

V A R I A

LE PASSAGE DU NORD-OUEST : ENJEUX DE LA REVENDICATION CANADIENNE

Alexia Marchal

Alexia Marchal est diplômée en Sciences politiques de l'Université catholique de Louvain⁸.

alexia.marchal@gmail.com

Résumé : Le Canada connaît un différend territorial avec les États-Unis au sujet du passage du Nord-Ouest. Le Canada considère en effet que les eaux du passage sont des eaux intérieures alors que les États-Unis affirment que le passage est un détroit international. Cet article analyse ainsi les enjeux derrière ces revendications canadiennes, c'est-à-dire l'identité, la sécurité, l'environnement ainsi que les intérêts commerciaux et économiques.

Mots-clés : Canada, Arctique, passage du Nord-Ouest, revendication territoriale, souveraineté

Summary : Canada has a territorial dispute with the United States concerning the Northwest Passage. Canada indeed considers that the waters of the passage are internal waters, while the United States claims that the passage is an international strait. This article analyses the stakes behind these Canadian claims, namely identity, security, environment as well as commercial and economic interests.

Keywords : Canada, Arctic, Northwest Passage, territorial claim, sovereignty.

Introduction

Le passage du Nord-Ouest est composé de différentes voies maritimes situées dans l'archipel arctique canadien (Byers, 2013). Il comporte sept routes situées entre le détroit de Béring et le détroit de Davis (Headland, 2020). Le Canada connaît un litige à son sujet, l'opposant principalement aux États-Unis, mais également à l'Union européenne. Le différend ne porte pas sur la souveraineté des îles de l'archipel, qui sont canadiennes, mais concerne uniquement le statut juridique des eaux (Byers, 2013). Le Canada estime

que le passage du Nord-Ouest constitue des eaux intérieures et est donc sous sa pleine et entière souveraineté, selon l'article 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Lasserre, 2017). Cela implique que l'accès à ces eaux est soumis à la permission de l'État côtier et que le droit interne canadien s'y applique. Les États-Unis affirment cependant que le passage est un détroit international, les navires étrangers pouvant y accéder librement et bénéficiant d'un droit de passage en transit, selon l'article 38 de la Convention sur le droit de la mer (Byers, 2013).

En 1969, un évènement a incité le Canada à renforcer sa position. En effet, le pétrolier américain *S.S. Manhattan* a traversé le passage du Nord-Ouest sans demander l'autorisation du Canada. Cela a entraîné des tensions entre les deux États. Depuis cet incident, le Canada et les États-Unis sont en désaccord sur le statut des eaux du passage (Lalonde, 2007 ; Plouffe, 2010). En 1985, des tensions entre les deux pays sont à nouveau apparues suite à la traversée du passage par le brise-glace américain *Polar Sea*. L'autorisation canadienne n'avait pas non plus été accordée au préalable, mais les autorités canadiennes avaient été prévenues du transit (Lasserre et Roussel, 2007 ; Byers cité par van Duyn et Nicol, 2015). La même année, le Canada a défini des lignes de base droites entourant les îles arctiques, ce qui implique que les eaux situées à l'intérieur de ces lignes sont des eaux intérieures selon les articles 7 et 8 de la Convention sur le droit de la mer (Lasserre et Roussel, 2007). Les États-Unis considèrent que ces lignes de base ne respectent pas les principes du droit international (Roach et Smith cités par McDorman, 2009). L'État canadien estime également que ces eaux sont des eaux historiques

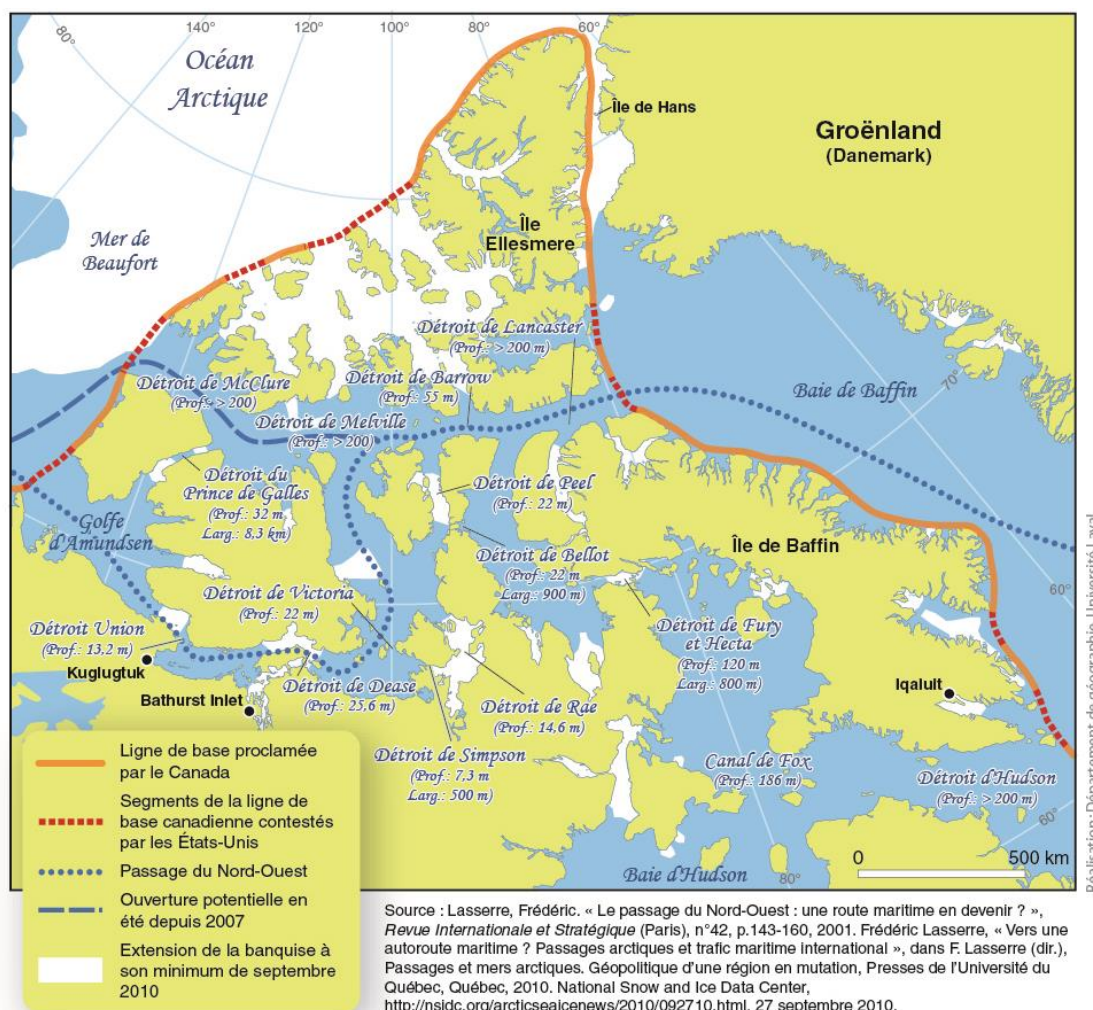
8. Cet article est en partie basé sur son mémoire intitulé « Les revendications territoriales du Canada en Arctique : enjeux et perspectives ».

(Lasserre et Roussel, 2007). Le différend n'implique pas un conflit ouvert entre les deux États. Une entente n'a néanmoins pas encore été trouvée et peu d'évolutions sont observées à cet égard (van Duyn et Nicol, 2015).

Par ailleurs, avec le changement climatique, la projection de l'ouverture du passage du Nord-Ouest a de nouveau mis en avant le différend entre le Canada et les États-Unis (Lasserre et Roussel, 2007). En septembre 2007, un record de la fonte de la banquise a été observé en termes de surface. Le passage du Nord-Ouest est devenu pour la première fois temporairement libre de glace et donc accessible aux navires autres que des brise-glaces. Cela fut encore plus important en 2012

selon l'United States National Snow and Ice Data Center (Byers, 2013). Depuis 2006, une augmentation du trafic est d'ailleurs observée dans l'Arctique canadien, même si cela reste faible (Lasserre, 2011 ; Lasserre, 2020a). Le statut du passage n'était pas une préoccupation très importante lorsque celui-ci était difficile d'accès et que seuls d'imposants brise-glaces pouvaient le traverser. Cependant, avec le changement climatique et la fonte des glaces qu'il entraîne, la navigation augmente et le statut juridique importe donc davantage (Byers, 2013). Le passage pourrait en effet devenir une route commerciale et permettre le transit de navires militaires, notamment américains. Les variations climatiques remettent donc à l'avant-plan les interrogations relatives à la

Figure 1. Le passage du Nord-Ouest



Source : Lasserre, 2011 :3

souveraineté du Canada sur le passage (Lasserre, 2010 ; Pic, 2020). Considérant ces différents éléments, cet article a pour but de répondre à la question : « quels sont les différents enjeux liés à la revendication canadienne sur le passage du Nord-Ouest ? ». Quatre principaux enjeux ont ainsi été identifiés et analysés : la dimension identitaire, l'enjeu sécuritaire, l'environnement ainsi que les intérêts commerciaux et économiques.

1. La dimension identitaire

Une dimension identitaire intervient dans le différend concernant le passage du Nord-Ouest (Lasserre, 2010). Pour les Canadiens, « l'Arctique fait, en effet, partie de leur imaginaire collectif et de l'image qu'ils veulent projeter à l'étranger », l'Arctique étant également un élément qui permet de rallier l'opinion publique (Lasserre et Roussel, 2007 :275-276). En outre, la « nordicité contribue à faire ce que sont les Canadiens, et à définir qui ils sont, tant comme individus que comme nation », cette nordicité apparaît d'ailleurs de manière importante dans la culture et la littérature mais également en politique (Arnold, 2010 :120).

Cependant, ce lien qu'ont les Canadiens avec le Nord est ambigu car la plupart ne s'y sont jamais rendus et n'ont pas beaucoup de connaissances sur la région. Définir le Nord et le situer géographiquement font également l'objet de multiples réponses en raison des différents critères de définition adoptés (climatiques, géographiques ...). La nordicité reste néanmoins unificatrice, notamment parce que la notion est floue et a plusieurs sens. Cette caractéristique en fait alors un élément utilisé en politique pour de nombreuses causes (Arnold, 2010). Le premier ministre Stephen Harper avait par exemple développé un discours sur la souveraineté canadienne (Lackenbauer, 2017). Le gouvernement conservateur mettait en évidence le lien entre l'identité et la souveraineté du Canada (Genest et Lasserre, 2015). En 2007, le premier ministre Harper (cité par Genest et Lasserre, 2015 :65) avait déclaré dans un discours au sujet de la souveraineté canadienne en Arctique « soit nous l'utilisons, soit nous la perdons ». L'Arctique a été présentée comme primordiale pour l'identité canadienne et cela a été instrumentalisé dans les discours du gouvernement (Genest et Lasserre, 2015). Genest et Lasserre (2015) ont d'ailleurs

montré que l'aspect identitaire est celui qui apparaissait le plus dans les discours du gouvernement de Stephen Harper, par rapport à d'autres tels que les aspects économique, environnemental et sécuritaire. Cet accent mis sur l'identité a été utilisé pour construire la souveraineté canadienne en Arctique, justifier certaines politiques telles que des investissements militaires et les positions du gouvernement au sujet de l'Arctique ainsi que pour façonner la représentation qu'ont les Canadiens de la région arctique (Genest et Lasserre, 2015). Le changement de gouvernement a cependant amené un nouveau discours politique sur l'Arctique (Lackenbauer, 2017). Le premier ministre actuel, Justin Trudeau, met davantage l'accent sur la réconciliation avec les populations autochtones et la « santé socio-culturelle » de ces peuples [traduction] (Lackenbauer, 2017 :309).

De plus, cette identité nordique canadienne est exprimée dans la politique étrangère de l'État. Le Canada utilise en effet cette image de la nordicité dans ses relations avec les autres États (Arnold, 2010). Selon Arnold (cité par Arnold, 2010), la politique étrangère participe à la construction de l'identité nationale à l'intérieur du pays mais est également une projection de cette identité. C'est ainsi le cas de la « nordicité inuite » qui est utilisée par l'État canadien dans sa politique étrangère mais celle-ci participe aussi à la structuration de son identité (Arnold, 2010 :135).

L'aspect identitaire de l'Arctique est également lié à la présence d'Inuits, un peuple autochtone, dans la région (Lasserre et Roussel, 2007). Cette présence est notamment utilisée par le Canada pour justifier sa revendication (Pic, 2020). En effet, les populations inuites occupent les territoires arctiques depuis des milliers d'années et utilisent les eaux ainsi que la glace pour le transport et la chasse (van Duyn et Nicol, 2015 ; Byers, 2013). De même, « la glace couvrant les voies navigables entre les îles a été traitée de la même manière que les terres » [traduction], certains affirmant que cette caractéristique fait que l'archipel arctique canadien doit être considéré différemment dans les discussions sur la souveraineté (Gerhardt et al. cités par van Duyn et Nicol, 2015 :753).

De plus, les Inuits ont contribué à renforcer la souveraineté du Canada en Arctique. Lorsque le Canada a tracé des lignes de base droites autour de l'archipel canadien en 1985, diverses organisations inuites ont soutenu cette initiative (Arnold, 2010). Les Inuits estimaient en effet que « les revendications canadiennes pouvaient être fondées sur l'usage historique de ces territoires terrestres et maritimes par les peuples inuits » (Arnold, 2010 :128). De même, les accords sur les revendications territoriales de ces peuples ont servi à soutenir les revendications canadiennes en Arctique. C'est par exemple le cas de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut, même si celui-ci a avant tout été conclu dans le cadre de la politique sur les nouvelles relations et le partenariat entre les peuples autochtones et l'État. Ces accords internes ont donc également une dimension de politique étrangère. Pour les Inuits, cela leur permettait de participer à la gestion de leur territoire et de donner leur avis à cet égard (Arnold, 2010).

Enfin, un autre aspect identitaire du différend est la relation entre le Canada et les États-Unis (Lasserre, 2010). La culture autochtone canadienne est d'abord utilisée par l'État pour se construire une identité nationale différente des Américains (Pupchek, 2001 ; Mackey citée par Arnold, 2010). Par ailleurs, les contestations concernant la souveraineté canadienne sur les eaux de l'archipel proviennent principalement des États-Unis depuis le XX^e siècle. Ainsi, la protection de la région est utilisée par les Canadiens pour se distinguer des Américains, ceux-ci se préoccupant parfois moins de l'environnement, notamment sous l'administration de George W. Bush. Le fait que les États-Unis rejettent la souveraineté canadienne sur le passage du Nord-Ouest contribue à accroître le nationalisme canadien (Lasserre et Roussel, 2007 ; Roussel, 2010). Celui-ci se définit principalement « face aux États-Unis dont l'influence politique, économique et culturelle exerce une pression sur l'identité de la société canadienne » (Roussel, 2010 :180-181). Le litige est ainsi perçu par l'opinion publique comme étant une contestation d'une partie du territoire par « l'État qui constitue la plus grande menace identitaire pour le Canada », contester la position américaine représentant alors « un geste d'affirmation nationale » (Lasserre et Roussel, 2016, para. 69). Cette construction identitaire opposée aux Américains est une des raisons pour laquelle le Canada ne parvient pas trouver un compromis avec les États-Unis au

sujet du statut du passage du Nord-Ouest. Ces derniers tiennent également à la libre circulation de leurs navires (Lasserre, 2010).

2. L'enjeu sécuritaire

Si le passage du Nord-Ouest devenait une route maritime plus empruntée, cela pourrait avoir des conséquences sur la sécurité du Canada (Lalonde, 2007). Les trafics d'armes et de drogue, l'immigration clandestine ainsi que le terrorisme sont des risques potentiels. Le fait que le passage soit libre de glace le rend en effet plus accessible et potentiellement utilisable pour transporter des marchandises de contrebande ou des personnes vers l'Europe, l'Amérique ou entre les océans Pacifique et Atlantique (Byers, 2010). Ces risques sont d'autant plus probables puisque le passage du Nord-Ouest est moins surveillé que le canal de Panama, par exemple. Cela rend le passage plus attractif pour de potentiels trafiquants (Byers et Lalonde, 2009).

De plus, les communautés locales n'effectuent pas de contrôles d'immigration alors que des ressortissants étrangers sans papiers y accèdent grâce aux bateaux de croisière accostant dans la région (Byers, 2009). Ainsi, si les eaux du passage du Nord-Ouest étaient reconnues en tant qu'eaux intérieures, des contrôles au niveau des entrées des personnes et des biens pourraient être facilités. En effet, dans ce cas, les navires étrangers, leurs passagers et les cargaisons peuvent être examinés par le Canada. Cela permettrait d'arrêter d'éventuels trafiquants (Byers et Lalonde, 2009 ; Lasserre, 2010). À cet égard, Paul Cellucci, l'ambassadeur des États-Unis au Canada de 2001 à 2005, estime que les Américains auraient plus d'intérêt à reconnaître la souveraineté du Canada sur le passage du Nord-Ouest pour des raisons sécuritaires (*La Presse* cité par Gagnon, 2009)

En outre, l'Arctique canadien est régulièrement présenté comme étant assiégé, sujet à des menaces en termes de sécurité et où la souveraineté du Canada est remise en question (Sneyd et Charron, 2010 ; Roussel, 2010). Ce discours sécuritaire a été développé par certains gouvernements canadiens, tels que celui de Paul Martin ou de Stephen Harper (Roussel, 2010). Cela se traduit notamment par une augmentation de la présence militaire dans la région, dans le

but d'y accroître la présence officielle canadienne (Sneyd et Charron, 2010 ; Lasserre, 2010). Le nombre de patrouilles a donc augmenté et divers investissements en termes d'infrastructures et de matériel ont été annoncés (Sneyd et Charron, 2010 ; Roussel, 2010). Certains de ces projets n'ont néanmoins pas toujours été menés à terme (Roussel, 2010).

Cependant, tous ces risques mentionnés précédemment ne sont pour l'instant que des anticipations. Il n'y a pas eu d'augmentation importante de la criminalité. De même, pour les communautés autochtones, la préoccupation est surtout tournée vers les trafics venant du sud du pays, qui ont des impacts chez eux, que de potentiels trafiquants qui pourraient entrer au Canada par l'Arctique. En effet, les conditions climatiques et les défis logistiques associés à la navigation dans l'Arctique font que la région reste dangereuse, reculée et imprévisible, y compris pour des trafiquants ou des terroristes, et ce, malgré la fonte de la banquise (Roussel, 2010).

Les risques identifiés dans certains discours sécuritaires ne sont donc pas encore observables à l'heure actuelle. Néanmoins, ce manque de faits observables dans la réalité a une certaine utilité politique (Roussel, 2010). En effet, « le discours peut alors justifier n'importe quelle mesure et s'insérer dans n'importe quelle logique » (Roussel, 2010, :174). De plus, si une menace sur l'Arctique est annoncée, cela mobiliserait la population qui est plutôt favorable aux mesures, incluant des mesures militaires, visant à protéger l'Arctique. Par ailleurs, ce discours sécuritaire sert à démontrer aux États-Unis que le Canada prend en considération leurs préoccupations en termes de sécurité (Roussel, 2010). Sur ce point, Sneyd et Charron (2010) expliquent que le Canada collabore considérablement avec les États-Unis en matière de protection de l'Amérique du Nord au sein du NORAD (North American Aerospace Defense Command), alors que ceux-ci sont les principaux opposants à la souveraineté canadienne.

Il existe également un autre aspect à cet enjeu sécuritaire. Comme le soulignent Lasserre et Roussel (2007 :274), « l'augmentation généralisée (actuelle et appréhendée) des activités touristiques, économiques et scientifiques dans l'Arctique a pour conséquence d'alourdir les responsabilités des Forces canadiennes ». La surveillance doit être plus

importante et les missions de protection environnementale et de dessertes des populations locales sont appelées à augmenter (Lasserre et Roussel, 2007).

Des accidents peuvent aussi se produire, ce qui implique des opérations de sauvetage difficiles et coûteuses (Lalonde, 2007). La brume et les glaces dérivantes constituent en effet des risques. La région arctique n'est également pas entièrement cartographiée de manière fiable et l'étendue des connaissances varie en fonction des endroits. La disponibilité de cartes bathymétriques n'est pas suffisante (Dupré, 2010 ; Dawson, 2018). De plus, des infrastructures, notamment portuaires, manquent dans le passage et les brise-glaces canadiens doivent être renouvelés. Les moyens en matière de sauvetage ne sont donc pas suffisants dans le cas d'accidents ou de développement important de la navigation dans cette région (Grenier, 2018).

3. L'environnement

L'Arctique est l'une des régions les plus touchées par le changement climatique, elle se réchauffe deux fois plus vite que le reste de la Terre (Lasserre, 2020b ; Dawson, 2018). La survie des espèces y est menacée ainsi que la subsistance des peuples arctiques (Halley et al., 2010). La qualité des ressources récoltées, que ce soit au niveau de la faune ou de la flore, est altérée. De plus, les populations autochtones sont impactées par l'amincissement et le rétrécissement de la banquise. Cela affecte les activités de chasse et les habitants deviennent plus exposés aux tempêtes. L'augmentation des températures est également susceptible de faire disparaître les lacs, fragilise les habitations ainsi que les infrastructures de transport. Les infrastructures, telles que les routes ou les pistes d'atterrissage, sont en effet affaiblies par le réchauffement (Pelletier et Desbiens, 2010).

Au changement climatique en lui-même s'ajoutent les risques associés à l'augmentation du trafic maritime. Une navigation plus importante dans le passage du Nord-Ouest, dont les eaux restent peu connues et reculées, peut augmenter le risque d'accidents et causer notamment des marées noires (Lalonde, 2007). Cela aurait des conséquences importantes sur l'environnement arctique ainsi que sur la santé des Inuits (Lalonde, 2007 ; Corell, 2006). Les causes de ces possibles

accidents sont multiples : la navigation près des côtes, les conditions climatiques pouvant mener à des collisions et des croisements ainsi que les causes humaines, c'est-à-dire le manque de contrôle, de qualification, de connaissance ou encore le non-respect des règles (Pelletier cité par Dupré, 2010). En ce qui concerne les marées noires, outre les collisions, celles-ci peuvent être causées par un échouage. La brume, la glace ainsi que les icebergs peuvent également provoquer une rupture dans la coque des navires (Dupré, 2010). Par ailleurs, la région étant isolée et les conditions climatiques y étant extrêmes, en cas d'incident comme une marée noire, une intervention serait plus difficile. À ces températures, le pétrole se dissipe lentement. Les tentatives de nettoyage pourraient ainsi s'avérer inefficaces, longues et coûteuses. Le transit de pétroliers dans la région arctique est donc particulièrement risqué en raison de la fragilité de l'environnement (van Duyn et Nicol, 2015 ; Byers, 2010).

Qui plus est, des navires peuvent amener des espèces nuisibles, telles que des algues toxiques, qui causeraient également des dommages à la faune et à la flore de la région (Lalonde, 2007). De plus, un trafic maritime accru peut perturber les espèces de la région, notamment les baleines et leur reproduction (Jessen, 2007 ; Cosens et Dueck cités par Lalonde, 2007). La pollution sonore impacte aussi certains animaux marins, tels que les bélugas et les narvals, dont les Inuits se nourrissent (Grenier, 2018). L'augmentation du trafic maritime dans le passage du Nord-Ouest est donc une préoccupation pour les Inuits en raison des possibles conséquences sur leur environnement et les espèces dont ils dépendent pour subvenir à leurs besoins (Lalonde, 2007 ; Dawson, 2018).

Selon Lalonde (2007), le passage du Nord-Ouest sous souveraineté canadienne permettrait donc une protection de l'environnement arctique et des populations qui y habitent. Le Canada a en effet un devoir de protection envers ses citoyens et leur environnement (Lalonde, 2007). Des eaux intérieures peuvent faire l'objet d'une réglementation plus stricte en matière de protection environnementale qu'un détroit international (Pic, 2020). Étant souverain, le Canada pourrait ne pas autoriser certains navires non-équipés pour la traversée dans les eaux arctiques à emprunter le passage (Lasserre, 2010). L'État canadien a d'ailleurs expliqué qu'il ne

voulait pas interdire la navigation mais la réguler en raison de l'environnement fragile (Lasserre, 2017).

Cependant, la protection environnementale a également « le potentiel de renforcer l'expression de la souveraineté de l'État » (Halley et al., 2010 :331). Ainsi, la protection de l'environnement, de la faune et de la flore arctiques permet au Canada de justifier sa souveraineté auprès des autres États. Le fait de gérer correctement le territoire et de répondre à ses responsabilités, notamment vis-à-vis des populations autochtones, donne en effet une légitimité supplémentaire à la souveraineté du Canada (Halley et al., 2010). Le fait que l'environnement arctique soit fragile a été utilisé par certains gouvernements pour démontrer l'importance de la pleine souveraineté du Canada en Arctique afin de protéger cet environnement. Cela peut être expliqué par le fait que le Canada estime que sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest serait mieux acceptée si cela était justifié par la cause environnementale (Genest et Lasserre, 2015).

4. Les intérêts commerciaux et économiques

Avec la fonte de la glace, la période de navigation est plus longue et le trafic maritime dans le passage du Nord-Ouest pourrait donc augmenter (Lasserre, 2017 ; Lasserre, 2010). En effet, le passage permettrait de raccourcir le trajet entre l'Europe et l'Asie de 7000 kilomètres par rapport au canal de Panama, réduisant ainsi les coûts de transport. De plus, contrairement au canal de Panama, certaines routes du passage du Nord-Ouest permettraient le transit de navires sans limites de taille ou de tirant d'eau (Plouffe, 2010 ; Lasserre et Roussel, 2007). La réduction de la distance des trajets est particulièrement valable si les destinations de départ et d'arrivée se situent dans l'hémisphère nord. Cependant, plus les destinations de départ et d'arrivée des navires de transport se situent dans l'hémisphère sud, moins l'avantage de réduction de la distance est important (Lasserre, 2011 ; Lasserre, 2020a). Entre 2009 et 2019, le trafic a été multiplié par 1,92 dans l'Arctique canadien. Néanmoins, le trafic de destination reste la principale source de navigation en Arctique. Le trafic commercial de transit reste peu développé dans le passage du Nord-Ouest. Celui-ci est de zéro à deux cargos par an, à l'exception de 5 en 2019. Les bateaux

de plaisance constituent la part la plus importante du trafic de transit. (Lasserre, 2020b ; Lasserre, 2021). Depuis 2005, les bateaux de plaisance ont augmenté de 400% dans l'Arctique canadien et les navires de croisière de 75% (Dawson, 2018).

Par ailleurs, les conditions climatiques de la région font que la navigation est encore difficile. Les glaces dérivantes constituent des contraintes et peuvent ralentir la navigation. Des parties de la banquise se détachent et bloquent certaines routes maritimes. Cela peut donc mener à un trajet plus long, malgré une distance plus courte, ainsi que des pertes financières. Un transit dans la région arctique implique dès lors des coûts supplémentaires, notamment en termes d'assurance, d'investissements et d'équipements (Lasserre, 2010 ; Dawson, 2018). De même, en hiver, le passage du Nord-Ouest n'est pas ouvert à la navigation. Le trajet doit donc être modifié deux fois par an, ce qui engendre des coûts et une complexité supplémentaire. Les compagnies maritimes dans le domaine des conteneurs travaillent aussi sur base du principe du juste-à-temps. Les délais de livraison doivent ainsi être respectés (Lasserre, 2020b). Les retards que pourraient avoir des navires de transport face à des glaces dérivantes, qui les obligeraient à ralentir, contrebalancent donc les gains en carburant et ces coûts pourraient même être supérieurs aux bénéfices. L'absence de ports le long du passage du Nord-Ouest réduit également la taille du marché pour les compagnies (Lasserre, 2010).

En outre, la Route maritime du Nord (aussi appelée passage du Nord-Est) est une concurrente du passage du Nord-Ouest pour le trafic commercial. En effet, la présence de ports en eau profonde est plus significative le long de la Route maritime du Nord que dans le passage du Nord-Ouest, cette lacune fut soulignée précédemment. La route au nord de la Russie bénéficie également d'une plus grande flotte de brise-glaces, incluant des brise-glaces nucléaires, et d'une fonte des glaces en été relativement plus importante que du côté du Canada (Lasserre, 2021). La Russie demande un droit de péage, mais les transits sont escortés et des ports sont opérationnels, ce qui n'est pas le cas pour le passage du Nord-Ouest (Lasserre, 2010).

Des ressources pétrolières et gazières sont également situées dans la région arctique et notamment dans l'archipel canadien.

Des minerais, par exemple du plomb, de l'or et de l'uranium, sont présents. Ces réserves sont moindres du côté canadien que du côté russe mais la géologie de la zone n'est pas entièrement connue (Lalonde, 20007 ; Lasserre et al., 2020). L'United States Geological Survey a d'ailleurs estimé en 2008 que 13% des réserves pétrolières et 30% des réserves gazières non découvertes se trouvaient au nord du cercle arctique (USGS, 2008). Avec la fonte des glaces, ces ressources seraient plus faciles d'accès. Leur exploitation contribuerait donc à l'augmentation de la navigation commerciale dans le passage du Nord-Ouest (Lalonde, 2007). Cette exploitation pourrait en effet être optimisée avec un transport maritime rendu possible plus longtemps (Lasserre, 2010). Elle pourrait, dans ce cas, être effectuée pendant une plus longue période. De plus, cela permettrait de réduire les coûts matériels et de transport. Avec des destinations aussi bien en Amérique du Nord qu'en Europe ou en Asie, ces compagnies pourraient également acquérir de nouveaux acheteurs (Lasserre et al., 2020).

Cependant, le coût d'exploitation de ces ressources présentes en Arctique est élevé (Lasserre, 2017). Les cours du pétrole font également que l'exploitation est peu rentable et la fonte du pergélisol rend le transport difficile car le sol est moins stable. Les routes se déforment avec l'affaissement du sol et leur construction est très coûteuse (Lasserre, 2020b). De plus, tout comme pour la navigation, l'exploitation est compliquée dans la région en raison du climat défavorable (Lasserre et al., 2020). Par ailleurs, les eaux du passage du Nord-Ouest font partie de la zone économique exclusive du Canada, même dans le cas où le passage serait un détroit international. L'exploitation des ressources naturelles serait donc toujours sous le contrôle du Canada et dès lors, ne constitue pas un enjeu dans ce différend (Lasserre, 2010).

Conclusion

Le statut juridique des eaux du passage du Nord-Ouest est contesté. Le Canada considère ainsi que celles-ci constituent des eaux intérieures, soumises à sa souveraineté, tandis que les États-Unis estiment que le passage est un détroit international, soumis au droit de passage en transit. Derrière ces revendications canadiennes, différents enjeux peuvent être identifiés. L'identité, la sécurité, l'environnement ainsi que les intérêts commerciaux et économiques en sont les principaux.

La dimension identitaire est importante dans le différend territorial. Même si la plupart des Canadiens n'y sont jamais allés, l'Arctique fait partie de l'identité canadienne. Cet argument a été principalement mis en avant par le gouvernement de Stephen Harper. La présence de communautés autochtones est également un élément qui intervient et celles-ci contribuent à renforcer la souveraineté canadienne. De plus, le différend est ancré dans la relation entre les États-Unis et le Canada, ce dernier désirant distinguer son identité de celle des Américains.

Un enjeu sécuritaire entre aussi en ligne de compte. Une navigation accrue dans le passage du Nord-Ouest présente des risques en termes de sécurité. Cependant, ceux-ci ne sont que potentiels et ne représentent pas des faits observables. Cet aspect sécuritaire est néanmoins utilisé pour justifier les revendications canadiennes, notamment face aux États-Unis, ainsi que certaines mesures politiques, telles que des mesures de protection de l'Arctique.

En outre, la prise en compte de l'environnement est importante dans le cas du passage du Nord-Ouest. Le changement climatique impacte la région et ses habitants. De même, une augmentation de la navigation dans le passage aurait des conséquences néfastes pour l'environnement, les espèces et donc, les populations locales. La souveraineté canadienne permettrait ainsi une protection environnementale plus importante. Cela constitue une manière additionnelle de justifier les revendications sur le passage.

Enfin, les intérêts commerciaux et économiques du passage du Nord-Ouest peuvent être nuancés. Il ne constitue pas encore une route maritime, malgré la fonte des glaces. Le trafic de transit est encore limité et les conditions climatiques restent difficiles, ce qui engendre des contraintes. La Route maritime du Nord est également une concurrente. Par ailleurs, si des ressources sont présentes en Arctique et leur exploitation pourrait devenir plus facile avec la fonte des glaces, cela n'intervient pas dans le différend étant donné que le passage du Nord-Ouest restera dans la zone économique exclusive du Canada, même s'il est défini en tant que détroit international.

Au vu de ces différents éléments, l'identité et l'environnement semblent être les enjeux qui interviennent le plus dans les revendications canadiennes sur le passage du Nord-Ouest. Les risques sécuritaires ne sont en effet pas confirmés. De plus, les intérêts commerciaux et économiques sont modérés, du moins pour l'instant. Dans tous les cas, ces différents enjeux sont utilisés par le Canada pour justifier ses revendications sur le passage du Nord-Ouest.

Références

- Arnold, Samantha (2010). Chapitre 6 : Construire la nordicité autochtone. Le « nouveau partenariat » et le projet nordique du Canada. Dans Lasserre, Frédéric (dir.), *Passages et mers arctiques : géopolitique d'une région en mutation*, pp. 119-140. Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Byers, Michael (2009). Wanted: mid-sized icebreakers, long-range choppers, perspective. *The Globe and Mail* (Toronto), 10 juin.
- Byers, Michael (2010). Cold Peace: Arctic cooperation and Canadian foreign policy. *International Journal*, 65(4) : 899-912.
- Byers, Michael (2013). *International Law and the Arctic*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Byers, Michael et Lalonde, Suzanne (2009). Who Controls the Northwest Passage?. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 42(4) : 1133-1210.
- Corell, Robert W. (2006). Challenges of Climate Change: An Arctic Perspective. *AMBIO: A Journal of the Human Environment*, 35(4) : 148-152.
- Dawson, Jackie (2018). Arctic Shipping: Future Prospects and Ocean Governance. Dans International Ocean Institute – Canada (dir.), *The Future of Ocean Governance and Capacity Development. Essays in Honor of Elisabeth Mann Borgese (1918-2002)*, pp. 484-488. Leiden : Brill / Nijhoff.
- Dupré, Sophie (2010). Chapitre 10 : Risques, vulnérabilités et enjeux environnementaux induits par la navigation dans l'Arctique canadien. Dans Lasserre, Frédéric (dir.), *Passages et mers arctiques : géopolitique d'une région en mutation*, pp. 223-241. Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Gagnon, Benoit (2009). *Le passage du Nord-Ouest : un détroit stratégique dans l'Arctique et une remise en question de la souveraineté canadienne*. Montréal, Université du Québec à Montréal, Département de géographie, mémoire de maîtrise.

- Genest, Philippe et Lasserre, Frédéric (2015). Souveraineté, sécurité, identité: éléments-clés du discours du gouvernement canadien sur l'Arctique. *Canadian Foreign Policy Journal*, 21(1) : 64-84.
- Grenier, Alain Adrien (2018). Le décloisonnement du passage du Nord-Ouest. *IdeAs – Idées d'Amérique*, 12(Automne/Hiver) : 1-31.
- Halley, Paule, Pilarski, Cécile et Otasevic, Ivana (2010). Chapitre 14 : Réflexion sur le développement durable et la souveraineté canadienne dans l'Arctique. Dans Lasserre, Frédéric (dir.), *Passages et mers arctiques : géopolitique d'une région en mutation*, pp. 319-341. Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Headland, Robert K. (2020). Transits of the Northwest Passage up to the end of the 2020 navigation season, Atlantic Ocean, Arctic Ocean, Pacific Ocean. *Scott Polar Research Institute*, 1 décembre 2020, <http://thenorthwestpassage.info/spri-transits-2020>, c. le 24 juin 2021.
- Jessen, Sabine (2007). Canada's true north, strong and free – and wild. *The Globe and Mail* (Toronto), 14 septembre.
- Lackenbauer, P. Whitney (2017). Chapter 10: Arctic Defence and Security: Transitioning to the Trudeau. Dans Lackenbauer, P. Whitney et Nicol, Heather (dir.), *Whole of Government through an Arctic Lens*, pp. 308-340. Antigonish : Mulroney Institute of Government.
- Lalonde, Suzanne (2007). La frontière maritime dans l'archipel arctique : un garde-fou essentiel pour le Canada. *Annuaire français de droit international*, 53 : 609-639.
- Lasserre, Frédéric (2010). Vers l'ouverture d'un Passage du Nord-Ouest stratégique ? Entre les États-Unis et le Canada. *Outre-terre*, 2(25-26) : 437-452.
- Lasserre, Frédéric (2011). Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique. *Cybergeographie : European Journal of Geography*, document 537 : 1-19.
- Lasserre, Frédéric (2017). Arctique : le passage du Nord-ouest sous tension. *Politique étrangère*, 1(Printemps) : 141-153.
- Lasserre, Frédéric (2020a). Navigation arctique : renforcement du trafic de destination. *L'Année arctique 2020. Revue annuelle n°2*, 23-33, Observatoire de la politique et la sécurité de l'Arctique (OPSA), <https://cirriq.org/wp-content/uploads/2020/12/Navigation.pdf>
- Lasserre, Frédéric (2020b). Arctique : une région sous tension ?. *Diplomatique*, (102) : 46-52.
- Lasserre, Frédéric (2021). La navigation dans le passage du Nord-ouest : un trafic encore marginal. Dans Bouland, Yannis (dir.), *Les routes maritimes arctiques : vers une redéfinition des axes commerciaux ?*, pp. 28-39. Paris : Institut d'Études de Géopolitique Appliquée.
- Lasserre, Frédéric, Gonon, Emmanuel et Mottet, Éric (2020). *Manuel de géopolitique*. Paris, Armand Colin.
- Lasserre, Frédéric et Roussel, Stéphane (2007). Souveraineté, sécurité et identité : le Canada face aux défis posés par le changement climatique dans l'Arctique. *International Journal of Canadian Studies / Revue internationale d'études canadiennes*, (36) : 267-286.
- Lasserre, Frédéric et Roussel, Stéphane (2016). La question du passage du Nord-Ouest : un enjeu réellement stratégique entre Canada et États-Unis?. *Paix et sécurité européenne et internationale*, 12 juillet 2016, <http://revel.unice.fr/psei/index.html?id=1057>, c. le 15 juillet 2021.
- McDorman, Ted L. (2009). *Salt Water Neighbors. International Ocean Law Relations Between the United States and Canada*. New York, Oxford University Press.
- Pelletier, Sébastien et Desbiens, Caroline (2010). Chapitre 9 : Changements climatiques et communautés inuit. Dans Lasserre, Frédéric (dir.), *Passages et mers arctiques : géopolitique d'une région en mutation*, pp. 185-222. Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Pic, Pauline (2020). Naviguer en Arctique. *Géoconfluences*, 14 février 2020, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/arctique/articles-scientifiques/naviguer-en-arctique>, c. le 13 juillet 2021.
- Plouffe, Joël (2010). USA Le pragmatisme du Grand Nord. *Outre-Terre*, 2(25-26) : 453-460.
- Pupchek, Leanne S. (2001). True North: Inuit Art and the Canadian Imagination. *The American Review of Canadian Studies*, 31(1-2) : 191-208.
- Roussel, Stéphane (2010). Chapitre 8 : Continentalisme et nouveau discours sécuritaire. Le Grand Nord assiégé. Dans Lasserre, Frédéric (dir.), *Passages et mers arctiques : géopolitique d'une région en mutation*, pp. 161-184. Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Sneyd, Elizabeth et Charron, Andrea (2010). Chapitre 4 : Sécurité dans l'Arctique. Au-delà des Forces canadiennes. Dans Lasserre, Frédéric (dir.), *Passages et mers arctiques : géopolitique d'une région en mutation*, pp. 75-97. Québec : Presses de l'Université du Québec.
- USGS (2008). Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle, non daté, <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>, c. le 25 juin 2021.
- Van Duyn, Dirk et Nicol, Heather N. (2015). Canada-Denmark-Russia-United States: The Northwest Passage. Dans Brunet-Jailly, Emmanuel (dir.), *Border Disputes. A Global Encyclopedia: Vol. 3. Functional Disputes*, pp. 748-758. Santa Barbara : ABC-CLIO.