



**« ENJEUX ET DIFFICULTES DE LA NAVIGATION EN
ARCTIQUE ET DU DEVELOPPEMENT DES
NOUVELLES VOIES MARITIMES »**

*
* *

**« LE PASSAGE DU NORD-OUEST ET LA ROUTE MARITIME DU
NORD »**

Présenté et soutenu par M. Benoit Graffin
Sous la direction de Maître Christian Scapel

2012 - 2013

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

UNIVERSITE AIX-MARSEILLE III

PAUL CEZANNE

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier le Centre de Droit Maritime et des Transports et
particulièrement Maître Christian Scapel qui nous a accompagné
toute l'année dans la réalisation de ce travail

*
* *

Mes sincères remerciements à l'ensemble de l'équipe pédagogique
pour la qualité de la formation dispensée au CDMT tout au long de
l'année

*
* *

Enfin, un grand merci à Marjorie Vial qui a assuré pendant toute
l'année la logistique du CDMT pour toute l'aide qu'elle a apporté aux
étudiants et sa disponibilité

LISTE D'ABRÉVIATIONS

CIJ : Cour International de Justice

CLPC : Commission des Nations Unies sur les Limites du Plateau Continental

CNUDM : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

DST : Dispositif de Séparation de Trafic

INSROP : Programme Nordique International de la Route Maritime du Nord

MARPOL : Marine Pollution, désigne la Convention Internationale concernant la pollution de la mer

OMI : Organisation Maritime Internationale

PIB : Produit Intérieur Brut

PNO : Passage du Nord-Ouest

-> **NWP** (anglais) : *Northwest Passage*

RMN : Route Maritime du Nord

-> **NSE** (anglais) : *Northern Sea Route*

ZEE : Zone Economique Exclusive

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....5

*
* *

**PARTIE 1 – LA NAVIGATION MARITIME ARCTIQUE AU SERVICE DES
RESSOURCES NATURELLES**.....16

CHAPITRE 1- LE CADRE JURIDIQUE DE LA SOUVERAINETE SUR LES RESSOURCES
DE L'ARCTIQUE.....16

CHAPITRE 2 – ENJEUX ECONOMIQUES DE L'EXPLOITATION DES RESSOURCES
NATURELLES.....29

*
* *

**PARTIE 2 – UNE NAVIGATION COMMERCIALE LIMITEE PAR DES CONFLITS
JURIDIQUES INTERNATIONAUX**.....57

CHAPITRE 1 – CADRE LEGAL DE LA NAVIGATION COMMERCIALE ARCTIQUE.....57

CHAPITRE 2 – DES ROUTES ARCTIQUES ENCORE PEU FREQUENTEES.....74

*
* *

PARTIE 3 – DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE NECESSAIRE.....94

CHAPITRE 1 – DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TECHNOLOGIQUE LIE A LA
NAVIGATION ARCTIQUE.....94

CHAPITRE 2 – LES PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES ET ECOLOGIQUES
.....103

*
* *

CONCLUSION.....109

INTRODUCTION

La banquise fond !

Cette affirmation est désormais une évidence pour tous tant les préoccupations environnementales et écologiques sont importantes autour du réchauffement climatique, et par voie de conséquence, de la fonte de la banquise et de la hausse du niveau de la mer, mais la fonte de la banquise n'est pas une mauvaise nouvelle pour tout le monde. Le retrait des glaces dans l'Arctique ouvre petit à petit les deux routes maritimes mythiques de l'Arctique : le Passage du Nord-Ouest (PNO) dans l'archipel Arctique canadien et la Route Maritime du Nord (RMN) le long des côtes de la Russie.

SECTION 1 – HISTORIQUE DES ROUTES ARCTIQUES

§ 1 – DECOUVERTE ET CONQUETE DES ROUTES ARCTIQUES

Pendant des siècles nombreux sont les explorateurs et les aventuriers européens à avoir tenté de franchir ces passages qui ont résisté à la conquête de l'Homme pendant très longtemps. Mais désormais, la banquise fond et le PNO et la RMN ne sont plus ces infranchissables obstacles d'autrefois. L'Arctique est navigable, au moins une partie de l'année et les perspectives économiques autour de cette réalité sont nombreuses. Outre l'exploration et la soif de découverte, la motivation de ces explorateurs était d'ouvrir les routes les plus courtes et les plus rapides pour rejoindre l'Asie. Cette volonté était d'autant plus légitime quand on sait que le canal de Suez et le canal de Panama n'ont été ouverts que respectivement en 1869 et 1914 obligeant les navigateurs à rejoindre l'Asie via le Cap de Bonne-Espérance au sud de l'Afrique ou par le Cap Horn au sud de l'Amérique, des voyages longs et dangereux.

A – LES PREMIERES EXPLORATIONS DU PASSAGE DU NORD-OUEST

Très tôt, des expéditions ont été diligentées vers le PNO afin de découvrir une route directe vers l'Orient. Le premier voyage reconnu a été entrepris en 1497 par Giovanni Caboto, explorateur vénitien au service d'Henri VII d'Angleterre. Cinq ans après la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, il persuada la Roi qu'il était possible de rejoindre les Indes par le nord du continent américain. Malheureusement pour lui, son voyage prit fin au large de l'Islande suite à une mésentente avec son équipage¹.

Au siècle suivant, le britannique Martin Frobisher a effectué trois voyages entre 1576 et 1578. Une baie au nord d'Iqaluit porte son nom. Au cours de ses voyages, Martin Frobisher a exploré une grande partie du Canada et a revendiqué le Canada pour le compte de la couronne d'Angleterre.

Dans leurs explorations, pensant trouver un passage vers l'Asie, certains explorateurs ont investis les grands fleuves nord américains. Ainsi, Jacques Cartier effectua trois voyages en 1534, 1535-1536 et 1541-1542 au cours desquels il explora minutieusement le fleuve Saint-Laurent².

Après cela, nombreux sont les explorateurs à avoir exploré une partie du PNO et laissé leur nom gravé à jamais dans la géographie du passage. Ainsi, en 1728, le danois Vitus Béring, pour le compte de la Marine russe emprunta le détroit éponyme. John Davis ou Henry Hudson ont également exploré l'archipel Arctique du Canada, sans toutefois réussir à franchir le passage.

Les échecs de James Cook et de George Vancouver qui recherchaient le passage à partir du Pacifique leur firent dire qu'un tel passage n'existait pas. Ils furent appuyés dans leurs conclusions par Alexander Mackenzie qui avait descendu le fleuve Mackenzie en canoë en espérant trouver le passage et qui avait finalement abouti dans l'océan Arctique.

¹ « Giovanni Caboto » ; Grande Encyclopédie Larousse, Librairie Larousse (1976)

² « Nord-Ouest (passage du) » ; Grande Encyclopédie Larousse, Librairie Larousse (1976)

Mais en 1822, la découverte du passage par voie terrestre relance les ardeurs des navigateurs.

En 1848, le « HMS Investigator », sous la direction de Robert McClure fut tout proche de franchir pour la première fois. Parti à la recherche de l'expédition Franklin dont on était sans nouvelles depuis trois ans, le navire fut retenu prisonnier par les glaces au large de l'île Banks, dernière île du passage avant la mer de Beaufort et le détroit de Béring.

C'est finalement le norvégien Roald Amundsen qui franchit pour la première fois le PNO par la mer en 1906. Parti d'Oslo en 1903 sur un bateau de pêche de 21m de long avec à son bord six autres membres d'équipage, Amundsen est resté prisonnier des glaces pendant deux ans au milieu du PNO. Le navire réussit à reprendre sa traversée à l'été 1905 mais se retrouva de nouveau prisonnier des glaces en octobre 2005 le long des côtes de l'Alaska. L'expédition franchira finalement le détroit de Béring à l'été 1906, devenant le premier navire à franchir le PNO³.

B – LA CONQUETE DE LA ROUTE MARITIME DU NORD

A l'image du PNO, la RMN intéressa très tôt les explorateurs qui commencèrent à s'y aventurer dès le XVI^{ème} siècle. Mais dès 1619, la Russie décida d'empêcher les entreprises étrangères de s'aventurer le long de la RMN et de découvrir le passage. Pendant ce temps, la Russie continuait son expansion en Sibérie Orientale sans toutefois s'intéresser aux côtes et à la RMN. Ainsi, la découverte du détroit de Béring n'eut pas de véritable impact sur les ambitions russes. Ce n'est qu'au XIX^{ème} siècle que l'intérêt russe pour la RMN se manifesta.

En 1878, le finno-suédois Adolf Erik Nordenskjöld fut le premier à accomplir un voyage maritime entre l'Europe et le Pacifique via l'océan Arctique en

³ « Roald Amundsen » et « Nord-Ouest (passage du) » ; Grande Encyclopédie Larousse, Librairie Larousse (1976)

franchissant la RMN⁴. Il fut imité en 1918 par Roald Amundsen qui devint ainsi le premier homme (et le seul à ce jour) à avoir accompli le tour complet de l'Arctique par voie maritime. Entre temps, deux brise-glaces russes avaient accompli le trajet dans le sens inverse en entrant dans le passage par le détroit de Béring et rejoignant Mourmansk via la RMN en 1915⁵.

§ 2 – LES ROUTES ARCTIQUES AU XX^{ème} SIECLE

Le PNO et la RMN n'ont pas fait l'objet de la même attention par leurs pays côtiers respectif durant le XX^{ème} siècle. Alors que l'URSS s'est employée à faire de la RMN une voie commerciale interne, le Canada ne s'est que peu intéressé au PNO excepté quelques conflits diplomatiques avec les Etats-Unis.

A – LA RMN : UNE VOIE SOVIETIQUE STRATEGIQUE

Si après le premier passage de Nordenskjöld dans la RMN, la navigation n'y fut pas très intensive, l'expédition d'Amundsen marqua le début de la conquête de la RMN par les soviétiques.

En effet, avec l'arrivée des soviétiques au pouvoir et l'expansion de l'URSS, le Kremlin a souhaité faire de la RMN une voie navigable interne de grande importance. Dès 1922, et jusqu'en 1967, les soviétiques fermèrent la RMN à la navigation internationale, les seuls navires admis à transiter le long des côtes russes de l'Arctique étaient les navires soviétiques⁶.

Dans les années 1930, l'URSS ouvre de façon durable la navigation commerciale interne dans la RMN. Celle-ci est utilisée pour le cabotage, principalement dans sa partie occidentale entre Mourmansk et Dickson navigable toute l'année, et au delà, dans toute la partie Est de la RMN durant l'été. La volonté de l'URSS, en

⁴ « Nord-Est (passage du) » ; Grande Encyclopédie Larousse, Librairie Larousse (1976)

⁵ Frédéric Lasserre, « *La souveraineté canadienne dans le Passage du Nord-ouest* », Options politiques (Montréal), 28:5, mai 2007

⁶ Frédéric Lasserre « *Les détroits arctiques canadiens et russes : souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes* » Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, n° 135, 2004, p. 401-402

quête d'indépendance, est d'être parfaitement autonome et de ne dépendre d'aucun autre pays étranger, ce qui explique sa volonté d'utiliser la RMN pour accéder aux ressources les plus lointaines de l'URSS.

Suite à la réouverture de la RMN à la navigation internationale, la fréquentation de la route s'intensifie et atteint des sommets en 1987. Mais après l'éclatement de l'URSS, la RMN perd l'attention dont elle était l'objet et sa fréquentation décroît rapidement.

Avec le réchauffement climatique et la fonte des glaces, la RMN est revenue sur le devant de la scène et la rénovation et la modernisation de ses infrastructures sont désormais des priorités de Moscou qui souhaite s'appuyer dessus pour relancer l'économie. Le projet est d'autant plus important pour la Russie que la RMN joue un rôle central dans l'exploitation des ressources énergétiques de l'Arctique⁷.

B – LE PNO : LES CONTROVERSES AMERICANO-CANADIENNES

Si le PNO a fait l'objet de toutes les attentions pendant plusieurs siècles avant d'être enfin dompté par Roald Amundsen, une fois l'exploit réalisé, le Canada cessa de s'intéresser à la route. Certes les populations locales avaient pour habitude de naviguer dans l'archipel Arctique, notamment pour les besoins de la pêche, mais ce fut pendant longtemps la seule navigation dans le passage. Le PNO ne représentait aucun enjeu commercial pour le Canada qui s'en désintéressa. Cependant, deux crises entre le Canada et les Etats-Unis relancèrent l'intérêt canadien pendant la guerre froide⁸.

Les premières tensions entre les Etats-Unis et le Canada sont apparues avec le transit décrié du « Manhattan » en 1969. Les Etats-Unis, inquiets d'une hypothétique attaque russe par le nord au plein cœur de la guerre froide ont fait

⁷ Margaret Blunden, « *Geopolitics and the Northern Sea Route* » dans *International Affairs*, vol 88, Issue 1, The Royal Institute of International Affairs (2012)

⁸ Frédéric Lasserre « *Les détroits arctiques canadiens et russes : souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes* » Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, n° 135, 2004, p. 401-402

de leur présence en Arctique une priorité. A cet effet, les Etats-Unis ont déclaré considérer le PNO comme un détroit international libre de navigation, position contestée par le Canada. Forts de ces prétentions et suite à la découverte de pétrole en Alaska, les Etats-Unis ont également vu apparaître une perspective économique à la navigation dans le PNO. Les Etats-Unis affrétèrent donc le « Manhattan », un *tanker* de 155.000 tonnes à coque renforcée pour effectuer un transit entre les gisements de l'Alaska et la côte Est des Etats-Unis. L'initiative fit un tollé dans l'opinion publique canadienne et mena le Canada à prendre des mesures plus strictes dans ses prétentions de souveraineté sur l'archipel Arctique canadien comme nous le verrons plus tard⁹.

Au début des années 1980, le transit, à nouveau organisé par les Etats-Unis, du « Polar Sea » marqua un deuxième palier de tensions autour du statut du PNO. Le transit du brise-glaces américain eut un tel retentissement au Canada que le gouvernement adopta de nouvelles mesures incluant l'ensemble de l'archipel Arctique aux eaux intérieures canadiennes et réglementant la navigation dans le PNO.

Suite à cela, la navigation dans le PNO resta très faible jusqu'au début du XXI^{ème} siècle. Mais le PNO, à l'image de la RMN, a repris de l'intérêt dernièrement avec la fonte des glaces combinées aux enjeux économiques importants que représente l'Arctique.

SECTION 2 – DES ROUTES MARITIMES EN VOGUE

Nous le disons en propos préliminaire, la banquise fond. Avec le retrait des glaces de plus en plus important, année après année, les perspectives de navigation sont devenues réelles et les projets de routes commerciales commencent à prendre forme. Ajoutons à cela le fait que l'Arctique représente

⁹ Voir l'article de Laurence Cros, « *Le Passage du Nord-Ouest à l'épreuve du réchauffement climatique : une remise en cause de la coopération américano-canadienne dans l'Arctique ?* » dans *Les Relations interaméricaines en perspective : entre crises et alliances*, Isabelle Vagnoux et Daniel van Eeuwen, Éditions de l'Institut des Amériques, Paris, (2009), p. 75-87

l'une des plus importantes – si ce n'est la plus importante – réserve mondiale de ressources naturelles, il n'est alors pas difficile de comprendre que la région soit devenue une zone à fort enjeu.

A – LES PERSPECTIVES DE NAVIGATION COMMERCIALE

Avec la fonte des glaces dans le PNO et dans la RMN, la durée de navigation dans l'Arctique augmente chaque année. Elle est actuellement ouverte de 3 à 5 mois par an¹⁰, durée destinée à s'allonger chaque année du fait de la fonte de la banquise qui s'accélère.

L'ouverture du PNO et la RMN combinée au fait que ces deux passages constituent sans aucun doute les routes maritimes les plus courtes entre l'Europe du Nord et la côte Pacifique de l'Asie, permettant des voyages plus courts et donc des économies de carburant, renforcent l'attractivité de la RMN et du PNO. Ajoutons à cela que les passages de l'Arctique sont très sûrs avec notamment l'absence de piraterie le long des côtes russes ou canadiennes¹¹. Tous ces éléments ont fait prendre conscience au Canada et à la Russie des possibilités qu'offrent le PNO et la RMN.

¹⁰ Olivier Truc, « *La route du Nord-Est : l'autre canal de Suez ?* », dans *Le Monde Geo et Politique*, (30 novembre 2011)

¹¹ Olivier Truc, « *La route du Nord-Est : l'autre canal de Suez ?* », dans *Le Monde Geo et Politique*, (30 novembre 2011)



----- Routes maritimes projetées

Face à ce constat, le Canada et surtout la Russie, ont décidé d'investir dans des infrastructures le long de ces routes afin de les rendre attractives d'un point de vue commercial, d'en augmenter la fréquentation, et à terme d'y établir des lignes commerciales régulières entre l'Europe et l'Asie.

B – L'ARCTIQUE, NOUVEL ELDORADO

Les ressources naturelles de l'Arctique sont la première raison pour laquelle les pays circumpolaires veulent à tout prix développer la navigation Arctique. En effet, comme nous le verrons, l'Arctique regorgent de ressources en tout genre. Hydrocarbures, fer, or, diamant, acier, nitrate, cuivre, ... sont présents en très

grandes quantités dans les sous-sols de l'Arctique¹². Depuis les années 1960, de nombreux gisements ont été découverts (et continuent de l'être) dans la région, et notamment des gisements offshore.

L'abondance des ressources naturelles de l'Arctique attire naturellement les investisseurs et entreprises spécialisées qui souhaitent exploiter ces ressources immenses. Pour l'exploitation, l'approvisionnement et le transport des ressources depuis les gisements, le support du transport maritime est indispensable et devrait participer de façon conséquente à une augmentation de la fréquentation maritime de l'Arctique.

Nous le verrons plus en détail, mais les perspectives d'exploitation commerciale des routes arctiques sont réelles. Que ce soit comme une route commerciale entre l'Europe et l'Asie ou comme une destination pour le transport de ressources naturelles, la navigation dans l'Arctique est destinée à croître. Mais le développement de ces routes se heurte encore à des conflits juridico-politiques autour du statut des routes commerciales et de la propriété des sous-sols de l'Arctique.

C – LES CONFLITS JURIDIQUES

Comme toute zone aux enjeux économiques immenses, l'Arctique est au cœur de plusieurs différends internationaux. Les nouveaux atouts de la région attirent les différentes forces internationales qui se disputent la région. Ces conflits tournent principalement autour de la revendication de la souveraineté sur les sous-sols de l'Arctique et les ressources naturelles qu'ils contiennent mais également sur le statut des routes de l'Arctique.

Concernant les revendications de la souveraineté sur les sous-sols de l'Arctique, tous les États circumpolaires, c'est-à-dire la Russie, la Norvège, l'Islande et le Danemark (via le Groenland), le Canada, et les États-Unis revendiquent des droits

¹² Dominique Kopp, « Ruée vers l'or Noir sur la banquise », *Manière de Voir* n° 128, *Le Monde Diplomatique*, (avril-mai 2013), p 67-70

sur des zones de l'Arctique, parfois jusqu'au pôle Nord en s'appuyant pour la plupart, à l'exception des Etats-Unis, non signataires, sur la Convention de Montego-Bay. L'obtention de ces extensions de souveraineté est importante dans la mesure où elle donne au pays souverain l'exclusivité de l'exploitation des ressources naturelles qui s'y trouvent¹³.

Un second conflit sur le statut des routes de l'Arctique oppose deux positions radicalement opposées : la Russie et le Canada d'un côté qui considère ces routes comme faisant partie de leurs eaux intérieures et les Etats-Unis, soutenus notamment par l'Union Européenne et la Chine, de l'autre, considérant ces passages comme des détroits internationaux. L'enjeu de ce conflit est également important dans la mesure où si les passages appartiennent aux eaux intérieures de la Russie et du Canada, ceux-ci sont fondés à réglementer la navigation du PNO et de la RMN et ont droit de regard sur tous les navires souhaitant transiter via ces passages. A l'inverse, si le PNO et la RMN obtiennent le statut de détroits internationaux, la navigation y serait totalement libre, sans aucun droit de regard des Etats côtiers.¹⁴

Ces différents conflits internationaux ralentissent bien évidemment le développement de la navigation Arctique. Tant que le statut des passages de l'Arctique n'aura pas été réglé et clairement établi, la navigation commerciale de l'Arctique ne pourra pas se développer de façon réellement importante. Au surplus, l'exploitation des ressources naturelles de l'Arctique est en partie dépendante de la résolution des revendications des pays circumpolaires sur la propriété des sous-sols de l'Arctique.

*

* *

Comme cela a été indiqué dans la brève présentation précédente du présent écrit, les ressources naturelles de l'Arctique découvertes au cours des quarante

¹³ Partie VI de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

¹⁴ Partie III de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

dernières années sont immenses et génère un important trafic maritime dans l'Arctique et sa région. La navigation due à l'exploitation des gisements de ressources naturelles fera donc l'objet de la première partie du présent travail.

La navigation Arctique fut pendant longtemps la quête d'un passage vers entre l'Europe et l'Asie. Le PNO et la RMN s'inscrivent dans cette perspective et les autorités russes et canadiennes rêvent de faire de la RMN et du PNO des lignes maritimes régulières. Ce rêve est encore loin d'être atteint, mais il est indéniable que la navigation commerciale s'intensifie et cette augmentation de la fréquentation des routes Arctiques devrait s'accélérer dans les années à venir malgré la persistance de conflits juridiques internationaux qui freinent l'expansion du trafic. Cela sera abordé dans une seconde partie.

Pour accélérer le développement de la navigation dans l'Arctique, la Russie et dans une moindre mesure le Canada, ont lancé d'importants programmes de modernisation et de rénovation de leurs installations afin d'attirer une plus grande diversité de navigation. En plus de la navigation de marchandise, les modernisations visent à attirer un tourisme toujours plus important dans la région sans pour autant faire diminuer le nombre de programmes scientifiques menés dans l'Arctique. Autant d'activités qui sont des sources importantes de développement pour la région Arctique mais qui peuvent participer à menacer l'environnement et qui feront l'objet d'une troisième et dernière partie.

PARTIE 1 – LA NAVIGATION MARITIME ARCTIQUE AU SERVICE DES RESSOURCES NATURELLES

A l'inverse de l'Antarctique qui a fait l'objet d'un traité signé le 1^{er} décembre 1959 à Washington, l'Arctique ne fait l'objet d'aucun accord international, ce qui mène à des conflits internationaux concernant le statut de l'Arctique et la souveraineté sur ses ressources naturelles.

La question de la souveraineté sur les ressources de l'Arctique (Chapitre 1) est d'autant plus importante que les enjeux économiques autour de l'exploitation de ces ressources sont immenses (Chapitre 2).

CHAPITRE 1- LE CADRE JURIDIQUE DE LA SOUVERAINETE SUR LES RESSOURCES DE L'ARCTIQUE

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 (CNUDM), également connue sous le nom de Convention de Montego-Bay est un traité international mettant en place un cadre légal international à l'utilisation des mers et des océans. Cette convention, signée à Montego-Bay en Jamaïque, entrée en vigueur le 16 novembre 1994 vise à assurer la conservation et l'utilisation équitable des ressources et du milieu marin ainsi qu'à protéger les ressources biologiques marines.

La CNUDM a également vocation à régir les questions de la souveraineté maritime, de l'usage des zones maritimes et les droits de navigation, tant dans les eaux internationales que dans les eaux territoriales. L'intérêt de cette convention est que la Russie, le Canada, la Norvège et le Danemark ont tous ratifié cette convention qui s'applique donc pour la délimitation de leurs espaces maritimes. Mais les Etats-Unis, seul pays circumpolaire à n'avoir pas encore ratifié la Convention de Montego-Bay, suivis par l'Union Européenne notamment, contestent les prétentions des autres Etats circumpolaires, et notamment celles du Canada et de la Russie.

SECTION 1 – LA SOUVERAINETE MARITIME AUX TERMES DE LA CNUDM

§ 1 – LA DELIMITATION DES ESPACES MARITIMES

Depuis la Convention de Montego-Bay, les Etats connaissent désormais, en plus de leurs eaux intérieures (A), trois zones maritimes différentes : la mer territoriale (B), la zone contiguë (C) et enfin la Zone Economique Exclusive (D). La CNUDM a ouvert également la possibilité d'un prolongement du territoire terrestre avec le plateau continental (E). Au delà de ces zones, se situe la haute mer (F).

A – LES EAUX INTERIEURES

La ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale, selon les dispositions de l'article 5 de la CNUDM, est la laisse de basse mer le long de la côte, à savoir la ligne marquée par les eaux des marées descendantes les plus basses. Lorsque la côte est profondément découpée, la ligne de base peut être établie en reliant les points avancés de la côte¹⁵.

En ce qui concerne les baies, l'article 10 prévoit que si la distance entre les points d'entrée naturels de la baie n'excèdent pas 24 milles nautiques, une ligne peut être tracée entre ces deux points et les eaux de la baie peuvent donc être considérées comme des eaux intérieures. Sont également considérées comme eaux intérieures les baies dites « historiques », même au delà de 24 milles¹⁶.

B – LA MER TERRITORIALE

La mer territoriale est définie dans la Partie 2 de la Convention de Montego-Bay. Il s'agit, aux termes de l'article 2 de la CNUDM de la zone de mer adjacente¹⁷, au delà des eaux intérieures (*Les eaux intérieures maritimes sont constituées par les eaux situées entre le littoral et la ligne de base de la mer territoriale. Cette*

¹⁵ Article 7 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

¹⁶ Pierre Bonassies & Christian Scapel, « *Traité de Droit Maritime* », LGDJ 2^{ème} ed (2010) p. 32

¹⁷ Article 2 de la CNUDM, Montego-Bay (1985) : « *La souveraineté de l'Etat côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un Etat archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale* »

définition inclut dans les eaux intérieures : les ports, les rades, les havres, les fjords, etc), sur laquelle l'Etat côtier étend sa souveraineté.

L'article 3 de ladite Convention dispose que

« Tout Etat a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale, cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la Convention ».

C'est donc l'Etat côtier lui même qui délimite sa mer territoriale à partir de sa ligne de base¹⁸ jusqu'à une largeur maximale de 12 milles marins.

L'Etat côtier exerce dans sa mer territoriale sa pleine souveraineté dans les conditions prévues par la Convention de Montego-Bay et les règles du droit international. Cette souveraineté sur la mer territoriale s'étend également au fond de cette mer et à son sous-sol¹⁹.

Ainsi, l'Etat côtier exerce sur la mer territoriale - et les zones assimilées – les compétences exclusives qui sont le prolongement de la compétence territoriale sur le territoire de l'Etat. L'Etat côtier exerce notamment sa compétence exclusive sur les activités économiques, les activités de police (administrative et judiciaire) ainsi que sur les activités de service public²⁰.

L'Etat côtier doit cependant se conformer aux exigences de la navigation internationale et notamment accepter de laisser un droit de libre passage inoffensif aux navires étrangers²¹.

C – LA ZONE CONTIGUË

¹⁸ Articles 4 et 5 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

¹⁹ Article 2 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

²⁰ Raymond Ranjeva & Charles Cadoux « *Droit International Public* », Vanves France : EDICEF (1992)

²¹ Articles 17 à 32 de la CNUDM, Montego-Bay (1985). Le droit de passage inoffensif est traité dans le Chapitre 1 de la Partie 2

Au delà de la mer territoriale, se trouve la zone contiguë sur laquelle l'Etat côtier exerce des prérogatives de souveraineté plus limitées. La zone contiguë est définie à l'article 33 de la Convention de Montego-Bay dans les termes suivants :

« 1. Dans une zone contiguë à sa mer territoriale, désignée sous le nom de zone contiguë, l'Etat côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de :

a) prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale;

b) réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

2. La zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de 24 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ».

On constate donc que dans cette zone qui s'étend jusqu'à 24 milles nautiques (soit 12 de plus que la mer territoriale), l'Etat côtier exerce des compétences de contrôle de nature douanière, sanitaire et environnementales afin de prévenir et réprimer les infractions.

On constate cependant que la zone contiguë a perdu de l'intérêt avec la Convention de Montego-Bay qui consacre la zone économique exclusive.

D – LA ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE

La Zone Economique Exclusive (ZEE) est la principale innovation de la Convention de Montego-Bay. La ZEE fait l'objet de la cinquième partie de la Convention qui la définit à l'article 55 :

« La zone économique exclusive est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, soumise au régime juridique particulier établi par la présente partie, en vertu duquel les droits et la juridiction de l'Etat côtier et les droits et libertés des autres Etats sont gouvernés par les dispositions pertinentes de la Convention ».

La ZEE ne peut s'étendre au delà d'une largeur de 200 milles marins de la ligne de base marquant le début de la mer territoriale²².

La ZEE telle qu'envisagée par la Convention est une conciliation entre la consécration des droits patrimoniaux des Etats côtiers sur l'ensemble des ressources situées dans la ZEE tout en confirmant les libertés traditionnelles de la Haute Mer. Dans la ZEE, l'Etat côtier dispose de droits souverains sur les ressources qui y ont leur source notamment « *aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents* »²³.

En ce qui concerne la navigation dans la ZEE, celle-ci se fait selon les modalités de la haute mer²⁴.

On ne peut donc pas véritablement dire que l'Etat côtier exerce une souveraineté sur la ZEE en tant qu'espace, mais que les droits de l'Etat se limitent aux ressources naturelles, qu'il s'agisse de ressources biologiques ou minérales, de cette zone. L'Etat côtier dispose en quelque sorte d'un exercice de juridiction et de droits souverains sur les ressources, mais pas d'une souveraineté pleine et entière, le régime de la ZEE restant plus proche de celui de la haute mer que de celui de la mer territoriale.

E – LE PLATEAU CONTINENTAL

Apparu pour la première fois sur le plan juridique en 1945 avec la proclamation Truman, le plateau continental a été intégré dans la Convention de Montego-Bay. Faisant à lui seul l'objet de la partie VI de ladite Convention, « *le plateau continental d'un Etat côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de*

²² Article 57 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

²³ Article 56 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

²⁴ Pierre Bonassies & Christian Scapel, « *Traité de Droit Maritime* », LGDJ 2^{ème} ed (2010) » p 49

sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure »²⁵.

La définition donnée par la Convention est assez complexe, pourtant le régime du plateau continental reste relativement simple et proche de celui de la ZEE²⁶. La Convention permet, en cas de réalité géographique et géologique du plateau continental, de disposer de droits exclusifs sur les ressources naturelles jusqu'à une distance maximale de 350 milles marins²⁷. A la différence de la ZEE, l'Etat côtier ne dispose sur cette zone que de « *droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation de ses ressources naturelles* »²⁸. Cela concerne uniquement les ressources du plateau proprement dit, c'est-à-dire les ressources minérales ou autres ressources non biologiques des fonds marins et de leurs sous sols. L'extension du plateau continental est donc particulièrement intéressante pour l'exploitation de ressources naturelles et notamment les hydrocarbures sur lesquels l'Etat côtier a donc la primauté.

Si le régime du plateau continental est très proche de celui de la ZEE, il se distingue donc en deux points : le plateau continental s'étend beaucoup plus loin que la ZEE puisqu'il peut aller jusqu'à 350 milles marins (contre 200 pour la ZEE). Le plateau continental présente également l'avantage d'être systématique, c'est-à-dire que lorsqu'un Etat n'a pas déclaré de ZEE, il conserve les prérogatives afférentes au plateau continental sur les ressources du plateau²⁹.

F – LA HAUTE MER

²⁵ Article 76 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

²⁶ Pierre Bonassies & Christian Scapel, « *Traité de Droit Maritime* », LGDJ 2^{ème} ed (2010) p. 49

²⁷ Article 76.5 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

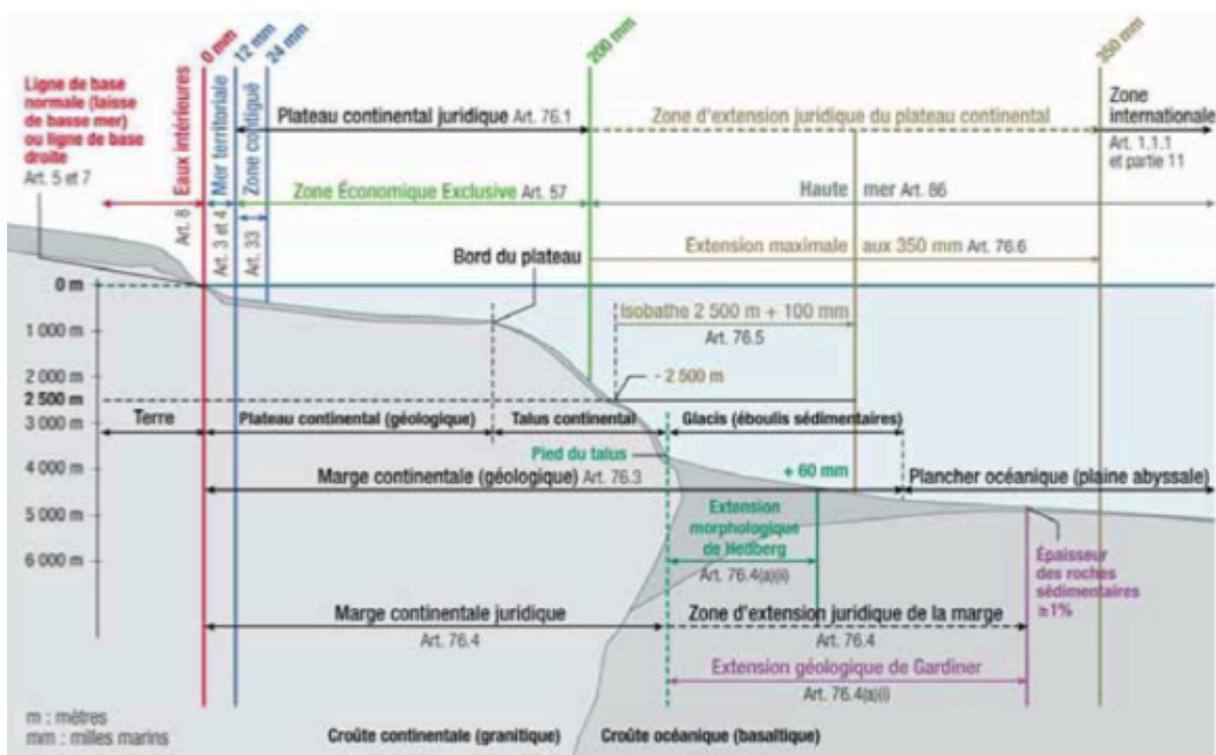
²⁸ Article 77 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

²⁹ Pierre Bonassies & Christian Scapel, « *Traité de Droit Maritime* », LGDJ 2^{ème} ed (2010)

Au delà des zones précédemment évoquées (mer territoriale, zone contiguë et ZEE), se trouve la haute mer. La haute mer est caractérisée par la liberté totale de navigation et ne peut faire l'objet d'une quelconque appropriation. La seule souveraineté qui s'applique en haute mer est celle du pavillon du navire. Aux termes de l'article 89 de la CNUDM, « *aucun Etat ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté* ».

Concernant les fonds marins, au delà du plateau continental, on parle de la Zone³⁰. La Zone a été proclamée patrimoine commun de l'humanité et est soumis à un régime spécifique de régulation³¹.

Les différents paramètres de l'extension du plateau continental dans la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM)



Source : Rapport du Sénat n° 674, Session Extraordinaire 2011-2012

³⁰ Partie XI de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

³¹ Article 136 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

§ 2 – DES CRITERES POUVANT MENER A DES CONFLITS INTERNATIONAUX

La délimitation des espaces maritimes des Etats peut-être une source abondante de conflits internationaux dès lors que des enjeux économiques sont inclus dans l'opération. Ces difficultés et cette tension se sont traduites en Méditerranée à la fin des années 1970 avec quelques différends fameux. L'ensemble des différends a pour raison d'être le contrôle des hydrocarbures présents en masse dans les sous-sols du nord de l'Afrique et de la Méditerranée.

C'est comme cela que l'on a vu apparaître deux différends majeur, l'un connu sous le nom de « l'affaire du plateau continental de la Mer Egée » opposant la Turquie et la Grèce sur des question de délimitation de la mer territoriale. La Cour de Justice Internationale a estimé en 1978 qu'il fallait « *concilier les principes d'équité et les circonstances pertinentes* » afin « *d'établir les limites entre Etats voisins dans lesquelles ils exercent respectivement leurs pouvoir et droits souverains* »³². Mais malgré un moratoire signé entre les parties³³, les tensions autour de cette question restent palpables.

Un autre différend a opposé la Tunisie et la Libye et a mené la Cour de Justice Internationale à se prononcer deux fois, en 1982 et 1985. Malgré les éclaircissements de la CIJ sur les méthodes à appliquer pour délimiter les zones de souveraineté respectives, la Libye et la Tunisie ne sont toujours pas arrivées à un accord³⁴.

Ces conflits sont également présents dans l'Arctique sur fond de course aux ressources énergétiques.

SECTION 2 – LA PROPRIETE DES SOUS-SOLS DANS L'ARCTIQUE ET CONFLITS

BILATERAUX

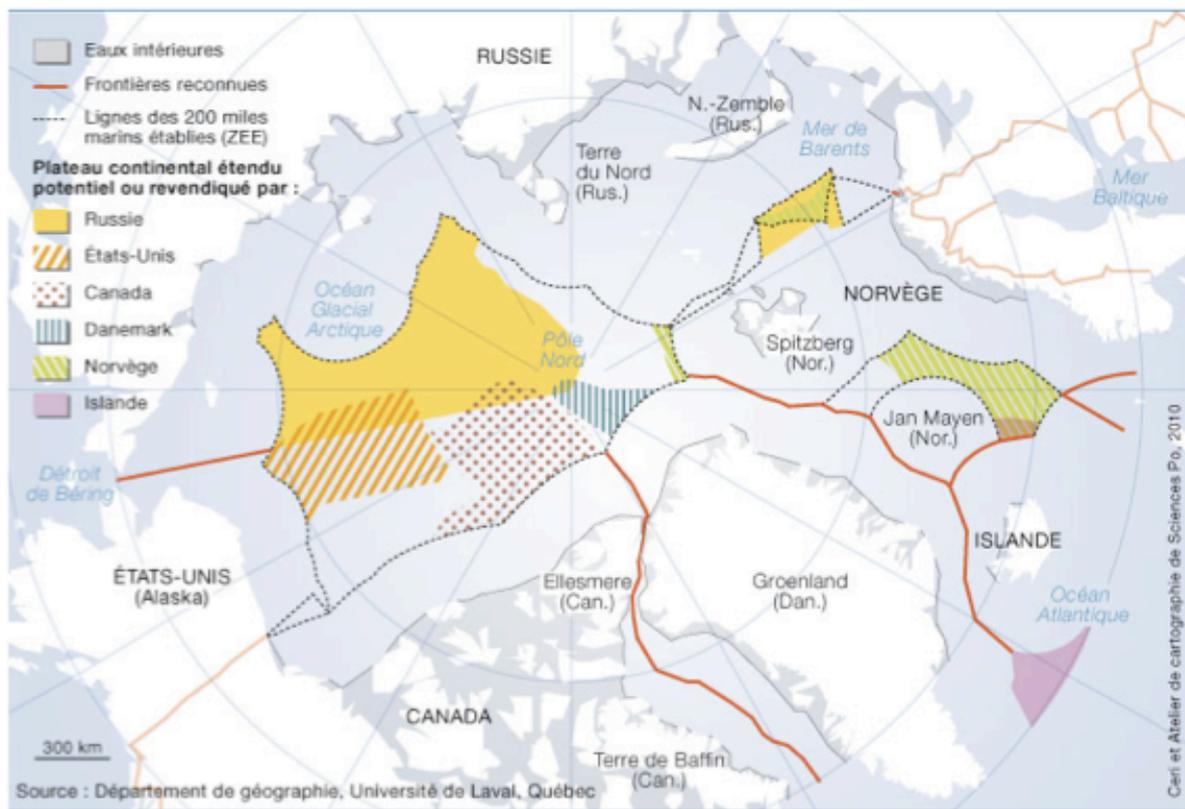
Tous les Etats circumpolaires, et surtout la Russie, revendiquent une extension de leur plateau continental au delà de la limite des 200 milles prévue par la

³² Cour Internationale de Justice, arrêt du 19 décembre 1978, Grèce c/ Turquie

³³ Moratoire de Berne (1976)

³⁴ Cour Internationale de Justice, arrêt du 24 février 1982, confirmé par l'arrêt du 10 décembre 1985, Tunisie c/ Jamahiriya Arabe Libyenne

Convention de Montego-Bay. Comme le montre la carte ci-dessous, la Russie, les États-Unis, le Canada, le Danemark, la Norvège et l'Islande revendiquent chacun un accroissement de leur espace de souveraineté, principalement pour des raisons économiques tenant à la souveraineté sur les ressources naturelles présentes dans les sous-sols de la région Arctique.



Limites géographiques et revendications des États circumpolaires

Ainsi, le Danemark estime que la dorsale de Lomonossov qui s'étend quasiment jusqu'au Pôle Nord est la continuité du plateau continental du Groenland et qu'il s'agit donc d'un espace de souveraineté du royaume.

Dans le même esprit, la Russie³⁵ qui sollicite également une extension de son plateau continental jusqu'au Pôle Nord et, dans une moindre mesure, la Norvège³⁶, ont saisi la Commission des Nations Unies sur les Limites du Plateau Continental (CLPC) afin d'obtenir une extension de leur plateau continental

³⁵ Demande d'extension du plateau continental de la Russie devant le CLPC, 20 décembre 2011

³⁶ Demande d'extension du plateau continental de la Norvège devant le CLPC, 27 novembre 2006

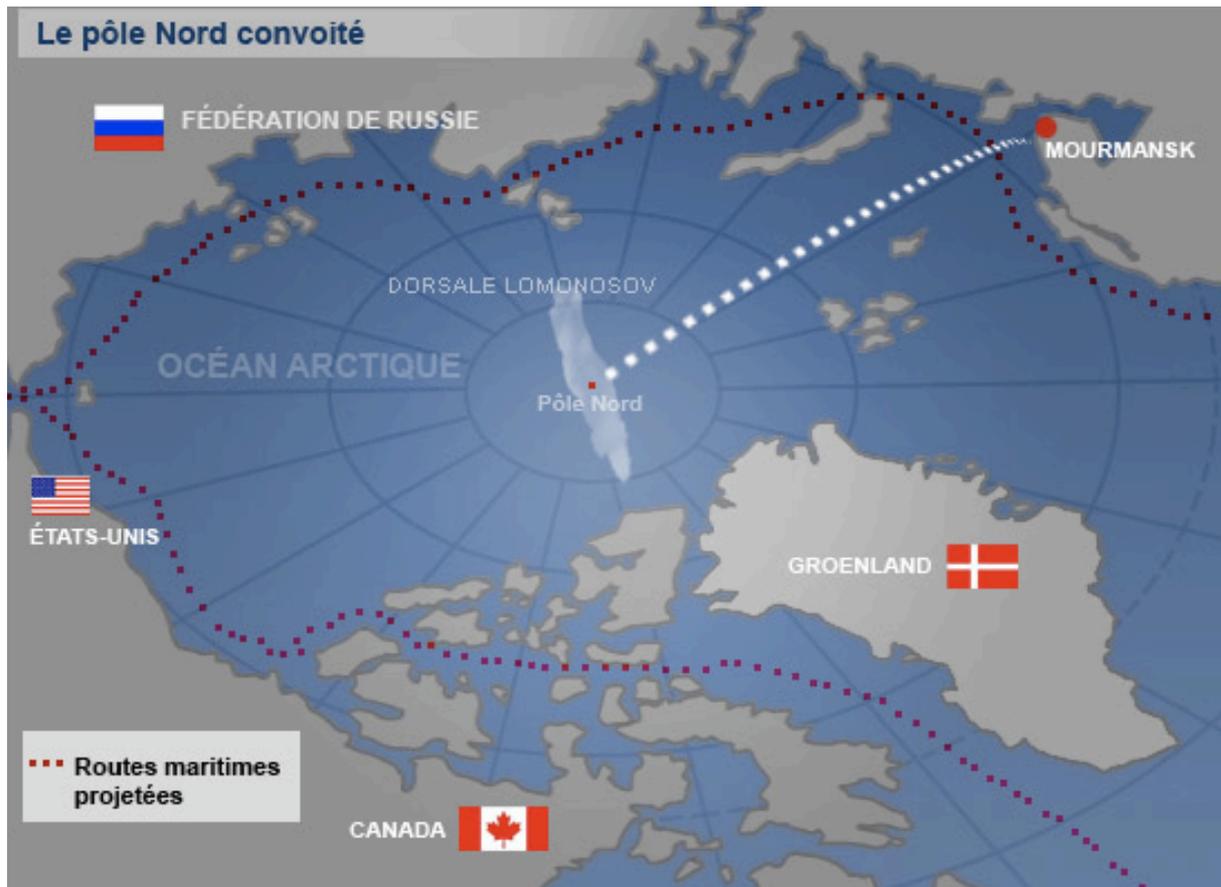
respectif au delà de la limite des 200 milles marins. La Commission des Nations Unies, sans se prononcer sur les demandes, a *recommandé* « *d'effectuer des recherches plus approfondies et notamment la communication de cartes détaillées des fonds marins Arctiques* »³⁷ afin de pouvoir trancher les questions.

Les revendications russes, qui tendent à s'approprier près de 20% supplémentaires de la surface de l'Arctique³⁸ reposent sur un argumentaire géologique. La Russie soutient que les dorsales de Mendeleïev et de Lomonossov, des chaînes de montagnes sous marines, sont des prolongements naturels du territoire de la Russie à partir des îles de la Sibérie. Affirmant détenir des preuves scientifiques que la dorsale de Lomonossov est un prolongement de son territoire national, la Russie a organisé une importante et très médiatisée expédition exploratrice dans les eaux Arctique. Le 2 août 2007, l'expédition Arktika 2007, sous la direction du célèbre explorateur russe Atour Tchilingarov, a planté symboliquement un drapeau russe sous le Pôle Nord afin d'en revendiquer la propriété³⁹.

³⁷ Alexandra Bellayer Roille, « *Les enjeux autour des frontières maritimes* », Ceriscope Frontières, Sciences-Po (2011)

³⁸ Alexandra Bellayer Roille, « *Les enjeux autour des frontières maritimes* », Ceriscope Frontières, Sciences-Po (2011)

³⁹ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008) p 154



Cette épopée a créé de vive tension avec les autorités canadiennes. Le ministre des affaires étrangères, Peter McKay, déplorant « *un spectacle de la Russie* » a réagi à cette action en déclarant « *Nous ne sommes plus au XV^{ème} siècle. Nous ne pouvons plus voyager à travers le monde, planter des drapeaux et proclamer que ce territoire nous appartient* »⁴⁰.

Le même mois, un brise glace américain, le « USCG Cutter Healy », s'est rendu dans la zone Arctique afin d'effectuer une cartographie précise et détaillée des fonds marins et de définir les limites du plateau continental de l'Alaska.

Suite à ces actions, les revendications des Etats circumpolaires se sont multipliées. A l'été 2008, des chercheurs danois et canadiens ont affirmé tenir les preuves que la dorsale était en fait l'extension du Groenland et du continent nord-américain.

⁴⁰ La voix de la Russie, 3 août 2007

Le Danemark affirme que son plateau continental au delà du Groenland se prolonge de plus d'un millier de kilomètres sous l'eau tandis que le Canada voit dans l'Océan Arctique ni plus ni moins que le prolongement du Grand-Nord canadien⁴¹.

Chaque Etat, à l'exception des Etats-Unis qui n'ont toujours pas ratifié la Convention de Montego-Bay, invoque au soutien de ses revendications la Partie VI de ladite Convention relative au plateau continental en espérant étendre les limite de leur plateau continental jusqu'à 350 milles marins et ainsi jouir de la pleine souveraineté sur les fonds marins et donc les ressources énergétiques de cette zone⁴².

Toutes ces actions ont pour but de convaincre la Commission des Nations Unies sur les Limites du Plateau Continental (CLPC) qui prendra la décision finale. La Commission est une émanation de la CNUDM à qui tous les pays doivent soumettre leurs dossiers de revendication. Son rôle est défini par la Convention: il se limite à émettre des recommandations à destination des Etats côtiers.

C'est à ces derniers que revient la responsabilité finale d'établir, conformément à ces recommandations, la limite extérieure de leur plateau continental, soit 350 milles. Par ailleurs, la CLPC n'a pas vocation à traiter des questions de délimitation entre Etats (cas du plateau continental adjacent à la ZEE de 2 Etats ou plus).

La CLPC, afin de se prononcer en toute connaissance de cause, exige la production de cartes complètes et précises des fonds océaniques revendiqués. Elle exige par ailleurs que les demandes des Etats ne soient pas conflictuelles, c'est-à-dire que les Etats concernés s'engagent à engager une négociation

⁴¹ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008) p. 165

⁴² Articles 76 et 77 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

amiable ou une procédure d'arbitrage en cas de différends sur des territoires revendiqués⁴³.

En plus des revendications tenant au plateau continental, un certain nombre de conflits bilatéraux mettant en jeu des territoires de l'Arctique doivent être résolus. Citons par exemple le litige opposant la Norvège et la Russie concernant la souveraineté de l'archipel du Spitzberg.

Le Canada est également en litige, d'un côté avec les Etats-Unis en mer de Beaufort et de l'autre avec le Danemark à propos de l'île de Hans.

L'importance des enjeux économiques de l'Arctique avec les nombreuses ressources énergétiques qu'il contient pourrait pousser les Etats-Unis à ratifier la CNUDM afin de revendiquer, à l'image des autres Etats circumpolaires, une extension de son plateau continental. Il semblerait que le gouvernement actuel ainsi que les associations environnementalistes et les acteurs du marché énergétique y soient favorables⁴⁴. Cette question est d'autant plus importante que les réserves de ressources naturelles dans l'Arctique sont immenses.

⁴³ Claire Védrine, « *Ressources en Arctique et revendications étatiques de souveraineté* », Revue générale de droit international public, n°1, 2009, pp.147-158

⁴⁴ Cyril Maré, « *L'Arctique : eldorado polaire menacé cherche désespérément régime de protection juridique* », Annuaire français de relations internationales, (2009), pp. 740-741

CHAPITRE 2 – ENJEUX ECONOMIQUES DE L'EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES

Si l'ouverture de voies maritimes dans l'Arctique a longtemps été un fantasme, l'évolution climatique de ces dernières années permet aujourd'hui d'envisager de concrétiser ces aspirations. Il reste certes de nombreuses difficultés à surmonter avant de pouvoir réellement parler de route maritime régulière, mais l'intensification du trafic maritime aussi bien dans le PNO que dans la RMN depuis le début des années 2000 montre bien que ces voies sont désormais praticables.

L'intensification du trafic dans la RMN et le PNO a deux causes principales. La première est évidemment d'ordre climatique. En effet, le réchauffement climatique entraîne inévitablement la fonte des glaces, et année après année, les deux passages mythiques de l'Arctique s'ouvrent un peu plus, se laissant conquérir par les Hommes.

La seconde explication à l'intensification des mesures prises pour conquérir la RMN et le PNO est économique. En effet, l'utilisation régulière de ces passages serait un formidable tremplin économique puisqu'elle faciliterait énormément l'accès aux ressources naturelles du Cercle Arctique et leur transport. Pour les pays qui bordent le PNO et la RMN, et notamment la Russie qui dispose de ressources naturelles inégalées dans le monde, l'ouverture des deux routes Arctique pourrait insuffler un élan économique important. Sans parler des opportunités commerciales que l'ouverture du PNO et de la RMN apporterait aux pays circumpolaires.

Ainsi, la navigation Arctique est liée à de nombreux enjeux économiques, principalement pour la Russie et le Canada, les deux Etats ayant les plus grands territoires circumpolaires et le plus de ressources naturelles, mais également pour les Etats-Unis et l'ensemble de la communauté internationale. Ces enjeux économiques vont inévitablement mener à une augmentation de la navigation Arctique.

SECTION 1 – LES HYDROCARBURES

Pour la Russie avec la RMN, comme pour le Canada et les Etats-Unis pour le PNO, l'ouverture des voies maritimes arctiques apportera de nouvelles perspectives en terme d'exploitation d'hydrocarbures.

En effet, bien que les estimations varient, il est connu que l'Arctique renferme d'immenses quantités de ressources naturelles, et notamment des ressources énergétiques (§ 1) dont l'exploitation est encore aujourd'hui rendue très difficile par les conditions d'accès et d'acheminement (§ 2)⁴⁵.

§ 1 – L'ARCTIQUE, RESERVE IMMENSE D'HYDROCARBURES

L'Arctique est réputé contenir d'immenses réserves de gaz et de pétrole. Ainsi, la firme britannique Wood MacKenzy, spécialisée dans le consulting dans les secteurs du gaz naturel et du pétrole estime que « 29% des ressources mondiales non découvertes de gaz et 10% de celles de pétrole se trouvent en Arctique »⁴⁶.

Certains observateurs plus optimistes parlent même de 50% des ressources mondiales⁴⁷.

Quelque soit la réalité des chiffres, tous s'accordent à dire que cela représente au bas mot des réserves d'au moins 47 trillions de mètres cubes de gaz naturel et 50 milliards de barils de pétrole⁴⁸. Cela représente autant de gaz que les réserves connues de la Russie, premier pays au monde en terme de réserves et plus de pétrole que la Lybie, neuvième réserve mondiale. Il est à noter que tous ces chiffres ne constituent que des estimations, qui ne cessent de changer à mesure que de nouveaux gisements sont découverts.

⁴⁵ Alex Joubert, « bonne nouvelle, la banquise disparaît », AgoraVox, (27 avril 2009)

⁴⁶ Site internet de Wood MacKenzy, <http://www.woodmacresearch.com>

⁴⁷ Matthew Carnaghan et Allison Goody, « La souveraineté du Canada dans l'Arctique », Bibliothèque du Parlement, (2006), Ottawa

⁴⁸ Jean Laherrère, « Point de vue d'un géologue pétrolier » table ronde sur l'Arctique», Nice, (4 décembre 2012)

Une donnée factuelle ressort invariablement chaque fois qu'il est question des réserves de l'Arctique : la Russie est sans aucun doute le pays qui renferme le plus de réserves polaires, ce qui est l'une des raisons de l'importance que les autorités russes accordent à la RMN (A). Le Canada et les Etats-Unis, et dans une moindre mesure le Groënland (Danemark) profitent également des nombreuses ressources d'hydrocarbures du PNO (B).

A – LES RESSOURCES MARITIMES DE LA RMN

1 – LA RUSSIE

La Russie qui, nous le rappelons, est le premier producteur mondial de gaz naturel avec 654 milliards de mètre cubes par an et le second producteur mondial de pétrole⁴⁹ et son géant du secteur, GazProm, se sont déjà placés sur le marché d'hydrocarbures en Arctique.

Le Sénat Russe et des études américaines⁵⁰ ont estimé à 30 % des réserves mondiales de gaz et 13 % des gisements inexplorés de pétrole les réserves Arctiques Russes⁵¹, ce qui explique le vif intérêt du pays dans le domaine.

Naturellement, la Russie a très compris l'intérêt que peut représenter l'Arctique. Elle a ainsi pris une avance importante sur les autres pays Arctiques en matière de matériel et d'infrastructures en décidant de parier sur l'Arctique et la RMN.

Des gisements ont déjà commencé à être exploités et d'ici à l'horizon 2020, les autorités russes comptent sur un trafic de 16 à 23 Mt de gaz naturel et 25 à 30 Mt de pétrole en provenance des régions arctiques⁵².

⁴⁹ *Estimation de l'année 2011*, Enerdata Statistical Yearbook Publication (2011)

⁵⁰ Institut Américain de géophysique USGS

⁵¹ Dominique Kopp, « *Ruée vers l'or Noir sur la banquise* », *Manière de Voir* n° 128, Le Monde Diplomatique, (avril-mai 2013), p 68

⁵² Frédéric Lasserre, « *Les détroits Arctiques canadiens et russes* », *Cahiers de Géographie du Québec*, Volume 48, n° 135, (2004)

Les ressources d'hydrocarbures en Arctique revêtent une importance d'autant plus grande pour la Russie que son économie est en partie basée sur l'exploitation des ressources naturelles. C'est pourquoi la Russie s'est intéressée très tôt aux réserves présentes dans l'Arctique.

Certains gisements ont déjà commencé à être exploités. Ainsi, la Russie exploite un gisement en Yakoutie depuis 2001. La RMN est utilisée pour transporter le pétrole extrait à partir du port de Tiksi.

L'un des grands chantiers de la Russie est le « Projet Yamal GNL ». Ce projet basé sur l'exploitation d'immenses ressources d'hydrocarbures présentes dans la péninsule de Yamal vise à alimenter en GNL les marchés de l'Asie-Pacifique. Yamal GNL, dont le capital est détenu à 80% par Gazprom et 20% par Total, prévoit la construction d'une usine de gaz naturel liquéfié (appel d'offre remporté par le français Technip en mars 2013), d'un terminal maritime de GNL à Sabetta d'ici 2018 et d'une flottille de méthaniers⁵³

2 – LA NORVEGE

La Norvège ne possède que 1% des réserves connues de pétrole, mais le pays étant peu peuplé, elle exporte 90% de sa production. Jan Hagland, expert de la direction générale norvégienne des pétroles explique qu'il « *ne suffit plus aujourd'hui que de trois jours de production pour extraire autant de pétrole que pour toute l'année 1971, première année d'exploitation du secteur norvégien de la mer du Nord* »⁵⁴.

La Norvège est par ailleurs le cinquième producteur mondial de gaz alors qu'elle ne possède que 3% des réserves mondiales⁵⁵.

⁵³ Voir <http://www.2b1stconsulting.com/gazprom-and-novatek-signed-memorandum-on-yamal/>

⁵⁴ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008) p. 70

⁵⁵ Guillaume Martin de Clausonne, « *L'Arctique comme zone stratégique : les évolutions géopolitiques et les enjeux* », séminaire « Géopolitique des espaces maritimes », Collège Interarmées de Défense (CID) (2006).

Ces chiffres montrent à quel point les ressources Arctiques sont vitales pour l'économie Norvégienne, ce qui explique les tensions entre le pays et la Russie autour de certains gisements, notamment celui de Snohvit et celui de Chtokman

3 – CONFLITS RUSSO-NORVEGIENS

Sous le régime de la CNUDM et ses réglementations en matière de délimitation de la ZEE et du plateau continental, plusieurs gisements ont fait l'objet de conflit de souveraineté entre la Russie et la Norvège. Les gisements de l'Arctique sont bien souvent d'immenses gisements qui s'étendent sur des centaines de kilomètres et qui parfois, sont à la frontière entre les zones de souveraineté de deux pays.

Gisement de Snohvit. L'immense gourmandise d'hydrocarbures de la Russie l'a menée à un conflit avec son voisin norvégien qui espère également tirer profit des gigantesques ressources dont dispose l'Arctique. Ainsi, un conflit de 20 ans a divisé les deux pays autour du gisement Snøhvit. Ce gisement qui se trouve dans la mer de Barents à 140 km au nord de Hammerfest (réputée être la ville la plus septentrionale au monde), en Laponie norvégienne a été découvert en 1984 mais son exploitation n'a débutée qu'en 2007. En effet, entre sa découverte et l'année 2007, date à laquelle un accord a été signé entre la Norvège et la Russie, cette dernière a revendiqué l'entière propriété du gisement⁵⁶.

Depuis 2007, l'exploitation du gisement tourne à plein régime avec 5,7 milliards de mètres cubes de gaz par an et près de 23 000 barils de GPL par jour⁵⁷. Preuve s'il en fallait de l'intérêt que représentent les gisements de l'Arctique, les plus grandes entreprises mondiales de production d'hydrocarbures telles que le Français TOTAL ou le Norvégien Statoil participent à l'exploitation du gisement.

⁵⁶ Frédéric Lasserre, « *La souveraineté canadienne dans le Passage du Nord-ouest* », Options politiques (Montréal), 28:5, (2007)

⁵⁷ *Mer et Marine*, (Septembre 2008)

Gisement de Chtokman. Statoil et Total sont également réunis pour l'exploitation du gisement pétrolier de Chtokman. Ce gisement avait été l'objet de vives tensions entre la Russie et la Norvège entre sa découverte (1988) et l'année 2007.

En effet, le géant Gazprom avait décidé d'exploiter seul cet immense gisement de 3 800 milliards de mètres cubes, « *plus que ce que nous (Gazprom) avons exporté vers l'Europe au cours de ces trente dernières années* » avait annoncé en 2006 Monsieur Sergueï Kouprianov, porte-parole de Gazprom⁵⁸.

Mais en 2007, Gazprom change d'avis et décide de s'entourer de Statoil et surtout de Total à qui il accorde le droit d'exploitation de 25% du gisement. Ce revirement serait dû à l'inexpérience de Gazprom en matière de liquéfaction en GNL et d'exploitation offshore.

Le gisement de Chtokman, qui représente plus de deux fois les réserves du Canada, pourtant troisième producteur mondial, connaît toutefois des difficultés de mise en exploitation.

Preuve de la tension qui règne autour de l'exploitation des ressources en Arctique, Gazprom, Total et Statoil n'ont pas encore réussi à s'entendre sur un accord permettant le développement viable du gisement⁵⁹. Par ailleurs, des difficultés techniques viennent s'ajouter à cela. En effet, le gisement est situé en mer de Barents à plus de 500 km des côtes dans une région encore glacée. Cela rend d'une part les conditions d'exploitations très compliquées du fait de la présence de la banquise et rend plus difficiles les rotations de personnel, l'approvisionnement de la plateforme (le gisement est trop éloigné pour acheminer vivres et personnel par hélicoptère) et l'acheminement des hydrocarbures extraites jusqu'en Russie.

⁵⁸ « *Gazprom élabore des projets ambitieux à l'égard du Plateau continental* » dans la Voix de la Russie, (1^{er} août 2007)

⁵⁹ Frédéric Lasserre & Caroline Rivard « *L'exploitation des ressources naturelles du sous-sol dans l'Arctique : vers une rapide expansion ?* », Le Cercle Polaire (www.lecerclepolaire.com), (2007)

B – LES RESSOURCES D’HYDROCARBURES DU PNO

Au Canada comme aux Etats-Unis et au Groënland (Danemark), l’exploitation des ressources d’hydrocarbures Arctiques existe depuis longtemps, mais de façon très marginale. Ce n’est que beaucoup plus récemment que l’intérêt pour les ressources du PNO s’est renforcé. En effet, la perspective de voir la banquise fondre et libérer son accès, ainsi que la découverte d’importantes réserves d’hydrocarbures ont relancé l’intérêt d’Ottawa et de Washington⁶⁰. Dans la fin des années 1990, une cinquantaine de découvertes ont mis à jour une importante réserve d’hydrocarbures (représentant des perspectives d’environ 1,4 milliards de barils de pétrole et 359 milliards de mètres cubes de gaz) dans le delta du Mackenzie et en mer de Beaufort.

Certains de ces gisements font déjà (ou ont fait par le passé), l’objet d’une exploitation soutenue.

1 – LES ETATS-UNIS

L’Alaska fournissait en 2005 près de 20% de la production de pétrole américaine⁶¹. L’importance de l’exploitation des hydrocarbures en Alaska est telle que celle-ci représente 90% du budget de l’Etat.

Malgré une exploitation des ressources en Alaska déjà mise en place depuis une vingtaine d’années, celle-ci s’était limitée à l’exploitation des ressources terrestres du territoire. L’intérêt américain pour les ressources maritimes de l’Arctique est beaucoup plus récent et se heurtait notamment à des problèmes de transport. Les perspectives d’ouverture du PNO offre de nouvelles possibilités aux Etats-Unis dans leur exploitation d’hydrocarbures en Alaska. Ainsi, en 2005,

⁶⁰ Frédéric Lasserre « *Les détroits arctiques canadiens et russes : souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes* » Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, n° 135, (2004)

⁶¹ Frédéric Lasserre & Caroline Rivard « *L’exploitation des ressources naturelles du sous-sol dans l’Arctique : vers une rapide expansion ?* », Le Cercle Polaire (www.lecerclepolaire.com), (2007)

le Sénat américain a autorisé la prospection pétrolière dans la réserve nationale du nord de l'Alaska⁶².

Il n'en demeure pas moins que le plus grand gisement d'hydrocarbures jamais découvert aux Etats-Unis et déjà en activité, le gisement de « Prudhoe Bay », a été découvert au nord de l'Alaska. A lui seul, ce gisement alimente la consommation des véhicules de toute la Californie et est source d'un transport maritime important à destination du pays⁶³.

2 – LE CANADA

Au Canada, il existe de la prospection d'hydrocarbures dans les territoires du Nord depuis les années 1920 et le début de l'exploitation du puits pétrolier de Norman Wells⁶⁴.

Le Canada a réellement pris conscience du potentiel de ses ressources Arctiques avec la découverte d'immenses gisements en Alaska au début des années 1970. En 1979, avec le choc pétrolier mondial, le Canada a décidé de commencer à exploiter certains gisements Arctiques tels que le gisement de *Bent Horn* en mer de Beaufort. Malgré tout, cette exploitation en Arctique restera très marginale, relativement faible en terme de quantité et ne s'étendra que sur une période assez courte puisque le gisement de *Bent Horn* ne sera exploité qu'entre 1985 et 1997. A partir de la fin des années 1990, l'exploitation Arctique du Canada va décliner face aux difficultés qu'il rencontre tant en terme d'acheminement de matériel, de transport des ressources extraites qu'en terme de manque d'infrastructures notamment portuaires dans cette région⁶⁵.

⁶² Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008), p.31

⁶³ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008) p.67

⁶⁴ Ministère des Affaires Indiennes et du Nord du Canada, « *Le pétrole et le gaz du Nord canadien. Des terres à explorer aux confins du Canada* », (24 janvier 2006), consulter sur : www.ainc-inac.gc.ca/ps/ecd/env/nor_f.html

⁶⁵ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008)

Depuis quelques années, à l'image des Etats-Unis, le Canada a pris conscience de toutes les possibilités qui allaient s'offrir à lui avec la fonte de la banquise et a relancé de façon plus active son programme d'exploitation Arctique, ce qui nécessite de s'équiper, en terme de flotte de brise-glaces et pétrolier, mais également en terme d'infrastructures portuaires.

3 – LE GROENLAND

Dans les années 1990, l'entreprise Dong Energy, géant danois de l'énergie a entrepris des forages d'exploration au Groenland ainsi que dans les eaux territoriales Arctiques, mais ces forages, jusqu'à 4.000 mètres de profondeur n'ont pas dévoilé de véritables gisements exploitables.

Néanmoins, en 2005, la baisse des réserves mondiales d'hydrocarbures, la hausse du cours du pétrole ainsi que les découvertes importantes de gisements dans les autres territoires Arctiques ont incité les opérateurs danois à relancer les recherches dans le secteur.

Ces nouvelles recherches ont menées en décembre 2006, Dong Energy à déposer devant les autorités groenlandaises et danoises une demande de licence concernant une zone offshore à l'ouest de l'île de Disko et de la presqu'île de Nuussuaq⁶⁶.

En 2010, le Groenland a attribué 7 nouvelles licences (17 demandes avaient été déposées) à quelques unes des plus grandes entreprises mondiales d'énergie⁶⁷ étendant la zone de prospection du Groenland à plus de 200.000 km².

Bien qu'aujourd'hui aucun gisement commercialement exploitable n'ait été mis à jour, le Groenland aspire, légitimement, à devenir une puissance importante sur

⁶⁶ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008), p. 71

⁶⁷ Les licences ont été attribuées à l'américain ConocoPhillips, l'anglo-néerlandais Shell, le norvégien Statoil, le français GDF Suez, l'écossais Cairn Energy, les danois Maersk Oil et DONG Energy ainsi qu'au groenlandais Nuna Oil

le marché des hydrocarbures. En effet, il n'y a aucune raison de penser que ses voisins régionaux seraient dotés d'immenses ressources et pas lui.

Ainsi, Jan Terje Edvardsen, vice-président de Dong Energy affirmait en 2008 *"Il y a un très gros potentiel dans les eaux groenlandaises, il n'y a aucun doute. Il y a des difficultés spécifiques liées à la glace. Nous sommes en train d'évaluer la baie de Baffin (nord-ouest du Groenland), qui sera bientôt ouverte, mais notre priorité va à la licence que nous avons obtenue sur la côte ouest »*⁶⁸.

Le retard pris par le Groenland dans l'exploitation des ressources naturelles par rapport aux autres pays Arctiques s'explique par la combinaison de trois facteurs :

- Une préférence des populations locales pour les ressources renouvelables (poissons et mammifères marins) comme source de développement
- Les hésitations des autorités du Groenland pour accorder des licences d'exploitation
- L'intérêt limité des grandes entreprises du secteur de l'énergie pour le Groenland jusqu'il y a peu⁶⁹.

Mais alors que depuis quelques années le Groenland cherche plus d'autonomie par rapport au Danemark⁷⁰, l'exploitation des ressources d'hydrocarbures pourraient être une issue pour l'île. En effet, la richesse du sous-sol du Groenland pourrait offrir une aide importante au développement économique en étant la source de créations d'emplois et d'un élan économique de l'île⁷¹.

⁶⁸ Olivier Truc, « *Le Groenland rêve de devenir une puissance pétrolière* », Le Monde (24 novembre 2011)

⁶⁹ Rasmus Ole Rasmussen, « *La recherche pétrolière au Groenland* », GITPA

⁷⁰ Le 25 novembre 2008 a eu lieu un référendum consultatif au cours duquel les habitants ont très largement voté en faveur d'un plan d'autonomie par rapport au Danemark. Le parti « *Inuit Ataqatigiit* » qui revendique l'indépendance du Groenland a obtenu un score de 43,7% aux élections législatives de juin 2009

⁷¹ Rasmus Ole Rasmussen, « *La recherche pétrolière au Groenland* », GITPA

Malgré la volonté de s'affranchir du Danemark, ce qui n'est réalisable qu'avec le développement des exploitations d'hydrocarbures, l'une des seules sources de vitalité économique du Groënland, les autorités restent prudentes et ne veulent pas aller trop vite, notamment pour des raisons écologiques et environnementales. Ainsi, en mars 2013, le ministre des ressources naturelles groenlandais, Jens-Erik Kirkegaard a annoncé qu'il n'y aurait pas plus de licences accordées que celles qui le sont déjà dans un futur proche et que les explorations seraient encadrées afin d'éviter d'importants dommages à l'environnement.

§ 2 – ACCES ET TRANSPORT DES HYDROCARBURES DANS L'ARCTIQUE

L'impact de l'ouverture des deux routes mythiques du Nord sur le transport des hydrocarbures est encore difficilement chiffrable, mais il sera indéniablement conséquent.

En effet, contrairement aux extractions minières, le pétrole et le gaz peuvent être transportés grâce à des *pipelines* (gazoducs et oléoducs). L'avantage de l'utilisation de pipelines est triple :

- le pipeline fonctionne 24h / 24h
- Peu couteux en énergie pour le transport
- Bonne fiabilité

Toutefois, l'utilisation des pipelines n'est pas toujours possible ou ne sert parfois que de relais jusqu'à un terminal maritime. En effet, pour l'exportation des hydrocarbures d'une part, et pour les extractions offshores d'autre part, plusieurs problèmes peuvent se poser. L'exportation par pipeline nécessite inévitablement l'installation de pipelines dans les pays traversés, ce qui n'est pas forcément vu d'un très bon œil. Sans compter que l'installation de pipelines engendre nécessairement des contraintes politiques dont les Etats souhaitent s'affranchir le plus possible. De plus, pour les longues distances et les grandes quantités, les pipelines nécessitent un suivi important sur toute la longueur du tuyau pour parer à toute fuite, ce qui est difficilement réalisable.

Pour ce qui est des extractions offshore, le problème se présente sous deux axes : les difficultés techniques de l'installation de pipelines et les coûts élevés. En effet, certains gisements offshore sont situés à plus de 500 km des côtes (notamment en Russie), il faudrait donc installer dans les fonds marins d'immenses pipelines sur des centaines de kilomètres⁷². Outre la difficulté liée à l'installation, les pipelines seraient soumis à des conditions extrêmes du fait du froid et des courants marins. Ils risqueraient d'être endommagés par les glaces ou les animaux marins et causer de fortes pollutions.

Face à ces difficultés d'acheminement des ressources énergétiques de l'Arctique, la fonte des glaces et l'ouverture des voies maritimes du nord semblent être providentielles pour l'exploitation des champs pétroliers et gaziers de l'Arctique.

En effet, le retrait des glaces le long du PNO et de la RMN va renforcer l'importance de la navigation Arctique comme soutien des extractions offshore. Outre la navigation importante pour cause de ravitaillement, que ce soit en personnel, en matériel ou en denrées de toute sorte, l'ouverture du PNO et de la RMN vont permettre aux gisements offshore de disposer d'un moyen de transport efficace vers les ports de la région, voire même d'exporter directement en Asie ou en Europe.

La Russie a d'ailleurs bien compris en lançant la construction de pétroliers à coques renforcées afin de répondre aux besoins des gisements si convoités de l'Arctique et d'assurer le transport des hydrocarbures tout au long de la RMN.

Conscients du caractère indispensable du soutien maritime aux exploitations offshore, les Etats de l'Arctique et les grandes compagnies maritimes Russes (Novoship, Sovcomflot, Priso), Canadiennes (Fednav, Descagnes) ou scandinaves

⁷² Sandra Lindquist, « *South and North Barents Triassic-Jurassic Total Petroleum System of the Russian Offshore Arctic* », United State Geological Survey – USGS, USGS Publications Teams (1999)

(Stena, Neste Shipping) s'équipent toutes en navires capables d'affronter la navigation en mer glacée⁷³.

En se basant sur les statistiques de sociétés de classification finlandaises et suédoises, il apparaît que les *tankers* de plus de 30.000 tpl équipés glace constituent 15 % de la flotte mondiale contre 8% il y a huit ans et 3% il y a vingt ans⁷⁴.

Surtout, on constate une très forte augmentation des pétroliers 1A Super ; capables de se frayer, sans assistance, un chemin dans des glaces d'un mètre d'épaisseur, ils ne représentent actuellement qu'1% des pétroliers opérant dans l'Arctique, mais 14% des commandes de pétroliers en cours.

Cette augmentation exponentielle des navires équipés glace illustre parfaitement la course que livrent les Etats pour exploiter l'Arctique et ses ressources d'hydrocarbures des mers nordiques.

⁷³ Romuald Lacoste, « *Les routes maritimes de l'Arctique* », Géographie et Mer, La Revue Maritime, Institut Français de la Mer (janvier 2011)

⁷⁴ Chiffres de McQuilling Services



Source : Frédéric Lasserre. « Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 48, n°135, (2004)

SECTION 2 – LES MINÉRAUX

L'exploitation des ressources minérales de l'Arctique est entravée par des difficultés d'accès aux gisements ainsi que par des difficultés de transport des ressources extraites des gisements. L'ouverture des routes maritimes polaires permet d'utiliser ces routes comme support à l'exploitation des ressources minières de l'Arctique et participe à un mouvement économique d'envergure.

§ 1 – L'EXPLOITATION DES RESSOURCES MINIERES DE L'ARCTIQUE

Outre les hydrocarbures, l'Arctique regorge également de très nombreuses ressources minières parmi lesquelles l'aluminium, le charbon, le cuivre, les diamants, l'or, le fer et l'acier, le minerai de fer, le nickel, la potasse, l'argent, l'uranium et le zinc⁷⁵.

Ces ressources immenses sont une manne importante pour les pays de l'Arctique qui ne sont toutefois pas tous à égalité dans les ressources découvertes et qui n'y portent pas le même intérêt.

Russie. Le nord de la Russie regorge de minerais. On y trouve nickel, fer et phosphate sur la presqu'île de Kola, cuivre, nickel, cobalt et charbon dans le bassin de Petchora en Sibérie orientale, or et diamant en Iakoutie en Sibérie centrale.

La compagnie Norilsk Nickel, qui produit à elle seule 20 % de la production mondiale de Nickel extrait chaque année du gisement de Norilsk, dans le nord de la Russie 125.000 tonnes de nickel et 340.000 tonnes de Cuivre⁷⁶.

Les minéraux extraits de ce gigantesque gisement sont déjà transportés par voie fluviale sur le fleuve Ieniseï puis le long de la RMN jusqu'à la péninsule de Kola et le port de Mourmansk⁷⁷.

Si le gisement de Norilsk est le plus important aujourd'hui exploité en Russie, le pays exploite toutes sortes de minéraux. La Russie produit par exemple 25% de la production mondiale de diamants. En 2009, la Russie a annoncé l'existence du gisement de Popigai à l'extrême nord de la Russie, en Sibérie orientale. Cette

⁷⁵ Guillaume Martin de Clausonne, « *L'Arctique comme zone stratégique : les évolutions géopolitiques et les enjeux* », séminaire « Géopolitique des espaces maritimes », Collège Interarmées de Défense (CID) (2006).

⁷⁶ Voir le site internet de Norilsk Nickel, « Polar Division ore mining and metals production »

⁷⁷ Barret Webe, « *Increased Shipping in the International Arctic ? An Overview* », *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol 43 (2012) p. 307

mine de diamants d'un diamètre de 100km, découverte au début des années 1970, a été gardée secrète jusqu'à 2009, date à laquelle l'Institut de Minéralogie et de Géologie de Novosibirsk a révélé que les réserves de la mine étaient estimée à 10.000 milliards de carats, ce qui en fait non seulement la plus grande mine de diamants du monde, mais surtout, la mine de Popigai possède a elle seule plus de diamants que toutes les autres réserves mondiales de diamants cumulées⁷⁸.

A l'image des réserves de Nickel et de diamants ci-dessus mentionnées, la plupart des gisements de minéraux russes se trouvent dans des régions reculées du pays, peu accessible. Le transport maritime le long de la RMN, à l'image de ce qui est déjà pratiqué avec la mine de Norilsk, est un moyen efficace, sur et rapide de transporter ces minéraux jusqu'aux ports les plus développés de la Russie (Mourmansk, Dudinka, Dickson, ...), qui peuvent ensuite les expédier vers leur destination finale.

Groenland. L'exploitation des ressources minérales au Groenland est assez récente. En effet, le nombre de licence d'exploitation sur l'ensemble du territoire est passé de seulement 19 en 2001 à 71 en 2009 (Government of Greenland, Bureau of Minerals and Petroleum). Les grandes ressources du Groenland qui renferme dans son sous-sol des réserves de zinc, fer, charbon, or, platine, uranium, diamants, rubis, ...

Le Groenland, également très riche en Bauxite attire les investisseurs et notamment, l'Américain Alcoa, l'un des plus grands aluminiers du monde qui a lancé la construction d'une raffinerie d'aluminium d'une capacité annuelle de 340.000 tonnes qui entrera en service fin 2014⁷⁹.

⁷⁸ « Une mine de diamants en Sibérie suscite tous les fantasmes », Challenges, (19 septembre 2012)

⁷⁹ Sébastien Pelletier & Frédéric Lasserre, « Arctic Shipping : Future Polar Express Seaways ? Shipowners' Opinion », Journal of Maritime Law & Commerce, vol 43 (2012), p. 558

Au soutien de l'extraction et du raffinement des minéraux, Alcoa prévoit la construction de trois ou quatre centrales hydro-électriques et l'aménagement de ports en eaux profondes pour le transport des minéraux. La compagnie maritime Danoise Maersk s'est déjà positionnée pour s'accaparer le marché⁸⁰.

Le Groenland présente un immense avantage en matière d'extraction minière. En effet, contrairement aux pays d'Amérique du Sud ou d'Afrique qui ont de grandes ressources minières, le Groenland est politiquement stable, ce qui assure aux investisseurs un investissement fiable et peu risqué.

Cette stabilité a déjà attiré de nombreux acteurs du marché tels que la compagnie Australienne Greenland Energy and Minerals Ltd ou le britannique Angel Mining qui exploite des mines d'or⁸¹

Tous ces éléments font du Groenland un terrain de chasse particulièrement favorable pour l'exploitation des ressources minières.

Canada. Le Canada dispose de ressources minérales colossales et diversifiées. Exploitant plus de 60 minéraux et métaux sur son territoire, le Canada s'est imposé comme l'un des premiers producteurs et exportateurs mondiaux de minéraux.

La production minérale du pays était évaluée à 47 milliards de dollars en 2012⁸² tandis que l'exploration minérale des compagnies Canadiennes à l'extérieur du Canada (notamment en Arctique) a atteint 147 milliards de dollars⁸³.

⁸⁰ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008), p. 75

⁸¹ Bureau of minerals and petroleum of Greenland

⁸² Chiffres tirés de « *Natural Resources of Canada, Annual Census of Mines* » ; voir le site des ressources naturelles du Canada : <http://www.nrcan.gc.ca/>

⁸³ Chiffres tirés de « *Natural Resources of Canada, Mining Assets* » ; voir le site des ressources naturelles du Canada : <http://www.nrcan.gc.ca/>

Forte de cette très importante production, le Canada a exporté en 2012 pour pas moins de 92,6 milliards de dollars de minéraux (avec une balance commerciale positive de 24,7 milliards de dollars), représentant à eux seuls, 20,4% des exportations du pays.

Ainsi, si l'exploitation des minéraux au Canada revêt une grande importance, c'est du fait de son poids dans l'économie du pays. Outre l'importance des exportations liées au secteur, l'industrie des minéraux emploie 350.000 personnes au Canada (pour une population active estimée à environ 20 millions de personnes)⁸⁴.

Longtemps restée restreinte, l'exploitation des ressources minières Arctique Nord-Américaines commence désormais à intéresser les multinationales les plus importantes du secteur telles que le Britannique Rio Tinto, le Sud-Africain De Beers ou le Français Areva⁸⁵.

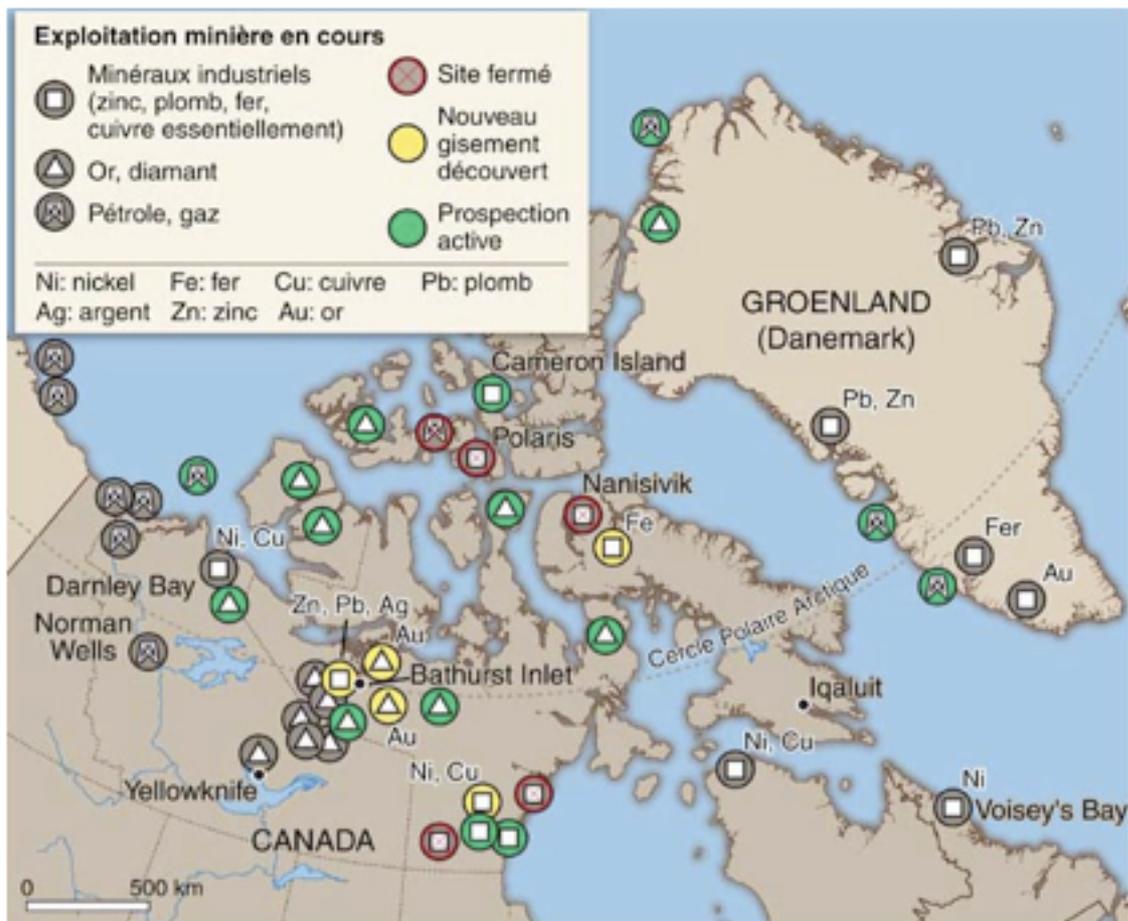
A ce jour, le plus important projet d'exploitation minière dans l'Arctique Canadien est l'exploitation du gisement de Mary River sur l'île de Baffin par la Baffinland Iron Mines Corporation. Les porteurs du projet espèrent tirer 18 millions de tonnes d'acier chaque année pendant au moins 25 ans. Pour soutenir ce projet, une flotte de 10 à 17 navires, opérant toute l'année, devrait être chargée d'acheminer les extractions à destination des aciéries européenne notamment⁸⁶. Le projet, très avancé, a fait l'objet d'études techniques très complètes et de trois expéditions maritimes expérimentales à destination de l'Europe du Nord à la fin de la saison de navigation en 2008⁸⁷.

⁸⁴ Voir le site gouvernemental du Canada publiant les statistiques du pays : <http://www.statcan.gc.ca/>

⁸⁵ Sébastien Pelletier & Frédéric Lasserre, « *Arctic Shipping : Future Polar Express Seaways ? Shipowners' Opinion* », *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol 43 (2012), p. 557

⁸⁶ Leo Ryan, « *The awesome Baffinland venture* », *Maritime Magazine*, N°52, (2009) pp 66-69

⁸⁷ Emmanuel Guy & Jean-François Pelletier (sous la direction de Frédéric Lasserre), « *Développement du transport maritime en Arctique : quelles perspectives pour l'industrie maritime canadienne ? Passages et mers arctiques, géopolitique d'une région en mutation* », Presses universitaires du Québec, (2010) p 427-447



Exploitation minière dans l'Arctique Canadien

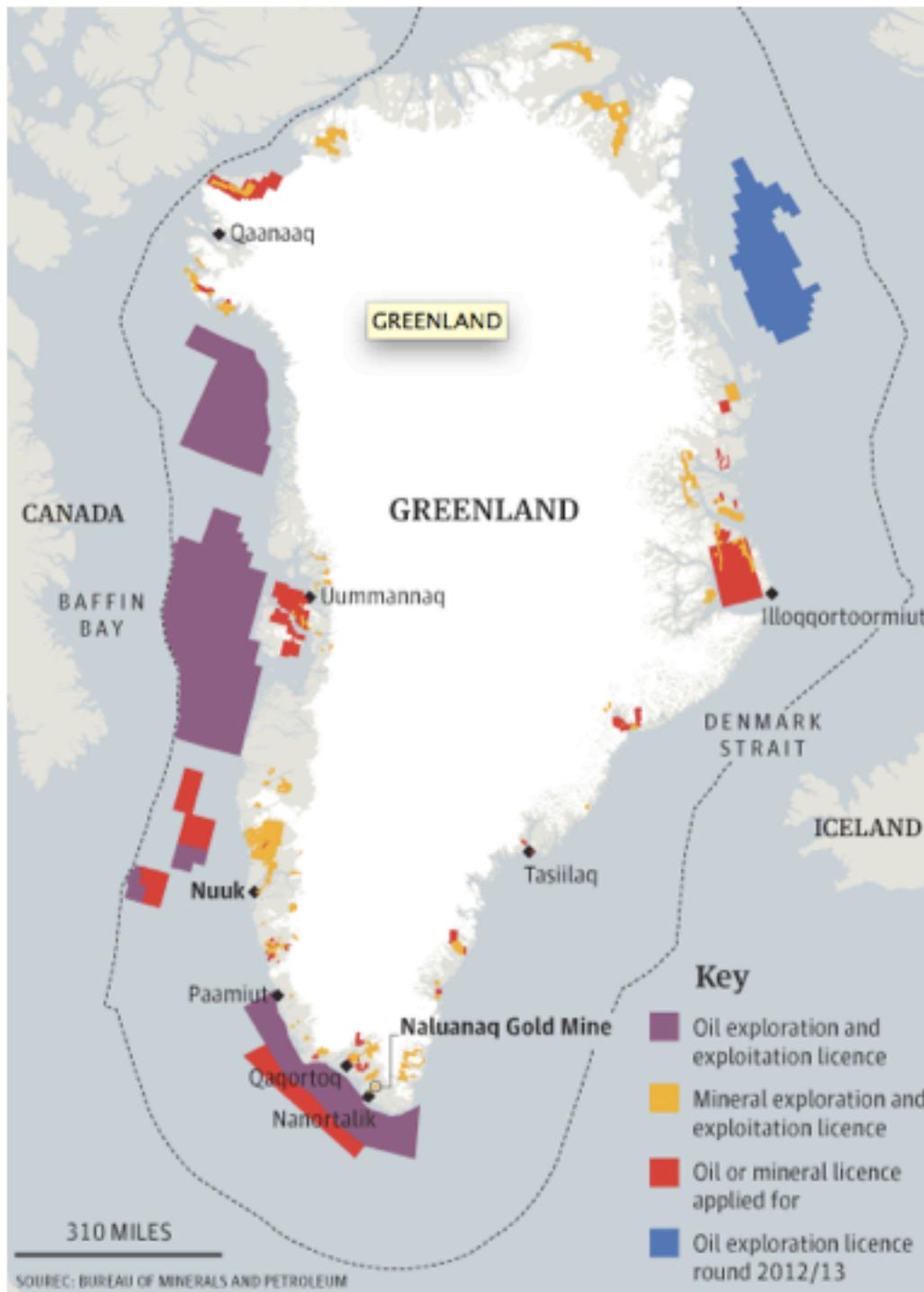
Source : F. Lasserre (2007)

§ 2 – LES DIFFICULTES D'ACCES ET DE TRANSPORT DES MINERAUX

Pour des raisons diverses, la Russie et le Groenland d'un côté et les Etats-Unis et le Canada de l'autre, rencontrent des difficultés pour le transport des minéraux issus des gisements du cercle polaire Arctique. Pour ces pays, l'ouverture des routes maritimes du Nord pourrait représenter un essor dans l'exploitation de ces ressources.

Pour la Russie et le Groenland, le problème est assez similaire. En effet, les gisements sont bien souvent situés dans des zones géographiques reculées et difficiles d'accès par l'intérieur.

Groenland. Ainsi, les gisements du Groenland sont répartis en périphérie de l'île dont le réseau routier est très limité. En effet, le Groenland ne possède pas plus de 150 km de routes et de pistes, uniquement situées autour des villes. L'intérieur de l'île est complètement impraticable du fait de l'enneigement permanent et les villes ne sont pas reliées entre elles. Les moyens de locomotions optimums au Groenland sont le traineau et la motoneige.



Répartition des gisements du Groenland

Dans ces conditions, le transport des minéraux par voie intérieure se révèle être très compliqué (et coûteux), pour ne pas dire impossible. L'unique solution viable est donc le transport par voie maritime⁸⁸.

La fonte de la banquise rend plus facile l'accès et le transport des ressources naturelles du Groenland et notamment les ressources minières comme l'affirme Elisabeth Rosenthal dans le New York Times⁸⁹.

Toutefois, et c'est là également une explication au fait que l'exploitation des ressources du Groenland soit encore relativement limitée, l'accès reste encore de nos jours très compliqué. En effet, les ports du Groenland sont très petits et concentrés au sud et à l'Ouest de l'île. Certains gisements restent donc encore très difficiles d'accès mais le meilleur moyen de transport est de loin le transport par voie maritime.

En ce sens, la fonte des glaces est une bonne nouvelle pour le Groenland puisque le transport maritime en provenance et à destination de l'île, notamment en matière de minéraux sera de plus en plus facilité à mesure que la banquise rétrécit et que les voies maritimes de l'Arctique s'ouvrent.

Certaines mines d'or ou de diamants déjà en cours d'exploitation alimentent une petite activité de transport, mais cela va considérablement augmenter d'ici la fin de l'année 2014, date à laquelle la raffinerie d'aluminium d'Alcoa devrait entrer en fonction, entraînant une forte activité de transport maritime, notamment via le géant du transport maritime, Maersk⁹⁰.

Le PNO passant le long des côtes du Groenland, la fonte des glaces va augmenter considérablement les perspectives d'échange et de transport de l'île. En

⁸⁸ Voir le site internet du Bureau of Minerals and Petroleum du Groenland : <http://www.bmp.gl/>

⁸⁹ Elisabeth Rosenthal, « *The great race: melting ice is making Greenland's minerals much more accessible. Countries are racing to exploit them* », New York Times (19 novembre 2012)

⁹⁰ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008), p. 74

imaginant un développement des infrastructures portuaires du Groenland, ce qui est en train d'être entrepris dans certains ports, celui-ci pourrait peut-être devenir une étape du PNO entre l'Amérique de l'Est et l'Asie.

Russie. En Russie, le problème se traduit un peu différemment mais reste très proche. En effet, les mines Russes se trouvent, pour la plupart, dans l'est ou le nord de la Russie, en Sibérie orientale dont le réseau routier est très faible, pour ne pas dire inexistant.

L'écrivain russe Nicolas Vassilievitch Gogol, mort en 1852, disait de la Russie : « *Il n'y a que deux problèmes en Russie : les cons et les mauvaises routes* »⁹¹.

Plus de 150 ans plus tard, l'état général des routes est laissé toujours à désirer. Non seulement le réseau routier russe est en mauvais état, mais il est surtout insuffisant. En effet, la Russie dispose d'un réseau routier de 850.000 km contre 950.000 km pour la France qui est pourtant 33 fois plus petite⁹².

Ainsi, les mines sont pour certaines très difficilement accessibles par la route. Mais la géographie des mines russes montre que celles-ci sont souvent assez proches de fleuves ou des côtes maritime. Le transport fluvial puis maritime est donc une solution intéressante à ne pas prendre à la légère. D'autant plus qu'avec plus de 100.000 km de voies de navigation intérieure et plus d'une centaine de ports fluviaux, le potentiel russe est important⁹³.

Les fleuves russes ont pour la plupart une orientation Nord-Sud, l'utilisation des voies de navigation intérieure combiné à la fonte des glaces permettrait de faire remonter les minéraux extraits des mines jusqu'à l'océan Arctique par voie fluviale avant d'être chargé sur des navires qui emprunterait la RMN.

⁹¹ Citation de Nicolas Vassilievitch Gogol par un journaliste interpellant Vladimir Poutine en juillet 2010

⁹² « *Réseau routier en Russie* », Publications des Services économiques, Direction Générale du Trésor, (Juin 2013)

⁹³ « *Secteur naval en Russie* », Publications des Services économiques, Direction Générale du Trésor, (Juin 2013)

Cette solution est, comme nous l'avons déjà vu plus avant, déjà utilisée pour les gisements reculés de la Sibérie et notamment celui de Norilsk.

Mais l'intensification de cette pratique qui devrait apparaître dans les années qui viennent nécessite toutefois une certaine modernisation des infrastructures, tant maritimes que fluviales tant les ports russes sont vieillissants.

Le Ministère des Transports de la Fédération de Russie a pris conscience de cette nécessité et d'ambitieux projets de développement sont prévus afin de moderniser les installations d'une part et de rendre la RMN compétitive et attractive d'autre part.

L'ambition de la Russie est donc de pouvoir exploiter la RMN de façon régulière, notamment pour le transport des minéraux des régions reculées du pays en faisant remonter par voie fluviale les minéraux jusqu'à la RMN qu'ils emprunteront ensuite afin de rejoindre un port bien équipé pour le transport international. Pour le transport de minéraux, la Russie envisage donc la RMN comme un véritable réseau de transport national.

Etats-Unis et Canada. Au Canada et en Alaska, les minéraux sont déjà transportés majoritairement par voie maritime⁹⁴ notamment parce qu'il est impossible de les transporter autrement. En effet, outre des difficultés liées aux conditions météorologiques extrêmes, l'Alaska, tout comme les territoires polaires du Canada, souffrent d'isolement. L'Alaska est séparé du reste des Etats-Unis par le Canada, ce qui ne facilite pas le transit. Les territoires Arctiques du Canada, sont eux majoritairement composés d'îles entre lesquelles passe le PNO.

Ces régions ne disposent pas de réseau routier très développé et le trafic maritime s'avère donc être la solution la plus fiable. Ainsi, il existe un important

⁹⁴ Voir le site internet des ressources naturelles du Canada : <http://www.nrcan.gc.ca/>

cabotage le long de la côte de l'Alaska et jusqu'à Seattle. Il en est de même au sein des îles canadiennes.

C'est donc très naturellement que la fonte progressive des glaces et l'ouverture du PNO permettront au Canada et aux Etats-Unis d'augmenter le volume des minéraux transportés en provenance des régions du cercle polaire.

A ce jour, la compagnie maritime canadienne, Fednav, seul opérateur maritime du pays qui navigue tout au long de l'année grâce à ses deux brises glaces, l'*Arctic* et le *Umiak 1*, assure tout au long de l'année le transport de minéraux en provenance de la mine de Raglan à l'extrême nord du Québec et d'autres mines de l'Arctique Canadien⁹⁵. L'ouverture régulière du PNO permettra d'augmenter la flotte opérant dans les archipels canadiens et d'intensifier l'exploitation des ressources.

SECTION 3 – AUTRES RESSOURCES NATURELLES : LA PECHE ET LE BOIS

Outre son attractivité évidente de part ses innombrables réserves d'hydrocarbures et de minéraux, la zone Arctique présente un fort potentiel en matière de réserves halieutiques et forestières. Dans un climat mondial où la déforestation et la diminution des réserves de la mer sont préoccupantes, ces réserves sont prometteuses.

§ 1 – RESERVES DE BOIS

La Russie et le Canada font partie des plus gros producteurs de bois au monde, alimentant régulièrement, et ce depuis de nombreuses années, le transport maritime.

La plus grande forêt de la planète, représentant près de 20% de la réserve forestière mondiale est un atout de plus pour la Russie et sa course à

⁹⁵ Emmanuel Guy & Jean-François Pelletier (sous la direction de Frédéric Lasserre), « *Développement du transport maritime en Arctique : quelles perspectives pour l'industrie maritime canadienne ? Passages et mers arctiques, géopolitique d'une région en mutation* », Presses universitaires du Québec, (2010) p 427-447

l'exploitation des ressources naturelles. A l'image des problématiques qui se posent pour le transport de minéraux, le transport du bois russe est une vraie problématique du fait des difficultés liées à l'accès aux ressources et l'état déplorable du réseau routier russe.

Le commerce du bois russe, qui remonte au X^{ème} siècle, a subi une forte crise au début des années 1990. Avec des installations et du matériel vieillissant, le nombre d'acteurs du marché, et donc inévitablement, les volumes de production ont fortement baissé pour n'atteindre que 50% de la production des années 1980. Mais depuis quelques années, la volonté du Kremlin de relancer l'activité, combinée à des circonstances météorologiques et environnementales plus favorables, a donné un élan nouveau à l'industrie forestière. Vladimir Poutine a annoncé en avril 2013 que l'Etat Russe allait investir plus de 10 milliards d'euros dans l'industrie du bois⁹⁶

Dans le même temps, le fait que les fleuves russes, qui sont pour la plupart dans un axe sud / nord, se jetant dans l'océan Arctique, soient libres de glaces pour une période de plus en plus longue chaque année, offre une capacité de transport plus grande. Si la majorité du bois russe est aujourd'hui transporté par voie ferroviaire, la mise en place de la RMN va proposer une véritable alternative pour les producteurs qui l'utilisent déjà pour partie. Le bois destiné à être exporté (plus de 70% de la production russe), fait l'objet d'un transport fluvial jusqu'aux grands ports russes qui vont ensuite le charger à bord de navires en vue de son exportation, principalement en Asie (Chine ; Japon, Corée du Sud) et en Europe.

Historiquement, au Canada, l'industrie forestière et le transport maritime ont des liens très étroits. Aux XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles, le bucheronnage à grande échelle alimentait l'industrie maritime de deux manières. Tout d'abord, l'industrie forestière était indispensable à la construction navale, permettant une

⁹⁶ « Russie : 10 milliards pour développer l'exploitation forestière » Agence de Presse Ria Novosti (11 avril 2013)

activité stable et soutenue de l'industrie forestière. Par ailleurs, la construction navale étant en plein essor à travers la planète, et notamment en Europe, l'exportation par voie maritime de bois d'œuvre à destination de l'Europe a participé à créer une des premières industries manufacturières d'exportation au Canada⁹⁷.

Depuis, l'élan ne s'est jamais brisé et le Canada reste l'un des plus importants producteurs et exportateurs de bois sur le marché. L'industrie forestière canadienne qui alimente principalement les Etats-Unis, l'Union Européenne et le Japon demeure une source importante d'activité pour le transport maritime canadien.

§ 2 – LA PECHE

La pêche est l'activité maritime par excellence, celle qui génère le trafic le plus important. En Arctique, les opérations de bateaux de pêche sont assez nombreuses et c'est de loin l'activité qui compte le plus de navire⁹⁸.

En effet, l'Arctique est une zone riche en ressources halieutiques, spécialement sur les côtes du Labrador (Canada), du Groenland, de l'Islande, en mer de Barents et en mer de Béring.

En 2003, la revue scientifique *Nature* concluait que près de 90% des grands poissons des océans avaient disparu ces cinquante dernières années. Le biologiste Ransom Myers, spécialiste des ressources halieutiques à l'université de Dalhousie (Canada) est formel : « *du marlin bleu géant au grand thon rouge, du mérrou tropical à la morue de l'Antarctique, la pêche industrielle a ratissé la totalité des océans* »⁹⁹.

⁹⁷ Musée des sciences et de la technologie au Canada : <http://www.sciencetech.technomuses.ca/francais/index.cfm>

⁹⁸ Chiffres de l'Arctic Marine Shipping Assessment, Arctic Council, (2009)

⁹⁹ Ransom Myers et Boris Worm « *Rapid Worldwide Depletion of Predatory Fish Communities* » *Nature*, vol 432 (2003)

Face à ce constant, la libération de l'Océan Arctique des glaces qui protégeaient sa population favorise la pêche dans l'Arctique qui semble être un nouveau terrain de chasse providentiel pour la pêche industrielle.

Si l'activité halieutique en Arctique reste encore aujourd'hui relativement marginale, elle est en constante et rapide expansion et certaines zones sont déjà menacées de surexploitation (la mer de Béring notamment)¹⁰⁰.

En mer de Barents et en mer de Norvège, les pêches norvégiennes et russes alimentent plus de la moitié du marché mondial de morue. La flotte de bateaux de pêche au nord de la Norvège se compose d'environ 1300 navires, pour la plupart de petite taille (13 mètres ou moins). La flotte russe compte moins de navires, environ 300, mais de beaucoup plus grande taille (de 50 à 70 mètres). Ces bateaux qui opèrent pour les russes à partir de Mourmansk ou Arkhangelsk du côté russe, ou des ports de îles nordiques en Norvège, opèrent toute l'année pour un fort rendement.

A l'image de la mer de Barents, la pêche en mer de Béring, autour du Groenland, et dans une moindre mesure au Nord-Est du Canada la pêche n'atteint certes pas la saturation, mais son volume s'intensifie, créant une forte activité de navigation dans le cercle polaire.

Dans ce contexte, afin d'encadrer l'activité et de surveiller les populations dont certaines sont menacées, le Groenland a conclu en 2006 un accord de pêche avec l'Union Européenne. Cet accord permet aux pays de l'Union Européenne d'avoir accès aux ressources du Groenland (grâce à cet accord, la France possède plus de la moitié des droits sur les stocks des crevettes arctiques) mais limite les volumes annuels d'exploitation¹⁰¹.

¹⁰⁰ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008), p. 89

¹⁰¹ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008), p. 82

Pour aller plus loin, un groupe de 2000 scientifiques issus de 67 pays différents, a réclamé en 2012 la mise au point d'un Traité International pour encadrer la pêche industrielle en Arctique.

La CNUDM prévoit également dans son texte des dispositions relatives à la pêche dans les différentes zones maritimes. Ainsi, l'article 62 de la CNUDM donne à l'état côtier la liberté d'organiser l'exploitation des ressources halieutiques dans sa ZEE. L'Etat côtier détermine sa capacité d'exploitation et encadre ensuite l'activité dans sa zone et notamment l'accès aux pêcheurs étrangers. Pour ce faire, il peut recourir à système de licences attribuées, soit aux pêcheurs personnes physiques, soit aux navires de pêche indépendamment de leur équipage. L'Etat côtier doit faire particulièrement attention aux Etats défavorisés géographiquement et n'ayant pas d'accès à la mer afin de leur permettre d'exploiter les ressources maritimes¹⁰².

La Convention de Montego-Bay permet en outre à l'Etat côtier de réglementer les espèces pêchées. Ainsi, l'Etat côtier peut imposer des quotas soit par stock de ressource, soit par navire de pêche, soit par Etat. L'Etat côtier peut également fixer l'âge et la taille des poissons et autres organismes pêchés dans ses eaux, tout cela dans le but de favoriser la préservation des espèces¹⁰³.

La pêche en Arctique est donc à l'origine d'une importante activité de navigation au nord du cercle polaire, mais elle fait l'objet d'une attention particulière par les Etats circumpolaires afin d'éviter la disparition d'espèces. Cette dimension est d'autant plus importantes que la pêche illégale est assez répandue dans les mers arctiques et contribue fortement à la diminution des réserves et à la dégradation de l'environnement.

¹⁰² Article 70 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

¹⁰³ Article 62.4.b,c,d de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

PARTIE 2 – UNE NAVIGATION COMMERCIALE LIMITEE PAR DES CONFLITS JURIDIQUES INTERNATIONAUX

Nous l'avons vu, la navigation au soutien des sites d'extraction de ressources naturelles constitue une part importante et indispensable de la navigation Arctique. Mais le véritable fantasme des observateurs de la région est de voir l'activité commerciale se développer et d'utiliser le PNO et la RMN comme de véritables routes commerciales maritimes reliant l'Océan Atlantique (Europe et côte Est des Etats-Unis et du Canada) à l'Océan Pacifique et l'Asie du sud Est. L'ambition de certains, russes en tête, est d'offrir, à défaut d'une concurrence, au moins une alternative au canal de Suez et au canal de Panama.

Toutefois, le développement du PNO et de la RMN reste limité du fait de l'existence de conflits internationaux majeurs sur le statut de ces routes maritimes.

CHAPITRE 1 – LE CADRE LEGAL DE LA NAVIGATION EN ARCTIQUE

SECTION 1 – LA NAVIGATION DANS LES DIFFERENTES ZONES DE SOUVERAINETE

En plus de s'attacher à définir les modalités pour fixer les domaines maritimes étatiques, la Convention de Montego-Bay est également destinée à réglementer la navigation dans ces zones.

Pour ce qui est des eaux intérieures, elles sont entièrement soumises à la souveraineté de l'Etat riverain (droit de saisie, droit d'enquête, droit d'arrestation). Pour ce qui est des navires de commerce, il est admis en droit classique qu'un Etat ne peut refuser à un navire étranger le droit de libre accès dans ses ports. Toutefois, l'Etat riverain est en droit d'imposer aux navires fréquentant ses eaux intérieures, à défaut de s'en voir refuser l'accès, certaines

règles de construction ou d'équipement ou d'aide à la navigation via le recours à des services (un brise-glaces par exemple) par souci de sécurité.

Le principe général de la navigation en haute mer est la liberté de navigation¹⁰⁴. La liberté de navigation implique évidemment la liberté d'accès à la haute mer. C'est ce que la CNUDM a souhaité réglementer en intégrant à la Convention la notion de « passage ».

Le passage est, aux termes de la Convention, le fait de traverser les eaux territoriales, soit pour entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre à un autre point. Le passage doit être « *continu et rapide, sans arrêt ou mouillage à moins que ceux-ci ne constituent des incidents ordinaires de navigation ou soient imposés par un cas de force majeure ou de détresse* »¹⁰⁵. En fonction de la nature des espaces maritimes traversés, on distingue le passage inoffensif (A) et le passage en transit (B).

§ 1 – LE PASSAGE INOFFENSIF

Le passage inoffensif est réglementé aux articles 17 à 32 de la Convention de Montego-Bay. Le principe du passage inoffensif consiste en l'obligation pour un Etat côtier de ne pas empêcher le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale (1). Toutefois, l'Etat côtier dispose des compétences pour réglementer le passage inoffensif (2).

A – LA NOTION DE PASSAGE INOFFENSIF

La notion de passage inoffensif s'applique à un navire aussi longtemps que le passage « *ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier* »¹⁰⁶. L'article 19.2 de la Convention tente d'établir de la façon la plus subjective possible une liste des actions ou attitudes constituant un passage jugé offensif. Mais le libellé du point L dudit article, « *toute autre activité sans rapport*

¹⁰⁴ Pierre Bonassies & Christian Scapel, « *Traité de Droit Maritime* », LGDJ 2^{ème} ed (2010) p. 50

¹⁰⁵ Pierre Bonassies & Christian Scapel, « *Traité de Droit Maritime* », LGDJ 2^{ème} ed (2010) p. 41

¹⁰⁶ Article 19 de CNUDM, Montego-Bay (1985)

direct avec le passage » laisse à l'Etat côtier une grande liberté d'appréciation et peut s'avérer être problématique dans sa mise en pratique¹⁰⁷.

Le régime du passage inoffensif s'applique à la mer territoriale et aux eaux intérieures mais également à une certaine catégorie de détroits. Cela concerne, aux termes de l'article 45 de la Convention les détroits qui relient la mer territoriale d'un Etat à une partie de la haute mer ou de la ZEE d'un autre Etat, ainsi que les détroits formés par le territoire continental d'un Etat et une île appartenant à ce même Etat lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer ou passant par la ZEE, aux conditions de navigations comparables.

B – LA REGLEMENTATION DU PASSAGE INOFFENSIF PAR L'ETAT CÔTIER

L'article 21 de la CNUDM dresse une liste exhaustive des pouvoirs de l'Etat côtier en matière de réglementation du passage inoffensif. L'idée est de prévenir les risques d'abus de la part dudit Etat afin que la liberté de la navigation reste de principe. L'idée étant qu'il faut éviter de laisser aux Etats la possibilité de restreindre la navigation par le biais de mesures législatives ou l'exercice de pouvoirs de police trop importants. L'Etat côtier dispose par exemple de la possibilité d'organiser la navigation via la mise en place de voies de circulation ou de DST (dispositions de séparation de trafic)¹⁰⁸.

En échange de la liberté de navigation que constitue le droit de passage inoffensif, le navire qui accomplit le passage est tenu d'un certain nombre d'obligations. En premier lieu, il se doit de respecter scrupuleusement la législation de l'Etat riverain (notamment en ce qui concerne la pêche, la pollution de l'environnement, la sécurité de la navigation) ainsi que les réglementations internationales. Par ailleurs, certains types de navires sont tenus de respecter des prérogatives supplémentaires. C'est le cas notamment des navires nucléaires et des navires à cargaison dangereuse. Il peut par exemple leur être imposé

¹⁰⁷ Raymond Ranjeva & Charles Cadoux « *Droit International Public* », Vanves France, EDICEF (1992)

¹⁰⁸ Article 22 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

l'utilisation d'une certaine route maritime. Les sous-marins sont eux tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon¹⁰⁹.

En cas de passage offensif, l'Etat riverain dispose de pouvoirs supplémentaires tant sur le plan préventif que sur le plan répressif. L'Etat peut par exemple, dans le but d'évacuer de son espace maritime un navire étranger ne respectant pas la réglementation, prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher un passage offensif selon les dispositions de la Convention. Les mesures prises par l'Etat côtier doivent toutefois être proportionnée à la gravité de l'illicéité.

En cas de circonstances exceptionnelles, l'article 25.3 de la Convention permet à l'Etat côtier de suspendre temporairement et après publication le droit de passage inoffensif dans ses eaux territoriales.

« L'Etat côtier peut, sans établir aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers, si cette mesure est indispensable pour assurer sa sécurité, entre autres pour lui permettre de procéder à des exercices d'armes ».

En terme d'actes répressif, l'Etat ne doit en principe jamais intervenir à bord d'un navire pendant le passage inoffensif, à moins que « a) les conséquences de l'infractions ne s'étendent à l'Etat côtier ; b) si l'infraction est de nature à troubler la paix du pays ou l'ordre dans la mer territoriale ; c) si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par un agent diplomatique ou un fonctionnaire consulaire de l'Etat de pavillon ; d) si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants ou des substances psychotropes »¹¹⁰.

§ 2 – LE PASSAGE EN TRANSIT

¹⁰⁹ Raymond Ranjeva & Charles Cadoux « *Droit International Public* », Vanves France, EDICEF (1992)

¹¹⁰ Article 27 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

Le passage en transit est une sorte de compromis entre le régime du passage inoffensif et le principe de liberté de la navigation. Le droit de transit est reconnu à tous les navires traversant des détroits maritimes reliant deux zones maritimes dans lesquelles la navigation est libre (haute mer et ZEE)¹¹¹.

Lors du passage en transit, les navires ne sont pas tenus de se conformer à la législation des Etats riverains, ils ne sont tenus que par les réglementations habituelles du droit international en matière de navigation. Toutefois, les navires doivent s'abstenir de recourir à « *la menace ou à l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des Etats riverains du détroit* »¹¹². Les navires sont également tenus d'effectuer un transit rapide et continu selon leur mode normal de navigation. Les navires de pêche par exemple, ne peuvent pas déployer leurs filets ou exercer leur activité dans la zone de passage.

En outre, l'article 39 de la convention de 1982 dispose que les navires en transit doivent respecter les « *règlements, procédures et pratiques internationales, généralement acceptés en matière de sécurité de la navigation, notamment règlement international pour prévenir les abordages en mer et règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés, visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires* ».

Comme pour le passage inoffensif, là encore, la limite du passage en transit est l'interprétation de l'attitude du navire (transit rapide et continu, menace contre la souveraineté ou l'intégrité territoriale, ...) par l'Etat côtier. Toutefois, le droit de passage en transit ne peut pas être suspendu par l'Etat côtier.

SECTION 2 – LE STATUT DES ROUTES MARITIMES ARCTIQUES, LES REVENDEICATIONS DES ETATS CIRCUMPOLAIRES

Le statut des routes maritimes de l'Arctique est primordial pour le développement de ces routes. En effet, comme nous venons de le voir, les

¹¹¹ Article 37 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

¹¹² Article 39.1.a de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

conditions de navigations ne sont pas les mêmes selon qu'elles sont considérées comme appartenant aux eaux intérieures, faisant partie de la mer territoriale ou étant des détroits internationaux.

Le Conflit Américano-Canadien. Le statut du PNO est depuis longtemps une source de tension entre le Canada et les Etats-Unis autour de « géopolitique, nationalisme et intérêts commerciaux »¹¹³. Le Canada considère que les eaux de l'Arctique et donc le PNO sont des eaux intérieures sous souveraineté canadienne. Le Canada affirme que ces revendications sont basées sur un souci de protection de l'environnement et des côtes canadiennes. Dans cette optique, le Canada a mis en place la « Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche du Canada » en 1964¹¹⁴. La même année, le Canada décide d'appliquer à ses eaux intérieures la règle des lignes de base droite. En 1970 le Parlement canadien vote l'obligation pour les navires de se signaler aux autorités canadiennes lorsqu'ils sont à moins de 100 milles nautiques de la côte¹¹⁵.

Pour les Etats-Unis, toutes les mesures prises par le Canada constituent une atteinte à la liberté de la navigation. Les Etats-Unis ont toujours considéré le PNO comme un détroit international et que tout Etat jouissait de la liberté d'emprunter « *la route la plus sûre et la plus rapide* »¹¹⁶.

Selon la CNUDM, un Etat ne peut revendiquer sa souveraineté sur une zone maritime que si celle-ci est adjacente à sa côte. Or contrairement aux eaux Arctiques qu'il revendique, le Canada n'a jamais vu sa souveraineté terrestre dans l'Arctique contestée¹¹⁷. Le Canada a acquis sa souveraineté sur ces territoires à force d'exploration et de découvertes. Afin de confirmer sa

¹¹³ Nicholas Howson, « *Breaking the Ice : The Canadian-American Dispute over the Arctic's Northwest Passage* », 26 Colim. J. Transnat L.337 (1987)

¹¹⁴ Loi du Canada, bill S-17, entrée en vigueur le 23 juillet 1964

¹¹⁵ Guillaume Martin de Clausonne, « *L'Arctique comme zone stratégique : les évolutions géopolitiques et les enjeux* », séminaire « Géopolitique des espaces maritimes », Collège Interarmées de Défense (CID) (2006).

¹¹⁶ Natalie Klein, « *Dispute Settlement in the UNCLOS 292* », Cambridge University Press (2005)

¹¹⁷ Peter Dobell, « *The Policy Dimension* », in « *The Arctic in Question* »(Edgar J Dosman), Oxford University Press : Toronto (1976)

souveraineté sur ces espaces, le Canada a délégué des troupes de la Police Montée Canadienne sur place afin qu'ils effectuent une mission d'occupation effective des Territoires du Nord permettant au Canada d'y assurer sa souveraineté¹¹⁸. Le Canada a complété sa souveraineté sur ces territoires en signant des Traités d'acquisition avec les anciennes puissances coloniales que sont la France (Traité de Paris, 1880) ou la Grande-Bretagne.

En 1825, le Canada a également signé le « *Boundary Treaty* » (Traité de frontières) avec la Russie instaurant les frontières entre la Russie et le Canada le long du 141^{ème} méridien. Quand les Etats-Unis ont acheté l'Alaska à la Russie, en 1867, le « *Boundary Treaty* » est resté en vigueur, délimitant la frontière entre les Etats-Unis et le Canada.

Les frontières canadiennes sont donc clairement délimitées et ne font pas l'objet de contestations. Concernant la ligne de base et donc les eaux intérieures du Canada, la question est plus délicate et est figée depuis le milieu des années 1980.

Le voyage du « Manhattan » - 1969. Suite à la découverte d'immenses gisements en Alaska à *Prudhoe Bay*, les Etats-Unis se sont posés la question du transport des hydrocarbures du gisement. L'une des options étant le transit via le PNO, les Etats-Unis ont décidé d'en faire l'expérience et ont affrété l'immense *tanker* le « Manhattan ». En 1969, le « Manhattan » a donc effectué le voyage entre le Détroit de Davis (Atlantique) jusqu'à *Prudhoe Bay* en Alaska. A l'époque, la mer territoriale canadienne avait une largeur de 3 milles nautiques à partir de la ligne de base et n'avait pas encore revendiqué sa souveraineté sur l'archipel Arctique de sorte que le transit du « Manhattan » a eu lieu en intégralité en haute mer¹¹⁹. Cependant, vexé de n'avoir pas été consulté dans la préparation du voyage, le Canada a décidé de réagir immédiatement en trois étapes. Le

¹¹⁸ Thomas Tynan, « *Canadian-American Relations in the Arctic: The effect of Environmental Influences upon Territorial Claims* », *The Review of Politics* vol 41 (1979)

¹¹⁹ Mahealani Krafft, « *The Northwest Passage: Analysis of the Legal Status and Implications of its potential Use* », *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol 40, (2009) p. 553

Canada a donc décidé une extension jusqu'à 12 milles marins de sa mer territoriale, a promulgué le « *Arctic Waters Pollution Prevention Act* » et a retiré sa soumission à l'autorité de la Cour Internationale de Justice.

L'extension de la mer territoriale a eu pour effet d'intégrer une bonne partie du PNO aux eaux territoriales du Canada tandis que le *Pollution Prevention Act* permet au Canada un droit de regard sur la construction et les équipages des navires transitant dans ses eaux au nom de la protection de ses côtes. Enfin, le déni de l'autorité de la CIJ lui évite de voir les deux précédentes mesures contestées via des actions contentieuses devant la CIJ¹²⁰.

Le voyage du « Polar Sea » 1978. En 1978, les Etats-Unis ont organisé un nouveau transit dans le PNO. Le navire des Gardes Côtes Américaines a donc entrepris le voyage, le Canada et les Etats-Unis étant d'accord pour dire que ce voyage n'affecterait en rien leurs opinions respectives.

Mais face à l'indignation de l'opinion publique suite au voyage du « Polar Sea », le Premier Ministre canadien Joe Clark a annoncé en 1985 six nouvelles mesures dont l'établissement de la ligne de base canadienne tout autour de l'archipel Arctique, effectif le 1^{er} janvier 1986 ayant pour conséquence d'intégrer une partie du PNO à ses eaux intérieures.

La RMN. Du côté de la RMN, la situation est un petit peu plus simple. Pendant très longtemps, la Russie est la seule à s'être véritablement intéressée à la RMN. La Russie y a développé le commerce et a été pendant toute la guerre froide le seul pays à y faire transiter des navires. Les soviétiques ont toujours considéré la RMN comme une ligne intérieure de cabotage, considérant même les mers comprises entre la mer de Kara et la mer de Sibérie Orientale sont des golfes ou des mers « historiques » de la Russie. C'est donc très naturellement que la Russie considère la RMN et notamment les détroits clés comme faisant partie de ses

¹²⁰ Mahealani Krafft, « *The Northwest Passage : Analysis of the Legal Status and Implications of its potential Use* », *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol 40, (2009) p. 555

eaux intérieures. Ainsi, en 1985, l'URSS a mis en place un décret fixant sa ligne de base au large des archipels de la Nouvelle-Zemble, de la Terre du Nord et de la Nouvelle-Sibérie. Cette délimitation place la RMN et ses détroits dans les eaux intérieures russes¹²¹.

Les Etats-Unis, appuyés par de nombreux Etats de la communauté internationale, et notamment l'Union Européenne, contestent les délimitations revendiquées par le Canada et la Russie plaçant respectivement le PNO et la RMN dans leurs eaux intérieures.

§ 1 – REVENDICATIONS RUSSES ET CANADIENNES : LA THEORIE DES EAUX INTERIEURES

Le Canada et la Russie d'un côté, et les Etats-Unis de l'autre, étant très fermes sur leurs positions respectives concernant le statut des routes maritimes de l'Arctique. Il semble désormais vraisemblable que le litige ne pourra être résolu que par un contentieux international. En matière de délimitation des eaux intérieures, un précédent important de la Cour Internationale de Justice pourrait être déterminant, il s'agit de l'affaire dite des « *pêcheries norvégienne* »¹²².

¹²¹ François CARRÉ, « Géopolitique de l'Arctique, *Encyclopædia Universalis*

¹²² *Cour International de Justice, United-Kingdom v. Norway, « Fisheries Case » (1951)*



Sources: Canada politique, cartes de référence de l'Atlas national du Canada, 2001; Dunlap, 1996; Lasserre, 2001

En l'espèce, des navires de pêche britanniques opéraient dans une zone proclamée zone de pêche norvégienne. La question posée à la CIJ était de savoir si la méthode de délimitation de la ligne de base de la Norvège était en accord avec les principes du droit international. La Norvège s'est appuyée sur des décrets royaux de 1812, 1869, 1889 et 1935 pour montrer que sa ligne de base était historique et devait être reconnue en l'état. La CIJ a noté au surplus que l'architecture particulière des côtes norvégiennes avec de nombreuses îles rendait difficile l'utilisation de la méthode ordinaire de délimitation des côtes et imposait une approche alternative. C'est pourquoi la CIJ a décidé d'appliquer un triple test. Le triple test se composait ainsi : « l'écart entre la ligne de base et les formations terrestre ne doit pas défigurer la direction générale de la côte » (i), « Les eaux doivent être en lien particulièrement intime avec les formations terrestres qui les séparent ou les entourent pour être des eaux intérieures » (ii) et

« il peut y avoir à tenir compte de certains intérêts économiques propres à la région lorsque leur réalité et leur importance se trouvent attestés par un long usage » (iii).

La CIJ a relevé que le littoral norvégien ne séparait pas de façon claire la mer et la terre, les archipels norvégiens étant des extensions du territoire du pays.

Ce critère est difficilement transférable à la réalité canadienne. En effet, l'archipel Arctique ne semble pas être une extension du territoire canadien. Les îles sont des entités distinctes du continent. Les îles de Banks ou de Victoria par exemple sont séparées de la partie continentale du Canada par le Golf d'Amundsen et plus de 250 milles marins¹²³.

Pour la Russie, la question est peut être plus discutable. La géographie du pays fait les îles de la RMN semblent être la continuité de la partie continentale de la Russie.

Le second élément du test requiert un lien particulièrement intime entre les formations terrestres et les eaux qui les séparent ou les entourent. Un des arguments soulevés est que les eaux glacées de l'Arctique devraient avoir un statut spécial et de ce fait, constituer un lien spécial entre les terres et les eaux. Le fondement de l'argument est que la nature historique de la banquise est un substitut, et donc un équivalent, aux terres. Cet argument reste fragile, notamment du fait de la fonte des glaces.

Le dernier élément du test est la considération économique et son lien avec la région. Pour la Russie comme pour le Canada, cet élément est le plus aisé à satisfaire. En effet, la population Inuit du Canada pêche dans l'archipel Arctique depuis des temps immémoriaux pour sa survie et continue aujourd'hui de le faire. Les Inuit de l'archipel Arctique étant canadien, il est évident qu'il y a là des intérêts propres à la région attestés par un long usage.

¹²³ Frédéric Lasserre, « *La souveraineté canadienne dans le Passage du Nord-ouest* », Options politiques (Montréal), 28:5, (2007)

Pour ce qui est de la Russie, celle-ci a pendant longtemps été le seul pays à s'intéresser à la RMN, elle y a développé la pêche, le commerce et le cabotage depuis très longtemps. Il semblerait donc qu'elle remplisse également l'élément économique¹²⁴.

L'intérêt particulier de ce précédent pour les revendications du Canada et de la Russie, c'est que dans l'affaire des « pêcheries norvégiennes », la CIJ a reconnu l'existence d'un droit historique sur les eaux côtières et qu'elle a validé la délimitation des eaux intérieures via le tracé des lignes de base droite.

Exception – article 8(2). L'issue d'un contentieux, s'il devait avoir lieu, reste toutefois très incertain tant le test du précédent des pêcheries norvégiennes est subjectif. Si jamais la position russe et canadienne était validée, il y aurait toujours une possibilité pour les navires étrangers souhaitant emprunter le PNO ou la RMN. En effet, la CNUDM de 1982 ouvre la voie à une exception¹²⁵. L'exception permet le droit de passage inoffensif dans les eaux intérieures qui ne l'étaient pas auparavant. L'application de cette exception reste toutefois sujette à interprétation. Si l'on considère que la reconnaissance de leurs eaux intérieures par une décision contentieuse consacre juridiquement une réalité géographique, alors ces eaux devraient être considérées comme intérieures depuis toujours. Mais la tendance semble plutôt être de considérer que n'ayant pas été reconnues auparavant, elles entrent donc dans le champ de l'exception.

Le titre historique. Si au contraire, les réclamations russes et canadiennes échouaient, il leur serait éventuellement possible de faire jouer le titre de souveraineté historique sur les baies pour revendiquer leurs eaux territoriales. L'usage du titre historique n'étant pas la voie classique pour le droit international, des critères stricts sont appliqués. Le pays qui réclame la reconnaissance d'un titre historique sur un territoire « *doit avoir exercé son*

¹²⁴ Mahealani Krafft, « *The Northwest Passage : Analysis of the Legal Status and Implications of its potential Use* », *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol 40, (2009) p. 562

¹²⁵ Article 8.2 de la CNUDM, Montego-Bay (1985)

autorité sur ce territoire (i) de façon continue (ii) et les Etats étrangers doivent avoir reconnu l'exercice de cette autorité (iii) »¹²⁶.

Pour le Canada, comme pour la Russie, les deux premiers éléments sont les plus aisés à prouver. En effet, le Canada a annexé l'archipel Arctique depuis très longtemps et les Inuits qui étaient déjà sur place et qui sont donc désormais canadiens occupent ces territoires depuis toujours. En Russie, la Nouvelle-Zemble, les Terres du Nord et la Nouvelle Sibérie ont toujours appartenu au pays. Pour ce qui est du troisième critère de reconnaissance de l'autorité, il est plus délicat à apprécier. En effet, l'autorité de la Russie sur les terres du Nord n'a jamais véritablement été véritablement contestée. L'autorité du Canada sur l'archipel Arctique est également admise au niveau international. En revanche, ce qui est moins admis et qui a été contesté pendant longtemps, c'est l'autorité de ces pays sur les eaux qui entourent ces territoires. En fonction de l'appréciation du critère, la solution pourrait basculer dans un sens ou dans l'autre.

Le Canada et la Russie, tant qu'aucune solution claire ne sera donnée, resteront sur leur position de considérer respectivement le PNO et la RMN comme faisant partie de leurs eaux intérieures. De ce fait, le Canada et la Russie se considèrent comme légitimes pour avoir un droit de regard sur les navires empruntant le PNO et la RMN ainsi sur les conditions de navigation imposées sur ces routes.

§ 2 – LA POSITION AMERICAINE : LA THEORIE DES DETROITS INTERNATIONAUX

L'opposition des Etats-Unis à l'intégration dans les eaux territoriales respectives de la Russie et du Canada la RMN et le PNO est basée sur ses intérêts en matière de navigation militaire et commerciale. Non seulement les Etats-Unis contestent l'intégration aux eaux intérieures, mais ils vont même jusqu'à qualifier le PNO et la RMN de « détroits internationaux reliant deux parties de la haute mer et donc

¹²⁶ Cour Suprême des Etats-Unis, *Etats-Unis c/ Alaska*, 422, U.S. 184 (1975)

soumis au droit de passage en transit »¹²⁷. La jurisprudence de la Cour de Justice comporte également des précédents permettant d'estimer la réalité de la revendication américaine. L'affaire de référence en terme de détroits internationaux est celle dite du « détroit de Corfou »¹²⁸.

Cette affaire du « détroit de Corfou » a participé à mettre en place les critères de détermination d'un « détroit servant à la navigation internationale ». L'affaire opposait le Royaume-Uni à l'Albanie qui considérait que sa souveraineté avait été violée lorsqu'un navire de guerre britannique a emprunté le détroit sans en avertir l'Albanie. Le Royaume-Uni de son côté souhaitait bénéficier d'un droit de passage inoffensif du fait du statut de détroit international du détroit de Corfou.

La CIJ a estimé que pour déterminer le statut du détroit, les critères décisifs étaient « *la situation géographique du détroit connectant deux parties de la haute mer et le fait qu'il soit utilisé pour la navigation internationale* ».

Le critère comporte donc à la fois un aspect géographique et à la fois un aspect fonctionnel basé sur la réalité du trafic maritime.

L'application de ce précédent au PNO et à la RMN n'est pas évidente. Déjà faut-il considérer que le PNO et la RMN sont des détroits uniques d'un bout à l'autre. La position américaine repose en effet sur la qualification de détroit de ces routes maritimes, or, le PNO et la RMN sont des routes au trajet variable en fonction de l'étendue de glace, qui passent par différentes baies ou mers et la qualification de « détroit » est loin d'être évidente.

D'autre part, l'élément fonctionnel semble également dur à remplir. En effet, la navigation maritime dans le PNO reste encore relativement faible et repose surtout sur le produit des gisements canadiens. La route n'a été encore que peu exploitée par de véritables navires commerciaux, sinon de façon expérimentale.

¹²⁷ Mahealani Krafft, « *The Northwest Passage : Analysis of the Legal Status and Implications of its potential Use* », *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol 40, (2009) p. 564

¹²⁸ *Cour Internationale de Justice, United-Kingdom and Northern Ireland v. Albania (Corfu Channel), (1949)*

La RMN a connu une fréquentation plus importante, mais essentiellement une fréquentation par des bateaux russes. Dès lors, il semble également exagéré de qualifier la RMN de détroit « *utilisé pour la navigation internationale* ».

§ 3 – LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE

Outre les pays situés autour du cercle polaire Arctique, la question de l'exploitation des ressources dans le Grand-Nord intéresse de nombreux observateurs et notamment l'Union Européenne, le Japon et la Chine qui se sont tous ralliés à la position américaine.

Chine. L'économie chinoise dépend énormément de ses exportations qui sont à l'origine de près de la moitié du Produit Intérieur Brut (PIB) de la Chine¹²⁹.

Compte tenu de ces éléments, la Chine s'intéresse de près à l'évolution de la mise en place des routes maritimes nordiques car elles représenteraient pour elle une alternative intéressante au Canal de Suez. Dès lors, Chine, qui ne veut pas rester à l'écart de la « bataille de l'Arctique », souhaite que les intérêts des pays qui se situent hors de la zone Arctique soient également reconnus car la fonte des glaces concerne l'ensemble des acteurs économiques mondiaux puisque cela permettra l'ouverture de voies de navigation commerciales internationales. L'adjoint au ministre chinois des Affaires Etrangères, Hu Zhenfyue a déclaré en juin 2009 que « *L'Arctique appartient au patrimoine mondial de l'humanité et ne doit pas être contrôlé par certains Etats* » se ralliant ainsi à la position américaine.

La crainte de la Chine est de voir les pays limitrophes de la RMN mettre en place des droits de passage aux navires commerciaux à l'image de ce qui est pratiqué sur le canal de Suez.

¹²⁹ Rapport de l'Institut International de Recherches sur la Paix de Stockholm SIPRI (2012)

La Chine a lancé un programme de recherche ambitieux couvrant une dizaine d'axes parmi lesquels la souveraineté sur l'Arctique, l'exploitation des ressources naturelles, leur transport, les échanges commerciaux, ... Parallèlement, le brise-glace chinois Xuelong (Dragon des Neiges) a effectué une mission de 85 jours dans l'Arctique à l'été 2012, empruntant notamment la RMN pour la première fois. Dans le même temps, la Chine a lancé la construction d'un second brise-glace (livraison prévue fin 2013) afin d'intensifier ses programmes de recherches¹³⁰. A l'été 2013, un cargo Chinois, le « *Yong Sheng* » a traversé la RMN devenant le premier navire de commerce chinois à le faire¹³¹.

Tous ces éléments montrent que malgré l'éloignement géographique, la Chine nourrit un intérêt, certes récent, mais bien réel pour le développement des voies maritimes en Arctique. Après s'être vu refuser ce droit en 2009, elle a d'ailleurs formulé une demande afin d'être admise comme observateur permanent du Conseil de l'Arctique, demande qui a été acceptée par le Conseil le 15 mai 2013¹³².

L'intérêt de la Chine, géant en plein développement est révélateur du potentiel et des enjeux immenses que représentent l'Arctique et ses voies maritimes en matière d'économie et de commerce maritime. La Chine n'est d'ailleurs pas le seul pays « hors-Arctique » à s'intéresser de près au développement de la région.

L'Union Européenne. Les pays de l'Union Européenne, et notamment la France et la Grande-Bretagne, nourrissent également un vif intérêt pour l'Arctique. Si le PNO et la RMN présentent un intérêt certain en terme de commerce maritime pour les pays de l'Europe, c'est surtout le potentiel d'hydrocarbures de la région qui attire l'Europe.

¹³⁰ Torbjørn Næs Bertelsen, « *La Chine et les nouvelles voies maritimes commerciales de l'Arctique* », *gptimes* (septembre 2012)

¹³¹ A l'heure de l'écriture de ces lignes, le navire est en chemin, il doit arriver en mer de Barents mi septembre 2013

¹³² Conseil de l'Arctique, Rapport du congrès de Kiruna (Suède) : <http://www.arctic-council.org/>

En effet, les géants de l'hydrocarbures que sont le Français Total et le Britannique Shell ont été les parmi les premiers à se positionner sur le marché, conscients de l'immense potentiel de la région.

C'est avec prudence mais non sans un intérêt certain que l'Union Européenne observe les débats autour de l'Arctique et de la souveraineté revendiquée de certains pays tant sur les eaux de l'Arctique que sur les passages stratégiques des différentes routes nordiques.

Logiquement, l'Union Européenne, à l'image de la Chine et des Etats-Unis, s'est prononcée en faveur de la libéralisation la plus grande possible des eaux Arctiques et des passages stratégiques afin d'éviter une dépendance trop importante vis-à-vis des Etats côtiers.

CHAPITRE 2 – DES ROUTES ARCTIQUES ENCORE PEU FREQUENTEES

Que ce soit dans la RMN ou bien dans le PNO, la navigation commerciale de l'Arctique est encore très marginale car bien que présentant des avantages non négligeables, ceux-ci ne sont pas encore assez puissants pour contrebalancer les difficultés liées à la navigation Arctique.

SECTION 1 – LA NAVIGATION COMMERCIALE DANS L'ARCTIQUE, UNE REPRISE

LENTE

§1 – LA NAVIGATION COMMERCIALE PAR LA RMN

La RMN qui a été longtemps utilisée par les soviétiques est en pleine reconstruction, Moscou ambitionnant d'en faire une véritable alternative au canal de Suez.

A – LA ROUTE MARITIME DU NORD, UNE ANCIENNE ROUTE COMMERCIALE EN RECONSTRUCTION

Après les premières explorations des routes Arctiques décrites dans l'introduction, la Russie a commencé très tôt à considérer la RMN comme une route commerciale lui ouvrant de nouvelles perspectives. En effet, dès le début du XX^{ème} siècle, alors que Nicolas II régnait encore sur la Russie, le pays des Tsars a pris conscience de la nécessité d'assurer son indépendance par rapport aux pays étrangers, notamment l'Europe et qu'il fallait pour cela maximiser ses propres ressources. Ainsi, pendant la guerre russo-japonaise, en 1904, l'armée russe tenta de faire transiter un bâtiment de guerre via la RMN afin de surprendre les japonais.

Avec l'arrivée de Lénine au pouvoir et l'avènement de l'URSS, la volonté d'autonomie s'est encore renforcée. La volonté des soviétiques de s'affranchir des autres Etats dans l'approvisionnement en ressources naturelles a poussé

l'URSS à créer en 1920 le Comité de la Route Maritime du Nord destiné à « équiper, améliorer et étudier le passage sur toute sa longueur »¹³³.

En 1933, afin d'aller encore plus loin dans le développement de la RMN, Moscou crée l'Administration Centrale de la Route Maritime du Nord¹³⁴. Cette organisation avait pour mission d'organiser le commerce le long de la RMN en développant l'exploitation des ressources naturelles et les infrastructures pour permettre la navigation le long de la RMN. Cela incluait la création de ports, l'équipement de la flotte en brise-glaces mais également la formation d'équipages rompus à la navigation dans les eaux difficiles de la RMN¹³⁵.

Les efforts et la volonté impressionnants du gouvernement soviétique ont permis dès la fin des années 1930 d'ouvrir la RMN à la navigation. A partir des années 1980, la navigation dans la partie occidentale de la RMN (entre Mourmansk et Dickson) était même possible tout au long de l'année grâce au soutien des imposants brise-glaces nucléaires d'une puissance de 75.000 CV.

Pendant toute la domination soviétique, et jusqu'à la chute de l'URSS, la RMN n'a jamais cessé d'être une véritable route commerciale. La volonté persistante du gouvernement soviétique d'être parfaitement indépendant du monde occidental. La RMN servait majoritairement à un commerce intra URSS et un peu au commerce extérieur, mais de façon extrêmement réglementée. En effet, entre 1922 et 1967, la RMN ne fut permise à la navigation qu'aux navires soviétiques. Aucun navire étranger ne pouvait transiter par ce passage. Vers la fin de la guerre froide, Mikhaïl Gorbatchev décide la réouverture de la RMN aux navires étrangers, à la condition si ne qua non que les navires étrangers soient accompagnés de brise-glaces russes tout au long de leur transit.

¹³³ Frédéric Lasserre « *Les détroits arctiques canadiens et russes : souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes* » Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, n° 135, (2004)

¹³⁴ René Besnault, « *Géostratégie de l'Arctique* » Paris, Economica (1992)

¹³⁵ Nathan Mulherin « *The Northern Sea Route: Its Development and Evolving State of Operations in the 1990s* » CRREL Report 96, n° 3, Hanovre (1996)

Avec la chute de l'URSS, la navigation va se libéraliser. En 1991 est établi le « *Règlement de navigation sur la Route Maritime du Nord* » qui autorise le trafic à tous les Etats. L'objectif véritable de la Russie est alors d'attirer la navigation étrangère afin de tirer revenus des droits de passages et des services de pilotages¹³⁶. Et pourtant, malgré l'ouverture internationale de la RMN et la présence de navires et brise-glaces étrangers de plus en plus nombreux, la navigation maritime le long de la RMN qui avait connu un pic en 1987, s'effondre petit à petit. En effet, avec la chute de l'URSS, la Russie s'enfonce dans une crise économique importante, faisant baisser le trafic de la route commerciale. Mais la Russie est toujours aussi convaincue, voire même plus qu'avant de l'importance vitale que représente la RMN. En effet, avec le démantèlement de l'URSS, le pays a perdu les pays baltes et donc de précieux accès à la mer Baltique, renforçant la volonté de développer l'activité commerciale et l'exploration dans le nord.

Ainsi, en 1993, conjointement avec la Norvège et le Japon, la Russie finance le Programme Nordique International de la Route Maritime du Nord (INSROP) pour une durée de six ans. La mission de ce programme est de sensibiliser les acteurs du monde commercial à l'intérêt de l'utilisation de la RMN entre l'Europe et le Japon¹³⁷.

Petit à petit, le trafic a repris à partir des années 2000 et ne cesse d'augmenter. D'après la Russie, la RMN est désormais ouverte et praticable, officiellement quatre à cinq mois par an mais on serait actuellement plus proche d'une fenêtre annuelle de deux à trois mois et plus dans les années à venir, pour transporter des marchandises entre l'Europe et l'Asie. Selon M. Anatoli Glouchkov, président de la chambre d'industrie du Nord, 111.000 tonnes de marchandises ont transité

¹³⁶ William Dunlap « *Transit Passage in the Russian Arctic Straits* » Maritime Briefing, vol. 1, n° 7 (1996)

¹³⁷ Guillaume Martin de Clausonne, « *L'Arctique comme zone stratégique : les évolutions géopolitiques et les enjeux* », séminaire « Géopolitique des espaces maritimes », Collège Interarmées de Défense (CID) (2006).

par la RMN en 2010 pour grimper à 820.000 tonnes en 2011 et 1,2 millions de tonnes en 2012¹³⁸.

L'évolution exponentielle du trafic le long de la RMN et l'ambition russe est parfaitement traduite par Vyacheslav Roukcha qui dirige la Rosatomflot, la flotte de brise-glaces à propulsion nucléaire basée à Mourmansk : « *Bien sûr, nous n'allons pas détrôner le canal de Suez, mais pour tout transport maritime d'Europe à la partie nord de la Chine et du Japon, la RMN constitue dorénavant une véritable alternative* »¹³⁹.

En effet, les volumes transportés n'ont rien à voir avec les 928 millions de tonnes de marchandises ayant transité par le canal de Suez en 2012, mais il est incontestable que les efforts russes du siècle dernier permettent aujourd'hui de considérer la RMN comme une route maritime réelle.

Pour appuyer son optimisme affiché sur le potentiel de la RMN, la Russie organise chaque année des expéditions expérimentales de plus en plus ambitieuses afin de prouver que la RMN est une véritable route commerciale alternative au canal de Suez.

B – LA RMN, UNE ALTERNATIVE AU CANAL DE SUEZ

Après avoir utilisé pendant des décennies la RMN à ses seules fins personnelles, la Russie souhaite désormais ouvrir la route aux navires étrangers afin de tirer partie de cette route. C'est ainsi qu'en 2009, la Russie a autorisé une compagnie allemande à effectuer le premier transit maritime commercial non russe entre Ulsan (Corée du Sud) et Rotterdam (Pays-Bas). C'est ainsi que deux navires de Beluga Shipping ont emprunté la RMN au mois d'Août 2009, raccourcissant leur

¹³⁸ Dominique Kopp, « *Ruée vers l'or Noir sur la banquise* », Manière de Voir n° 128, Le Monde Diplomatique, (avril-mai 2013), p 67-70

¹³⁹ Olivier Truc, « *La route du Nord-Est : l'autre canal de Suez ?* », dans *Le Monde Geo et Politique*, (30 novembre 2011)

trajet de plus de 3.000 miles nautiques et faisant une économie estimée à 300.000 \$ par navire par rapport au trajet empruntant le canal de Suez¹⁴⁰.

En Septembre 2011, le « Polarcus Alima », un navire de la Polarcus Company a utilisé la RMN pour effectuer son trajet entre Hammerfest (Norvège) et la Nouvelle-Zélande. En traversant la RMN (de Mourmansk à au détroit de Béring) en seulement 9 jours, le navire a fait une économie de 13 jours sur son trajet final, faisant d'importantes économies de pétrole¹⁴¹.

Le mois suivant, une nouvelle démonstration importante a eu lieu. En effet, le « Baltica », navire de la compagnie Sovcomflot a été le premier navire à fort tonnage à emprunter la RMN. Le navire de 250 mètres de long, 44 de large et de plus de 100.000 tonnes a effectué le voyage entre Mourmansk et Ningbo (Chine) en 22 jours, divisant par deux le temps de trajet par rapport à la route passant par le canal de Suez. Suite à ce succès, la compagnie Sovcomflot a fait transiter par la RMN le *tanker* « Vladimir Tikhonov », transportant 120.000 tonnes de gaz, pour se rendre en Thaïlande. C'est à ce jour le plus grand navire à avoir traversé la RMN, mais il a surtout effectué le trajet Mourmansk / détroit de Béring en un temps record de 7,5 jours gagnant encore de nombreux jours par rapport au trajet via le canal de Suez¹⁴².

Ces succès commencent à attirer l'attention des observateurs extérieurs. La Commission Européenne a souligné qu'il « était de l'intérêt de l'UE d'explorer et d'améliorer la navigation en Arctique »¹⁴³. Cette volonté est assez compréhensible lorsque l'on sait que plus de 50% des importations européennes viennent d'Asie et que 25% de l'exportation européenne se fait à destination de

¹⁴⁰ Olivier Truc, « La route du Nord-Est : l'autre canal de Suez ? », dans *Le Monde Geo et Politique*, (30 novembre 2011)

¹⁴¹ « Polarcus achieves significant transit savings via the Northern Sea Route », 29 Sept. 2011, <http://polarcus.com/>

¹⁴² Margaret Blunden, « Geopolitics and the Northern Sea Route » dans *International Affairs*, vol 88, Issue 1, The Royal Institute of International Affairs (2012)

¹⁴³ Commission Européenne, « The European Union and the Arctic, communication from the Commission to the European Parliament and Council », Brussels, COM (2008)

la Chine¹⁴⁴. Les échanges entre l'Europe et l'Asie sont tellement nombreux qu'ils représentent 30% du trafic conteneurisé mondial¹⁴⁵. Le gain de temps et les économies d'énergie que semblent apporter l'utilisation de la RMN pourraient fort bien servir à relancer le trafic.

Il n'est évidemment pas possible de parler de concurrence du canal de Suez tant l'écart entre les deux routes est grand, il n'est même pas encore possible de parler de route commerciale régulière puisque la RMN est quasiment inaccessible une partie de l'année et la navigation reste difficile lors de la période favorable, mais compte tenu des circonstances actuelles, des démonstrations récentes de l'efficacité du passage, et des avantages que présente la RMN, celle-ci peut et doit être considérée comme une alternative sérieuse aux routes traditionnelles. Nous effectuerons un comparatif à ce sujet dans la section suivante.

§2 – LE PASSAGE DU NORD OUEST

Pour le PNO, si très tôt les explorateurs ont essayé de briser cette route mythique¹⁴⁶, le passage n'a par la suite eu qu'un intérêt limité aux yeux du Canada. En effet, le PNO ne constituait pas un enjeu ni commercial, ni de souveraineté. Ce n'est que récemment avec les changements climatiques que l'on connaît et la découverte des matières premières dans l'Arctique canadien¹⁴⁷ que le Canada a pris conscience de la valeur de cette route maritime et qu'il a revendiqué sa souveraineté.

Les Etats-Unis, de leur côté, se sont préoccupés très tôt de l'Arctique, essentiellement pour des raisons militaires pendant la Seconde Guerre Mondiale puis la Guerre Froide. L'idée des Etats-Unis était de pouvoir contrer les

¹⁴⁴ Margaret Blunden, « *Geopolitics and the Northern Sea Route* » dans *International Affairs*, vol 88, Issue 1, The Royal Institute of International Affairs (2012)

¹⁴⁵ Jean-Claude Sevin, thèse : « *La desserte maritime et terrestre de l'Europe en trafics conteneurisés à l'horizon 2030* », Conservatoire National des Arts et Métiers, (2012)

¹⁴⁶ Voir à ce sujet l'introduction

¹⁴⁷ Développé en première partie

allemands puis les russes qui avaient pour habitude de transiter dans les mers nordiques¹⁴⁸. Avec la découverte des ressources naturelles dans l'Arctique, l'intérêt militaire étatsunien s'est transformé en un intérêt commercial et économique, mais que de façon plus récente.

De fait, le désintérêt du Canada et des Etats-Unis pour le PNO pendant de longues années a créé un écart important entre le PNO et la RMN. Si la Russie a multiplié les expériences et les tests, très peu de navires transitent via le PNO. A titre d'exemple, en 2008, seulement 13 navires ont effectué la liaison Atlantique / Pacifique via le PNO, dont un seul navire à vocation commerciale, les autres étant des navires de plaisance ou des brise-glaces¹⁴⁹.

Le peu de fréquentation du PNO n'enlève rien au fait qu'il présente le même profil que la RMN. En effet, les conditions de navigation sont tout à fait similaires et à l'image de la RMN, le transit via le PNO réduit considérablement les distances Europe – côte Est de l'Amérique du Nord / Asie. Le PNO, au même titre que la RMN, peut être une véritable option de trafic commercial.

Il est désormais certain que les routes maritimes nordiques sont navigables, au moins une partie de l'année, période de navigation qui est destinée à s'agrandir avec le temps. Si ces routes maritimes présentent des avantages importants, certains facteurs leur sont pourtant préjudiciables.

SECTION 2 – AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE L'UTILISATION DES ROUTES

MARITIMES ARCTIQUES

Les défenseurs des routes nordiques mettent en avant la réduction des distances en utilisant les routes du Nord et les économies que cela engendre (§ 1). Pourtant les éventuels acteurs du marché pointent le manque d'équipement et d'infrastructures qui font perdre au PNO et à la RMN de leur intérêt (§ 2)

¹⁴⁸ Richard Labévière & François Thual, « *La bataille du Grand Nord a commencé...* », ed. Perrin, (2008) p. 44

¹⁴⁹ Frédéric Lasserre, « *Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique* », *Cybergeo : European Journal of Geography* (2011)

§1 – DISTANCES REDUITES, ECONOMIES ET SECURITE

Les observateurs sont unanimes, entre l'Europe et l'Asie, l'utilisation des routes nordiques réduit considérablement la distance de transit et les contraintes de tirant d'eau (A) et le voyage se fait dans des conditions de sécurité plutôt supérieures aux routes maritimes classiques (B).

A – DISTANCES REDUITES ET ABSENCES DE CONTRAINTES DE TIRANT D'EAU

Nous l'avons déjà dit, l'un des avantages majeurs du PNO et de la RMN est la réduction importante des distances.

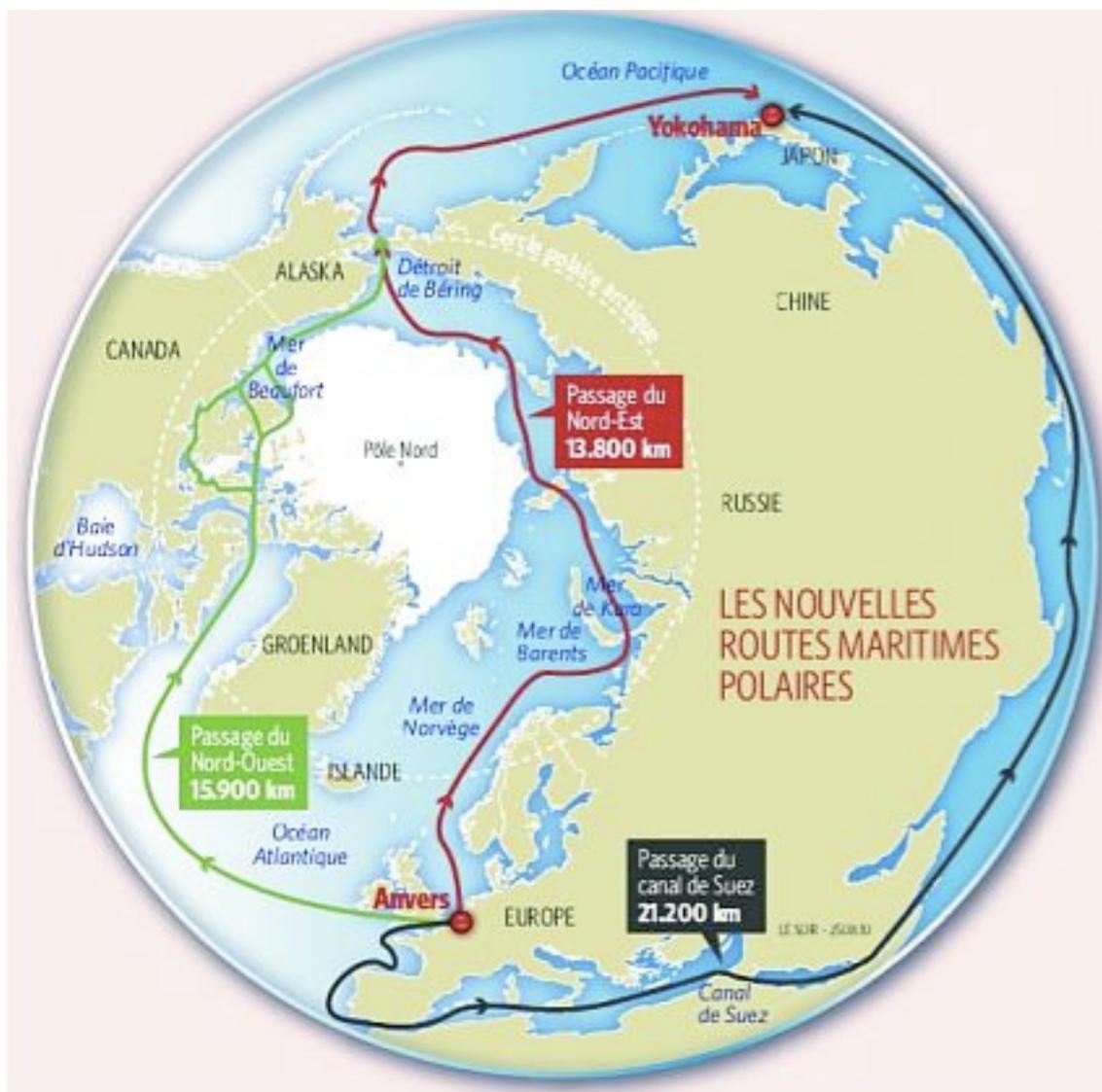
Ainsi, la liaison Londres / Vladivostok totalise 11.000 miles nautiques par le canal de Suez contre seulement 7.670 miles nautiques par la RMN. Encore plus significatif, l'itinéraire Mourmansk / Vladivostok totalise 12.830 miles nautiques via le canal de Suez tandis qu'il en fait moitié moins par le RMN.

Par le PNO, la liaison Hambourg / Vancouver ne fait que 8.090 miles nautiques contre 9.350 via le canal de Panama qui est la seconde route la plus courte.

Tableau distance entre ports selon la route empruntée (en miles nautiques)

Origine / destination	Panama	PNO	RMN	Suez - Malacca
Londres/Yokohama	12.580	7.602	7.473	11.447
Rotterdam/Shanghai	13.816	8.693	8.527	10.556
Rotterdam/Yokohama	12.672	7.532	7.213	11.430
Hambourg/Seattle	9.238	7.240	6.895	16.079
Rotterdam/Vancouver	8.828	7.737	7.127	15.334
Lisbonne/Yokohama	11.657	7.688	8.223	10.110
NY/Shanghai	11.274	9.195	10.741	12.381
NY/Hong-Kong	11.479	9.749	11.3330	11.644
Marseille/Yokohama	12.975	9.028	9.694	9.611
Marseille/Shanghai	14.059	10.345	10.646	8.887

Marseille/Singapour	15.920	11663	12.781	6.706
---------------------	--------	-------	--------	-------



Trajet Anvers / Yokohama via les différentes routes maritimes.

On observe facilement avec le tableau ci-dessus que les distances entre les ports de l'Atlantique (côte Est de l'Amérique ou côte Ouest de l'Europe) et l'Asie sont (parfois considérablement) réduites par rapport aux routes maritimes traditionnelles. Il est à noter toutefois que cela n'est pas forcément le cas pour les ports de la méditerranée pour lesquels la route par le canal de Suez est souvent la plus courte.

L'intérêt d'une distance plus courte est bien évidemment la possibilité de parcourir le trajet en un temps moindre et donc d'économiser du carburant. En effet, certains observateurs estiment que le carburant économisé serait de l'ordre de 15.000 à 30.000 € journalier. Pour un trajet Londres / Yoohama, cela représente une économie de plusieurs centaines de milliers d'euros, ce qui n'est pas négligeable. En ajoutant à cela l'économie réalisée sur les droits de passages du canal de Suez, très élevés, les économies réalisées sur un voyage peuvent avoisiner le million d'euros.

A la question du temps de parcours qui est sans aucun doute le plus gros avantage des routes nordiques, s'ajoute la question du tirant d'eau.

En effet, le canal de Panama (12,5 mètres) et le canal de Suez (17 mètres) ont un tirant d'eau limité. Alors que les bateaux qui sont construits sont de plus en plus gros, avec des tirants d'eau de plus en plus grands¹⁵⁰, cette limitation est un frein au commerce maritime. Le canal de Panama fait d'ailleurs l'objet de vives critiques du fait de son tirant d'eau jugé insuffisant par nombre d'acteurs du marché¹⁵¹.

Les routes maritimes du Nord n'ont elles, pas ce problème. En effet, les détroits de la RMN et du PNO permettent une navigation de tous les navires, indépendamment de leur gabarit et de leur tirant d'eau¹⁵².

Outre la réduction des distances et l'absence de contrainte de gabarit, les voies maritimes du Nord sont des routes sûres permettant une économie certaine.

B – DES VOIES MARITIMES SURES

¹⁵⁰ Le « Jules Verne », porte conteneur de la société CMA-CGM, inauguré le 4 juin 2013, a un tirant d'eau de 16 m

¹⁵¹ Jean-Louis Etienne, « *Les routes maritimes de l'Arctique ; futures voies d'échange ?* »

¹⁵² Frédéric Lasserre, « *Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique* », *Cybergeo : European Journal of Geography* (2011)

Les routes maritimes du Nord sont des routes extrêmement sûres. En effet, à l'exception d'un risque accidentel de par le fait de la présence d'iceberg le long de la route, aucun élément de sécurité ne vient s'ajouter aux difficultés du parcours.

En effet, contrairement à la route empruntant le canal de Suez, aucun risque de terrorisme ou de piraterie n'est à craindre dans le PNO ou la RMN.



Carte des zones de conflits traversées par la route maritime de Suez

(source : rapport Sénat n° 674, Session Extraordinaire 2011-2012

LA MONDIALISATION A ACCRU L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DES ENJEUX MARITIMES)

A la carte précédente, il faut ajouter les risques liés à la piraterie qui sont bien réels. En effet, on peut facilement identifier plusieurs zones dans le monde où la piraterie est particulièrement présente.

Entre Carthagène et la mer des Caraïbes, on assiste à une piraterie liée au trafic de drogue. Souvent l'équipage est tué car ce qui importe aux pirates est le navire.

La corne de l'Afrique est l'une des zones les plus actives en matière de piraterie. Les pirates prennent le contrôle du navire et gardent l'équipage en vie, pour obtenir une rançon.

Dans le Golfe de Guinée, des ethnies locales cherchent à obtenir des rançons des sociétés pétrolières, c'est donc surtout des questions économiques.

Dans le détroit de Malacca et l'Asie : la piraterie a beaucoup baissé, car il y a eu un accord entre l'Indonésie, la Malaisie et Singapour. Bien qu'encore présente, la piraterie se décale peu à peu vers l'est de l'Inde (Madras) et au large du Vietnam.

Ainsi, en 2011, 352 actes¹⁵³ ont été commis à travers le monde. 625 marins ont été pris en otages, 8 ont été tués, et 41 blessés. Rien qu'au premier trimestre 2013, 22 marins sont morts dans des actes de piraterie dans l'Océan Indien¹⁵⁴.

Ces menaces liées aux conflits armés et à la piraterie ont des répercussions directes sur l'économie des compagnies maritimes. Outre le risque de devoir payer en cas d'attaque et de prise d'otages, c'est le coût du transport maritime qui augmente¹⁵⁵. Selon le Rapport du Conseiller spécial du Secrétaire Général pour les questions juridiques liées à la piraterie au large des côtes somaliennes, les tarifs des assurances a quadruplé en cinq ans pour les navires transitant au large des côtes somaliennes. Le surcoût lié à une traversée de l'Océan Indien est estimé à 0,5% de la valeur du navire, soit entre 20.000 et 30.000 \$ supplémentaires par jour de navigation¹⁵⁶.

¹⁵³ tous actes confondus : réussite et tentative de s'emparer d'une navire

¹⁵⁴ Chiffres issus de La Chambre de Commerce Internationale

¹⁵⁵ Rapport n° 674 du Sénat, « *La mondialisation a accru l'importance stratégique des enjeux maritimes* », Session Extraordinaire 2011-2012 (2012)

¹⁵⁶ Cours dispensé au CDMT par M. Michel Botalla-Gambetta (2012-2013)

L'utilisation des routes maritimes du Nord permettrait donc aux armateurs, en plus des économies liées au carburant, d'économiser les frais d'assurances très élevés liés aux risques de piraterie.

Malgré ces avantages non négligeables des routes du Nord, celles-ci demeurent peu utilisées car elles ne sont pas encore très bien équipées pour l'accueil de lignes commerciales régulières.

§2 – UN MANQUE D'INFRASTRUCTURES ET D'ÉQUIPEMENTS RENDANT LES ROUTES DE L'ARCTIQUE MOINS ATTRAYANTES

Le manque d'attractivité du PNO et de la RMN a trois fondements principaux. Le premier tient à l'incertitude climatique qui entoure l'utilisation de ces routes (A), le second relève des surcoûts qu'entraînent l'utilisation de ces routes (B) tandis que le troisième est lié au manque d'attractivité commerciale des routes nordiques (C).

A – LES INCERTITUDES CLIMATIQUES

Le secteur du transport de conteneurs, tout comme les *carriers* restent très prudents quant à l'opportunité d'utiliser les routes maritimes de l'Arctique. En effet, ces secteurs tablent sur des transports fiables, tant en termes de sécurité qu'en termes de délais. Et c'est bien là que le PNO et la RMN posent problème. En effet, la présence de glace dérivante, d'icebergs et d'un brouillard parfois persistant, rendent difficile le respect des délais¹⁵⁷.

Par ailleurs, il est acquis que pendant encore de nombreuses années, ces routes maritimes ne seront exploitables que sur une partie de l'année (de deux à cinq mois selon les sources), ce qui implique que deux fois par an, les entreprises devront revoir leur planning et organiser différemment leurs rotations. Sans compter que selon les années, il est difficile de prévoir à l'avance le moment où

¹⁵⁷ Frédéric Lasserre, « *La souveraineté canadienne dans le Passage du Nord-ouest* », Options politiques (Montréal), 28:5, (2007)

la glace libérera les routes et le moment où elle se refermera. Cela engendre le risque pour les compagnies ne puissent pas effectuer les trajets initialement prévus si certains détroits ne sont pas encore libres de glace, ou à l'inverse il y a un risque de rater des jours de navigation car la route se serait ouverte plus tôt que prévu¹⁵⁸. Ces aléas engendreraient dans un cas des contentieux probables, et dans l'autre, un manque à gagner important.

Les passages sont certes plus courts que les routes traditionnelles, mais la présence de brouillard et de glaces dérivant a également un impact sur la vitesse des navires qui transitent par les routes maritimes de l'Arctique comme le montre le tableau suivant. En effet, ceux-ci progressent plus lentement, ce qui impacte les coûts d'exploitation et notamment la consommation en carburant des navires.

	Jan	Mar	Mai	Jui	Jui	Aou	Sep	Oct	Nov	Dec
Navires renforcés de type « Norilsk »	6,7	6,2	5,8	6,1	10,8	12,0	12,6	12,5	7,2	6,6
Navires renforcés de type « Servmoput »	7,6	9,0	7,9	8,3	12,8	14,1	15,4	15,7	10,2	9,8
Navires classiques par Suez	17 sur toute l'année									

Vitesse Moyenne des Navires sur la Route Maritime du Nord (en nœuds)

Source : F. Lasserre (2004)

La encore, ce sont des vitesses moyennes sur un mois, ce qui signifie qu'en fonction des jours de navigation, de la météo et des températures, les vitesses ne sont pas les mêmes, rendant encore plus difficile la fiabilité des temps de transit annoncés et donc la logistique des entreprises¹⁵⁹.

¹⁵⁸ Frédéric Lasserre « *Les détroits arctiques canadiens et russes : souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes* » Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, n° 135, (2004)

¹⁵⁹ Frédéric Lasserre « *Les détroits arctiques canadiens et russes : souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes* » Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, n° 135, (2004)

Une dernière difficulté est liée à l'incertitude des cartes marines de la région qui rend dangereuse la navigation dans l'Arctique¹⁶⁰.

B – LES COUTS ELEVES DE L'UTILISATION DES ROUTES MARITIMES DE L'ARCTIQUE

Navires spécifiques. La première source de dépense autour de l'utilisation des routes maritimes polaires est liée à l'équipement en navires capables d'affronter les conditions extrêmes des routes nordiques. En effet, bien que le PNO et la RMN soient navigables pendant l'été, la présence de glaces et d'icebergs nécessite d'avoir des bâtiments équipés et certifiés « anti-glace »¹⁶¹.

En effet, les navires transitant via les routes nordiques doivent être des navires à coque renforcée de classe 1A minimum et doivent posséder les équipements nécessaires à la navigation dans les eaux polaires (système de déglçage, deux arbres moteurs, température contrôlée pour les conteneurs, etc...)¹⁶². Evidemment, de tels navires sont très couteux à construire. Au surplus, leur exploitation est également coûteuse du fait d'un hydrodynamisme moindre et d'un poids plus élevé entraînant une consommation supérieure¹⁶³.

L'achat de tels navires est possible, mais les compagnies ont besoin de garanties et de pouvoir amortir l'investissement dans un délai assez bref. Pour cela, les compagnies ont besoin de certitudes, certitudes concernant les voyages qu'ils auront à effectuer, certitudes concernant la période de navigation, certitudes concernant l'utilisation de leurs navires pendant la période hivernale. Autant de certitudes que pour l'instant il n'est pas possible d'offrir aux compagnies, ce qui explique que celles-ci soient réticentes à s'engager sur ces projets.

¹⁶⁰ Depuis 1996, 4 navires de croisière se sont échoués dans l'Arctique

¹⁶¹ Olivier Truc, « *La route du Nord-Est : l'autre canal de Suez ?* », dans *Le Monde Geo et Politique*, (30 novembre 2011)

¹⁶² Frédéric Lasserre, « *Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique* », *Cybergeo : European Journal of Geography* (2011)

¹⁶³ *Idem*

Brise-glaces et remorqueurs. Comme indiqué précédemment, la Russie est liée par la Convention de Montego-Bay dont l'article 26 interdit de percevoir des droits sur le passage des navires étrangers.

« Droits perçus sur les navires étrangers 1. Il ne peut être perçu de droits sur les navires étrangers en raison de leur simple passage dans la mer territoriale. 2. Il ne peut être perçu de droits sur un navire étranger passant dans la mer territoriale sinon en rémunération de services particuliers rendus à ce navire. Ces droits sont perçus de façon non discriminatoire ».

De ce fait, la Russie n'impose pas de droit de passage à proprement parler pour les détroits traversés par la RMN. Cependant, elle a quand même utilisé l'alinéa 2 dudit article afin de tirer des revenus de la traversée des navires. En effet, depuis qu'elle a ouvert la navigation aux navires étrangers en 1991, la Russie impose à tous les navires d'être accompagné durant leur transit par un ou deux brise-glaces qui ouvrent la voie devant le navire. Les navires sont donc tenus de verser une rémunération à la Russie en compensation des services rendus par la flotte de brise-glaces.

Pour le transit dans le PNO, bien que la Canada n'impose pas l'assistance de brise-glaces pour franchir le passage, celle-ci reste essentielle, notamment pour franchir le détroit de McClure où les glaces sont présentes toute l'année¹⁶⁴.

Pour ce faire, la Russie, le Canada et les Etats-Unis se sont équipés de brise-glaces. Ainsi, la Russie qui est le pays le mieux équipé a fait construire six brise-glaces nucléaires dans les années 1980 (type Arktika et Taymyr)¹⁶⁵. Ces brise-glaces nucléaires sont basés à Mourmansk et sont notamment utilisés afin d'ouvrir les routes vers le gisement de Norilsk. 7 autres brise-glaces à fonctionnement diesel sont utilisés entre Mourmansk et Dudinka afin

¹⁶⁴ Kati Wilson, Jane Falkingham J., Humfrey Melling, Raquel De Abreu, « *Shipping in the Canadian Arctic : Other possible climate change scenarios* », Congrès IGARSS 2004, (2004)

¹⁶⁵ Frédéric Lasserre « *Les détroits arctiques canadiens et russes : souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes* » Cahiers de géographie du Québec, vol. 48, n° 135, (2004)

d'accompagner les navires commerciaux. Sur la partie Est de la RMN, c'est la Eastern Shipping Company qui opère à l'aide de brise-glaces diesel plus modestes puisque la partie Est de la RMN reste moins fréquentée que la partie Ouest.

Le Canada compte une flotte totale de 18 brise-glaces dont 7 brise-glaces majeurs fonctionnant au diesel. Cette flotte est la propriété de la garde côtière canadienne et opère pour partie dans le fleuve Saint-Laurent pour en assurer sa navigabilité et pour partie dans l'Océan Arctique¹⁶⁶. Il est intéressant de noter que le plus puissant brise-glaces canadien, le « Louis Saint-Laurent » est plus petit que tous les brise-glaces russes.

Les Etats-Unis possèdent eux trois brise-glaces importants qui opèrent en Alaska. La Russie, les Etats-Unis, la Finlande, la Suède, l'Allemagne et le Japon possèdent également des brise-glaces beaucoup plus modestes qui ne peuvent opérer que lorsque les conditions ne sont pas trop difficiles. La Chine a également fait construire un puissant brise-glace, « le Dragon des Neiges » qui a réalisé un tour complet de l'Arctique en 85 jours en juillet et Août 2012. En tout, la flotte de brise-glaces de l'Arctique est composée de 83 brise-glaces dont les plus puissants sont répertoriés dans le tableau suivant.

Pays	Classe	Nombre	Puissance (K CV)	Propulsion
Russie	Arktika	4	75	Nucléaire
	Taymyr	2	44	Nucléaire
	Yermak	3	36	Diesel
	Kapitan Sorokin	4	21,5	Diesel
Canada	Louis St-Laurent	1	20,1	Diesel
	Terry Fox	1	17,3	Diesel
	Henry Larsen	1	12,2	Diesel
	Radisson	2	10,1	Diesel

¹⁶⁶ Voir le site des Gardes Côtes canadiens

Etats-Unis	Polar Sea	2	60	Turbine à gaz
	Healy	1	30	Diesel

Flotte de brise-glaces de mer – Russie, Canada, Etats-Unis (F. Lasserre, 2007)

Si ces brise-glaces s'avèrent la plupart du temps indispensables pour passer les routes maritimes nordiques, leur assistance est extrêmement coûteuse. Le gouvernement russe reste très secret quant au prix de l'assistance d'un brise-glaces pour effectuer le transit le long de la RMN, mais certains observateurs estiment pour recourir aux services d'un brise-glaces, il faut déboursier entre 300.000 et 400.000 \$ ¹⁶⁷, ce qui est un frein important à l'utilisation de cette route.

C – UN MANQUE D'ATTRACTIVITE COMMERCIALE

Les entreprises du secteur maritime qui pourraient nourrir un intérêt pour les routes maritimes de l'Arctique reprochent à ces routes leur manque d'attractivité commerciale.

Le premier problème est lié à la rareté, voire la quasi absence d'infrastructures portuaires (notamment au Canada dont les infrastructures portuaires sont peu développées le long du PNO) dans l'Arctique. Cette pénurie portuaire est à la fois un facteur de risque puisque les navires ne peuvent pas faire d'escale en cas d'avarie, mais également une limitation des échanges commerciaux potentiels¹⁶⁸. Comparé à la route traditionnelle via le canal de Suez qui relie plusieurs hubs portuaires avec l'itinéraire Europe – Méditerranée – Suez – Singapour - Chine, l'offre des routes nordiques est extrêmement pauvre¹⁶⁹.

¹⁶⁷ Olivier Truc, « La route du Nord-Est : l'autre canal de Suez ? », dans *Le Monde Geo et Politique*, (30 novembre 2011)

¹⁶⁸ Frédéric Lasserre, « Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique », *Cybergeo : European Journal of Geography* (2011)

¹⁶⁹ César Ducruet & Théo Notteboom "Structure and dynamics of liner shipping networks", The quest for sustainable shipping and port industries, International Association of Maritime Economists (IAME) Conference, Lisbon, July 7-9 2010, (2010)

Cette rareté des infrastructures portuaires est due au à l'absence de marché intermédiaire, cela est valable pour la Russie et pour le Canada. Dans la région Arctique, il n'y a pas (ou peu) d'arrière pays à desservir et pas de port à conteneurs. Le trafic de marchandise sert essentiellement à desservir les communautés locales, ce qui implique qu'une fois déchargés, les navires repartent à vide.

Or l'intérêt du transit maritime commercial est de pouvoir multiplier les lieux de chargement et de déchargement afin de maximiser le potentiel de chaque navire. Il n'est pas intéressant, et cela représente d'importantes pertes, pour une compagnie de voyager avec un navire à moitié plein. Les transporteurs ont besoin d'avoir des certitudes car le secteur est très compétitif¹⁷⁰.

Un secteur reste intéressant car le transit via les routes maritimes de l'Arctique est l'unique moyen d'y accéder est celui de la desserte locale des populations locales. Seulement, ce marché est déjà occupé et bien qu'il présente un fort potentiel de croissance, notamment du fait du développement d'activités économiques liées aux ressources naturelles (et qui attirent donc entreprises et population et créé donc de nouveaux marchés), l'accroissement de la demande devrait être comblé par une augmentation de l'offre des acteurs déjà présents et ne laisse pas vraiment de place aux nouveaux arrivants.

*
* *

Perspectives. En prenant en compte le coût d'exploitation des navires à coques renforcées, des droits de passage (sous la forme de l'assistance obligatoire d'un brise-glaces dans la RMN) et des primes d'assurances élevées, il n'apparaît pas si évident que le coût réel du transit via les routes maritimes de l'Arctique soit véritablement intéressant.

¹⁷⁰ Frédéric Lasserre, « Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique », *Cybergeo : European Journal of Geography* (2011)

A moins que les conditions de navigation s'améliorent de façon significative, il est vraisemblable que le rôle du PNO et de la RMN comme routes directes entre l'Europe et l'Asie reste assez marginal à moyen terme. Le risque lié aux collisions avec des icebergs, les coûts engendrés par l'assistance de brise-glaces, le recours au pilotage où la souscription d'assurances, le manque de fiabilité des prévisions ne sont pas équilibrés par la réduction du trajet et les supposées économies qui sont les avantages mis en avant par le défenseurs de ces routes. Par ailleurs, l'intérêt commercial reste encore trop faible. Malgré ces obstacles, les pays circumpolaires et notamment la Russie voient dans ces routes une opportunité de développement et sont bien décidés à fournir des efforts pour attirer les acteurs du marché.

PARTIE 3 – UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE NECESSAIRE

Outre les différends internationaux liés à la souveraineté sur les eaux et les sous-sols de l'Arctique que les Etats circumpolaires devront nécessairement régler avant de pouvoir espérer une exploitation régulière des lignes, ils doivent entreprendre des mesures de développement et de modernisation économique, tout en veillant à respecter une certaine ligne de conduite environnementale.

CHAPITRE 1 – DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TECHNOLOGIQUE LIE A LA NAVIGATION ARCTIQUE

SECTION 1 – UNE INDISPENSABLE MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES

PORTUAIRES

La navigation dans l'Arctique demeure assez peu attractive, notamment du fait de l'absence d'infrastructure portuaires et donc d'un marché intermédiaire entre l'Europe et l'Asie. Le manque d'infrastructure portuaire est surtout vrai dans le PNO dont le seul véritable port est celui de Churchill dans la baie d'Hudson.

Du côté Russe, un nombre plus important de ports se situent le long de la RMN du fait de l'exploitation commerciale de cette route sous le régime soviétique. Les principaux ports sont, d'Ouest en Est, Mourmansk, Dudinka, Dickson, Tiksi, Pevek, Providence et, au delà du détroit de Béring, Vladivostok qui est bien souvent la dernière étape russe des navires qui empruntent la RMN avant d'aller en Asie. Mais de ces ports, seul Mourmansk possède les infrastructures et la capacité d'accueillir des navires importants avec de grandes cargaisons. Les autres, dont les infrastructures sont vieillissantes, ne sont pas prêts pour une exploitation commerciale.

§1 – LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE LA ROUTE MARITIME DU NORD

La Russie est très consciente du manque d'infrastructures portuaire le long de la RMN et a décidé d'agir afin de rendre plus attractive la RMN et attirer du trafic. Le Kremlin a lancé un vaste et ambitieux programme fédéral de

« Développement du système des transports de la Russie – 2010-2015 ». Ce programme prévoit la modernisation et le développement des ports existants ainsi que la construction de nouveaux ports¹⁷¹.

Le 1^{er} mars 2012, le gouvernement a débloqué 755 millions d'euros pour une première phase. Au total, l'investissement prévu s'élève à 20,5 milliards d'euros. Cet important investissement prouve que la Russie se donne les moyens de ses ambitions pour rendre la RMN attractive. Le programme russe de développement s'inscrit dans deux projets : la modernisation de ports (maritimes et fluviaux) existants (A) et la construction d'un nouveau port (B).

A – LA MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE LA RUSSIE

Le premier projet du programme russe est le développement du port de Mourmansk. Les autorités russes veulent faire de ce port qui est déjà le plus important de la RMN un port multimodal capable d'accueillir les navires les plus imposants. Dans le même temps, la Russie a prévu de moderniser les ports d'Arkhangelsk et de Varandei ainsi que ceux de Dickson, Tiksi et Pevek. L'idée des autorités russes est de pouvoir offrir un port moderne avec des infrastructures de pointes régulièrement tout au long de la RMN. Le but avoué est d'augmenter de 75 à 125 % le fret maritime portuaire d'ici 2025¹⁷².

Les projets de modernisation sont variés, le Kremlin a prévu la construction de quais capables d'accueillir les plus grands navires et de terminaux (conteneurs, céréales, ...) avec de grandes capacités d'accueil afin d'anticiper l'augmentation du trafic que la Russie souhaite conquérir. Enfin, la plupart des ports maritimes russes se situent non loin d'embouchures de fleuves (la plupart des fleuves russes ont une orientation Sud / Nord et se jettent dans l'Arctique) ce qui amène les autorités russes à développer une capacité d'accueil multimodale afin que ces

¹⁷¹ « Secteur naval en Russie », Publications des Services économiques, Direction Générale du Trésor, (Juin 2013)

¹⁷² « Secteur naval en Russie », Publications des Services économiques, Direction Générale du Trésor, (Juin 2013)

ports puissent servir de transition entre les gisements de ressources naturelles du nord de la Russie et le marché mondial.

Dans cette perspective, le programme de modernisation des transports russes envisage donc également une modernisation des infrastructures fluviales. En effet, la Russie possède un réseau intérieur navigable de 102.000 km articulé autour de 121 ports fluviaux. Ce réseau a surtout un rôle important dans les régions reculées du Grand Nord et de la Sibérie qui sont difficilement desservies par la route et qui exploitent donc beaucoup le réseau fluvial. Dans son programme de développement des transports russes, le gouvernement a prévu la construction de 352 navires modernes destinés à la navigation fluviale et à desservir les ports maritimes¹⁷³.

Dans le même temps, certains ports qui sont à la limite du fluvial et du maritime, tel que le port de Dudinka, non loin du gisement de Norilsk, vont être modernisés pour offrir un meilleur service.

Outre la modernisation de nombreux ports, la Russie a surtout prévu la construction d'un immense port à Sabetta dans la péninsule de Yamal.

B – LA CONSTRUCTION DU PORT DE SABETTA

Le port de Sabetta dont la première pierre a été posée par le ministre russe des Transports, Maxime Sokolov en juillet 2012, est prévu être l'un des plus importants ports de l'Arctique. Localisé sur la péninsule de Yamal, le port de Sabetta, projet commun du gouvernement russe et de la société Novatek, a vocation à booster la navigation dans l'Arctique et soutenir le développement du transport maritime de GNL en Arctique.

Le port accueillera ses premiers navires dès 2018 et les porteurs du projets espèrent qu'il arrivera rapidement à son « rendement de croisière » de 30

¹⁷³ « Secteur naval en Russie », Publications des Services économiques, Direction Générale du Trésor, (Juin 2013)

millions de tonnes de GNL par an. Le grand avantage du port de Sabetta est qu'il est prévu pour être opérationnel tout au long de l'année, quelques soient les conditions météorologiques et la quantité de glace présente sur la RMN et qu'il sera parfaitement intégré au « Projet Yamal GNL » qui est mené conjointement par le russe Gazprom et par le français Total. Le port sera chargé d'organiser le transport maritime des hydrocarbures extraites dans la péninsule de Yamal, et notamment à partir du gisement de Loujno-Tambeïski de Novatek.

Ce projet colossal nécessite un investissement de 2 milliards d'euros, le gouvernement russe y contribuera à hauteur de 1,3 milliards d'euros tandis que les investisseurs privés contribueront aux 700 millions d'euros restants.

En faisant de la construction du port de Sabetta et de la modernisation de ses infrastructures portuaires tout au long de la RMN une priorité, la Russie se donne les moyens de ses ambitions et peut véritablement prétendre à faire de la RMN une route commerciale. La situation canadienne est plus délicate car le Canada souffre d'un manque total d'infrastructures le long du PNO.

§2 – LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DU PASSAGE DU NORD-OUEST

Le Canada ne dispose à l'heure actuelle, que d'un seul port en eaux profondes le long du PNO, le port de Churchill. Sans compter que ce port, comme l'a affirmé son directeur, Jeff McEachern, « dessert principalement l'Atlantique, pas le Pacifique » et est donc peu tourné vers la navigation Arctique, bien que son directeur assure « garder un œil sur les opportunités en Arctique »¹⁷⁴.

Pourtant, depuis quelques années, consciente que cette pénurie d'installations portuaires est préjudiciable au PNO, le Canada a décidé de prendre les choses en mains. Ainsi, le 10 août 2007, le Premier Ministre canadien, Stephen Harper a annoncé la création d'un port en eau profonde dans le Nord de l'île de Baffin, à Nanisivik. Ce port servira aux navires empruntant le PNO pour tout ce qui est

¹⁷⁴ CBC News, 2013

approvisionnement et ravitaillement. Le port pourra également servir de base aux navires opérant dans l'Arctique canadien au soutien des gisements de ressources naturelles. Enfin, il servira de base militaire. Le port qui avait déjà été utilisé par l'entreprise minière Breakwater Resources jusqu'à son abandon en 2002 fait l'objet d'une rénovation et d'une modernisation avec notamment la construction d'un quai en eau profonde et celle d'un terminal minier.

Sur l'île de Baffin encore, la ville d'Iqaluit réclame la construction d'un quai en eau profonde depuis les années 1990, ce n'est qu'en 2012 que le gouvernement canadien a annoncé qu'une telle construction aurait lieu¹⁷⁵. Pourtant, l'activité minière dans la région justifierait parfaitement la construction de terminaux portuaires, mais cela coûte très cher et le Canada n'en a actuellement pas les moyens.

Ainsi, plusieurs projets de construction ou de rénovation de ports au Canada ont été évoqués, mais ils ont été abandonnés les uns après les autres. En février 2011, c'est le projet de construction d'un port à Bathurst Inlet qui a échoué alors qu'un autre projet de port en eau profonde à Kuglugtuk reste encore en suspens.

Cela est d'autant plus dommageable pour le Canada que ces ports seraient non seulement un soutien de poids pour le transit Atlantique / Pacifique via le PNO et pourraient aider à populariser cette route maritime, mais il y a également assez de ressources naturelles dans la région pour alimenter une véritable activité économique dans ces ports.

*
* *

La Russie et, dans une moindre mesure, le Canada, ont compris que les routes Nordiques ne peuvent pas se développer réellement sans une modernisation importante de leurs infrastructures portuaires. La Russie et le Canada doivent

¹⁷⁵ Arctis Database : <http://www.arctis-search.com/>

pouvoir proposer aux transporteur un véritable marché intermédiaire afin que les transporteurs trouvent leur compte en exploitant ces routes.

Cette modernisation nécessite certes un investissement important et lourd, mais elle est indispensable et participera certainement à relancer une certaine activité économique dans les régions du Nord, que ce soit en Russie ou au Canada. Le Canada reste encore assez réticent à investir de lourdes sommes pour rendre le PNO attractif alors que la Russie, consciente du caractère indispensable de la modernisation de ses infrastructures n'a pas hésité à lancer un programme ambitieux de modernisation et de construction d'infrastructures portuaires en investissant plusieurs milliards d'euros. Ces différentes stratégies expliquent assez bien que la RMN soit, déjà aujourd'hui, beaucoup plus fréquentée que le PNO.

*
* *

Afin d'être parfaitement complet, il est inévitable d'évoquer les autres formes de navigation de l'Arctique. Si la navigation issue de la recherche est présente depuis longtemps dans l'Arctique, une nouvelle forme de navigation qui pourrait également est une source intéressante de développement économique des Etats circumpolaires est la navigation de tourisme dans l'Arctique qui se démocratise de plus en plus.

SECTION 2 – UNE HAUSSE DE LA NAVIGATION LIEE AU TOURISME ET A LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE EN ARCTIQUE

§1 – LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE EN ARCTIQUE

Tous les Etats circumpolaires et même de nombreux autres Etats n'ayant pas d'intérêts directs en Arctique effectuent régulièrement des recherches scientifiques dans la région. Certes la recherche en Arctique est moins développée qu'en Antarctique du fait de l'absence de signature d'un traité comparable au Traité de l'Antarctique signé en 1959 et qui donne à l'Antarctique un statut international au service de l'humanité et qui ne peut être exploité qu'à

des fins pacifiques, mais la recherche, par ailleurs variée, existe bel et bien en Arctique.

L'Arctique sert de base de recherche pour de nombreux sujets de biologie, géologie, climatologie ou encore Astrologie. Entre les conséquences de la fonte de la banquise, l'observation de la faune Arctique ou encore l'étude d'événement météorologiques tels que les Aurores Boréales, le nombre de programme de recherches est extrêmement important.

Il est bien évidemment impossible de développer ici l'intégralité de l'objet des recherches scientifiques dans l'Arctique, et ça n'est pas l'objet de cet écrit, mais ce qui est important est de savoir que la recherche scientifique est la source d'un important trafic maritime. Or cette recherche est menée simultanément par tous les pays circumpolaires, mais pas seulement, la France, la Grande-Bretagne, la Chine ou le Japon, pour ne citer qu'eux, ont également des programmes de recherches importants et organisent régulièrement d'ambitieuses expéditions dans l'Arctique¹⁷⁶.

Depuis quelques années, en plus de la navigation commerciale ou de la navigation liée aux recherches scientifiques, l'Arctique connaît une forte expansion de la navigation de tourisme.

§2 – LE TOURISME DANS L'ARCTIQUE

Il est indéniable que le tourisme en Arctique est en pleine expansion depuis 10 ans. Contrairement à la navigation commerciale, la Russie est jusqu'à maintenant peu active dans le domaine du tourisme Arctique. En effet, les seuls véritables voyages touristiques organisés en Russie étaient des brise-glaces qui emmenaient quelques touristes à leur bord jusqu'au pôle Nord. Entre 1977 et 2004, 39 voyages de brise-glaces emmenant des touristes ont eu lieu¹⁷⁷. Depuis,

¹⁷⁶ Dominique Kopp, « *Ruée vers l'or Noir sur la banquise* », Manière de Voir n° 128, Le Monde Diplomatique, (avril-mai 2013), p. 70

¹⁷⁷ US Arctic Research Commission, Arctic Marine Transport Workshop (2004)

on voit apparaître un petit peu de tourisme de croisière dans la RMN, mais c'est surtout le fait de compagnies touristiques Norvégiennes.

Dans le PNO en revanche, les croisières touristiques en Arctiques sont en plein essor depuis 2003. Les croisières touristiques canadiennes se distinguent par une volonté de faire découvrir aux touristes une région peu connue et restée encore très sauvage en combinant cela à une véritable éducation environnementale et historique des touristes¹⁷⁸. Ce qui rend particulièrement intéressant cette forme de tourisme est justement la possibilité de se confronter à des cultures inconnues et de découvrir les populations locales, notamment la culture Inuit.

La première véritable expédition touristique connue en Arctique est celle du « MS Explorer » en 1984 qui a traversé le PNO, en faisant le premier acte de l'industrie du tourisme Arctique canadien¹⁷⁹.

Au début des années 2000, les croisières de tourisme en Arctique étaient encore peu nombreuses, mais l'année 2006 a connue un véritable bon en avant de l'industrie du tourisme Arctique. Le nombre de croisières dans l'Arctique a doublé par rapport à l'année 2005 et est en augmentation depuis. En 2012, le nombre de passagers de croisières en Arctique (tous pays confondus) a dépassé 1,5 millions, étant en hausse de 37% par rapport à l'année précédente¹⁸⁰.

Année	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de croisières	5	11	11	22	23	26	25	25	23	16

Nombre de croisières touristique par an dans l'Arctique canadien (Journal of Maritime Law, vol 43, July 2012) – Chiffres 2012 : janvier – juillet

¹⁷⁸ Emma Stewart, Stuart Howell « *Cruise Tourism in Arctic Canada : Navigating a Warming Climate* » dans « *Tourism and Climate Change in Polar Regions : Climate, Environment and Experience*, New-York, NY : Routledge (2010), pp 71-89

¹⁷⁹ Adrienne Johndto,, Margaret Johnston, Jackie Dawson & Emma Stewart, « *Challenges of Arctic Cruise Tourism Development in Canada : Perspectives of Federal Government Stakeholders* », Journal of Maritime Law & Commerce, vol 43 (2012) p. 336

¹⁸⁰ Centre d'actualité de l'ONU

Il est à noter que ces chiffres du nombre de croisières ne concernent que l'Arctique canadien alors que les autres pays, notamment l'Islande ou la Norvège ont une activité de tourisme significative. Par ailleurs, les chiffres de 2012 s'arrêtent au mois de juillet alors que la période la plus favorable à la navigation est de août à octobre, voire novembre, ce qui laisse à penser que le nombre de croisière en 2012 est encore plus élevé que les années précédentes.

Il est indéniable que les croisières de tourisme en Arctique sont en augmentation perpétuelle depuis une vingtaine d'année. En 1990, moins d'un million de touristes se rendaient chaque année dans la région polaire (dont 50% effectuaient une croisière) alors qu'en 2012, plus d'1,5 millions de touristes ont pris part à des croisières touristiques. Le nombre de touristes devrait encore augmenter dans les années à venir puisqu'il est en augmentation constante depuis 10 ans. Cela est d'autant plus vrai que les pays circumpolaires, et notamment le Canada, l'Islande, la Norvège et plus récemment le Groenland, ont pris conscience du potentiel économique du secteur. L'Arctique jouissant d'une attractivité et d'une fascination naturelle, les pays multiplient leurs offres afin de séduire une masse toujours plus importante de touristes.

Toutefois, à court terme, le tourisme en Arctique ne devrait pas atteindre des proportions trop importantes, notamment du fait que les croisières dans l'Arctique restent encore extrêmement coûteuses¹⁸¹ et sont donc réservées à une clientèle aisée.

Malgré cette limitation économique, la part de la navigation Arctique due au tourisme reste toutefois significative et a un potentiel qui est encore loin d'être entièrement exploité.

*
* *

¹⁸¹ Près de 30.000 \$ par personne pour un séjour

Bien que la navigation commerciale en Arctique soit encore très limitée et que les perspectives de voir la mise en place des lignes maritimes régulières le long du PNO et de la RMN soient, à court terme, peu crédibles du fait du manque d'installations portuaires et de l'absence de marché intermédiaire sur ces routes entre l'Europe et l'Asie, les routes maritimes de l'Arctique restent très importantes. En effet, du fait de la présence de nombreuses ressources d'hydrocarbures dans l'Arctique, ces routes sont des passages essentiels pour l'acheminement des ressources circumpolaires et les Etats côtiers multiplient les mesures afin de rendre ces routes attractive et efficaces.

Toutefois, tant que dureront les conflits internationaux liés au statut des passages clés des routes maritimes de l'Arctique ainsi que ceux liés au plateau continental, la navigation en Arctique est vouée à rester limitée.

CHAPITRE 2 – LES PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES ET ECOLOGIQUES

Pendant longtemps, l'Arctique avait été épargnée par les perturbations dues à l'activité humaine. Mais les récents changements climatiques, qui perturbent déjà à eux seuls l'équilibre de la région, ont entraîné une augmentation de l'activité humaine.

Bien évidemment, les impacts sont encore faibles puisque la navigation Arctique, comme nous l'avons vu dans les parties précédentes, est encore loin d'avoir atteint des sommets. Toutefois, la question environnementale doit être traitée de façon urgente pour précéder l'intensification de la navigation à laquelle la région est promise dans le futur et ne pas réagir trop tard aux répercussions inévitables de cette intensification.

En effet, la navigation maritime a indiscutablement des conséquences environnementales, dans l'Arctique comme ailleurs. La première répercussion de la navigation est bien évidemment la pollution de l'air mais également la pollution marine du fait de l'utilisation de carburants. Si cette pollution est inévitable, elle peut et doit être encadrée.

SECTION 1 – IMPACT DE LA NAVIGATION EN ARCTIQUE

§ 1 – LA BANQUISE EN DANGER

Il est désormais acquis que du fait d'un réchauffement climatique omniprésent, la banquise fond chaque année et perd plusieurs milliers de kilomètres carrés. Outre le fait de participer au rehaussement du niveau de la mer, cette fonte des glaces met en danger la faune et la flore de l'Arctique qui perdent peu à peu leur espace naturel.

Plus de 240 espèces de poissons et au moins 12 mammifères, parmi lesquels figurent les baleines et les phoques, ainsi que de nombreux oiseaux marins ont élu domicile dans les eaux de l'Arctique qui sert pour la plupart de ces espèces de zone de reproduction. L'équilibre de la faune Arctique repose sur plusieurs éléments qui sont en danger. Tout d'abord, les conditions climatiques sont celles qui conviennent à ces espèces et leur chamboulement du fait du réchauffement climatique pourrait avoir des conséquences sur les populations animales de l'Arctique. Par ailleurs, l'équilibre repose également sur une chaîne alimentaire bien ficelée. Nombreuses sont les prédateurs dont la survie dépend de la présence d'autres espèces plus faibles¹⁸².

Aujourd'hui, cet équilibre est en danger. L'accroissement de l'activité humaine dans la région a deux conséquences. La première est une atteinte directe à l'habitat des espèces polaires qui se retrouvent de facto en danger. La seconde, directement liée, est que l'activité humaine qui vient perturber la faune génère un stress chez les populations animalières qui pourrait avoir des conséquences néfastes sur la reproduction, l'alimentation et donc la survie des espèces¹⁸³.

Enfin, ces animaux sont également très exposés aux divers polluants apportés par les courants marins et aériens. Les phoques de l'Arctique par exemple,

¹⁸² Joseph Eastman, « *Comparison of the Antarctic and Arctic fish faunas* »; Cybium, (1997)

¹⁸³ Drew Harvell, Charles Mitchell, Jessica Ward, Andrew Dobson, Richard Ostfeld, Michael Samuel, « *Climate warming and disease risks to terrestrial and marine biota* » Science vol 296 (2002) pp. 2158-2162

compte parmi les animaux au monde chez qui on retrouve le plus de polluant dans le sang et la graisse¹⁸⁴.

§ 2 – LE ROLE DE LA NAVIGATION ARCTIQUE

Les navires, comme tous les moyens de transports motorisés se déplacent en brûlant des carburants qui rejettent des gaz et des particules dans l'air. La plupart des navires opérant en haute mer brûlent des carburants de médiocre qualité, car moins chers, et contenant des substances particulièrement polluantes telles que le soufre ou des métaux lourds¹⁸⁵.

En plus des rejets atmosphériques inévitables, les navires procèdent à des rejets aquatiques (que ces rejets soient autorisés ou non). Ces rejets concernent le carburant des navires, les eaux de ballast, les eaux d'égouts ou encore les ordures¹⁸⁶. Les navires préfèrent procéder à ces rejets en mer que de faire traiter dans les ports du fait du coût de ces opérations portuaires.

La pollution marine, nous le savons, est parfois le théâtre de grandes catastrophes écologiques avec d'importantes marées noires¹⁸⁷. Ces accidents sont heureusement rares, mais le risque demeure. Le risque est même à priori plus élevé dans l'Arctique où la présence de nombreux icebergs et de brouillard rendent les conditions de navigations difficiles et augmentent le risque de collision.

Il est inutile de préciser qu'une telle pollution dans l'Arctique aurait des conséquences désastreuses. Les faibles populations, les conditions climatiques, l'accès difficiles aux côtes et à la banquise et la vulnérabilité des espèces

¹⁸⁴ Institut Polaire Français - <http://www.institut-polaire.fr/>

¹⁸⁵ Øyvind Endresen, Magnus Eide, Det Norske Veritas, Høvik, Stig Dalsøren & Ivar S. Isaksen « *International maritime shipping : Environmental impact of increased activity levels* », dans *Globalisation, Transport and the Environment*, Organization for Economic Cooperation and Development (OCDE), Paris, (2008), p.161-184.

¹⁸⁶ Jean-Daniel Troyat., Jacques-Max Lassez, « *Pollutions marines, rejets à la mer et à l'atmosphère : Aspects techniques, réglementaires et jurisprudentiels* », Association Technique Maritime et Aéronautique – ATMA (2008)

¹⁸⁷ Le Torrey Canyon en 1967, l'Exxon Valdez en 1989 ou encore l'Erika en 1999

animales sont autant de facteurs qui rendraient d'une part le nettoyage d'une grande marée noire dans l'Arctique très délicat et qui d'autre part entrainerait certainement la mort de nombreux individus de la faune Arctique.

Pour limiter les risques environnementaux, un certain nombre d'outils sont à dispositions des pays circumpolaires.

SECTION 2 – LES SOLUTIONS POUR LIMITER LE RISQUE ENVIRONNEMENTAL

§ 1 – LES OUTILS LEGISLATIFS

Sur le plan législatif, deux textes internationaux trouvent directement à s'appliquer pour lutter contre la pollution.

Le premier est l'article 234 de la CNUDM autorise les Etats à prendre « *des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive* ». De telles dispositions peuvent être prises lorsque la situation est « *exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible* ».

Le second texte est la convention MARPOL qui traite spécifiquement de la pollution marine et règlemente les rejets des navires. La convention MARPOL n'autorise par exemple les rejets que si leur contenu en hydrocarbures ne dépasse pas 15 ppm.

La convention MARPOL prévoit dans les annexes I, II, IV et V la possibilité d'établir des Special Areas dans lesquelles l'adoption de mesures spéciales obligatoires, notamment pour des raisons écologiques, est impérative pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures, les substances liquides nocives ou les ordures. L'Arctique ne s'est, à ce jour, pas vu reconnaître ce statut mais c'est une piste à explorer.

En parallèle, l'OMI envisage depuis longtemps la promulgation de l'International Code of Safety for Ships in Polar Waters ou « Polar Code » destiné à garantir la sauvegarde de la vie en mer et la préservation de l'environnement dans les eaux polaires¹⁸⁸. Ce code serait très intéressant dans la mesure où il permettrait de grouper dans un support unique l'ensemble des réglementations tenant à la pollution et à la préservation de l'environnement dans un support unique qui servirait de référence. Mais à ce jour, le code est toujours en développement.

Par ailleurs, dans le PNO, la *Loi sur la prévention de la pollution des zones des eaux Arctiques contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien* permet au Canada un droit de regard sur la navigation dans le PNO afin de préserver l'environnement.

§ 2 – AUTRES OUTILS

Pour assurer la protection de l'environnement, d'autres outils, tenant notamment à l'équipement des navires et à la surveillance de la navigation, permettent une lutte relativement efficace contre les risques de pollution.

En 2007, l'Association Internationale des Sociétés de Classification a publié un document énonçant les exigences de construction (coque et machines) que doivent remplir les navires navigant dans les eaux polaires. En complément, les Etats sont autorisés à imposer aux navires transitant dans leurs eaux territoriales de respecter des exigences de construction, et notamment l'exigence d'avoir un navire à coque renforcé capable de résister aux glaces de l'Arctique.

On pourrait également envisager que les Etats imposent des standards de formation des équipages des navires navigant dans la zone.

Une autre initiative prometteuse est celle qui existe depuis quelques années au Canada pour le PNO et qui a été mis en place récemment dans la RMN

¹⁸⁸ Peter Kikkert, « *Promoting National Interests and Forestry Cooperation : Canada and the Development of a Polar Code* », *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol 43 (2012) p. 321

(première utilisation juin 2013) à la demande de la Russie et de la Norvège¹⁸⁹. Tout bateau qui s'engage dans ces routes maritimes est tenu de signaler sa position, ses normes de navigabilité et ses intentions. Un centre regroupe toutes les informations transmises par les navires, ce qui permet de bénéficier, en temps réel, de toutes les informations concernant l'état du trafic et les éventuelles dispositions à prendre, les aides (radio ou via un brise-glaces) à fournir, etc...

*
* *

Le développement récent de la navigation et des intentions d'intensification de celle-ci dans l'Arctique met sans aucun doute en péril l'équilibre écologique de la région. Les outils pour lutter efficacement contre les risques de pollution et d'atteinte à la faune et la flore du cercle polaire sont encore trop peu nombreux. Mais la combinaison des outils existants et des projets qui devraient aboutir dans un futur proche permet d'espérer que la région bénéficiera dans les années à venir d'un cadre sain permettant de limiter autant que possible les impacts de la navigation Arctique sur la faune et la flore.

¹⁸⁹ Site Internet de l'OMI

CONCLUSION

Aujourd'hui, il est évident que l'intérêt premier de l'Arctique est l'immense réserve de ressources naturelles qu'il représente. Les ressources énergétiques et minières attirent les plus grosses entreprises mondiales du secteur tandis que les ressources halieutiques ou forestières sont consommées en très grande quantité.

La navigation Arctique est donc beaucoup générée par un besoin de support aux exploitations de ressources naturelles. Il ne s'agit pas vraiment d'une navigation commerciale à travers une route maritime. En effet, dans une telle configuration, l'Arctique est la destination (ou bien l'origine) des navires tant et si bien qu'il s'agit d'une navigation dite de destination.

Cette navigation ne rencontre pas de problème particulier car elle est généralement prévue par les accords d'exploitation des gisements et ne fait donc pas l'objet de conflits.

La navigation commerciale en tant qu'usage du PNO ou de la RMN comme des passages entre l'Europe et l'Asie demeure elle plus mesurée. L'explication de cette croissance modérée tient, entre autres, au fait que le statut de la RMN et du PNO faisant encore l'objet de différends internationaux, les règles de navigation qui s'y imposent restent encore méconnues.

Par ailleurs, les avantages à utiliser les routes nordiques en lieu et place des routes traditionnelles passant par Suez ou Panama sont encore trop faibles. En effet, certes ces routes sont nettement plus courtes et plus sûres que les routes traditionnelles et sont donc à l'origine d'importantes économies de carburant, d'assurance, de droit de passage etc..., mais elles nécessitent également de lourds investissements, notamment en matière d'équipements puisque les navires doivent tous être aptes à naviguer dans l'Arctique, c'est-à-dire dotés de coques renforcées, ou encore de location de brise-glaces et autres support techniques durant la traversée.

Aux éléments présents s'ajoute un autre élément également déterminant, il s'agit de l'absence de marché économique intermédiaire dans les routes nordiques. Les routes traditionnelles via le canal de Panama ou le Canal de Suez ont des étapes intermédiaires permettant de vider ou charger marchandises, accroissant du même fait la profitabilité du voyage. L'instauration de lignes régulières dans l'Arctique serait confrontée à l'absence de marché. Bien que la Russie et le Canada aient prévu la construction de nouveaux ports le long des routes Arctiques, cela n'est pas suffisant, à ce jour, pour alimenter un marché intermédiaire conséquent. La perte d'un marché intermédiaire entraîne de facto la perte de gains et profits importants.

Ainsi, il semble que les avantages de la navigation commerciale en Arctique ne soient pas encore assez importants pour contrebalancer ses handicaps. Cela a été bien illustré par le Professeur Frédéric Lasserre dont le sondage auprès de nombreuses entreprises maritimes sur leurs projets d'investissement dans la navigation Arctique. Il en ressort que cela n'intéresse encore que peu d'acteurs du marché, ce qui illustre parfaitement nos précédents propos¹⁹⁰.

*
* *

« La navigation de l'Arctique : une navigation de destination plus que de véritables routes maritimes »

Nous pensons donc que dans des perspectives à court terme, la navigation en Arctique devrait se développer plus dans le sens d'une **navigation de destination** en tant que support aux exploitations énergétiques et minières (qu'elles soient offshores ou simplement peu accessibles sur le continent) de l'Arctique que dans le sens d'une étape entre l'Europe et l'Asie. Ces exploitations sont en plein essor

¹⁹⁰ Sébastien Pelletier & Frédéric Lasserre, « Arctic Shipping : Future Polar Express Seaways ? Shipowners' Opinion », *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol 43 (2012), p. 557

et de nombreux gisements de l'Arctique entrent en exploitation, faisant de ce secteur le terrain idéal pour développer la navigation Arctique.

Il n'est évidemment pas exclu que la navigation commerciale entre l'Europe et l'Asie via les routes polaires prenne également une place importante dans la navigation Arctique, surtout que la banquise fondant de plus en plus vite, les contraintes liées à la navigation des eaux glacées vont s'estomper au fil des ans, mais cela devrait être plus long et s'inscrire dans un projet à plus long terme des Etats circumpolaires. La première étape de ce projet étant le nécessaire développement d'un marché intermédiaire susceptible d'attirer les transporteurs maritimes. Mais tant que les conflits internationaux autour du statut des routes maritimes de l'Arctique ne seront pas réglés et que, par voie de conséquences, les règles de navigation et les prérogatives de souveraineté resteront floues, la navigation de l'Arctique ne pourra pas prendre l'ampleur que certains ambitionnent de lui donner.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- R. Besnault, *Géostratégie de l'Arctique* Paris, Economica (1992)
- P. Bonassies & C. Scapel, *Traité de Droit Maritime*, LGDJ 2^{ème} ed (2010)
- M. Carnaghan et A. Goody, *La souveraineté du Canada dans l'Arctique*, Bibliothèque du Parlement, (2006), Ottawa
- P. Dobell, « *The Policy Dimension* », dans *The Arctic in Question* (Edgar J Dosman), Oxford University Press : Toronto (1976)
- Grande Encyclopédie Larousse, Librairie Larousse (1976)
- E. Guy & J-F. Pelletier (sous la direction de Frédéric Lasserre), *Développement du transport maritime en Arctique : quelles perspectives pour l'industrie maritime canadienne ? Passages et mers arctiques, géopolitique d'une région en mutation*, Presses universitaires du Québec, (2010)
- N. Howson, *Breaking the Ice : The Canadian-American Dispute over the Arctic's Northwest Passage*, 26 Colim. J. Transnat L.337 (1987)
- N. Klein, *Dispute Settlement in the UNCLOS 292*, Cambridge University Press (2005)
- R. Labévière & F. Thual, *La bataille du Grand Nord a commencé...*, ed. Perrin, (2008)
- R. Ranjeva & C. Cadoux « *Droit International Public*, Vanves France : EDICEF (1992)
- E. Stewart, S. Howell « *Cruise Tourism in Arctic Canada : Navigating a Warming Climate* » dans *Tourism and Climate Change in Polar Regions : Climate, Environment and Experience*, New-York, NY : Routledge (2010),
- I. Vagnoux et D. Van Eeuwen, *Les Relations interaméricaines en perspective : entre crises et alliances*, Éditions de l'Institut des Amériques, Paris, (2009),

TEXTES JURIDIQUES

- Arctic Waters Pollution Prevention Act (Lois du Canada) (1985)
- Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), Montego-Bay (1985)
- Convention MARPOL (OMI) (1973)
- Loi du Canada, bill S-17 (1964)

JURISPRUDENCE

- Cour Internationale de Justice (1949), Royaume-Uni et Irlande du Nord v. Albanie « *Corfu Channel* »,
- Cour International de Justice (1951), Royaume-Uni c/ Norvège, « *Fisheries Case* »
- Cour Suprême des Etats-Unis (1975), Etats-Unis c/ Alaska, 422, U.S. 184
- Cour Internationale de Justice (19 décembre 1978), Grèce c/ Turquie
- Cour Internationale de Justice (24 février 1982), Tunisie c/ Jamahiriya Arabe Libyenne

Cour Internationale de Justice (10 décembre 1985), Tunisie c/ Jamahiriya Arabe Libyenne

REVUES JURIDIQUES

Journal of Maritime Law & Commerce, *vol 43*, Jefferson Law Book Company (2012)

Journal of Maritime Law & Commerce, *vol 40*, Jefferson Law Book Company (2009)

C. Védrine, « Ressources en Arctique et revendications étatiques de souveraineté », *Revue générale de droit international public*, n°1, (2009)

AUTRES REVUES

A. Bellayer Roille, « Les enjeux autour des frontières maritimes », *Ceriscope Frontières*, Sciences-Po (2011)

M. Blunden, « Geopolitics and the Northern Sea Route » dans *International Affairs*, *vol 88, Issue 1*, The Royal Institute of International Affairs (2012)

C. Ducruet & T. Notteboom "Structure and dynamics of liner shipping networks", The quest for sustainable shipping and port industries, *International Association of Maritime Economists (IAME) Conference*, Lisbon, July 7-9 2010, (2010)

W. Dunlap « Transit Passage in the Russian Arctic Straits » *Maritime Briefing*, *vol. 1, n° 7* (1996)

O. Endresen, M. Eide, D. Norske Veritas, H., Stig Dalsøren & I Isaksen « *International maritime shipping : Environmental impact of increased activity levels* », dans *Globalisation, Transport and the Environment, Organization for Economic Cooperation and Development (OCDE)*, Paris, (2008)

D. Harvell, C. Mitchell, J. Ward, A. Dobson, R. Ostfeld, M. Samuel, « Climate warming and disease risks or terrestrial and marine biota » *Science vol 296* (2002)

R. Lacoste, « Les routes maritimes de l'Arctique », *Géographie et Mer, La Revue Maritime*, Institut Français de la Mer (janvier 2011)

F. Lasserre « Les détroits arctiques canadiens et russes : souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes » *Cahiers de géographie du Québec*, *vol. 48, n° 135*, (2004)

Fr. Lasserre, « La souveraineté canadienne dans le Passage du Nord-ouest », *Options politiques*, Montréal (2007)

F. Lasserre, « Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique », *Cybergeo : European Journal of Geography* (2011)

C. Maré, « L'Arctique : eldorado polaire menacé cherche désespérément régime de protection juridique », *Annuaire français de relations internationales*, (2009)

R. Myers et Boris Worm « Rapid Worldwide Depletion of Predatory Fish Communities » *Nature*, *vol 432* (2003)

L. Ryan, « The awesome Baffinland venture », *Maritime Magazine*, N°52, (2009)

J-D. Troyat., J-M. Lassez, « Pollutions marines, rejets à la mer et à l'atmosphère : Aspects techniques, réglementaires et jurisprudentiels », *Association Technique Maritime et*

Aéronautique – ATMA (2008)

T. Tynan, « Canadian-American Relations in the Arctic : The effect of Environmental Influences upon Territorial Claims », *The Review of Politics vol 41 (1979)*

US Arctic Research Commission, *Arctic Marine Transport Workshop (2004)*

PRESSE

« *Une mine de diamants en Sibérie suscite tous les fantasmes* », *Challenges*, (19 septembre 2012)

A. Joubert, « *bonne nouvelle, la banquise disparaît* », *AgoraVox*, (27 avril 2009)

D. Kopp, « *Ruée vers l'or Noir sur la banquise* », *Manière de Voir n° 128*, *Le Monde Diplomatique*, (avril-mai 2013)

O. Truc, « *La route du Nord-Est : l'autre canal de Suez ?* », dans *Le Monde Geo et Politique*, (30 novembre 2011)

« *Gazprom élabore des projets ambitieux à l'égard du Plateau continental* » dans *la Voix de la Russie*, (1^{er} août 2007)

« *Russie : 10 milliards pour développer l'exploitation forestière* » *Agence de Presse Ria Novosti* (11 avril 2013)

Mer et Marine, (Septembre 2008)

T. Næs Bertelsen, « *La Chine et les nouvelles voies maritimes commerciales de l'Arctique* », *gbtimes* (septembre 2012)

E. Rosenthal, « *The great race: melting ice is making Greenland's minerals much more accessible. Countries are racing to exploit them* », *New York Times* (19 novembre 2012)

SITES INTERNET

Arctis Database : <http://www.arctis-search.com/>

Bureau of Minerals and Petroleum du Groenland : <http://www.bmp.gl/>

Centre d'actualité de l'ONU : <http://www.un.org/french/newscentre/index.html>

Conseil de l'Arctique : <http://www.arctic-council.org/>

Gardes Côtes canadiens : <http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Accueil>

Institut Américain de géophysique USGS : <http://www.usgs.gov/>

Institut Polaire Français : <http://www.institut-polaire.fr/>

Ministère des Affaires Indiennes et du Nord du Canada : www.aic-inac.gc.ca/ps/ecd/env/nor_f.html

Musée des sciences et de la technologie au Canada : <http://www.sciencetech.technomuses.ca/francais/index.cfm>

Norilsk Nickel, « *Polar Division ore mining and metals production* » : http://www.nornik.ru/en/our_products/polar_divisions/

Organisation Maritime Internationale : <http://www.imo.org/Pages/home.aspx>

Ressources naturelles du Canada : <http://www.nrcan.gc.ca/>

Site gouvernemental du Canada publiant les statistiques du pays :
<http://www.statcan.gc.ca/>

Wood MacKenzy : <http://www.woodmacresearch.com>

RAPPORTS PUBLICS

Chiffres issus de La Chambre de Commerce Internationale

Chiffres de McQuilling Services

Chiffres de l'Arctic Marine Shipping Assessment, Arctic Council, (2009)

Commission Européenne, « *The European Union and the Arctic, communication from the Commission to the European Parliament and Council* », Brussels, COM (2008)

Estimation de l'année 2011, Enerdata Statistical Yearbook Publication (2011)

S. Lindquist, « *South and North Barents Triassic-Jurassic Total Petroleum System of the Russian Offshore Arctic* », United State Geological Survey – USGS, USGS Publications Teams (1999)

Ministère des Affaires Indiennes et du Nord du Canada, « *Le pétrole et le gaz du Nord canadien. Des terres à explorer aux confins du Canada* », (24 janvier 2006), consulter sur : www.ainc-inac.gc.ca/ps/ecd/env/nor_f.html

Publications des Services économiques, Direction Générale du Trésor, (Juin 2013)

Rapport du congrès de Kiruna (Suède), Conseil de l'Arctique (Suède)

Rapport de l'Institut International de Recherches sur la Paix de Stockholm SIPRI (2012)

Rapport n° 674 du Sénat, « *La mondialisation a accru l'importance stratégique des enjeux maritimes* », Session Extraordinaire 2011-2012 (2012)

K.Wilson, Jane Falkingham J., Humfrey Melling, Raquel De Abreu, « *Shipping in the Canadian Arctic : Other possible climate change scenarios* », Congrès IGARSS 2004, (2004)

AUTRES

M. Botalla-Gambetta, Cours dispensé au CDMT, Aix-en-Provence (2012-2013)

F. CARRÉ, « *Géopolitique de l'Arctique*, *Encyclopædia Universalis*

J. Eastman, « *Comparison of the Antarctic and Arctic fish faunas* »; *Cybium* , (1997)

J-L. Etienne, « *Les routes maritimes de l'Arctiques ; futures voies d'échange ?* »

J. Laherrère, « *Point de vue d'un géologue pétrolier* » table ronde sur l'Arctique», Nice, (4 décembre 2012)

F. Lasserre & C. Rivard « *L'exploitation des ressources naturelles du sous-sol dans l'Arctique : vers une rapide expansion ?* », Le Cercle Polaire (www.lecerclepolaire.com), (2007)

G. Martin de Clausonne, « *L'Arctique comme zone stratégique : les évolutions géopolitiques et les enjeux* », séminaire « *Géopolitique des espaces maritimes* », Collège Interarmées de Défense (CID) (2006).

N. Mulherin « *The Northern Sea Route: Its Development and Evolving State of Operations*

in the 1990s » CRREL Report 96, n° 3, Hanovre (1996)

R. Ole Rasmussen, « *La recherche pétrolière au Groenland* », GITPA

J-C. Sevin, thèse : « *La desserte maritime et terrestre de l'Europe en trafics conteneurisés à l'horizon 2030* », Conservatoire National des Arts et Métiers, (2012)

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	2
LISTE D'ABREVIATIONS	3
SOMMAIRE	4
<u>INTRODUCTION</u>	5
SECTION 1 – HISTORIQUE DES ROUTES ARCTIQUES	5
<u>§ 1 – DECOUVERTE ET CONQUETE DES ROUTES ARCTIQUES</u>	5
A – LES PREMIERES EXPLORATIONS DU PASSAGE DU NORD-OUEST.....	5
B – LA CONQUETE DE LA ROUTE MARITIME DU NORD.....	7
<u>§ 2 – LES ROUTES ARCTIQUES AU XX^{ème} SIECLE</u>	8
A – LA RMN : UNE VOIE SOVIETIQUE STRATEGIQUE.....	8
B – LE PNO : LES CONTROVERSES AMERICANO-CANADIENNES.....	9
SECTION 2 – DES ROUTES MARITIMES EN VOGUE	10
A – LES PERSPECTIVES DE NAVIGATION COMMERCIALE.....	11
B – L'ARCTIQUE, NOUVEL ELDORADO.....	12
C – LES CONFLITS JURIDIQUES.....	13
<u>PARTIE 1 – LA NAVIGATION MARITIME ARCTIQUE AU SERVICE DES RESSOURCES NATURELLES</u>	16
CHAPITRE 1- LE CADRE JURIDIQUE DE LA SOUVERAINETE SUR LES RESSOURCES DE L'ARCTIQUE	16
SECTION 1 – LA SOUVERAINETE MARITIME AUX TERMES DE LA CNUDM	17
<u>§ 1 - LA DELIMITATION DES ESPACES MARITIMES</u>	17
A – LES EAUX INTERIEURES.....	17
B - LA MER TERRITORIALE.....	18
C - LA ZONE CONTIGUË.....	18
D - LA ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE.....	19
E - LE PLATEAU CONTINENTAL.....	20
F - LA HAUTE MER.....	21
<u>§ 2 – DES CRITERES POUVANT MENER A DES CONFLITS INTERNATIONAUX</u>	23

SECTION 2 – LA PROPRIETE DES SOUS-SOLS DANS L’ARCTIQUE ET CONFLITS BILATERAUX.....	23
CHAPITRE 2 – ENJEUX ECONOMIQUES DE L’EXPLOITATION DES RESSOURCES NATURELLES.....	29
SECTION 1 – LES HYDROCARBURES.....	30
<u>§ 1 – L’ARCTIQUE, RESERVE IMMENSE D’HYDROCARBURES.....</u>	<u>30</u>
A- LES RESSOURCES D’HYDROCARBURES DE LA RMN.....	31
1 – LA RUSSIE.....	31
2 – LA NORVEGE.....	32
3 – CONFLITS RUSSO-NORVEGIENS.....	33
B- LES RESSOURCES D’HYDROCARBURES DU PNO.....	35
1 – LES ETATS-UNIS.....	35
2 – LE CANADA.....	36
3 – LE GROENLAND.....	37
<u>§ 2 – ACCES ET TRANSPORT DES HYDROCARBURES DANS L’ARCTIQUE.....</u>	<u>39</u>
SECTION 2 – LES MINERAUX.....	42
<u>§ 1 – L’EXPLOITATION DES RESSOURCES MINIERES DE L’ARCTIQUE.....</u>	<u>43</u>
<u>§ 2 – LES DIFFICULTES D’ACCES ET DE TRANSPORT DES MINERAUX</u>	<u>47</u>
SECTION 3 – AUTRES RESSOURCES NATURELLES : LA PECHE ET LE BOIS.....	52
<u>§ 1 – RESERVES DE BOIS.....</u>	<u>52</u>
<u>§ 2 – LA PECHE.....</u>	<u>54</u>
<u>PARTIE 2 – UNE NAVIGATION COMMERCIALE LIMITEE PAR DES CONFLITS JURIDIQUES INTERNATIONAUX.....</u>	<u>57</u>
CHAPITRE 1 – CADRE LEGAL DE LA NAVIGATION COMMERCIALE ARCTIQUE.....	57
SECTION 1 - LA NAVIGATION DANS LES DIFFERENTES ZONES DE SOUVERAINETE	57
<u>§ 1 – LE PASSAGE INOFFENSIF.....</u>	<u>58</u>
A – LA NOTION DE PASSAGE INOFFENSIF.....	58
B – LA REGLEMENTATION DU PASSAGE INOFFENSIF PAR L’ETAT CÔTIER.....	59
<u>§ 2 – LE PASSAGE EN TRANSIT.....</u>	<u>60</u>
SECTION 2 - LES REVENDICATIONS DES ETATS CIRCUMPOLAIRES.....	61

<u>§ 1 – REVENDICATIONS RUSSES ET CANADIENNES : LA THEORIE DES EAUX INTERIEURES</u>	65
<u>§ 2 – LA POSITION AMERICAINE : LA THEORIE DES DETROITS INTERNATIONAUX</u>	69
<u>§ 3 – LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE</u>	71
CHAPITRE 2 – DES ROUTES ARCTIQUES ENCORE PEU FREQUENTEES	74
SECTION 1- LA NAVIGATION COMMERCIALE DANS L’ARCTIQUE, UNE REPRISE LENTE	74
<u>§1- LA NAVIGATION COMMERCIALE PAR LA RMN</u>	74
A - LA ROUTE MARITIME DU NORD, UNE ANCIENNE ROUTE COMMERCIALE EN RECONSTRUCTION.....	74
B – UNE ALTERNATIVE AU CANAL DE SUEZ.....	77
<u>§2- LE PASSAGE DU NORD OUEST</u>	79
SECTION 2- AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE L’UTILISATION DES ROUTES MARITIMES ARCTIQUES	80
<u>§1- DISTANCES REDUITES, ECONOMIES ET SECURITE</u>	81
A- DISTANCES REDUITES ET ABSENCES DE CONTRAINTES DE TIRANT D’EAU.....	81
B- DES VOIES MARITIMES SURES.....	83
<u>§2- UN MANQUE D’INFRASTRUCTURES ET D’EQUIPEMENTS RENDANT LES ROUTES DE L’ARCTIQUE MOINS ATTRAYANTES</u>	86
A - LES INCERTITUDES CLIMATIQUES.....	86
B - LES COUTS ELEVES DE L’UTILISATION DES ROUTES MARITIMES DE L’ARCTIQUE.....	88
C – UN MANQUE D’ATTRACTIVITE COMMERCIALE.....	91
<u>PARTIE 3 – DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE NECESSAIRE</u>	94
CHAPITRE 1 – DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TECHNOLOGIQUE LIE A LA NAVIGATION ARCTIQUE	94
SECTION 1 – UNE INDISPENSABLE MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES	94
<u>§1- LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE LA ROUTE MARITIME DU NORD</u>	94
A - LA MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DE LA RUSSIE.....	95

B - LA CONSTRUCTION DU PORT DE SABETTA.....	96
<u>§2- LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DU PASSAGE DU NORD-OUEST.....</u>	97
SECTION 2- UNE HAUSSE DE LA NAVIGATION LIEE AU TOURISME ET A LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE EN ARCTIQUE.....	99
<u>§1- LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE EN ARCTIQUE.....</u>	99
<u>§2- LE TOURISME DANS L'ARCTIQUE.....</u>	100
CHAPITRE 2 –LES PREOCCUPATIONS ENVIRONNEMENTALES ET ECOLOGIQUES	103
SECTION 1 – IMPACT DE LA NAVIGATION EN ARCTIQUE.....	104
<u>§ 1 – LA BANQUISE EN DANGER.....</u>	104
<u>§ 2 – LE ROLE DE LA NAVIGATION ARCTIQUE.....</u>	105
SECTION 2 – LES SOLUTIONS POUR LIMITER LE RISQUE ENVIRONNEMENTAL.....	106
<u>§ 1 – LES OUTILS LEGISLATIFS.....</u>	106
<u>§ 2 – LES AUTRES OUTILS.....</u>	107
<u>CONCLUSION.....</u>	109
BIBLIOGRAPHIE.....	112
TABLE DES MATIERES.....	117

Résumé: La banquise fond et laisse libre de glaces les mythiques routes maritimes de l'Arctique : le Passage du Nord-Ouest dans l'archipel Arctique canadien et la Route Maritime du Nord le long des côtes de la Russie. Depuis quelques années, la navigation dans l'Arctique s'intensifie, notamment au soutien des gisements de ressources naturelles qui abondent dans la région. L'importance de ces ressources est telle que les Etats circumpolaires revendiquent tous de plus grandes zones de souveraineté afin de s'approprier ces ressources.

Parallèlement, la fonte des glaces permet sur une durée plus grande chaque année le transit via le Passage du Nord-Ouest ou via la Route Maritime du Nord entre l'Europe et l'Asie. Ces routes, nettement plus courtes que les routes traditionnelles sont potentiellement très intéressantes pour la navigation commerciale, mais l'absence de marché intermédiaire et les conflits internationaux autour du statut juridique de ces routes sont autant d'obstacles qui ralentissent le développement de la navigation circumpolaire.

Summary: The Ice-Foe is melting, opening the famous maritime routes of the Arctic: the Northwest Passage in the Arctic archipelago of Canada and the Northern Sea Route along the Russian coasts. For a few years, navigation in Arctic is growing, especially as a support to the exploitation of the numerous natural resources of the region. The profusion of natural resources in Arctic leads the circumpolar States to fight about sovereignty over the zone in order to control the resources.

At the same time, the melting of ice is opening a longer period of practicable transit via the Northwest Passage or the Northern Sea Route to join Asia from Europe. These routes, which are shorter than the traditional maritime routes, could be very interesting for commercial exchanges. But the lack of local market along the routes and the international conflicts about the legal status of the passages are slowing the development of polar navigation.

Mots clés: Passage du Nord-Ouest, Route Maritime du Nord, eaux intérieures, plateau continental, souveraineté, ressources naturelles, Canada, Russie, Arctique, navigation.