

Géopolitiques arctiques : pétrole et routes maritimes au cœur des rivalités régionales ?

Frédéric Lasserre

DANS **CRITIQUE INTERNATIONALE** 2010/4 n° 49 , PAGES 131 À 156

ÉDITIONS **PRESSES DE SCIENCES Po**

ISSN 1290-7839

ISBN 9782724631913

DOI 10.3917/criti.049.0131

Date de mise en ligne : 13/12/2010

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-critique-internationale-2010-4-page-131?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Presses de Sciences Po.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Géopolitiques arctiques : pétrole et routes maritimes au cœur des rivalités régionales ?

par Frédéric Lasserre

La fonte accélérée de la banquise arctique en été laisse entrevoir la possibilité de sa disparition durant cette saison d'ici quinze à soixante ans¹. Les glaces se séparant de plus en plus tôt et se reformant de plus en plus tard, la saison navigable (c'est-à-dire sans banquise compacte, mais avec de la glace dérivante), qui fut longtemps de deux mois et demi, dure désormais trois mois, et peut s'étendre certaines années jusqu'à cinq mois². Ce phénomène relance les espoirs d'ouverture des mythiques Passages du Nord-Est et du Nord-Ouest entre l'Asie et l'Europe. Les routes maritimes qui passent respectivement par le Nord de la Sibérie et par l'archipel arctique canadien ne sont-elles pas en effet plus courtes de plus de 7 000 km que celles

1. Marika Holland, Cecilia M. Bitz, Bruno Tremblay, « Future Abrupt Reductions in the Summer Arctic Sea Ice », *Geophysical Research Letters*, 33, L23503, 2006, p. 2 ; Michael Winton, « Does the Arctic Sea Ice Have a Tipping Point? », *Geophysical Research Letters*, 33, L23504, 2006, p. 3 ; Muyin Wang, James Overland, « A Sea Ice Free Summer Arctic within 30 Years? », *Geophysical Research Letters*, 36, L07502, 2009 ; Wieslaw Maslowski, « Causes of Changes in Arctic Sea Ice », AMS ESSS Seminar, Washington, DC, 3 mai 2006 ; Julianne Stroeve, Wieslaw Maslowski, « Arctic Sea Ice Variability during the Last Half Century », dans Stefan Bronniman *et al.* (ed.), *Climate Variability and Extremes During the Past 100 Years*, New York, Springer, 2007, p. 152.

2. Frédéric Lasserre, « Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes », *Cahiers de Géographie du Québec*, 48 (135), 2004, p. 397-425.

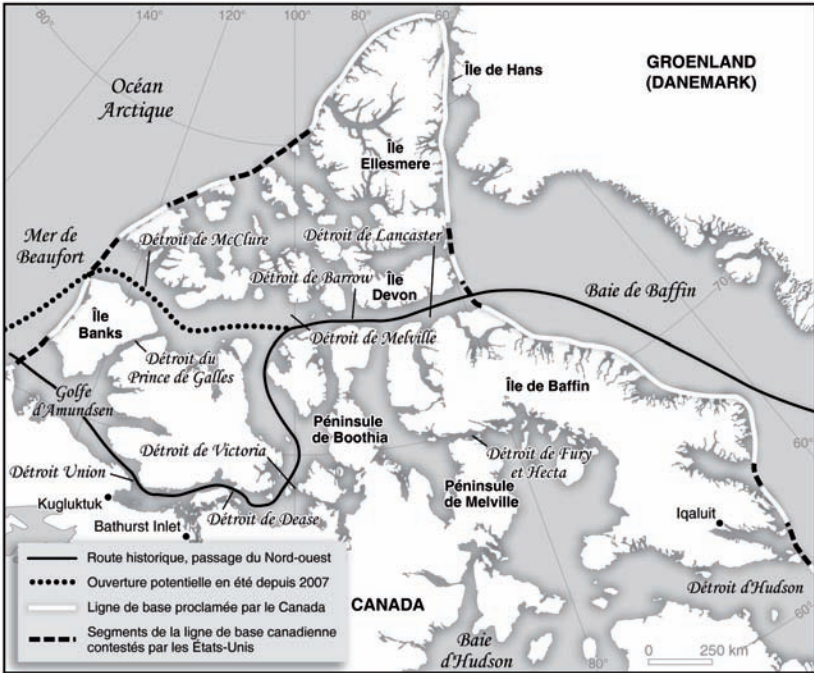
qui passent par Panama ou par Suez (Fig. 1, 2, 3) ? L'évocation de mers arctiques libres de glaces sur des périodes de plusieurs mois relance également les projets d'exploitation d'hydrocarbures et de minerais tant du côté russe que du côté canadien, avec des perspectives intéressantes en matière de pétrole, de gaz, d'or, de diamants et de nickel.

Figure 1. Des routes maritimes arctiques potentielles



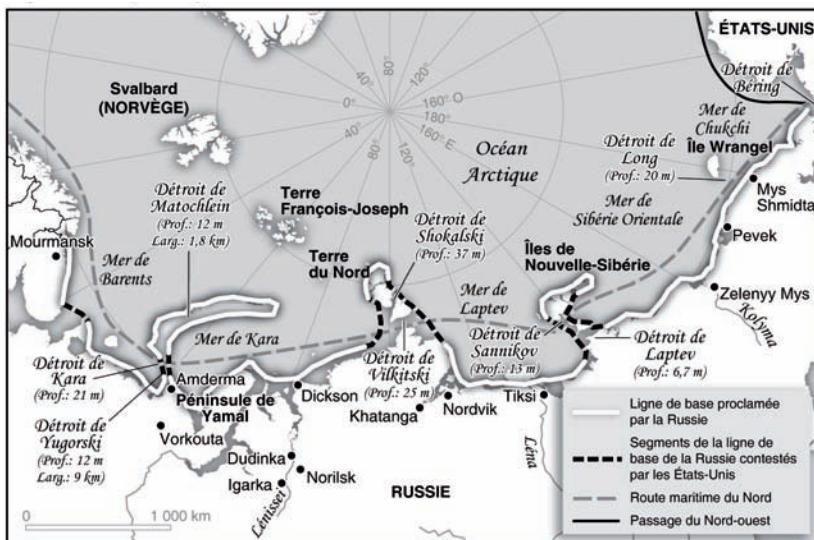
Sources : F. Lasserre (dir.), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 2010 ; F. Lasserre, « Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes », art. cité, p. 397-425.

Figure 2. Le passage du Nord-Ouest



Réalisation: Département de géographie, Université Laval

Figure 3. Le passage du Nord-Est



Réalisation: Département de géographie, Université Laval

Les médias font régulièrement état des jeux de pouvoir qui se mettent en place actuellement autour de l'Arctique. Certains observateurs parlent d'une « bataille pour le Grand Nord »³, d'une nouvelle « guerre froide »⁴, voire d'une « folle course armée » entre pays côtiers de l'océan Arctique pour le contrôle de ses richesses⁵. De tels scénarios catastrophes sont peu crédibles : les enjeux économiques dans la région sont relativement modestes (routes maritimes peu propices au transit, ressources naturelles certes bien réelles mais loin d'être fabuleuses) et il n'est dans ce domaine aucune rivalité qu'une bonne négociation ne pourrait apaiser.

Aujourd'hui toutefois, deux questions opposent les pays de l'Arctique : celle tout d'abord du statut des Passages du Nord-Ouest et du Nord-Est dans l'hypothèse d'un accroissement de la navigation (s'agit-il de détroits internationaux ou ces routes maritimes sont-elles sous la souveraineté complète du Canada et de la Russie ?) ; celle ensuite de l'extension de la souveraineté économique sur les plateaux continentaux, au-delà de la ligne des 200 miles marins qui marque la limite des zones économiques exclusives (ZEE). Malgré l'amalgame dont elles font l'objet dans les médias, ces deux questions sont très différentes tant par leurs enjeux que par les alliances, par ailleurs changeantes, qu'elles suscitent.

Un sujet de friction ancien : les relations entre le Canada et les États-Unis

Le différend qui oppose depuis longtemps les États-Unis, et dans une moindre mesure l'Union européenne, au Canada et à la Russie porte sur le statut des eaux des archipels arctiques, l'archipel canadien et les petits archipels russes du Nord de la Sibérie.

Les gouvernements canadien et russe revendiquent ces eaux comme faisant respectivement partie des eaux intérieures du Canada et de celles de la Russie. Par conséquent, ils estiment qu'elles relèvent de leur souveraineté absolue. Le gouvernement américain affirme au contraire que les Passages du Nord-Ouest et du Nord-Est sont des détroits internationaux, donc ouverts à la navigation internationale, et qu'il est impossible d'y interdire le trafic. Notons que s'il exprime une volonté de contrôle stratégique de routes maritimes potentiellement importantes à moyen terme, ce désaccord

3. Richard Labévière, François Thual, *La bataille du Grand Nord a commencé*, Paris, Perrin, 2008.

4. « Arctique : l'autre guerre froide », *Courrier international*, 935, 2-8 octobre 2008, p. 10-15 ; Dominique Kopp, « Début de guerre froide sur la banquise », *Le Monde diplomatique*, septembre 2007, p. 4-5 ; Duncan Bartlett, « Arctic Host to a New "Cold War" », *BBC News*, 19 mai 2008 (<http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/7408896.stm>) (consulté le 7 mai 2009).

5. Scott Borgerson, « Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming », *Foreign Affairs*, 87 (2), mars-avril 2008, p. 72.

en matière de définition statutaire répond également, en particulier pour le Canada, au souci de protéger un écosystème fragile que menaceraient sérieusement les risques inhérents à toute navigation accrue, en particulier en cas de marée noire.

Dès le XVI^e siècle, les Européens cherchèrent une voie leur permettant de rejoindre l'Asie en contournant l'Amérique. La quête du Passage du Nord-Ouest, comme celle du Passage du Nord-Est, fait partie des épopées occidentales de l'exploration du globe. Elle prit fin en 1845, après le désastre de l'expédition de Franklin.

Au XX^e siècle, les nouvelles tentatives d'ouverture d'une route maritime par le Nord-Ouest se soldèrent par le même échec : deux fois de suite, en 1969 et en 1970, le pétrolier américain à coque renforcée *Manhattan*, parti tester la praticabilité d'une route maritime pour acheminer le pétrole découvert en 1968 en Alaska, se retrouva coincé dans les glaces. La controverse provoquée par les deux transits du *Manhattan* dans le Passage du Nord-Ouest, transits qui s'étaient pourtant déroulés sous escorte de brise-glace canadiens et américains, est due principalement au fait que l'opinion publique canadienne, influencée par les médias, jugea illégal le refus des États-Unis de consulter le Canada au sujet de ces voyages⁶. Le gouvernement canadien, mal à l'aise par rapport aux projets des États-Unis, avait pourtant tenté d'élaborer au préalable une position politique fondée sur la coopération bilatérale dans le cadre de l'affirmation de la souveraineté canadienne sur les eaux arctiques, mais il n'avait pas formalisé de base juridique pour soutenir ladite position et n'avait pas non plus éprouvé le besoin de rendre celle-ci publique avant le transit du *Manhattan* en 1969⁷. Sans doute espérait-il que les États-Unis auraient entériné la nécessité de demander une autorisation, puisque tel était le cadre opérationnel de la logistique des stations radars de la ligne DEW, chargées de détecter la présence d'éventuels bombardiers ou de missiles soviétiques dans l'Arctique. Certes, en vertu de l'accord bilatéral de 1954, les bâtiments américains demandaient en effet et recevaient une autorisation pour ce genre d'opérations⁸, mais cet accord ne s'appliquait qu'aux activités liées à la ligne de radars en question. De fait, le gouvernement canadien prit la mesure du manque de fondement, au regard du droit international, de sa position politique concernant le statut des eaux dans l'archipel arctique canadien.

6. Donald Rothwell, « The Canadian-US Northwest Passage Dispute: A Reassessment », *Cornell International Law Journal*, 26, 1993, p. 337.

7. Elizabeth B. Elliot-Meisel, *Arctic Diplomacy: Canada and the United States in the Northwest Passage*, New York, Peter Lang, 1998, p. 140-142.

8. Ken Coates, P. Whitney Lackenbauer *et al*, *Arctic Front: Defending Canada in the Far North*, Toronto, Thomas Allen, 2009, p. 84.

D'un point de vue juridique, en 1969, la souveraineté canadienne sur les eaux arctiques (soit sur la mer territoriale du Canada) n'allait pas au-delà d'une largeur de 3 miles marins depuis la ligne de côte. Le *Manhattan* n'étant que rarement entré dans ces espaces sous contrôle canadien, les États-Unis eurent beau jeu de refuser fermement de demander une autorisation de transit⁹.

Durant l'été 1985, le différend d'interprétation entre les deux pays rebondit lorsqu'un brise-glace de la marine américaine, le *Polar Sea*, entreprit lui aussi le transit par le Passage du Nord-Ouest, déclenchant à nouveau une vive réaction de l'opinion publique canadienne. Comme en 1969, le gouvernement américain avait informé son homologue canadien mais avait refusé de demander une autorisation préalable¹⁰. À nouveau, les médias canadiens adoptèrent une position très tranchée et présentèrent le transit du *Polar Sea* comme une atteinte directe à la souveraineté canadienne¹¹. Il semble pourtant que les États-Unis n'aient pas envisagé ce transit comme un moyen de tester la résolution du Canada ou de remettre en cause ses prétentions¹². Comme en 1970, la controverse se traduisit par une explosion de rhétorique anti-américaine qui fut aussi violente que brève. Le gouvernement canadien réagit en proclamant le 1^{er} janvier 1986 une ligne de base qui enserrait l'ensemble de l'archipel arctique, en vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, et faisait officiellement des eaux de l'archipel arctique des eaux intérieures. Il s'avère donc que les controverses suscitées par les transits du *Manhattan* en 1969-1970 et du *Polar Sea* en 1985 n'avaient pas lieu d'être puisque dans les deux cas on ne pouvait parler *de jure* d'eaux intérieures canadiennes, la ligne de base modifiant le statut des eaux de l'archipel n'ayant pas encore été proclamée.

Pourtant, le *Livre blanc sur la défense* de 1987¹³ insista sur la défense du territoire arctique : le gouvernement canadien y annonçait l'achat de sous-marins nucléaires pour patrouiller dans les eaux arctiques, d'un brise-glace, le *Polar 8*, capable de naviguer en permanence dans la région, la pose d'un système d'écoute sous-marine dans le détroit de Lancaster et l'aménagement de cinq bases aériennes dans l'Arctique. Ces promesses sombrèrent avec le déficit budgétaire auquel le gouvernement conservateur dut faire face à partir de 1989.

9. F. Lasserre, « L'Arctique, zone de confrontation ou de coopération ? Genèse de relations complexes et anciennes », dans F. Lasserre (dir.), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, op. cit., p. 64.

10. John Honderich, *Arctic Imperative. Is Canada Losing the North?*, Toronto, University of Toronto Press, 1987, p. 40.

11. D. Rothwell, « The Canadian-US Northwest Passage Dispute: A Reassessment », art. cité, p. 343.

12. Rob Huebert, « Steel, Ice and Decision-making: The Voyage of the *Polar Sea* and its Aftermaths », thèse de doctorat en science politique, Université Dalhousie, 1994, p. 213-217, 225 ; Ted McDorman, *Salt Water Neighbors: International Ocean Law Relations between the United States and Canada*, Oxford, Oxford University Press, 2009, p. 226.

13. Ministère de la Défense nationale, *Challenge and Commitment: A Defence Policy for Canada*, Ottawa, 1987.

S'ils constituaient une nouveauté, les projets de défense du territoire arctique n'étaient, comme les années précédentes, qu'une réponse circonstanciée du gouvernement canadien, une réaction face au nouveau rebondissement de la controverse relative à la souveraineté canadienne dans l'Arctique¹⁴.

Les États-Unis contestèrent d'emblée les décisions prises à Ottawa et réaffirmèrent leur position sur le statut de détroit international du Passage du Nord-Ouest. Toutefois, afin d'éviter que les frictions s'aggravent et se multiplient, les deux gouvernements négocièrent en 1988 un accord sur la coopération dans l'Arctique¹⁵, qui régit encore le déplacement des brise-glaces dans l'Arctique nord-américain et prévoit que les États-Unis s'engagent à ce que tous les déplacements des brise-glaces américains dans les eaux revendiquées par le Canada comme ses eaux intérieures soient effectués avec le consentement du gouvernement du Canada (art. 3.3). Cet accord pragmatique ne signifie pas qu'une solution sur le fond du différend a été trouvée, bien au contraire : l'article 4 précise que « rien dans le présent accord de coopération (...) n'affecte les positions respectives des gouvernements des États-Unis et du Canada sur le droit de la mer pour ce qui a trait à cette zone ou à tout autre espace maritime ». Il prévoit seulement un mécanisme, qui, concernant les brise-glaces, permet aux deux gouvernements de limiter les sources de frictions sans renoncer à leurs positions respectives : en somme, c'est un accord pour demeurer en désaccord. Toujours est-il qu'après la signature du traité la question du statut des eaux de l'archipel canadien tomba de nouveau dans l'oubli pour l'opinion publique comme pour les médias.

Ce n'est qu'aux alentours de l'année 2000, avec les premiers articles et reportages portant sur l'impact du changement climatique et de la fonte des glaces dans l'Arctique, que le débat a repris, mais dans des termes cette fois différents. En 1969 comme en 1985, les enjeux demeuraient somme toute théoriques du fait de l'impossibilité concrète d'une navigation importante dans la région. Lorsqu'il s'est avéré que les glaces fondaient, que la banquise estivale allait disparaître et que l'ouverture du Passage du Nord-Ouest à la navigation internationale deviendrait par là même réalisable à moyen terme, la question de savoir *qui* allait réglementer la navigation appelée à se développer dans l'Arctique s'est posée avec une acuité inédite : pour le Canada, l'enjeu était de faire accepter sa revendication par l'ensemble de la communauté internationale. Dans ce débat nouveau, moins théorique et non

14. R. Huebert, « A Northern Foreign Policy: The Politics of Ad Hocery », dans Nelson Michaud, Kim R. Nossal (eds), *Diplomatic Departures: The Conservative Era in Canadian Foreign Policy, 1984-1993*, Vancouver, UBC Press, 2001, p. 84-112.

15. *Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique sur la coopération dans l'Arctique*, F101701 - RTC 1988 No 29, 1988.

plus strictement canado-étatsunien, des politologues comme Franklyn Griffiths et Rob Huebert se sont vivement opposés, notamment sur des sujets tels que l'impact du changement climatique sur la souveraineté canadienne ou la position politique du gouvernement canadien en cas de remise en cause de ses prétentions¹⁶.

Depuis l'élection du gouvernement conservateur en janvier 2006, le thème de la défense de la souveraineté canadienne sur les eaux de l'archipel arctique a de nouveau été projeté sur le devant de la scène. Le Premier ministre, Stephen Harper, a promis d'établir un port militaire dans l'Arctique (à Nanisivik), de construire un nouveau brise-glace et six frégates à capacité arctique pour patrouiller dans l'archipel. Depuis 2002, l'armée canadienne multiplie les manœuvres dans la région, après l'avoir longtemps délaissée¹⁷.

Il est important de souligner que la frénésie de déclarations et d'initiatives déclenchée par le changement climatique et la rapide fonte des glaces ne remet pas en question la souveraineté établie sur les îles de l'Arctique : celles-ci sont canadiennes – et russes dans les archipels sibériens – et personne ne le conteste. Personne ne conteste non plus le fait que les eaux qui entourent ces îles fassent partie de la ZEE du Canada ou de la Russie et que ces pays soient donc souverains pour leur exploitation en deçà de la limite des 200 miles marins. Le litige porte uniquement sur le statut juridique des eaux des Passages à travers les archipels arctiques canadien et russes.

Nous l'avons dit, pour le gouvernement canadien, les eaux arctiques sont des eaux intérieures, c'est-à-dire qu'elles relèvent de la souveraineté pleine et entière du Canada¹⁸. Les eaux territoriales sont calculées à partir de la ligne de base proclamée en 1986, tandis que les eaux intérieures, en deçà de la ligne, sont entièrement sous la souveraineté canadienne. Là, le principe du passage inoffensif ne s'applique pas : le gouvernement canadien peut donc interdire le transit aux navires dont il estime qu'ils menacent sa sécurité.

Le même cas de figure se pose pour les différents archipels sibériens. Depuis les années 1940, Moscou considère les eaux de ces archipels comme des eaux

16. Franklyn Griffiths, « The Shipping News: Canada's Arctic Sovereignty Not on Thinning Ice », *International Journal*, 58 (2), 2003, p. 257-282, et « Pathetic Fallacy: That Canada's Arctic Sovereignty Is on Thinning Ice ». *Canadian Foreign Policy*, 11 (3), 2004, p. 1-16 ; R. Huebert, « Climate Change and Canadian Sovereignty in the Northwest Passage », *ISUMA*, hiver 2001, p. 86-94, et « The Shipping News Part II: How Canada's Arctic Sovereignty Is on Thinning Ice », *International Journal*, 58 (3), 2003, p. 295-308.

17. Frédéric Lasserre, Stéphane Roussel, « Souveraineté, sécurité et identité : le Canada face aux défis causés par le changement climatique dans l'Arctique », *Revue internationale d'études canadiennes*, 36, 2007, p. 267-286 ; F. Lasserre, « La souveraineté canadienne dans le Passage du Nord-Ouest », *Options politiques*, 28 (5), mai 2007, p. 34-41.

18. Donat Pharand, « The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit », *Ocean Development and International Law*, 38, 2007, p. 5.

intérieures¹⁹. En 1984, la Russie a proclamé sa propre ligne de base qui enserrait les îles de la Nouvelle-Zemble, des Terres du Nord et de la Nouvelle-Sibérie. Pour le gouvernement américain, les lignes de base comme les revendications du Canada et de la Russie n'ont aucune validité²⁰. Pendant la guerre froide en particulier, les États-Unis se sont régulièrement opposés à la revendication soviétique de contrôle des Passages arctiques²¹. L'Union européenne a adopté une position similaire de respect du principe de la liberté de navigation²² : les Passages sont des détroits internationaux, selon les termes de la Convention du droit de la mer²³ ; tout navire a donc le droit d'y passer, en vertu du droit de transit, même si, ce faisant, il passe dans les eaux territoriales du Canada ou de la Russie, selon la procédure prévue par la Convention.

C'est donc sur cette question du statut des eaux arctiques que le Canada et les États-Unis s'opposent de plus en plus aujourd'hui. Plus question de demeurer poliment en désaccord comme avant, quand le différend n'avait aucune conséquence stratégique puisque la navigation était de toute façon proche de zéro. Au demeurant, ce n'est pas Washington qui exerce des pressions croissantes, c'est surtout Ottawa qui s'inquiète d'une possible contestation plus marquée de sa revendication. Les pressions américaines sur la Russie sont encore plus faibles : la Sibérie se trouve plus loin que le Canada... Elle est sans doute aussi plus puissante. C'est donc pour marquer sa volonté de défendre sa souveraineté sur les eaux arctiques que le Canada affiche une détermination politique qui contraste par ailleurs avec un manque criant de moyens civils et militaires dans la région.

19. W. E. Butler, « Pollution Control and the Soviet Arctic », *International and Comparative Law Quarterly*, 21 (3), juillet 1972, p. 557 ; Pier Horensma, *The Soviet Arctic*, Londres, Routledge, 1991, p. 113.

20. James Kraska, « The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage », dans Brian MacDonald (ed.), *Defence Requirements for Canada's Arctic – Vimy Paper 2007*, Ottawa, Conférence des associations de la défense, 2007.

21. Ainsi, chaque été, de 1962 à 1967, les États-Unis ont envoyé des brise-glaces dans les eaux sibériennes, officiellement afin de mener des recherches océanographiques, en réalité pour manifester leur refus de reconnaître les prétentions soviétiques. En 1982, 1984 et 1986, ils ont à nouveau protesté contre ces revendications soviétiques mais de façon cette fois officielle. W. E. Butler, « Pollution Control and the Soviet Arctic », art. cité ; R. Douglas Brubaker, Willy Østreg, « The Northern Sea Route Regime: Exquisite Superpower Subterfuge? », *Ocean Development and International Law*, 30 (4), décembre 1999, p. 305 ; Département de la Défense, « Russian Federation », DoD 2005.1-M, *Maritime Claims Reference Manual*, Washington, DC, 1997, révisé en juin 2005 ; Diplomatic Note 86/82, 2 août 1982 ; Diplomatic Note 10/86, janvier 1986.

22. Commission européenne, *L'Union européenne et la région arctique*, Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, COM (2008) 763, Bruxelles, 20 novembre 2008, p. 9.

23. Partie III - Détroits servant à la navigation internationale, art. 37 et 45, CNUDM, 1982.

L'ouverture potentielle des Passages : vers une future autoroute maritime arctique ?

Parce qu'elles alimentent de nombreux scénarios, tant sur le rythme de la fonte des glaces que sur la possibilité de tirer parti d'itinéraires potentiels nettement plus courts entre l'Europe et l'Asie, les manifestations actuelles du changement climatique expliquent pourquoi les gouvernements, les médias et l'opinion publique se sont de nouveau vivement intéressés aux Passages arctiques. Or ces routes maritimes sont-elles toujours plus courtes ? Et surtout sont-elles facilement praticables ?

Tableau 1. Distances entre quelques ports de l'hémisphère Nord, en transitant par Panama, Suez et Malacca ou les Passages arctiques (aucun obstacle politique à la navigation n'est considéré)

Origine-destination	Panama	Passage du Nord-Ouest*	Passage du Nord-Est**	Suez et Malacca
Londres -Yokohama	23 300	14 080	13 841	21 200
Marseille - Yokohama	24 030	16 720	17 954	17 800
Marseille - Shanghai	26 038	19 160	19 718	16 460
Marseille - Singapour	29 484	21 600	23 672	12 420
Rotterdam - Singapour	28 994	19 900	19 641	15 950
Rotterdam - Shanghai	25 588	16 100	15 793	19 550
Rotterdam - Yokohama	23 470	13 950	13 360	21 170
Hambourg - Seattle	17 110	13 410	12 770	29 780
Rotterdam - Vancouver	16 350	14 330	13 200	28 400
Rotterdam - Los Angeles	14 490	15 120	15 552	29 750
Lisbonne-Los Angeles	14 165	14 940	16 150	27 225
Lisbonne-Singapour	25 341	19 740	20 070	13 191
Lisbonne-Yokohama	21 590	14 240	15 230	18 724
Gioia Tauro (Italie) - Hongkong	25 934	20 230	20 950	14 093
Gioia Tauro - Singapour	29 460	21 700	23 180	11 430

Origine-destination	Panama	Passage du Nord-Ouest*	Passage du Nord-Est**	Suez et Malacca
Barcelone - Hongkong	25 044	18 950	20 090	14 693
New York - Shanghai	20 880	17 030	19 893	22 930
New York - Hongkong	21 260	18 140	20 985	21 570
New York - Singapour	23 580	19 540	23 121	19 320
Nouvelle-Orléans - Singapour	22 410	21 950	25 770	21 360
Maracaibo, terminal pétrolier (Venezuela) - Hongkong	18 329	19 530	23 380	22 790

*Passage du Nord-Ouest par le détroit de McClure

**Passage du Nord-Est par les détroits de Kara, Vilkitski, Sannikov et Long

En gris foncé : distance la plus courte ; en gris clair : moins de 15 % de différence

De nos calculs²⁴, il ressort que si la route par le Passage du Nord-Est est souvent plus courte que par celui du Nord-Ouest, la route par Suez est souvent plus courte pour les ports méditerranéens vers l'Asie et la route par Panama souvent plus courte pour les trajets entre l'Europe du Sud et la côte occidentale des États-Unis. Plus le couple origine-destination se trouve au Nord (par exemple, Rotterdam-Yokohama), plus l'avantage des itinéraires arctiques est manifeste ; en revanche, plus il est méridional (par exemple, Lisbonne-Singapour), moins les itinéraires arctiques présentent de gains de distance significatifs. Rotterdam-Yokohama est ainsi plus court par l'Arctique, mais Rotterdam-Singapour est plus court par Suez.

Par ailleurs, si le fait d'emprunter un Passage permet de réduire la distance parcourue, de nombreux éléments doivent être pris en compte avant de conclure à l'imminence de l'accroissement du trafic dans cette région. Tout d'abord, aucun modèle ne prévoit la disparition totale de la banquise : si elle se fragmente en été, elle se reformera toujours en hiver, et les conditions de cette saison dans l'Arctique (nuit permanente, vents violents, froid intense de -40°C courant, voire plus), de même que les épais bancs de brouillard en été, ne sont pas près de disparaître²⁵. Ensuite, si une tendance réelle au déclin de la banquise estivale se dessine et s'il est donc tout à fait possible d'envisager des étés libres de glaces à moyen terme, il est encore impossible de prédire de

24. Réalisés avec les logiciels de cartographie ArcGIS et MapInfo.

25. F. Lasserre, « Changements climatiques dans l'Arctique : vers la disparition de la banquise ? », dans F. Lasserre (dir.), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, op. cit., p. 23.

façon efficace à quelle date les détroits se libéreront au printemps et regèleront en automne et, *a fortiori*, de préciser la géographie de cette fonte printanière, qui plus est variable d'une année à l'autre. Cette incertitude rend délicate toute tentative de planification du recours aux routes arctiques.

Il peut par ailleurs y avoir des glaces dérivantes, poussées par les vents et les courants, qui bloqueront tel ou tel détroit ou forceront un navire à ralentir considérablement son allure : le transit pourrait alors se révéler plus long que ne le laissait supposer la réduction des distances, voire impliquer des retards qui se traduiront par des pénalités financières²⁶ et, surtout, par un déficit de fiabilité auprès des clients, très dommageable dans une industrie aussi concurrentielle.

Les vents et les courants poussent l'une contre l'autre les plaques de glace et donnent naissance à des crêtes de compression. Ces accumulations de glace parfois impressionnantes constituent de véritables murailles très difficiles à franchir même avec un brise-glace²⁷. Il existe également des blocs dérivants de glace pluriannuelle, qui, même petits, peuvent constituer des dangers majeurs : le *growler*, par exemple, appelé aussi bourguignon, est un petit bloc de glace pluriannuelle, extrêmement dure et translucide, d'un mètre de côté, parfois caché dans une mince couche de glace récente, qui pèse près d'une tonne et surnage à peine au-dessus de la surface de l'eau, ce qui rend sa détection radar très aléatoire, voire impossible : il faut une détection visuelle. En novembre 2007, le navire de tourisme *MS Explorer*, pourtant à coque renforcée, a heurté un *growler* et a coulé dans les eaux antarctiques. Il faut donc réduire l'allure pour éviter les risques de collision dangereuse, et ce d'autant plus que la taille du navire réduit ses capacités de manœuvre : un très gros navire éprouvera des difficultés à louvoyer entre des blocs de glace dans des voies étroites encombrées de récifs²⁸. Même les brise-glace naviguent à vitesse réduite (7 à 10 nœuds) dans les mers partiellement englacées. Là encore, l'avantage en termes de réduction des distances ne signifie pas nécessairement réduction du temps de transit quand on emprunte les Passages arctiques.

Les archipels arctiques, en particulier l'archipel canadien, connaissent non seulement des courants parfois très forts mais aussi de fortes marées. Or les cartes marines et les tables des marées ne sont pas toujours très précises, en particulier dès que l'on s'éloigne un tant soit peu du chenal traditionnel. Le 22 octobre 2006, le

26. Dans le secteur du transport de conteneurs, le transporteur s'engage sur une livraison au jour près. Tout retard implique contractuellement des pénalités élevées.

27. Robert Gorman, Enfotec Technical Services, « Voyage of the Arctic Kalvik through the Northwest Passage », *Technical Notes*, 2002, p. 4 ; entretien avec le commandant Stéphane Julien de la Garde côtière du Canada, Québec, 19 janvier 2009 (tous les entretiens mentionnés ici ont été conduits et traduits pas nous).

28. Entretien avec Jean-Jacques Comiti, ingénieur Études, service Études développement maritime, CMA-CGM, Marseille, 21 novembre 2007 ; entretien avec Tom Paterson, Fednav, vice-président de Canarctic, Montréal, 19 juin 2007 ; entretiens avec les équipages du brise-glace *Amundsen*, octobre 2006, et du *Lyubov Orlova*, octobre 2008.

brise-glace canadien *Amundsen* avait prévu, en s'engageant dans le détroit de Bellot, de faire face à un courant de marée : une fois sur place, le commandant s'est rendu compte que le courant allait dans l'autre sens²⁹ !

La faible profondeur des détroits de la route méridionale du Passage du Nord-Ouest (13 m au détroit Union) comme du Passage du Nord-Est (6,7 m au détroit de Dmitri Laptev, 13 m au détroit de Sannikov) impose de recourir à des cargos de taille réduite, à tirant d'eau modéré. Les porte-conteneurs de 9 000 EVP³⁰ ou plus ont un tirant d'eau de 15 m et ne peuvent donc passer par ces itinéraires. En 2007, un politologue canadien a suggéré que les navires commerciaux vident leurs ballasts pour pouvoir franchir ces obstacles, ce à quoi Robert Conachey, cadre de l'agence de certification American Bureau of Shipping, a répondu que « ce serait une chose très stupide », à cause de l'instabilité importante qui en résulterait pour le navire, ce que confirme Tom Paterson, de la compagnie maritime Fednav³¹. De plus, compte tenu des contraintes de leur architecture navale, les gros navires porte-conteneurs et rouliers voient leur instabilité augmenter avec leur taille : le 8 mars 2007, un porte-conteneurs italien a ainsi chaviré pendant le chargement au port d'Anvers³², et le 25 juillet 2006, un navire roulier japonais a basculé sur le flanc pendant une opération d'ajustement des ballasts au large des Aléoutiennes³³. De toute façon, un navire chargé à pleine capacité a très peu d'eau dans ses ballasts et ne dispose pas vraiment de cette marge de manœuvre³⁴.

Certes, les chenaux beaucoup plus profonds des détroits de McClure ou du Prince de Galles dans le Passage du Nord-Ouest ou au Nord des archipels arctiques russes pourraient permettre le transit de gros navires, mais la question se pose alors de savoir avec quelle régularité ces détroits accessibles à la navigation pour la première fois fin août 2007 se libéreront de leurs glaces, et comment les blocs de la banquise pluriannuelle à l'Ouest dériveront lorsqu'elle se désagrègera. Seront-ils poussés dans l'archipel arctique par les courants du gyre de Beaufort ou demeureront-ils dans l'océan Arctique ? Rappelons que des navires à tirant d'eau de 18,3 m pourront passer par le canal de Panama lorsque les

29. Notes de voyage de l'auteur, conversation avec les pilotes de l'*Amundsen*, 22 octobre 2006.

30. L'EVP, pour Équivalent Vingt Pieds, est l'unité de mesure des conteneurs, qui font 20 ou 40 pieds de long.

31. Entretien avec Robert Conachey, Senior Managing Principal Engineer, Corporate Operational Safety & Evaluation, American Bureau of Shipping, Houston, 21 mai 2007 ; entretien avec T. Paterson, cité. Les compagnies d'assurances pourraient de plus retirer leur couverture si elles apprenaient que leurs clients se livrent à de telles pratiques. Entretien avec Neil Roberts, responsable assurance, Lloyd's Market Association, Londres, 23 novembre 2007.

32. *Journal de la Marine Marchande*, 4552, mars 2007, p. 12, cité par André Louchet, *La planète océane. Précis de géographie maritime*, Paris, Armand Colin, 2009, p. 213.

33. « Crew Rescued from Cargo Ship Sinking off Aleutian Islands », *Fox News*, 26 juillet 2006.

34. Communication personnelle de Emmanuel Guy, titulaire de la Chaire de recherche en transport maritime, Rimouski, Université du Québec, 25 septembre 2009.

travaux seront achevés en 2014, et que le canal de Suez permettra le passage de superpétroliers à tirant d'eau de 20,1 m en 2010.

La fonte progressive de l'inlandsis du Groenland, qui semble amorcée, et celle des glaciers qui s'écoulent vers la mer, vont entraîner un fort accroissement du nombre d'icebergs dérivants dans la baie de Baffin, sur les approches orientales du Passage du Nord-Ouest. Si elles sont détectables, ces montagnes de glace imposent une allure réduite et exigent une grande rigueur de la part des navigateurs : de nos jours encore, des collisions surviennent parfois³⁵. Les icebergs peuvent en outre être accompagnés de *growlers*, d'où la pratique courante de réduire la vitesse à proximité d'icebergs même en cas d'excellente visibilité. Cette difficulté est moindre au Nord de la Sibérie, où l'on trouve peu de glaciers qui vèlent des icebergs dans l'océan. La navigation dans la mer du Labrador est rude. Aux changements de saison, la zone de transition entre la mer libre et la mer gelée est très dangereuse, car les blocs de glace s'y déplacent autant que les navires. Les vagues peuvent projeter contre ces derniers de gros blocs et provoquer des dégâts importants³⁶.

Investir dans des navires à coque renforcée suppose de lourds investissements qui doivent permettre un amortissement rapide, sous peine d'une lourde perte de rentabilité. De plus, ces navires, sans bulbe de proue et de coque profilée, et dont la coque renforcée est plus lourde, sont moins hydrodynamiques et consomment plus de carburant, ce qui rend leur exploitation sur des routes autres que les routes arctiques plus coûteuse³⁷. De fait, leur achat suppose un projet d'exploitation régulière dans les eaux arctiques : il faut donc que la compagnie maritime soit relativement certaine de pouvoir exploiter le navire dans ces régions.

Il faut également un équipage expérimenté (forts courants de marée, hauts-fonds dans l'archipel arctique) et des équipements spécifiques, si l'on veut naviguer sans escorte de brise-glace : projecteurs nocturnes pour la détection visuelle des blocs de glace, radar puissant, hélicoptère embarqué pour la reconnaissance préalable des détroits, double hélice pour réduire le risque de

35. Dont celle de juillet 1996 entre le *Reduta Ordon* et un bourguignon dans le détroit d'Hudson, qui a failli provoquer la perte du navire, ou les naufrages du chalutier *BCM Atlantic* au large du Labrador en mars 2000 ou du *Finn Polaris* en août 1991 au large du Groenland. Brian Hill, *Database of Ship Collisions with Icebergs*, NRC - Institute for Marine Dynamics, 14 décembre 2000 ; Jim Shaw, « The Ice Patrol », *Ships Monthly*, août 2008, p. 24 ; Marcos Zentilli *et al.*, « Neutral Buoyancy Icebergs in Kane Basin between Arctic Canada and Greenland a Threat to Northern Navigation: Identifying the Source and Possible Links with Arctic Warming », Actes du colloque ICAM IV, 2006 (http://meguma.earthsciences.dal.ca/zentilli_PPT/Zentilli_et_al_2006_ICAM_4_2003.pdf).

36. Entretien avec le commandant S. Julien cité.

37. Entretien avec J.-J. Comiti, cité ; Dermot Loughnane, Tactical Marine Solutions, « Mostly Employed Elsewhere: One of the Biggest Challenges in Developing Arctic Shipping Has Nothing to Do with Ice », *Canadian Sailings – Transportation & Trade Logistics*, 2 mars 2009, p. 23-24 ; Stephen M. Carmel, « Pollution Regulations and Unintended Consequences in the Container Shipping Business », *Journal of Ocean Technology*, 2 (1), 2007, p. 25.

se trouver immobilisé en cas d'avarie, machinerie adaptée aux grands froids. Il faut aussi un navire équipé pour protéger la marchandise du froid intense, avec des conteneurs climatisés³⁸. Les brouillards et le givre sont fréquents dans l'Arctique. L'accumulation de glace sur le pont et les superstructures peut atteindre plusieurs centimètres, il faut parfois recourir à de petits bulldozers pour éliminer une couche de glace dont le poids contribue à déséquilibrer le bateau et à endommager des équipements comme les antennes et les radars. Contre le givre, il faut installer des équipements de dégivrage, réduire la vitesse et changer de cap afin de diminuer les retombées d'embruns givrants sur le bâtiment³⁹.

Ces risques à la navigation conduisent les compagnies d'assurances à demander des primes nettement plus élevées pour les voyages en régions arctiques. Pour la desserte du port de Churchill, en zone subarctique dans la baie d'Hudson, la surprime est de 15 % chez la Lloyd's⁴⁰. Enfin, outre le risque de collision, que se passe-t-il lorsqu'un bris mécanique ou une avarie survient dans l'Arctique, loin de tout port ? De ce point de vue, l'Arctique russe est mieux à même d'accueillir le trafic potentiel car une série de petits ports longent la côte sibérienne, alors que dans l'Arctique canadien, on ne trouve aucun port avec quai entre Voisey's Bay (Labrador) et Nome (Alaska)⁴¹, soit sur plus de 5 000 km. Bon nombre d'assureurs refusent de couvrir des navires ordinaires qui voudraient s'aventurer dans les eaux arctiques, au motif que le transit dans ces régions exige de recourir à des navires à coque renforcée, même en été⁴².

De tous ces éléments, il ressort que la navigation organisée et régulière en hiver dans l'Arctique, canadien en particulier, n'est décidément pas pour demain⁴³. Les conditions hivernales invalident les affirmations de certains

38. Entretien avec R. Conachey, cité ; entretien avec le commandant S. Julien, cité.

39. Wilhelm Magelssen, Senior vice-president, Det Norske Veritas, « Operation of Ships in Cold Climates with Emphasis on Tankers and New Requirements », *Marine Technology*, 42 (4), 2005, p. 207, et « Operation in Cold Climate », séminaire *Risk Management in Ice Navigation*, Oslo, avril 2007 ; Peter Noble, Chief Naval Architect, ConocoPhillips, « Oil & Gas Exploration, Production and Transportation in the Arctic », Center for Satellite Applications and Research (STAR), juillet 2007 (www.star.nesdis.noaa.gov/star/documents/2007IceSymp/Noble.pdf) ; R. Bridges, *Cold Climate Navigation – Design and Operation Considerations*, Lloyd's Register Technical Notes, Lloyd's Register, Londres, 2005, p. 33.

40. Kathlyn Horibe, « Canada's Hidden Jewel? Climate Change May Alter Shipping Industry's Perception of Port of Churchill », *Canadian Sailings – Transportation & Trade Logistics*, 12 mars 2007.

41. Même après l'ouverture du port minier de Steensby Inlet (2010) et celle de la petite base navale de Nanisivik (2014), la capacité d'accueil demeurera très limitée.

42. Entretien avec N. Roberts, cité ; AXA Assurances (Paris), cité dans Jérôme Verny, Christophe Grigentin, « Container Shipping on the Northern Sea Route », *International Journal of Production Economics*, 122 (1), 2009, p. 107-117.

43. F. Lasserre, « Vers une autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime international », dans F. Lasserre (dir.), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation, op. cit.*, p. 475.

observateurs qui estiment que la navigation à l'année longue avec des navires ordinaires pourrait être organisée à brève échéance dans les Passages arctiques, moyennant l'organisation de convois escortés de brise-glace ou composés de navires à coque renforcée. Leur raisonnement est le suivant : puisque la navigation se fait dans la voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à Montréal en hiver, alors, comme la glace pluriannuelle arctique est en train de disparaître, la glace de l'Arctique sera elle aussi bientôt de la glace de première année qu'il sera plus facile de franchir. Or, si certaines entreprises misent sur des cargos à coque puissamment renforcée pour naviguer toute l'année dans l'Arctique, comme Baffinland Iron avec Fednav pour la mine de fer de Mary River (île de Baffin), il faut se rappeler que les Russes, qui ont pu développer des convois toute l'année entre Mourmansk et Norilsk, disposent déjà d'une flotte de brise-glace autrement plus développée que celle du Canada ; que nombre de leurs cargos sont déjà à coque renforcée et que la glace de première année dans l'Arctique est plus épaisse que celle du Saint-Laurent en hiver (1,5 m à 2 m, parfois 2,50 m, contre 90 cm à 1 m maximum)⁴⁴. De plus, les crêtes de compression qui se développent au printemps dans l'Arctique n'ont pas d'équivalent dans le golfe du Saint-Laurent.

Remarque corollaire, les navires à coque renforcée coûtent plus cher à construire et à exploiter, puisque leur hydrodynamisme est moindre que pour les coques classiques. Commander un navire de classe de glace, 1A Super par exemple, qui servirait en été dans l'Arctique et en hiver dans des contrées plus clémentes, est certes possible mais induit des coûts supplémentaires pour son exploitation en hiver. Investir dans un navire à coque renforcée implique donc d'avoir un plan d'exploitation rigoureux de son exploitation qui tienne compte de cette contrainte. Les navires à double action ne souffrent pas de cette restriction, puisque leur proue reste classique, avec bulbe, mais ce sont des navires coûteux.

Une enquête menée de février 2008 à juin 2009 par notre équipe de recherche auprès de 121 transporteurs maritimes de l'hémisphère Nord permet de mesurer l'intérêt réel de ces compagnies pour les Passages arctiques, au moment du sondage.

44. Peter Wadhams, « How Does Arctic Sea Ice Form and Decay? », National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), 2008 (www.arctic.noaa.gov) (consulté le 8 décembre 2008) ; Aker Arctic Technology, *Arctic Shuttle Container Link from Alaska US to Europe*, AARC K-63, mars 2006, p. 18 ; Brian Morse *et al.*, « Characteristics of Ice in the St. Lawrence River », *Canadian Journal of Civil Engineering*, 30 (4), 2003, p. 768.

Tableau 2. Ventilation des réponses (N 83) obtenues à la question : « Envisagez-vous de développer vos activités dans l'Arctique ? »⁴⁵

	Segment d'activité			Région d'origine			
	Conteneurs*	Vrac sec	Vrac liquide	Marchandises générales	Europe	Asie	Amérique du Nord
Non	40	7	7	3	29	16	12
Peut-être	4	3	4		7	2	2
Oui	2	3	4	6	7	2	6

*Les entreprises de conteneurs qui ont répondu représentent 75,23 % des parts de marché du transport mondial

Les compagnies maritimes de conteneurs semblent très peu intéressées par un transit par le Passage du Nord-Ouest ou par celui du Nord-Est. Les autres segments présentent un portrait plus nuancé, plutôt négatif envers les routes arctiques mais qui laisse ouverte la possibilité d'y investir.

Parmi les 15 entreprises qui sont intéressées par l'Arctique, 7 y sont déjà présentes depuis plusieurs années et n'envisagent donc qu'une expansion de leurs activités ; 8 envisagent l'Arctique pour la desserte locale des communautés ou pour l'exploitation des ressources naturelles ; 7 seulement s'intéressent aux possibilités de transit.

Plusieurs compagnies penchent plutôt pour le Passage du Nord-Est, en raison de la présence d'infrastructures portuaires et d'escortes de brise-glace en cas de besoin. Quant aux coûts de péage très élevés imposés par la Russie⁴⁶, une entreprise allemande, Beluga, dont les navires ont testé

45. La catégorie de classement de chaque compagnie correspond à son segment principal d'activité. Certaines compagnies classées ici dans le segment Conteneurs sont également actives dans le vrac ou les marchandises générales.

46. Les tarifs du 26 juillet 2005 (*Information Bulletin of Federal Rates Services 27/173*, Moscou) affichent des tarifs de l'ordre de 3,8 à 33,9 \$ la tonne selon la nature de la cargaison. Les tarifs pour le transit du canal de Panama sont de 3,73 à 3,90 \$ la tonne pour le vrac, et de 72 \$ par conteneur ; pour Suez, de 245 000 \$ pour 4 250 EVP, 455 000 \$ pour 8 500 EVP et 530 000 \$ pour 9 400 EVP, soit environ 55 \$ par conteneur : ils sont moins chers, en particulier pour les marchandises conteneurisées. De plus, l'application pratique du tarif semble dépendre des autorités russes. Lorsque les navires de la société Beluga sont venus en Sibérie à l'été 2009, le tarif demandé était 50 % des économies réalisées sur ce trajet : Jan Fredrik Hammer, Beluga Projects (Norway) AS, « The Arctic Shortcut – Beluga Shipping's Commercial Transit of the Northern Sea Route, 2009 », communication, 6th Arctic Shipping Summit, Helsinki, 27-29 avril 2010. En 2008, un navire de la société canadienne Fednav, opérant en mer de Chukchi, souhaitait rallier l'Europe. Fednav a fait part aux autorités russes de son désir de faire transiter le navire par le Passage du Nord-Est : la facture demandée s'élevait à 2 millions \$... Fednav n'a pas donné suite, jugeant la position russe ridicule. Communication personnelle de Andrew Kendrick, vice-président de BMT Fleet Technology, Helsinki, 29 avril 2010, confirmée par notre entretien avec T. Paterson, cité.

la faisabilité du transit en 2008 et 2009⁴⁷, a confié être en pourparlers avec Moscou⁴⁸, signe que les Russes accepteraient peut-être une baisse des prix pour stimuler l'intérêt des transporteurs maritimes.

Les entreprises intéressées par l'Arctique font valoir le potentiel d'économie en coût de carburant qu'une route plus courte permettrait d'obtenir. Cependant, la plupart d'entre elles ne fonctionnent pas en juste à temps et n'ont donc pas d'horaires à respecter : le bénéfice potentiel d'une route plus courte mais à la fiabilité incertaine est plus facile à concrétiser dans ces conditions.

Les entreprises déjà présentes dans l'Arctique entendent bien développer les occasions d'affaires que permet d'envisager une saison de navigation plus longue, mais elles sont dans l'Arctique pour la desserte des mines et des communautés locales, pas pour le trafic de transit.

Les compagnies de transport de vrac manifestent un plus grand intérêt *a priori* pour le développement à moyen terme d'une route future, plus particulièrement pour la desserte d'exploitations minières dans l'Arctique (Fednav par exemple). Toutefois, rares sont celles qui ont choisi de miser sur le trafic de transit par les routes arctiques, compte tenu des coûts élevés associés à l'investissement dans des navires spécialisés, d'une part, à l'exploitation des liaisons arctiques, d'autre part. Contrairement au transport des conteneurs, le transport de vrac n'est pas soumis à des contraintes d'horaires et d'itinéraires, les compagnies ont donc tendance à rechercher des contrats plus souples (*tramp shipping*), qui ne garantissent pas que le navire sera régulièrement exploité dans l'Arctique : s'il navigue souvent dans des eaux plus chaudes, l'investissement qu'il représente le rendra plus cher à exploiter, d'où la nécessité évoquée par quelques armateurs d'avoir une certaine garantie de contrats de transport à l'avance. De plus, si la marchandise présente une faible valeur ajoutée, il est parfois plus rentable de la laisser sur place pendant l'hiver ou de prendre une route classique, plutôt que de devoir investir des montants élevés pour quelques rotations⁴⁹.

47. Deux navires de la société, spécialisée dans le transport de matériel lourd et volumineux, sont partis d'Ulsan en Corée du Sud en juillet 2009 pour livrer de l'équipement à Novyi Port/Yamburg en Sibérie, avant de poursuivre pour Arkhangelsk. Contrairement aux informations qui ont beaucoup circulé dans les médias durant l'été 2009, les navires étaient escortés de brise-glace russes et n'effectuaient pas le premier transit commercial du Passage du Nord-Est. En 1997, le pétrolier finlandais *Uikku* avait arpenté la route commerciale du Nord de Mourmansk à Pevek avant de sortir par le détroit de Béring. Il avait pris du carburant et avait effectué le voyage en sens inverse jusqu'à Mourmansk. Les autorités russes ont précisé qu'un pétrolier letton avait lui aussi effectué un transit complet en 1997. Lawson Brigham, co-auteur du rapport *Arctic Marine Shipping Assessment* du Conseil de l'Arctique (2009), cité par le *New York Times*, « Commercial Arctic Passage Nearing Goal », 4 septembre 2009.

48. Lettre à l'auteur de Niels Stolberg, président-directeur général de Beluga Shipping GmbH, 28 novembre 2008.

49. D. Loughnane, « Mostly Employed Elsewhere: One of the Biggest Challenges in Developing Arctic Shipping Has Nothing to Do with Ice », cité, p. 23.

Les médias ont faiblement répercuté le fait que le monde du transport maritime ne voit pas l'Arctique comme une route de transit entre l'Europe et l'Asie ou entre la côte Est et l'Asie, mais plutôt comme une destination, que ce soit pour la desserte des communautés locales ou pour le transport des ressources naturelles⁵⁰. Or plusieurs cadres importants de cette activité ont émis des doutes quant à l'avènement d'une route de transit très fréquentée dans l'Arctique⁵¹. Rob Lomas, directeur d'Intercargo, estime que le potentiel de développement du trafic que possède l'Arctique est lié à l'exploitation des ressources naturelles, voire à un petit trafic de transit des matières premières, mais certainement pas à un fort trafic de transit⁵², opinion confirmée par le rapport de recherche du Conseil de l'Arctique sur la navigation dans l'Arctique⁵³. Selon Simon Bennett, secrétaire de la Chambre internationale de transport maritime (Londres), « personne dans le secteur ne parle vraiment du Passage du Nord-Ouest comme étant une alternative sérieuse au canal de Panama, même s'il s'ouvre vraiment »⁵⁴.

De fait, le trafic va probablement augmenter dans l'Arctique du fait de la desserte des communautés locales et de l'exploitation des ressources naturelles ; mais le Passage du Nord-Ouest ne concurrencera pas Suez ou Panama. Les scénarios sur lesquels se fondent les médias ou l'opinion publique pour annoncer ou craindre une explosion du trafic maritime dans la région sont donc non seulement hypothétiques mais peu crédibles.

Les plateaux continentaux arctiques, dernière frontière du pétrole ?

À partir de 2007, l'emphase médiatique et politique s'est portée sur les revendications des États côtiers de l'océan Arctique pour l'appropriation des fonds marins de la région. Ce dossier est bien différent du contentieux relatif au contrôle des routes maritimes qui pose la question du statut des détroits

50. « Northwest Passage Shipping Route Is no Panama Canal », *Globe & Mail*, 22 août 2006 ; F. Lasserre, « Le Passage du Nord-Ouest n'est pas une future autoroute maritime », *Le Devoir*, 22 janvier 2007 ; « Developments in Arctic Shipping », *Focus North*, 8, 2006, p. 3.

51. Notamment lors d'un séminaire organisé le 13 avril 2007 par l'Institut Fridtof Nansen à Oslo : Claes Lykke Ragner, ancien secrétaire de l'enquête INSROP sur la Route maritime du Nord, Lawson Brigham, directeur adjoint de la Commission de recherche arctique des États-Unis et Lars Almklov, directeur de l'Association des armateurs de Norvège, ont conclu que, certes, la navigation commerciale se développerait dans l'Arctique mais qu'elle demeurerait modeste pendant encore de nombreuses années, en particulier dans sa dimension de transit. « Arctic Shipping: Transit still Far off, but Legal Regime Needs Strengthening », FNI News (www.fni.no/news/070413.html) (consulté le 16 novembre 2007).

52. Correspondance avec Rob Lomas, directeur d'Intercargo (expéditeur et courtier en transport), Londres, 19 juin 2008.

53. Conseil de l'Arctique, *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report*, cité, p. 109, 112, 121.

54. Simon Bennett, secrétaire de l'International Chamber of Shipping, Londres, cité dans « Navigating the Northwest Passage », *Globe & Mail*, 4 octobre 2007.

fréquentés, puisqu'il concerne l'extension de la souveraineté économique sur des ressources sous-marines potentielles. En fait, la Convention sur le droit de la mer de 1982 a déjà établi les procédures d'affirmation des droits souverains sur les plateaux continentaux⁵⁵. Une bonne partie de l'océan Arctique est déjà sous le contrôle économique exclusif des pays côtiers, et personne ne conteste le principe des ZEE. Moscou peut bien planter le drapeau russe au fond de l'océan Arctique, comme en août 2007, son geste de revendication, par ailleurs qualifié d'archaïque par le Canada notamment, n'a aucune valeur juridique⁵⁶. Cet épisode ainsi que les déclarations du gouvernement russe quant aux risques d'une guerre pour les ressources arctiques⁵⁷ ont grandement contribué à ce glissement de l'actualité politique arctique. L'envolée des prix des ressources naturelles, en particulier au cours de l'année 2008, avant leur chute brutale en 2009, a également alimenté bon nombre de spéculations sur la conflictualité de l'exploitation des ressources arctiques. Quoi qu'il en soit, le principe de la ZEE est acquis pour tous les États côtiers et la revendication d'un plateau continental étendu doit être avalisée par une organisation des Nations unies, la Commission des limites du plateau continental (CLPC), qui examine les preuves géologiques de l'extension du plateau continental physique au-delà des 200 miles marins. Cependant, la Commission ne tient compte ni de l'ordre de présentation des dossiers ni du caractère unilatéral de la revendication : le droit à un plateau continental étendu est imprescriptible, tous les États côtiers peuvent en bénéficier indépendamment des revendications de pays tiers.

La Convention attribue par principe à chaque pays une ZEE de 200 miles marins (360 km), à partir de ses lignes de base. Dans cette zone, un navire étranger peut circuler librement, mais l'État conserve des droits souverains sur toute activité économique en mer (pêche) comme dans les fonds marins (extraction minière). Au-delà des limites de la ZEE, l'État côtier peut revendiquer des droits souverains sur les ressources du sous-sol marin (pas de la colonne d'eau) jusqu'à 350 miles marins (620 km), à condition que cet espace soit constitué par le prolongement physique de la plate-forme continentale en mer. Autrement dit, il existe un critère géologique pour qu'un État puisse se prévaloir de ce droit, et c'est justement ce à quoi s'affairent les États côtiers : ils multiplient les missions océanographiques dans le bassin arctique

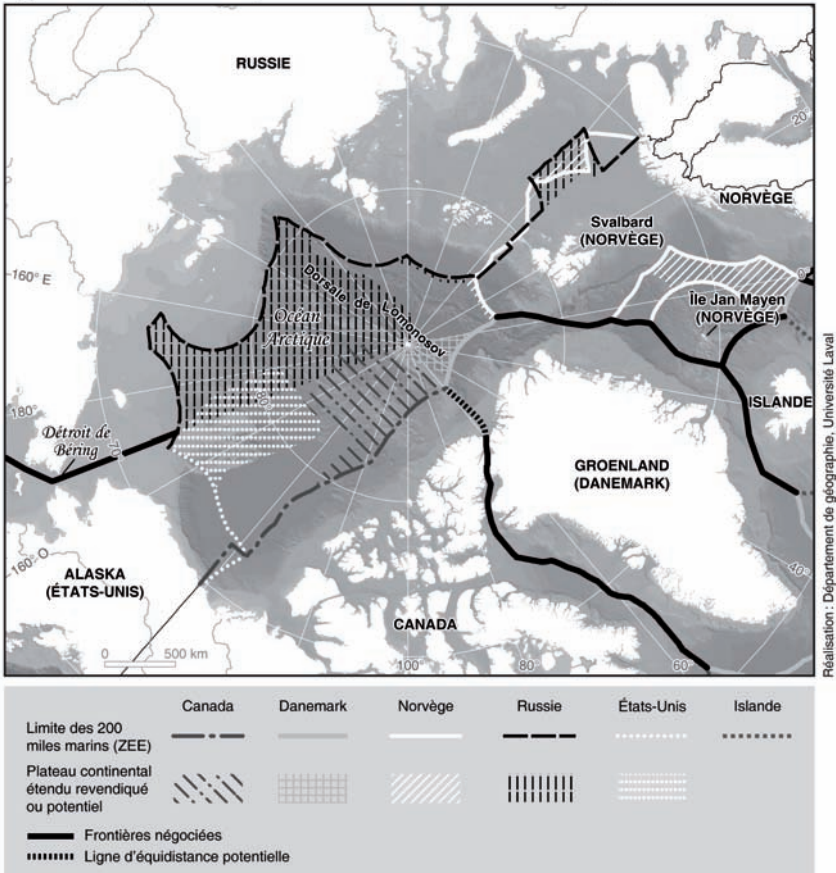
55. Les droits souverains dans les ZEE concernent la colonne d'eau mais aussi les ressources du sous-sol marin (art. 56 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer).

56. Cette action symbolique visait probablement à démontrer avant tout aux électeurs russes la volonté du gouvernement de défendre les intérêts du pays.

57. Conseil de Sécurité de la Fédération de Russie, *La stratégie de la sécurité nationale de la Fédération de Russie jusqu'à 2020*, Décret du Président, 12 mai 2009, # 537 (en russe) (www.scrf.gov.ru/news/sections/19/items/).

afin de prouver devant la CLPC que la géologie des fonds marins leur donne droit à des revendications au-delà de la ZEE. Le feu vert de la Commission ne signifie pas que l'ONU avalise les revendications mais qu'elles sont légitimes d'un point de vue géologique : reste à négocier avec les pays voisins les frontières communes (fig. 4).

Figure 4. La gestion des plateaux continentaux dans l'Arctique



Source : Kristin Bartenstein, « Le fond marin arctique : convoitises et confusions », dans F. Lasserre (dir.), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, op.cit.. Carte montée par F. Lasserre

En décembre 2001, la Russie a déposé un premier dossier exposant ses revendications. Celles-ci ont été rejetées par la Commission en juillet 2002⁵⁸, au

58. K. Bartenstein, « Le fond marin arctique : convoitises et confusions », cité, p. 300 ; Cyrille Coutansais, « Extension du plateau continental : une boîte de Pandore maritime », *Défense nationale et sécurité collective*, 8-9, 2009, p. 151.

motif que les éléments invoqués ne justifiaient pas entièrement lesdites revendications, en particulier celles portant sur la dorsale de Lomonosov, chaîne de montagnes sous-marines entre la Sibérie et le Groenland que se disputent la Russie, le Canada et le Danemark. Les Russes estiment en effet que la dorsale est un prolongement du plateau continental russe, les Danois qu'elle fait géologiquement partie du Groenland et le Canada qu'elle prolonge l'archipel arctique canadien⁵⁹...

Cependant, la perception d'un processus de définition et de revendication des plateaux continentaux récent et précipité est fautive. Les dispositions du droit de la mer prévoient un délai de dix ans après ratification de la Convention pour le dépôt d'une demande d'extension du plateau continental. Lorsque la Russie et la Norvège ont déposé leurs dossiers, respectivement en 2001 et en 2006, leurs demandes n'ont guère soulevé les passions. Cette mise en scène d'une prétendue « course au plateau continental » est d'autant moins crédible que plusieurs éléments attestent la dimension modérée de l'enjeu.

En effet, la plus grande partie des gisements d'hydrocarbures et la quasi-totalité (près de 95 %) des gisements minéraux se trouvent dans les ZEE. La prétendue course à l'appropriation des gisements arctiques n'a donc que peu de fondement, puisqu'elle ne concerne que les 5 % des ressources potentielles qui se trouveraient au-delà des ZEE⁶⁰. Le contrôle de l'exploitation des ressources est déjà largement acquis, sauf dans les zones de chevauchements entre pays limitrophes (la mer de Beaufort entre le Canada et les États-Unis ou la mer de Barents entre la Norvège et la Russie).

Par ailleurs, même s'il est vrai qu'il alimente les spéculations sur l'intérêt économique des espaces maritimes arctiques, ce n'est pas le changement climatique qui a provoqué le calendrier de dépôt des revendications arctiques, lequel découle des dispositions du droit de la mer. Le Canada et le Danemark instruisent en ce moment leur propre dossier et ont respectivement jusqu'en 2013 et 2014 pour effectuer leur dépôt.

Le droit d'un État à un plateau continental étendu est, nous l'avons dit, imprescriptible. Cela signifie que son attribution ne dépend ni du calendrier des revendications éventuellement concurrentes ni d'une quelconque

59. Le Danemark et le Canada, qui avaient déjà défini leur frontière maritime économique commune en 1973 (entre Groenland et archipel arctique canadien), ont décidé de s'associer pour mener des missions océanographiques conjointes en 2007 et 2008. La Norvège a déposé sa demande officielle d'extension le 27 novembre 2006, demande qui a été acceptée par la CLPC le 27 mars 2009. Les États-Unis, quant à eux, ne peuvent déposer de demande auprès de la Commission car ils n'ont pas ratifié la Convention sur le droit de la mer. D'où les pressions tant du côté des démocrates que du côté des républicains pour que le gouvernement ratifie ladite Convention.

60. Yves Mathieu, Institut français du pétrole, cité dans « Sauver le pôle Nord », *Le Nouvel Observateur*, 12 mars 2009 ; « Les réserves en hydrocarbures de l'Arctique » (www.ifp.fr) (consulté le 18 mai 2009), et « Pas de pétrole sous le pôle Nord », *Sciences & Avenir*, octobre 2007.

occupation des espaces maritimes revendiqués. Autrement dit, un État qui présente sa revendication après ses voisins ou qui ne déploie pas d'importantes campagnes de prospection minière ou pétrolière ne voit pas sa position affaiblie pour autant⁶¹.

Contrairement à une idée répandue, les États collaborent activement dans la définition de leurs revendications et la recherche d'éléments géologiques. Depuis 2005, le Canada et le Danemark collaborent, malgré leur petit différend au sujet de l'île de Hans, afin de collecter des éléments géologiques appuyant leur thèse au sujet de la dorsale de Lomonosov⁶². De plus, au cours de l'été 2008, ces deux pays ont loué les services d'un brise-glace nucléaire russe afin de mener leurs recherches géologiques. Des négociations ont eu lieu en février-mars 2009 entre le Canada et la Russie pour définir et approfondir leur coopération dans l'Arctique⁶³. À l'Ouest, le Canada et les États-Unis coopèrent également depuis 2008 pour optimiser leurs recherches océanographiques⁶⁴.

Lors du sommet d'Ilulissat qui s'est tenu au Groenland le 29 mai 2008, les pays côtiers de l'Arctique sont convenus de la nécessité de procéder au tracé des frontières maritimes et se sont engagés, dans le cadre de leur coopération au sein du Conseil de l'Arctique, à respecter les principes du droit international de la Convention de 1982 pour la définition et la négociation des limites des plateaux continentaux. Dans chaque pays, la rhétorique sert les intérêts électoraux des gouvernements, mais ces derniers sont bien conscients de l'avantage qu'ils peuvent tirer d'une coopération pour l'exploitation des ressources : peu de compagnies acceptent en effet d'investir dans des zones en litige.

On sait depuis fort longtemps qu'il y a des ressources naturelles dans la région de l'Arctique : charbon au Svalbard, pétrole en mer de Beaufort, fer, zinc, plomb et uranium dans l'archipel canadien. Tant que les cours des matières premières étaient bas et que la banquise rendait toute exploitation fort coûteuse, faire reconnaître sa souveraineté économique sur des espaces contestés ne comportait pas beaucoup de sens politique. Aujourd'hui, les

61. Elizabeth Riddell-Dixon, « Canada and Arctic Politics: The Continental Shelf Extension », *Ocean Development & International Law*, 39 (4), 2008, p. 352 ; Ethel Cochrane et le Comité du Sénat pour les pêches et les océans, *Rising to the Arctic Challenge: Report on the Canadian Coast Guard*, Ottawa, avril 2009, p. 19 ; K. Bartenstein, « Le fond marin arctique : convoitises et confusions », cité, p. 308-309 ; F. Lasserre, « L'Arctique, zone de confrontation ou de coopération ? Genèse de relations complexes et anciennes », cité, p. 69.

62. Dans le cadre du programme LORITA (Lomonosov Ridge Test of Appurtenance) ; Continental Shelf Project, ministère de la Science, Technologie et Innovation, Copenhague (http://a76.dk/expeditions_uk/lorita-1_uk/index.html) (consulté le 22 juin 2009).

63. « Thaw May Be underway in Ottawa-Moscow Arctic Issues », *canada.com*, 12 mai 2009.

64. E. Riddell-Dixon, « Canada and Arctic Politics: The Continental Shelf Extension », art. cité, p. 350 ; E. Cochrane et le Comité du Sénat pour les pêches et les océans, *Rising to the Arctic Challenge: Report on the Canadian Coast Guard*, op. cit., p. 20.

ressources valent fort cher et la chute des cours due à la crise ne devrait être que passagère. En 2008, l'US Geological Survey (USGS) estimait que 29 % des réserves de gaz et 10 % des réserves de pétrole encore à découvrir se trouvaient dans l'Arctique⁶⁵. Il y a donc, de fait, un intérêt certain des compagnies pétrolières et des États de l'Arctique pour la mise en valeur de gisements dans la région, mais il importe de souligner quelques éléments importants quant à l'ampleur de ces ressources : tout d'abord, s'il est vrai que de nombreux gisements ont été découverts dans l'Arctique, les théories actuelles sur la « course aux gisements » se fondent uniquement sur des estimations. Dans ses rapports de 2000⁶⁶ et de 2008, l'USGS a largement insisté sur le caractère estimatif de ses données. Fondamentalement, lorsqu'ils annoncent une nouvelle guerre froide pour le contrôle des gisements pétroliers de l'Arctique, bon nombre d'analystes ne font référence qu'à des hypothèses. En diffusant ces chiffres sans prendre la peine, d'une part, de préciser la méthodologie retenue pour les calculs, d'autre part, de mentionner qu'il s'agit d'estimations, les médias, les politiciens et certains analystes peu rigoureux répandent l'idée que ces gisements potentiels sont prouvés, ce qui est faux⁶⁷.

Ensuite, s'ils ne sont pas négligeables, ces gisements potentiels ne sont pas non plus gigantesques. L'USGS parle de 90 milliards de barils de pétrole pour l'ensemble de l'Arctique alors que les réserves prouvées de l'Arabie Saoudite s'élèvent à 262 milliards de barils. Les gisements estimés de gaz (47 261 milliards de m³) sont en revanche bien plus importants dans l'Arctique qu'en Arabie Saoudite (7 560 milliards de m³ en 2009), ou en Iran (26 500 milliards de m³)⁶⁸.

Enfin, tout le monde n'est pas d'accord sur l'ampleur réelle de ces ressources. Un bureau d'étude privé du secteur énergétique, Wood Mackenzie, a émis de sérieux doutes sur la validité des estimations initiales de l'USGS. Il a estimé que le potentiel de l'Arctique était bien moindre que ce qu'annonçait l'agence américaine et, surtout, que l'essentiel des réserves était constitué de gaz et non de pétrole, fait reconnu par l'USGS en 2008⁶⁹.

65. USGS, *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*, USGS Fact Sheet 2008-3049, 2008 (<http://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>) (consulté le 5 mai 2009).

66. USGS, *U.S. Geological Survey World Petroleum Assessment 2000*, Washington, DC, 2000.

67. Dave Cohen, « An Oil & Gas Shangri-la in the Arctic? », *Energy Bulletin*, 10 octobre 2007 (www.energybulletin.net/node/35593).

68. F. Lasserre, « Mines et pétrole. Vers une rapide expansion de l'exploitation des ressources naturelles du sous-sol dans l'Arctique ? », dans F. Lasserre (dir.), *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation*, op. cit., p. 394-395.

69. D. Cohen, « Arctic Dreams », *Energy Bulletin*, 25 avril 2007 (www.energybulletin.net/node/29151) ; Wood Mackenzie, « Future of the Arctic: A New Dawn for Exploration », septembre 2006 (www.woodmacresearch.com/cgi-bin/wmprod/portal/energy/productMicrosite.jsp?prodID=503).

Ce qui s'est passé ces dernières années au sujet des réserves exploitables de l'Arctique est sans doute un excès d'enthousiasme : plusieurs compagnies d'exploration font valoir que les gisements découverts à ce jour sont souvent difficiles à exploiter, et qu'ils contiennent certes beaucoup de gaz, mais moins de pétrole que prévu. Il est néanmoins certain que des gisements d'hydrocarbures importants restent à inventorier au Nord-Ouest de l'archipel canadien, à l'Est du Groenland et dans les mers arctiques sibériennes. Les gisements miniers sont sans doute eux aussi prometteurs. C'est pour s'assurer la propriété de ces réserves à découvrir que les cinq pays côtiers de l'Arctique s'efforcent depuis plusieurs années de fourbir leurs arguments géologiques, avant d'aborder la phase des négociations politiques pour déterminer les frontières des plateaux continentaux et des ZEE. Depuis 2007, une fièvre médiatique accrédite l'idée d'une course effrénée, récente et alimentée par le changement climatique, pour la conquête des ressources naturelles de la région. C'est là une représentation très exagérée et peu conforme à la réalité tant historique que juridique. Cette « fièvre arctique » repose sur des scénarios dont rien encore ne laisse supposer qu'ils vont devenir réels : l'exploitation des gisements arctiques est en cours, mais, pour le moment, elle ne concerne que les terres et les ZEE, qui ne sont pas contestées. Il n'est pas certain que d'autres gisements soient découverts au-delà de la limite des 200 miles marins. De même, si un trafic maritime se déploie dans les Passages arctiques pour assurer la desserte des villages, des mines et des gisements d'hydrocarbures, il est peu probable que le trafic de transit s'y développera : les routes polaires demeureront longtemps potentiellement trop risquées et trop complexes pour la plupart des armateurs. En somme, c'est bien la fragilité des scénarios catastrophes qu'il convient de souligner ici. Si elle a commencé, comme certains l'affirment⁷⁰, « la bataille du Grand Nord » ne sera très probablement que politique. Certes, ce ne sera pas facile – depuis 1967, le Canada et les États-Unis sont en désaccord sur la frontière de leurs espaces maritimes respectifs en mer de Beaufort – mais les négociations, aussi âpres soient-elles, demeureront néanmoins dans les limites de la bienséance diplomatique. Le 27 avril 2010, la Norvège et la Russie, qui s'opposaient sur leurs limites maritimes depuis la guerre froide, ont annoncé, contre toute attente, avoir trouvé un terrain d'entente pour leur frontière commune en mer de Barents. ■

70. R. Labévière, F. Thual, *La bataille du Grand Nord a commencé*, op. cit..

Frédéric Lasserre est professeur titulaire du Département de Géographie de l'Université Laval, directeur de projet auprès d'ArcticNet et chercheur à l'Institut Hydro-Québec en Environnement, Développement et Sociétés. Ses travaux portent actuellement sur la géopolitique de l'Arctique (discours politiques, ressources naturelles, passages maritimes et stratégies des compagnies maritimes), ainsi que sur la géopolitique de l'eau (enjeux des usages de la ressource et de sa gestion). Il vient de diriger la publication de *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'une région en mutation* (Québec, Presses de l'Université du Québec, 2010) et a publié récemment « China and the Arctic: Threat or Cooperation Potential for Canada? », *China Papers* (Canadian International Council & Center of International Relations (UBC), 11, juin 2010) et « High North Shipping: Myths and Realities », *NATO Defense College Forum Paper* (Rome, 7, mai 2009, p. 179-199).

Adresse électronique : **Frederic.Lasserre@ggr.ulaval.ca**