importance stratégique au plan économique et commercial

A certains égards, l'intérêt économique semble rattraper l'intérêt militaire de la région. Comme cela a été exposé supra, l'attrait économique et commercial des eaux du Passage est grandissant. Ainsi, les puissances économiques et commerciales cherchent à préserver leurs intérêts et ceux des sociétés contribuant à la vitalité de leur économie. Il en est notamment ainsi des pays asiatiques –Japon, Chine – dont la position géographique, éloignée des grands et principaux marchés culturels, commerciaux et économiques que sont Etats-Unis et l'Europe, reste un handicap.

3.1.2. Pour les Etats-Unis : une exigence de sécurité intérieure

En raison de son isolement, la zone canadienne arctique a, jusqu'à présent, été relativement protégée des effets négatifs de la mondialisation et, notamment du terrorisme.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont radicalement transformé la façon dont les américains conçoivent la sécurité en démontrant qu'il existe des menaces inédites, sérieuses et imprévues. Bien qu'il soit peu vraisemblable qu'Al-Qaïda lance une attaque terroriste à partir d'Inuvik, les risques à long terme sont pourtant réels.

Dans ce contexte, une protection adéquate de l'Amérique du Nord passe par la protection de toutes ses frontières, sans exception : Si les mesures de sécurité sont renforcées au Sud mais pas au Nord, les frontières septentrionales seront vulnérables et les terroristes pourraient exploiter de tels défauts. Ainsi, Rob Huebert relève qu'il « est troublant de constater que, dans beaucoup d'aéroports du Nord, hormis ceux des capitales des territoires, il n'y a aucun contrôle de sécurité lors de l'embarquement des passagers. Les attaques terroristes ont démontré qu'il faut faire preuve de vigilance face aux nouvelles menaces. »

Les Etats-Unis ne peuvent donc laisser se permettre que les Canadiens soient si peu présents sur un territoire qui sera de plus en plus accessible et fréquenté.

3.2. LES CONTRADICTIONS CANADIENNES

3.2.1. Une souveraineté régulièrement proclamée

3.2.1.1. L'ère des déclarations politiques

Le gouvernement du Canada s'est toujours efforcé de rappeler publiquement sa souveraineté sur les eaux de l'archipel arctique. Le Livre blanc de 1987 sur la Défense⁵³, par exemple, mentionne la nécessité de doter les forces canadiennes de moyens d'intervention dans les « trois océans » qui bordent le Canada.

Pourtant, pendant longtemps, les déclarations gouvernementales, Livres blancs et des documents officiels d'intention restent sans effet.

C'est finalement l'accroissement continu du nombre de transits en l'absence de toute autorisation préalable voire de toute information qui fait progressivement prendre conscience au Canada de son faible investissement au Nord et surgir la crainte d'une internationalisation de fait du Passage du nord-ouest : Si le Canada ne changeait pas de politique, l'accumulation de précédents répétés et réguliers finirait par mettre à mal la position souverainiste canadienne tout en confortant la thèse américaine. Et, en droit, un éventuel arbitrage juridique de la Cour internationale ne pourrait que souligner le faible investissement du pays dans cette région, en contradiction avec ses prétentions à la régir.

Cette prise de conscience marque le début d'un renouveau de l'effort de réflexion politique des autorités canadiennes pour assurer sa crédibilité au plan international.

3.2.1.2. *Le renouveau de la réflexion politique*

Le premier document significatif émanant du gouvernement est le *Volet nordique de la politique étrangère du Canada* (VNPE), publié en 2000 et assorti de quatre objectifs :

- accroître la sécurité et la prospérité des Canadiens, plus particulièrement des habitants du Nord et des autochtones;
- affirmer et préserver la souveraineté du Canada dans le Nord;
- faire de la région circumpolaire une entité géopolitique dynamique, intégrée à un système international fondé sur des règles;
- promouvoir la sécurité humaine des habitants du Nord et le développement durable de l'Arctique.

Quatre ans après le 11 septembre, cinq ans après le *Volet nordique de la politique étrangère du Canada*, l'*Énoncé de politique internationale du Canada* (EPI), publié en avril 2005, est le deuxième document fondateur du regain d'intérêt canadien pour l'Arctique.

Traitant des affaires étrangères, de la Défense, de l'aide internationale et du commerce extérieur, ce document met à la sécurité au centre des préoccupations : « En plus de l'activité économique croissante dans l'Arctique, les changements climatiques devraient avoir pour effet d'ouvrir nos eaux arctiques au trafic commercial [dès 2015]. Le Canada devra donc surveiller d'autant mieux

⁵³ Ce Livre blanc est intitulé *Défis et engagements*.

ce qui se passe sur son territoire afin d'y affirmer sa souveraineté, ce qui nécessitera de nouveaux fonds et de nouveaux outils. »

L'engagement du gouvernement envers l'amélioration de la sécurité et l'affirmation de la souveraineté dans l'Arctique apparaît également dans les politiques nationales. La plus importante d'entre elles, la *Stratégie pour le Nord*, relève du ministère des Affaires indiennes et du Nord du Canada mais regroupe des représentants de divers ministères fédéraux et des trois gouvernements territoriaux au sein du Groupe de travail interministériel sur la sécurité dans l'Arctique. La stratégie vise six grands objectifs, dont le renforcement de la sécurité nationale, de la souveraineté et de la coopération circumpolaire.

La question est maintenant de savoir si ces documents fondateurs reconnaissant la nécessité de réévaluer la sécurité dans l'Arctique canadien, auront les conséquences pratiques souhaitées : Comme les résolutions restent relativement récentes, le gouvernement n'a pas encore eu le temps de consacrer des fonds à ces nouvelles mesures. Mais le fera-t-il dans l'avenir ?

3.2.2. Vers un renouveau de la présence canadienne ?

3.2.2.1. Une zone laissée en jachère

La présence officielle canadienne s'est régulièrement amenuisée jusqu'au début des années 2000 et se limite aujourd'hui à peu de chose :

- une garnison militaire dépendant du Secteur du Nord des Forces canadiennes (SNFC), d'environ 200 hommes et dont le quartier général se trouve à Yellowknife. Ses activités militaires annuelles comprennent deux « opérations de souveraineté » (Armée de terre), deux « patrouilles nordiques » (vols d'avions patrouilleurs Aurora), de dix à trente « patrouilles de souveraineté » (SNFC) et une « patrouille de souveraineté avancée » ;
- un poste fixe de la Garde côtière, situé à Iqaluit, qui exploite une flottille de cinq brise-glaces chargés de guider les navires étrangers dans les eaux arctiques du Canada et d'aider à l'ouverture des ports, au routage des navires et au réapprovisionnement dans le Nord. Aucun de ces brise-glaces n'a la capacité de naviguer dans les eaux arctiques en hiver, à la différence des bâtiments russes et américains.
- des compagnies de Rangers dans les villages inuits⁵⁴.

⁵⁴ Les Rangers sont des milices paramilitaires locales, recrutées à temps partiel parmi la population civile, et chargées, du temps de la Guerre froide, de patrouiller le Grand Nord pour y signaler toute activité anormale. Outre qu'elle est un facteur puissant d'intégration des Inuits à la structure gouvernementale canadienne, l'institution des Rangers a été conservée après la fin de la Guerre froide, car c'est l'outil le plus efficace pour assurer la présence officielle du Canada dans le Grand Nord

Le taux d'activité des forces canadiennes dans le passage du Nord-Ouest diminue régulièrement jusqu'au début des années 2000 : Dans les années 1980, 26 patrouilles de souveraineté étaient organisées en moyenne par année ; en 2000, selon Louis Fortier, il n'en a été compté que quatre pour tout le territoire du Nord⁵⁵. Par ailleurs, tous les projets d'acquisitions sous-marins, de patrouilleurs et de brise-glaces modernes et puissants⁵⁶, pourtant jugés nécessaires, étaient successivement abandonnés.

3.2.2.2. *Des perspectives de renouveau*

Les premières mesures concrètes d'une volonté politique renouvelée ont été modestes ; elles datent de 2002 et se sont traduites par des patrouilles de souveraineté en motoneige dans les îles de l'archipel⁵⁷.

Plus significatif est la tenue, désormais régulière, d'exercices militaires interarmées baptisés *Narwhal*⁵⁸. Organisés dans le Nord canadien, ces exercices regroupent dans des conditions extrêmes, toutes les forces armées nationales et combinent des opérations maritimes, terrestres et aériennes.

La campagne électorale de 2006 a été l'occasion de véritables enchères et de quelques promesses. Ainsi, le premier ministre Stephen Harper a dévoilé une série de mesures qu'il entendait apporter pour assurer la protection de la souveraineté nationale de l'Arctique et du Grand Nord canadien :

- investissement de 3,5 milliards de dollars supplémentaires dans la prochaine décennie pour assurer la souveraineté nationale ;
- instauration d'un système de détection nationale dans l'Arctique et dans les eaux nordiques.
- promesse d'achat de trois brise-glace capables de transporter des troupes ;
- construction d'un port en eaux profondes dans la région d'Iqaluit ;
- déploiement d'avions de recherche et de sauvetage à Yellowknife et d'escadrons de véhicules aériens sans pilote ;
- augmentation de l'effectif militaire dans le Grand Nord de 500 personnes et construction d'une nouvelle base de formation militaire dans l'Arctique.

Au-delà des promesses électorales, le ministère de la Défense nationale canadien a annoncé la création du projet Polar Epsilon, qui devrait permettre d'ici à mai 2009, « d'observer [en surface], jour et nuit, peu importe les conditions météorologiques, la région arctique du

⁵⁵ Fortier, *Zone Libre*, Société Radio-Canada, 3 novembre 2000

⁵⁶ le plus puissant brise-glace canadien est trois fois moins puissant que ses homologues américains de la classe *Polar Sea*

⁵⁷ Même au rythme d'une par an, car ces patrouilles coûtent cher (500 000 \$).

⁵⁸ Deux exercices se sont tenus en 2002 et 2004, le prochain devant se dérouler en 2007.

Canada » grâce aux données obtenues du satellite canadien RADARSAT 2 devant être mis en service.

3.3. LA NECESSITE D'UN COMPROMIS

3.3.1. Une possible convergence des intérêts et exigences

3.3.1.1. Concilier sécurité et souveraineté

Jusqu'à présent, les besoins de la Défense et de sécurité internationale justifiaient, aux yeux des Etats-Unis, que soit déniée au Canada la souveraineté des eaux du Passage.

Pourtant, la nécessité de faire face à de nombreux fronts simultanés en de nombreux points du monde tout en sécurisant le périmètre nord-américain pourrait entraîner un infléchissement progressif de la position américaine : Plutôt que de s'obstiner à défendre le statut international des eaux du Passage, l'Amérique pourrait finalement préférer que la souveraineté du Canada soit reconnue. Ceci permettrait ainsi de faire pression pour que le Canada exerce *effectivement* cette souveraineté, c'est-à-dire assure un contrôle continu sur les flux et une présence forte aux frontières.

Quelques signes semblent dessiner une telle évolution :

Pour la première fois, en 2005, l'ambassadeur des Etats-Unis à Ottawa, Paul Celluci a affirmé, lors d'une conférence sur les relations internationales, que la souveraineté canadienne sur les eaux du Passage devrait être reconnue pour des raisons de sécurité, parce que sa capacité à les surveiller « est supérieure ». Même si quelques jours après l'élection du nouveau Premier ministre canadien, Stephen Harper, en 2006, ces propos ont semblés être remis en cause par le nouvel ambassadeur américain, il s'agit de signes d'ouverture significatifs.

En mai 2006, à l'occasion d'une conférence tripartite sur les relations nord-américaine, des autorités américaines confirment cet infléchissement : « Les premiers ministres et les gouverneurs reconnaissent que l'investissement dans l'Arctique et la gestion de cette région contribuent à assurer la sécurité de l'Amérique du Nord. L'Arctique est en train de devenir la plus récente et la dernière frontière de l'Amérique du Nord, car ses collectivités sont en pleine croissance et les activités d'exploration des ressources augmentent rapidement. Les premiers ministres et les gouverneurs estiment que le fondement de la sécurité nord-américaine repose sur

la présence efficace dans le Nord de collectivités viables sur les plans social, économique et politique. »⁵⁹

Il s'agit maintenant de savoir comment et à quelle hauteur les Etats-Unis aideront le Canada dans cette démarche – très coûteuse – de présence et de contrôle de la région.

3.3.1.2. *Concilier liberté et souveraineté*

Dans le cadre du système de contrôle du trafic maritime sur le passage du nord-ouest, le gouvernement d'Ottawa exige des navires désirant emprunter la route maritime de requérir son autorisation, afin de dissuader de s'y engager les navires dangereux pour la sécurité de l'environnement arctique.

Même si cette justification officielle peut cacher d'autres motifs moins avouables, il reste qu'une telle réglementation apparaît légitime dans son objet et légal dans son fondement puisqu'il ne s'agit pas d'une interdiction permanente ou a priori : Si les navires satisfont aux normes de sécurité, le Canada ne dispose d'aucun ressort de souveraineté. De plus, les autorités reconnaissent qu'elles n'ont d'autre choix que d'inciter les navires à se signaler et ne peuvent empêcher ceux-ci de s'engager dans les eaux arctiques canadiennes, faute de moyens. Si le Canada prenait enfin les moyens concrets de contrôler effectivement les transits, cela irait dans le sens souhaité par les américains en termes de sûreté. Enfin, cette réglementation ne concerne pas les navires militaires, qui ne ressortissent pas de la CMB.

On le voit, la souveraineté du Canada sur les eaux du Passage n'est contraire ni à la liberté militaire des Etats-Unis, ni à ses intérêts, tout en allant dans le sens d'une plus grande protection de l'environnement souhaitée par la communauté internationale.

Quant au statut du Passage et à l'opposition entre les exigences de souveraineté et de liberté, la querelle pourrait trouver une solution dans une interprétation novatrice de la CMB : celle-ci permet de définir un détroit international même si, d'après le tracé des lignes de base droites, il fait partie des eaux intérieures : En effet, selon l'alinéa 35(a) de la CMB, « *aucune disposition de la présente partie [concernant les détroits internationaux] n'affecte : a) les eaux intérieures faisant partie d'un détroit, sauf lorsque le tracé d'une ligne de base droite établie conformément à la méthode décrite à l'article 7 inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles.* »

3.3.2. **Vers une gouvernance collective**

⁵⁹ Réunion des Premiers ministres des provinces du Canada et des gouverneurs du Mexique et des Etats-Unis d'Amérique pour discuter des relations nord-américaines. Conférence des premiers ministres de l'Ouest, Gimli (Manitoba) - Du 29 au 31 mai 2006.

Le regain d'intérêt pour l'Arctique risque de donner une nouvelle actualité à des différends anciens et d'en provoquer de nouveaux.

Ainsi en est-il, par exemple, du différend qui oppose le Canada et les États-Unis sur le tracé de la frontière maritime⁶⁰ entre l'Alaska et le Yukon et sur la souveraineté sur une partie de la mer de Beaufort. La problématique du tracé de cette frontière maritime se situant au sortir du Passage est, évidemment, fortement liée aux ressources en gaz et en pétrole que l'on y trouve.

Au-delà de cette querelle spécifique, il semble nécessaire que la résolution des nombreuses problématiques émergentes relatives aux eaux de l'Arctique canadien se fasse de manière multilatérale. Pour ce faire, le Conseil de l'Arctique est l'institution idoine, puisque peuvent y être discutées toutes les questions liées à l'environnement, au développement durable et aux préoccupations économiques et sociales. Forum intergouvernemental créé en 1996, il compte parmi ses membres le Canada, le Danemark (y compris le Groenland et les îles Féroé), la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Russie, la Suède et les États-Unis.

Ce conseil a pris un certain nombre de mesures, dont la Stratégie de protection de l'environnement arctique, un plan d'action visant à échanger des données scientifiques pour protéger l'environnement et le mode de vie des inuits. Il a également créé le Programme de surveillance et d'évaluation de l'Arctique afin d'étudier les sources anthropiques de pollution. Ces recherches, auxquelles participent tous les États circumpolaires, sont vitales.

Il convient maintenant de donner une plus grande visibilité et une réelle force de décision à ce Conseil. De même, il conviendrait de mettre en place un groupe de travail voué à la défense, à la protection et à la sécurité de cette région, afin de se concerter sur la manière et les moyens de contrer les menaces asymétriques potentielles de l'Archipel arctique.

Ardent partisan des forums multilatéraux pour résoudre les problèmes, le Canada a l'habitude de jouer un rôle prédominant dans l'organisation de rencontres entre les États circumpolaires afin de discuter des préoccupations et des menaces communes.

Il reste à ce que les États-Unis acceptent une démarche similaire au sein du Conseil de l'Arctique, afin de mettre en place une nécessaire gouvernance collective des problématiques liées à l'Arctique dans son ensemble et au Passage du nord-ouest en particulier.

⁶⁰ La pierre d'achoppement est la délimitation du plateau continental

CONCLUSION

L'ouverture du Passage à la navigation est assurément une conséquence majeure du réchauffement climatique et constitue un enjeu significatif de la zone arctique. Pourtant, les évolutions annoncées ne semblent se dessiner que progressivement.

Dans un premier temps, le déglacement ne sera pas aussi uniforme qu'espéré et la navigation restera dangereuse et coûteuse. Ainsi, le développement de la navigation courante n'est pas envisagé à court terme : Elle restera ponctuelle et d'avantage limitée à l'exploitation des ressources qu'à la desserte commerciale des ports asiatiques ou européens. Ultérieurement, un trafic de pondéreux pourrait emprunter le Passage, mais Panama et Suez devraient encore garder leur suprématie stratégique, notamment pour la navigation conteneurisée.

Les menaces sur l'environnement, la sécurité du continent Nord-américain et sur les populations locales ne sont pas négliger et augmenteront à proportion de la fréquentation croissante de l'Arctique canadien. D'ici là, il est à espérer que Canada et États-Unis trouvent les moyens de coopérer utilement : Contrairement à la Route maritime du Nord-est, sur laquelle la Russie règne en maître - ce qui simplifie le problème - l'influence croisée et le désaccord du Canada et des États-Unis est, pour l'instant, facteur de *statu-quo* et d'immobilisme.

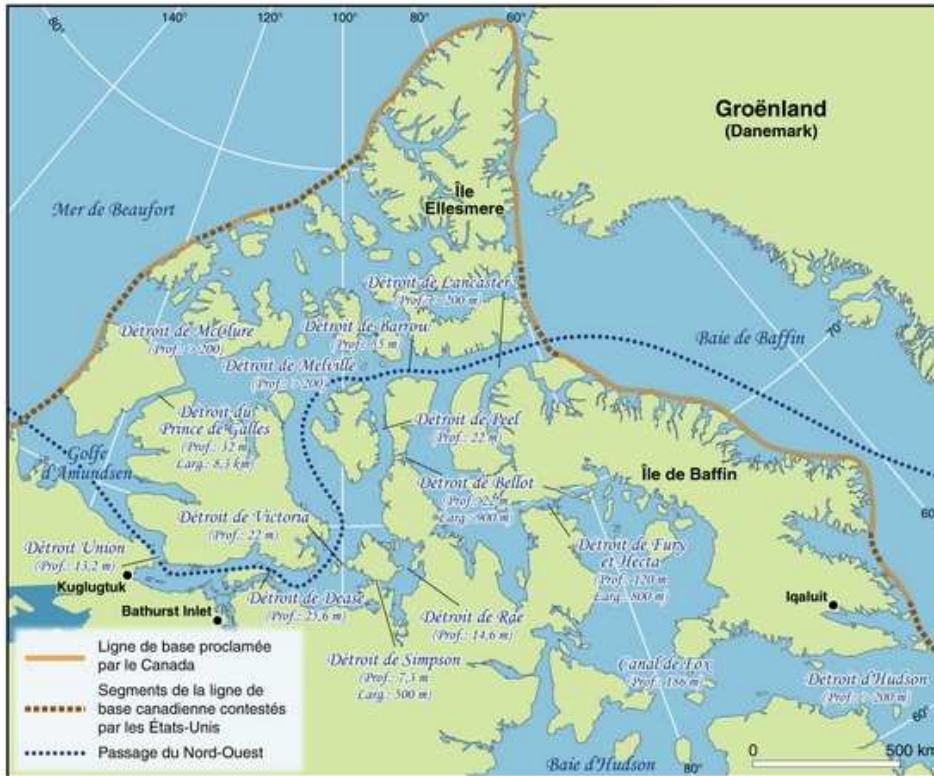
Seuls une nouvelle appréciation des intérêts américains et un investissement effectif du Canada dans ses territoires du Nord est de nature et à apporter une solution politique à l'impasse juridique que constitue le statut du Passage ; la condition *sine qua non* d'un compromis entre les partenaires nord-américains est que le Canada prenne les moyens d'assurer efficacement la sécurité de l'Arctique et que les Etats-Unis y voient moins une perte de liberté qu'un gain de sécurité.

Mais d'autres protagonistes sont également intéressés par l'utilisation du Passage et les problématiques qui s'y rapportent. Qu'il s'agisse des Etats riverains de l'Arctique ou des puissances économiques européennes et asiatiques. Le sanctuaire que constitue le grand Nord canadien est en train de se faire rattraper par la mondialisation économique et la globalisation des rapports à l'échelle planétaire. L'émergence de la Chine pourrait également accélérer ce besoin de tirer profit de toutes les richesses et potentialités.

C'est pourquoi, au-delà d'une coopération bilatérale renforcée, il convient d'opter pour une gouvernance multilatérale, seule à même d'assurer le développement durable et la paix d'une région à écologiquement sensible et à haut potentiel de croissance mais également fortement crisogène.

ANNEXE I : LIMITES DU TERRITOIRE CANADIEN

Figure 4 Le passage du Nord-Ouest

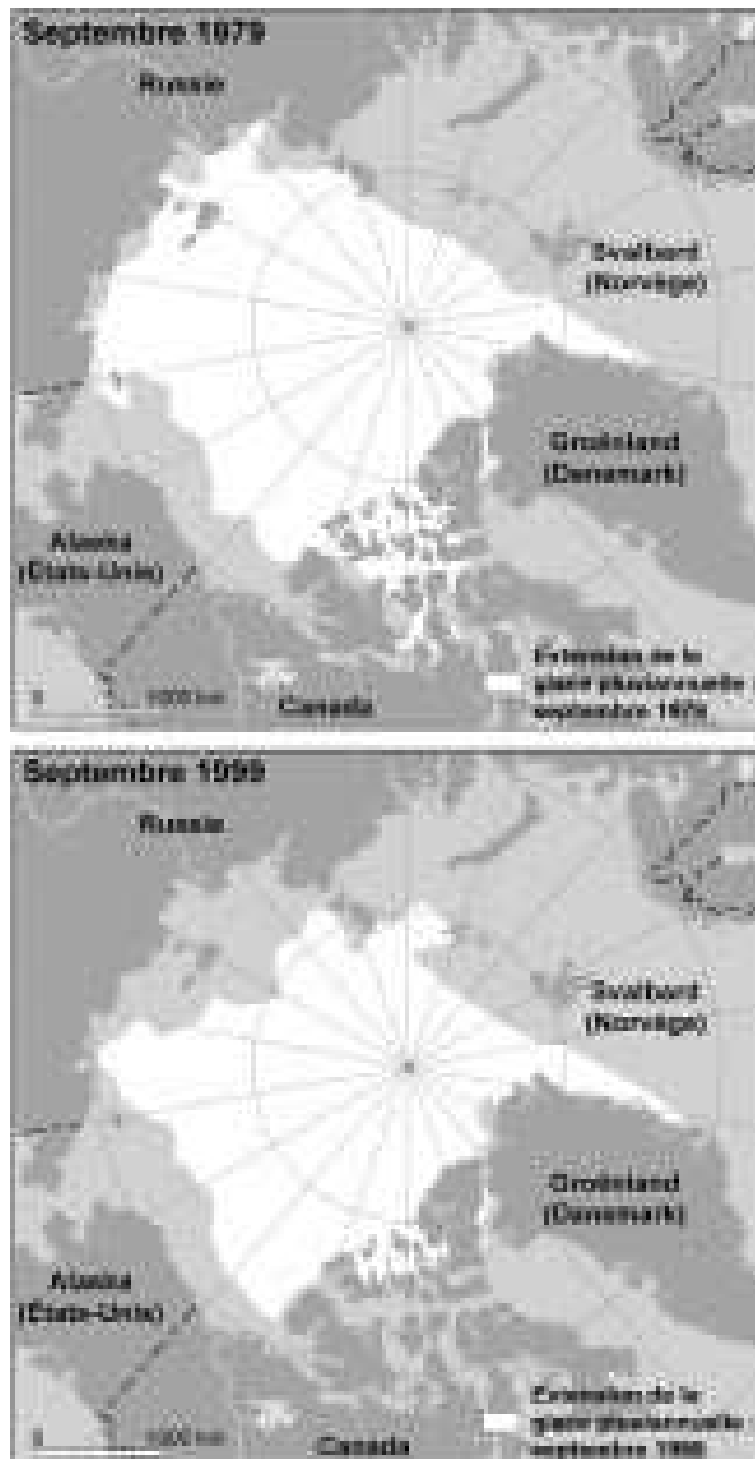


Source : Lasserre, Frédéric. « Le passage du Nord-Ouest : une route maritime en devenir ? », *Revue Internationale et Stratégique* (Paris), n°42, p.143-160, 2001



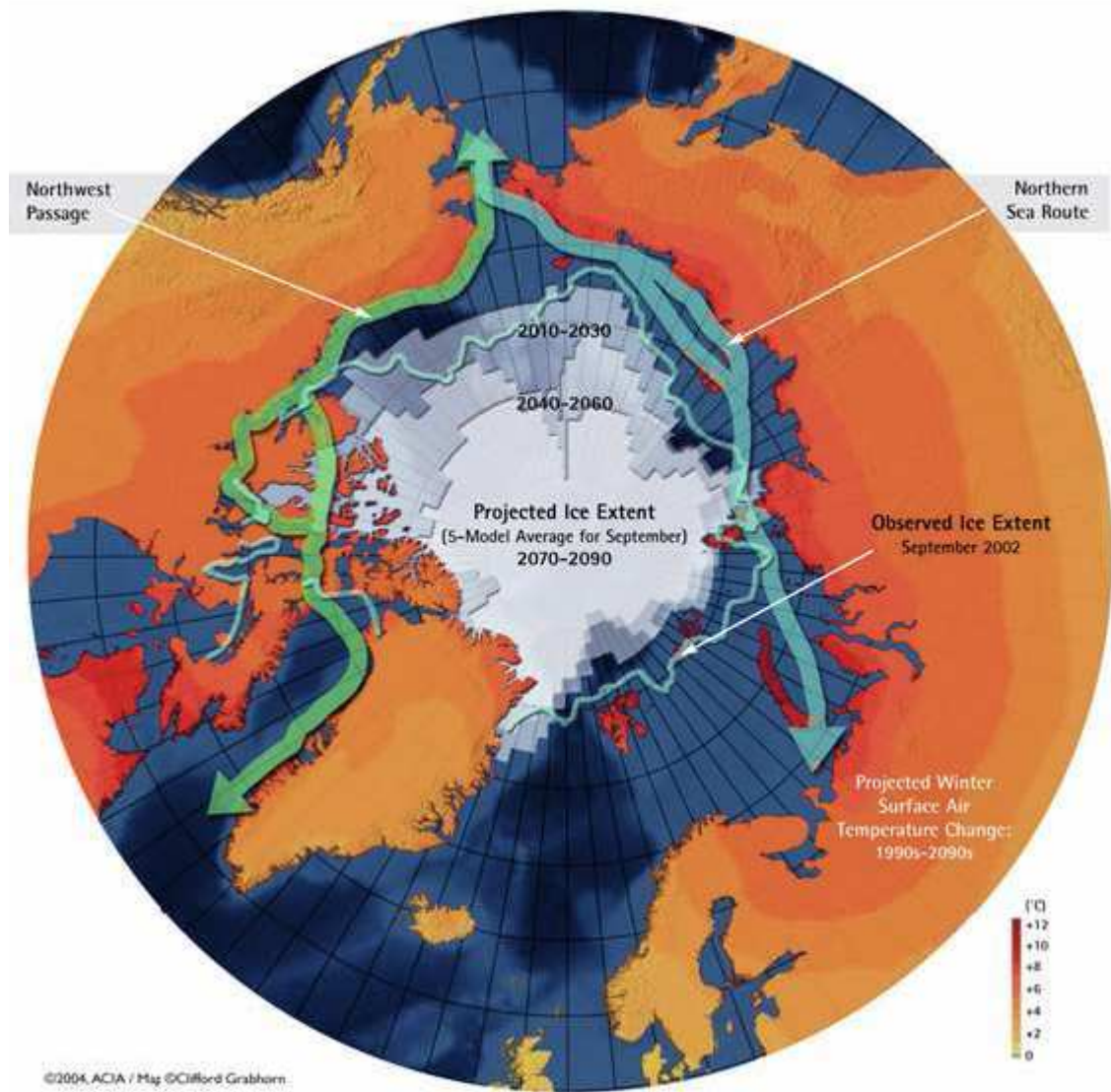
<http://www.canadianencyclopedia.ca/index.cfm?PgNm=TCE&Params=F1ARTF0006252>

ANNEXE II : LA FONTE DES GLACES ARCTIQUES



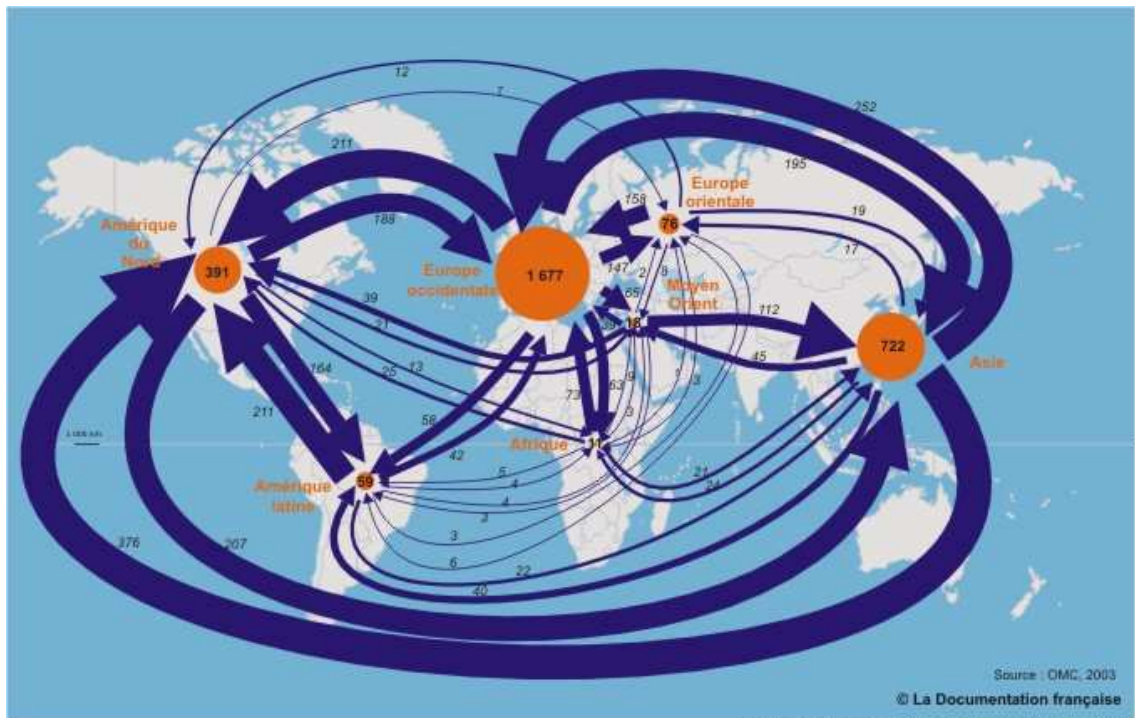
Source : NASA ; Université de Bergen, Namsen Environmental and Remote Sensing Center.

Prévisions de retrait des glaces et routes maritimes arctiques



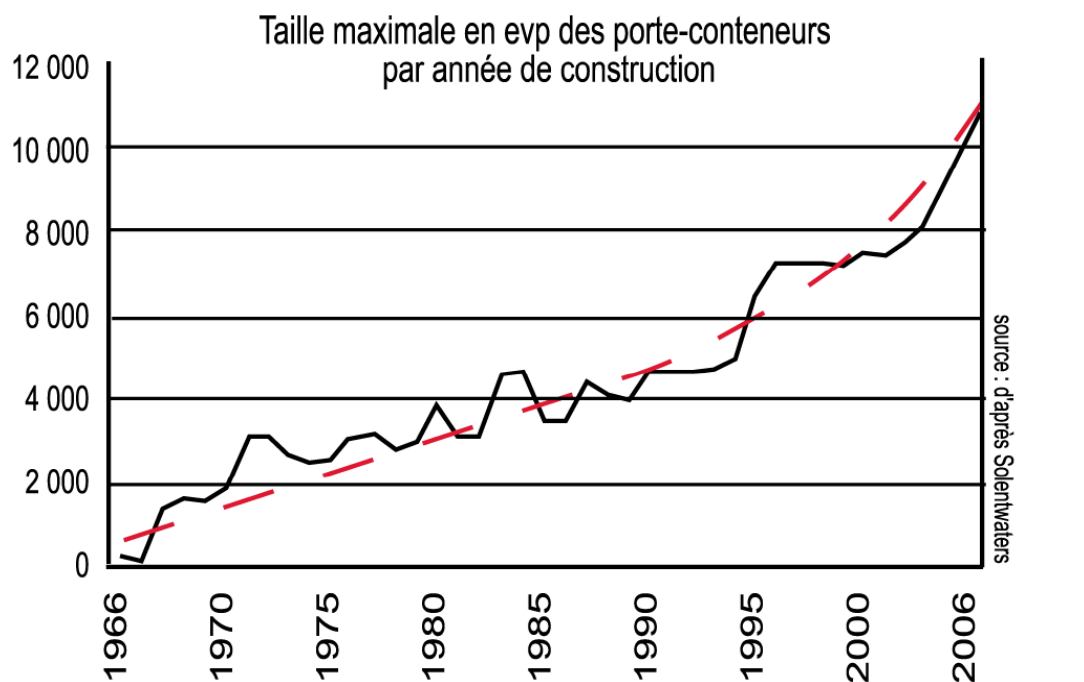
Source : ACIA

ANNEXE III : NOUVELLES ECHELLES DU TRAFIC MARITIME MONDIAL



Le jeu des polarisations et des proximités spatiales dans les flux commerciaux (2003)

Source : Documentation photographique n° 8037



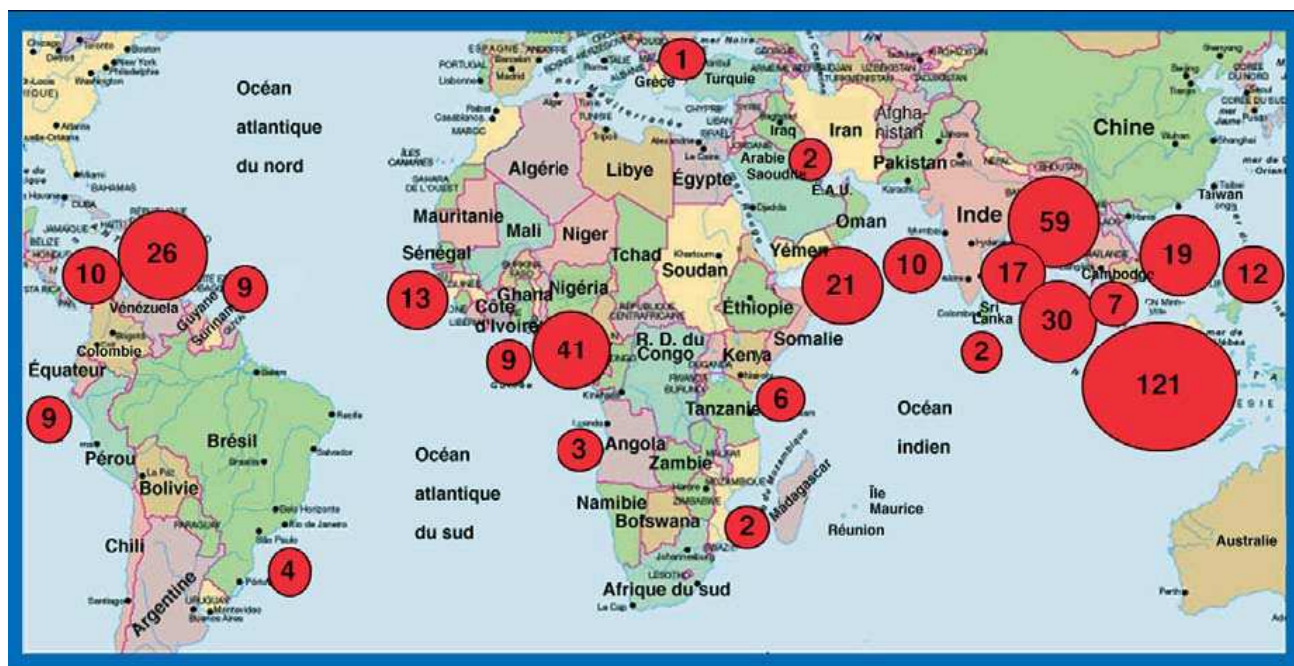
ANNEXE IV : LES VOIES DE PASSAGE TRADITIONNELLES

Caractéristiques des voies de passage traditionnelles – Suez et Panama

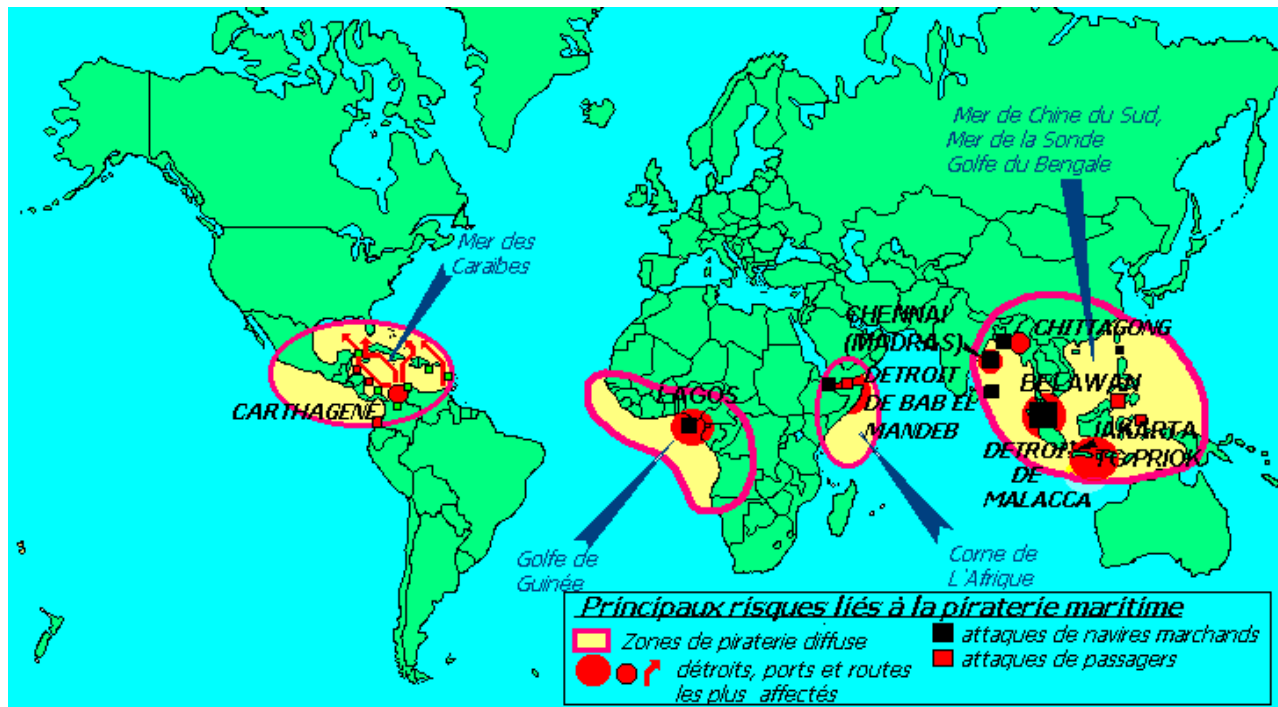
	Panama	Suez
Longueur (km)	76,9	163
Temps de transit (heures)	8 à 10	11 à 16
Revenus 2004-2005 (US \$)	1, 2 Ma	3,3 Ma
Coût de passage d'un PC 4250 EVP	246.000 US \$	245.000 US \$
Nb de navires par an	12.515	16.850
Tonnage net en transit/an (2004) <i>Part du commerce maritime mondial</i>	266,5 Mt 6%	621,1 Mt 14%
Longueur max. du navire	294,10 m (386 m)	
Largeur max. du navire	32,30 m (49 m)	
TE max. du navire chargé	12 m (15 m)	16 m (22 m)
Types de navire chargé au max.	Panamax (Suezmax)	Suezmax (VLCC)
Fin des travaux d'aménagement	2014	2010

Sources : d'après CMA CGM, Lloyd's Shipping Economist, Lloyd List Daily.

ANNEXE V : RISQUES DES VOIES MARITIMES TRADITIONNELLES



Source : BMI



Source : ministère français des Affaires étrangères

ANNEXE VI : RESSOURCES MINIERES



Source : Frédéric Lasserre

ANNEXE VII : EXTRAIT DU DISCOURS DE STEPHEN HARPER

Premier ministre canadien, tenu le 12 août 2006 à Iqualuit (Nunavut)

« Et à cet égard, nous vous appuyons sans réserve et vous soutiendrons dans toutes vos prochaines missions. L'Opération Lancaster est une mission très importante. Elle témoigne de l'engagement de notre nouveau gouvernement à défendre la souveraineté du Canada sur notre territoire arctique. Il s'agit d'un engagement que j'ai pris en décembre dernier lorsque j'ai promis de m'assurer que tous les pays respectent la compétence du Canada à l'égard des îles, des cours d'eau et des ressources dans l'Extrême Arctique. Cependant, il faut plus que des belles paroles pour défendre notre souveraineté dans l'Arctique. Il faut une présence canadienne troupes sur le terrain, dans les airs et en mer ainsi qu'un gouvernement reconnu à l'échelle internationale pour respecter ses engagements. D'où l'importance cruciale de tels exercices. Et c'est pourquoi nous sommes parfaitement clairs et francs dans toutes nos déclarations en matière de politique étrangère. Si nous voulons que les autres pays nous prennent au sérieux, nous devons dire ce que nous pensons et être sincères dans nos affirmations. Et je suis ici aujourd'hui pour vous dire très clairement ceci : la frontière canadienne de l'Arctique est incontestable. Elle s'étend de l'extrême nord du Labrador et remonte la côte est de l'île d'Ellesmere jusqu'à Alert. Puis, elle trace le périmètre ouest des îles Reine-Elizabeth jusqu'à la mer de Beaufort. De là, elle longe les côtes des Territoires du Nord Ouest et du Yukon jusqu'à la frontière canado-américaine, en Alaska. Tout le long de la frontière, notre zone s'étend à 200 milles dans les eaux environnantes, tout comme le long de nos côtes donnant sur l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. Pas plus. Pas moins. La souveraineté du Canada dans l'Arctique est profondément ancrée dans l'histoire. Il y a près de cent ans, en 1909, une plaque a été installée sur l'île Melville par le réputé marin québécois Joseph Bernier, capitaine du navire du gouvernement canadien, l'Arctic. Cette plaque proclamait, au sol pour la première fois, la souveraineté du Canada dans tout l'archipel arctique. Puis, des années 1920 jusqu'aux années 1940, le grand navigateur canadien Henry Larsen a patrouillé nos eaux arctiques à bord de la célèbre goélette de la GRC, la St. Roch.. Les nombreux voyages effectués par Larsen ont confirmé le principe premier de la souveraineté de l'Arctique : il fallait l'utiliser sans quoi on le perdrait. Dans les années 1980, le gouvernement conservateur de l'ancien Premier ministre Brian Mulroney a réussi à faire reconnaître notre territoire arctique en vertu des lois internationales. Le Canada figure parmi les 150 pays, dont la plupart des pays européens, la Russie, l'Inde et la Chine, qui ont ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Seul un petit nombre de petits pays n'y ont pas encore adhéré. J'ai été très clair lorsque j'ai soutenu que le Canada compte faire respecter ses droits en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Et aujourd'hui, je demande à tous les pays d'adhérer au traité et de se joindre au Canada et au reste du monde pour respecter la primauté du droit et de la mer. Mesdames et Messieurs, les

gouvernements canadiens manquent depuis trop longtemps à leur obligation d'affirmer rigoureusement notre souveraineté dans l'Arctique. Ils n'ont pu fournir les ressources nécessaires pour surveiller, patrouiller et protéger efficacement nos eaux septentrionales. Par conséquent, des navires étrangers franchissent peut être régulièrement notre territoire sans permission. Chaque incursion représente une menace potentielle pour la sûreté et la sécurité des Canadiennes et des Canadiens. Nous devons toujours savoir qui sont ces navires et pour quelle raison ils franchissent notre territoire. Nous devons être certains que tout navire qui mouille dans nos eaux respecte nos lois et nos règlements, particulièrement ceux qui visent à protéger le fragile environnement de l'Arctique. Notre nouveau gouvernement n'acceptera aucun compromis. Nous avons d'ailleurs déjà commencé à prendre les mesures nécessaires à cet égard. Ce mois-ci, pour la première fois de notre histoire, notre gouvernement a amorcé des vols de surveillance au-dessus des eaux de l'Arctique pour détecter toute pollution. Dans le cadre de l'exercice militaire que nous entreprenons aujourd'hui, la Marine canadienne se rendra plus loin au nord qu'elle n'y est allée depuis plusieurs décennies. Entre temps, nous examinons la possibilité de construire un port en eau profonde dans l'Arctique qui permettra à la Marine de couvrir encore plus de territoire. Nous sommes déterminés à augmenter la présence de l'armée dans le Nord en créant un nouveau centre d'entraînement arctique et en revitalisant les Rangers canadiens. De nouveaux drones d'observation longue portée sans pilote patrouilleront continuellement l'Arctique. Enfin, nous explorons également des technologies qui permettraient au Canada d'assurer une surveillance sous-marine, notamment des capteurs acoustiques et de détecteurs de mouvement pour repérer les sous-marins et les navires qui pénètrent dans les eaux arctiques canadiennes. »

BIBLIOGRAPHIE

1. OUVRAGES

- LABRECQUE Georges, *Les frontières maritimes internationales – géopolitique de la délimitation en mer* - L'Harmattan, 2004
- CHAUPRADE Aymeric, *Géopolitique : constantes et changements dans l'histoire*, Ellipse, 2003
- VIGARIE André, *la mer et la géostratégie des nations* : Economica, bibliothèque stratégique, 1995
- LABOUERIE Guy, de l'Académie de marine, *Stratégie : réflexions et variations*, collection esprit de défense - dirigée par Pascal Pommier, ADDIM, 1993
- BESNAULT René, *Géostratégie de l'Arctique* : Economica, 1992
- GUELLEC Jean et LOROT Pascal (sous la direction de) – *Planète Océane*, l'essentiel de la mer, Choiseul, 2006

2. ARTICLES – REVUES

- PHARAND Donat, « Canada's Arctic water in international law », *Cambridge University Press*, 1988
- LASSERRE Frédéric, « Fonte des glaces arctiques dans le passage du nord-ouest : quel avenir pour la souveraineté canadienne ? », *revue Policy option*, novembre 2004
- Impact géopolitique des changements climatiques, *revue diplomatie*, n°9, juin et juillet 2004
- CHARRON Andrea, « Le passage du Nord-ouest », *Revue militaire canadienne*, Hiver 2005-2006
- LASSERRE Frédéric, « Les détroits maritimes : Réflexions sur des enjeux stratégiques majeurs », *Les cahiers de géographie du Québec*, n°135, décembre 2004
- BEAUCHER Serge, « Un passage ouvert... à la contestation », *Contacts*, Hiver 2007
- BESNAULT René, « Conditions de la stratégie maritime dans l'Arctique » www.stratisc.org
- LASSERRE Frédéric, « Les détroits arctiques canadiens et russes : Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes », *Cahiers de géographie du Québec*, n°135, décembre 2004
- La fonte de l'Arctique ouvre de nouvelles routes maritimes, *Newsletter du Centre de Droit Maritime et des Transports*, novembre 2004
- LASSERRE Frédéric, « La souveraineté du Canada dans l'Arctique : la glace est mince », publié sur le site de l'Institut *québécois des hautes études internationales (IQHEI)*, Université Laval
- Lettre d'Actualité NAVALE - *Veille Stratégique et Technologique d'intérêt Naval* -Semaine n° 05 du 02 février 2007

3. ARTICLES DE PRESSE

- SAUMURE Eric, « États-Unis et pétrole : l'Alaska et l'Arctique en ligne de mire », *La Grande époque*, janvier 2006.
- KRAUSS Clifford, « a Gold Rush at the top of the world », *The New York Times*, samedi 15 octobre 2005.
- KEMPF Hervé, « L'Océan arctique bientôt navigable », *journal le Monde*, 27 octobre 2004.
- CARON Olivier, « Souveraineté de l'Arctique : Pour quelques arpents de Neige ? »

4. RAPPORTS

- Impact of warming Arctic : Arctic Climate Impact Assessment (ACIA), rapport publié par Arctic l'Arctic science committee – Cambridge University Press, 2004
- State of Arctic, rapport publié *par the national oceanic and atmospheric administration – US department of commerce* – Octobre 2006

- « La souveraineté du Canada dans l'Arctique », rapport publié par *le service d'information et de recherche parlementaires*, *Bibliothèque du Parlement canadien*, 26 janvier 2006
- Le scénario d'un brusque changement de climat et ses implications pour la sécurité nationale des Etats-Unis, par Peter Schwartz et Doug Randall - Version intégrale, disponible en français : http://paxhumana.info/article.php3?id_article=427
- Les nouvelles échelles du transport maritime -Note de synthèse n°91 – *Institut supérieur d'études maritimes (ISEMAR)* – Janvier 2007

5. DISCOURS

- HUEBERT Rob, Associate Director Center for Military and Strategic Studies, University of Calgary, « *Northern interests and canadian foreign policy* ».

6. MEMOIRES

- MARTIN Guillaume, «L'Arctique comme zone stratégique : Les évolutions géopolitiques et les enjeux», mémoire présenté sous la direction de M Couteau-Bégarie (disponible a centre de documentation du CESM).

7. SITES INTERNET

- www.canada.gc.ca - politique étrangère du Canada
- www.nasa.gov/vision/earth/environnement/ice_sheets - réchauffement climatique
- <http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/environment/seaice/summertypes> - cartes animées montrant la diminution de la banquise sur les 30 dernières années.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	3
1. LE PASSAGE DU NORD-OUEST ENTRE PASSE ET PRESENT.....	4
1.1. UNE VOIE MARITIME DIFFICILE D'ACCES MAIS LEGENDAIRE.....	4
1.1.1. Une zone maritime trans-canadienne.....	4
1.1.1.1. <i>La mer : le passage</i>	4
1.1.1.2. <i>Les terres : L'archipel arctique canadien</i>	5
1.1.1.3. <i>Les habitants : des citoyens canadiens</i>	5
1.1.2. Un passage légendaire.....	6
1.1.2.1. <i>Les grands explorateurs</i>	6
1.1.2.2. <i>Depuis l'ouverture du canal de Panama</i>	7
1.2. UN STATUT JURIDIQUE INCERTAIN.....	7
1.2.1. La position canadienne.....	7
1.2.2. La position américaine.....	9
1.3. UNE OUVERTURE PROGRESSIVE A LA NAVIGATION.....	11
1.3.1. Un constat partagé : la glace océanique arctique fond.....	12
1.3.2. Pour l'avenir : les projections concordent.....	12
2. LE PASSAGE DU NORD-OUEST ENTRE CRAINTES ET ESPOIRS.....	14
2.1. L'ESPOIR D'UNE NOUVELLE ROUTE MARITIME.....	14
2.1.1. Quel est l'intérêt de disposer d'une nouvelle voie maritime ?.....	14
2.1.2. Les contraintes de la route du nord-ouest.....	15
2.1.2.1. <i>Des conditions de navigation qui demeureront aléatoires</i>	15
2.1.2.2. <i>Le prix des aléas de navigation</i>	16
2.1.3. Les avantages de la route du nord-ouest.....	17
2.1.3.1. <i>Une zone plus sûre que les routes traditionnelles</i>	17
2.1.3.2. <i>Une route moins soumise aux interférences et risques politiques.</i>	18
2.1.3.3. <i>Une route plus courte</i>	19
2.1.3.4. <i>Une route accessible à tous types de gabarits et gratuite</i>	19
2.2. LES PERSPECTIVES D'ACCES A DE NOUVELLES RICHESSES NATURELLES.....	20
2.2.1. L'exploitation des ressources minières.....	20
2.2.2. L'exploitation des ressources halieutiques.....	21
2.3. LA CRAINTE DE NOUVELLES MENACES INDUITES PAR L'ACTIVITE MARITIME ET HUMAINE.....	21
2.3.1. Des menaces sur l'environnement.....	21
2.3.2. Des menaces sur les populations.....	23
2.3.3. Des menaces sur la sécurité.....	24
2.3.3.1. <i>L'immigration illégale</i>	24
2.3.3.2. <i>Trafic de marchandises illicites</i>	24
2.3.3.3. <i>Terrorisme</i>	24
3. LE PASSAGE DU NORD-OUEST OU LA NECESSITE D'UN COMPROMIS POLITIQUE A L'ECHELLE INTERNATIONALE.....	26
3.1. LES EXIGENCES INTERNATIONALES.....	26
3.1.1. L'exigence de liberté stratégique et commerciale des grandes puissances.....	26
3.1.1.1. <i>Importance stratégique au plan militaire</i>	26
3.1.1.2. <i>Importance stratégique au plan économique et commercial</i>	28
3.1.2. Pour les Etats-Unis : une exigence de sécurité intérieure.....	28
3.2. LES CONTRADICTIONS CANADIENNES.....	28
3.2.1. Une souveraineté régulièrement proclamée.....	28
3.2.1.1. <i>L'ère des déclarations politiques</i>	28
3.2.1.2. <i>Le renouveau de la réflexion politique</i>	29
3.2.2. Vers un renouveau de la présence canadienne ?.....	30
3.2.2.1. <i>Une zone laissée en jachère</i>	30
3.2.2.2. <i>Des perspectives de renouveau</i>	31
3.3. LA NECESSITE D'UN COMPROMIS.....	32
3.3.1. Une possible convergence des intérêts et exigences.....	32
3.3.1.1. <i>Concilier sécurité et souveraineté</i>	32
3.3.1.2. <i>Concilier liberté et souveraineté</i>	33

3.3.2. Vers une gouvernance collective	33
CONCLUSION	35
ANNEXES	36
ANNEXE I : LIMITES DU TERRITOIRE CANADIEN	36
ANNEXE II : LA FONTE DES GLACES ARCTIQUES	37
ANNEXE III : NOUVELLES ECHELLES DU TRAFIC MARITIME MONDIAL	39
ANNEXE IV : LES VOIES DE PASSAGE TRADITIONNELLES	40
ANNEXE V : RISQUES DES VOIES MARITIMES TRADITIONNELLES	41
ANNEXE VI : RESSOURCES MINIERES	42
ANNEXE VII : EXTRAIT DU DISCOURS DE STEPHEN HARPER	43
BIBLIOGRAPHIE	45
TABLE DES MATIERES	47