

## LE PASSAGE DU NORD-OUEST : UN ESPACE MARITIME STRATÉGIQUE MAIS CONTESTÉ

La fonte des glaces facilite progressivement la navigation dans l'océan Arctique. Si la « route sibérienne », dite passage du Nord-Est, est déjà en partie exploitée, il n'en est pas de même de la « route canadienne », dite passage du Nord-Ouest. Alors que la première se présente, en l'absence de glace, comme une mer presque libre, le nord du Canada est constitué d'une myriade d'îles, de baies, de golfes et de canaux. Son utilisation, outre les difficultés évidentes pour la navigation, soulève aussi une incertitude sur son statut juridique au regard du droit de la mer.

Le passage du Nord-Ouest (PNO) permet de relier par la voie maritime les océans Pacifique et Atlantique en passant par la mer des Tchouktsches et de Beaufort, puis entre les îles du grand Nord canadien et enfin la mer de Baffin et du Labrador. Du fait de sa configuration, le passage offre plusieurs routes maritimes possibles. La configuration géographique soulève la question du statut de ces eaux avec des conséquences pour la navigation internationale actuelle et surtout future.

### LE PASSAGE MYTHIQUE DU NORD-OUEST

L'intuition de l'existence du Passage du Nord-Ouest remonte à plus de cinq cents ans lorsque en 1479, le navigateur italien Jean Cabot émet l'hypothèse d'une traversée. Il s'agissait alors de trouver la route d'Orient au départ de l'Europe. Plus de 400 ans après, c'est le Norvégien Admundsen qui, en 1906, passa le premier par cette voie. Véritable défi de navigation, le passage n'était praticable que quelques jours par an, au plus fort du dégel. Aujourd'hui en revanche, le changement climatique le rend de plus en plus praticable.

### LES ATOUTS STRATÉGIQUES

Le bouleversement de la région Arctique, dû au réchauffement climatique rapide, est une source d'opportunités pour la navigation commerciale. La route canadienne offre en effet un raccourci maritime d'environ 6000 kilomètres entre l'Europe et l'Asie par rapport au transit par Suez et Malacca. De plus elle est exempte de droits de passage et, outre les difficultés inhérentes à la navigation polaire, il n'y pas *a priori* de limites de gabarit ou de tirant d'eau.

Pour l'heure, le Passage du Nord-Ouest ne représente toutefois qu'un intérêt potentiel car il n'est pas encore réellement exploité. Cependant, le régime juridique des espaces maritimes qui le composent – et donc de la navigation dans ces eaux – fait l'objet d'incertitudes, notamment entre le Canada et les Etats-Unis.

### LA QUESTION DU RÉGIME JURIDIQUE : ENTRE ENJEU SÉCURITAIRE ET LIBERTÉ DE NAVIGATION

Pour des raisons sécuritaires, environnementales et commerciales, le Canada entend faire valoir sa souveraineté sur les espaces maritimes constituant ce passage. Celle-ci peut toutefois s'envisager comme pleine et entière ou grevée du droit de passage en transit sans entrave.

La conception canadienne du statut juridique du PNO se limite au fait qu'il s'agirait uniquement d'eaux intérieures, qui autorisent l'Etat côtier à y exercer une souveraineté complète, celles-ci étant assimilées à son territoire terrestre. En droit de la mer, les eaux intérieures sont les eaux immédiatement adjacentes au territoire de l'Etat côtier, en deçà des lignes de base que cet Etat trace pour simplifier sa ligne de côte. Dès lors, le Canada estime disposer du droit d'autoriser l'accès à ses eaux intérieures et de subordonner celui-ci à certaines conditions (imposer des pilotes accrédités pendant le transit des navires, emprunter des voies de circulation ou encore imposer des caractéristiques de conception). Le cas échéant, il pourra opposer un refus d'accès ou imposer des sanctions en cas de non-respect de sa réglementation.

Mais un certain nombre d'Etats (pays européens, Chine, Etats-Unis, etc.) soutiennent que ce passage aurait en fait le statut de détroit servant à la navigation internationale. En effet, la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (CNUDM) prévoit que même composé d'eaux intérieures, un détroit peut être considéré comme international s'il met en communication deux zones maritimes de haute mer. Le statut de cet espace maritime particulier qu'est un détroit international dans la CNUDM permet aux navires, quel que soit leur pavillon, de bénéficier d'un droit de passage en transit sans entrave (article 38 de la CNUDM) qui ne peut pas être suspendu. Il permet également aux sous-marins de naviguer en plongée.

Les Etats-Unis ont toujours marqué une opposition profonde aux revendications de souveraineté sur les passages maritimes stratégiques. Déjà lors de la Guerre froide, ils défiaient les revendications soviétiques sur la Route maritime du Nord, en expédiant chaque été de 1962 à 1967, des brise-glaces dans les eaux en litige. L'opposition américaine aux revendications canadiennes réside avant tout dans la crainte de créer un précédent et d'inciter à des demandes similaires dans d'autres passages, d'autant plus que cette controverse est récurrente en droit international.

## LE PRÉCÉDENT JURISPRUDENTIEL DE L'AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

La question de savoir si une voie de passage maritime constitue ou non un détroit international a été soulevée pour la première fois avec le cas du détroit de Corfou en 1949 pour lequel la Cour internationale de justice (CIJ) a dû trancher un litige entre le Royaume-Uni et l'Albanie. En l'espèce, la Royal Navy menait des opérations de déminage dans le détroit de Corfou sans autorisation de l'Albanie. Si le Royaume-Uni considérait que ce minage était contraire à la liberté de navigation dans un détroit international, l'Albanie estimait que l'intervention britannique dans un espace assimilé à sa mer territoriale, violait sa souveraineté. Dans son raisonnement, la CIJ dégagait deux critères, géographique et fonctionnel, pour définir ce que serait un détroit international. Ils pour-

raient aujourd'hui être mobilisés pour déterminer la qualification à retenir concernant le passage du Nord-Ouest.

Le critère géographique soulève peu de difficultés, le détroit étant défini comme un bras de mer resserré entre des terres faisant communiquer deux étendues maritimes, en l'occurrence la mer du Labrador et celle de Beaufort pour le Passage du Nord-Ouest. En revanche, le critère fonctionnel pourrait faire l'objet de davantage de débats. La référence au « volume du trafic » dans l'arrêt de 1949 avait opposé les juristes qui considéraient qu'un passage suffisait pour consacrer la qualification de détroit international à ceux qui soulignaient l'importance de l'effectivité du trafic maritime international dans le passage. Le juriste canadien D. Pharand a ainsi recensé le passage de seulement 69 navires en 100 ans dans le nord canadien. L'augmentation très certaine du nombre de navires à l'avenir pourrait cependant faire évoluer ce constat.

### VERS UNE COOPÉRATION ENTRE LE CANADA ET LES ETATS-UNIS

L'accord signé en 1988 entre les Etats-Unis et le Canada, s'il n'a pas mis fin aux divergences d'interprétation juridique entre les deux Etats, prévoit que les déplacements des brise-glaces américains dans les eaux revendiquées par le Canada comme étant ses eaux intérieures soient effectués avec son consentement.

## Le Passage du Nord-Ouest : une route maritime du futur



### Enchevêtrement des revendications dans le passage du Nord-Ouest

- Ligne de base proclamée par le Canada
- - - Segments de la ligne de base contestés par les États-Unis
- - - Passage du Nord-Ouest
- - - Ouverture potentielle depuis l'été 2007
- Détroits