

Le passage du Nord-Ouest

(Extraits de WIKIPEDIA)



Le passage du Nord-Ouest ou les passages du Nord-Ouest est un espace maritime de l'océan Arctique qui offre plusieurs routes maritimes, dont la plus courte est de 1 400 km, permettant de relier l'océan Pacifique à l'océan Atlantique en passant par le détroit de Béring, la mer des Tchouktches, la mer de Beaufort puis entre les îles de l'archipel arctique canadien.

Situé entre le détroit de Davis et la baie de Baffin à l'est et la mer de Beaufort et l'océan Arctique à l'ouest, ce passage, généralement pris par les glaces, n'est aujourd'hui praticable que pendant le court été arctique.

Mais le réchauffement climatique offre des perspectives telles que la souveraineté sur ces eaux est devenue un sujet de contestation. Le gouvernement canadien considère en effet les chenaux de ce passage comme des eaux intérieures, ce que d'autres pays comme les États-Unis contestent, les considérant comme un très long détroit international, statut qui implique le libre passage des navires marchands.

Sur le plan historique, l'exploration de ces régions, commencée peu après le premier voyage de **Christophe Colomb** (1492), a d'abord été liée à la recherche d'une voie maritime reliant l'Europe à l'Asie (d'où le nom de « passage du Nord-Ouest »), en plus des voies du cap de Bonne-Espérance (1498), du détroit de Magellan (1520).

La recherche de routes maritimes de l'Europe à l'Asie à partir du XV^e siècle

À la fin du Moyen Âge, les Européens de l'Ouest sont à la recherche de routes maritimes permettant de relier l'Europe à l'Asie en évitant de passer par les États musulmans du Proche-Orient. Les Portugais explorent la côte d'Afrique à partir de 1420 et font une percée décisive en 1498 : **Vasco de Gama**, franchit le cap de Bonne-Espérance et atteint Calicut dans la foulée



Calicut sur la côte SO de l'Inde ; Aujourd'hui Kozhikode



Le génois **Christophe Colomb** est cartographe et est convaincu qu'une autre route est possible en passant par l'ouest. Il tente auprès des Portugais de financer une expédition, en vain. Par contre il obtient son financement chez les Espagnols.

Compte tenu de l'objectif de l'expédition financée par l'Espagne, la tentative de Christophe Colomb en 1492 d'ouvrir une nouvelle route vers l'orient est un échec stricto sensu, mais il découvre des terres qui apparaissent très vite comme un obstacle entre l'Europe et l'Asie.

Il est persuadé d'avoir débarqué en Asie alors qu'il en est loin d'en avoir parcouru la distance. Pourtant, en tant que cartographe il n'ignorait pas la rotondité de la terre, mais semble-t-il, la mesure de la circonférence pourtant connue depuis l'antiquité avait été perdue.

Désormais, le contournement de l'Amérique devient un enjeu important.

La percée décisive est faite dès 1519 par **Magellan**, qui découvre un passage au sud de l'Amérique, le détroit de Magellan.

Après avoir longé la côte atlantique de l'Amérique du Sud et hiverné en Patagonie, il trouve un passage vers l'océan. Magellan est alors le premier Européen à naviguer sur l'océan Pacifique.



Pourtant, dès 1497, le navigateur anglais **Jean Cabot** avait émis l'hypothèse d'un passage vers l'Asie en passant au nord du nouveau continent, donc du point de vue des Européens, **un passage du Nord-Ouest**.

Après le voyage de Magellan, apparaît cette variante, celle d'un passage traversant l'Amérique du Nord, dont les dimensions ne sont pas du tout connues.

Voyages à partir de l'Atlantique Nord : de Cabot (1497) à Ellis (1747)

Premières explorations (1497-1535)

La première tentative confirmée pour découvrir le **passage du Nord-Ouest** est le voyage de **John Cabot** (1450-1498). En 1497, envoyé par Henri VII d'Angleterre, **Cabot** a probablement atteint la région de **Terre-Neuve** en 1497.

Giovanni Caboto, est un italien qui cherche un financement, qu'il trouve au service de l'Angleterre à partir de 1496.



Jean Cabot



Né vers 1450 et mort en 1498

Sait-on quelles motivations vont pousser quelques aventuriers à quitter l'Italie pour offrir leurs services à la concurrence.

Le commerce extrêmement lucratif entre l'Europe et l'Orient est monopolisé par les principautés rivales Italiennes Gènes et Venise

Une telle expédition maritime nécessite de mobiliser des moyens considérables pendant plusieurs mois et même années : plusieurs navires, des équipages de centaines d'hommes. Colomb est financé par l'Espagne, Cabot par l'Angleterre.

Des navigateurs anglais, partis de Bristol, comme Thomas Croft et John Jay, avaient atteint dès les années 1480 une « terre ferme » située à l'ouest de l'Irlande. Jean Cabot pourrait en avoir entendu parler et cela aurait pu motiver son arrivée en Angleterre.

Jean Cabot arrive en Angleterre avant la fin de l'année 1495, et il souhaite entreprendre une expédition pour atteindre **Cathay par l'ouest** en voyageant plus au nord que Christophe Colomb.

Ayant persuadé le roi Henri VII, lui aussi à la recherche d'une route vers l'Asie, qu'il est possible d'atteindre les *Indes orientales* en passant au nord de l'Amérique, il est chargé d'entreprendre une expédition dans ce but, au départ de Bristol par la lettre patente du 5 mars 1496 du roi Henri VII.

Sa première tentative (1496) est un échec : Cabot atteint l'**Islande**, mais en raison de disputes avec son équipage, du mauvais temps et du manque de nourriture, il est obligé de rebrousser chemin.

Le 2 mai 1497, l'explorateur quitte à nouveau Bristol à bord du *Matthew*, un navire de 50 tonneaux disposant d'un équipage de dix-huit hommes, dont son fils Sébastien Cabot. L'équipage comprend des marins de Bristol, mais aussi des marchands, un barbier génois et un ressortissant du duché de Bourgogne.

Il a atteint l'**île du Cap Breton** ou l'île de **Terre-Neuve** à l'embouchure du **fleuve Saint-Laurent**, sans qu'il soit possible de localiser le lieu exact du débarquement

Il touche terre le 24 juin, mais ne rencontre pas d'indigènes.



Il explore ensuite la côte pendant quelque temps, mais ne se rend plus à terre. Il repart pour l'Angleterre et fait le récit de son voyage au roi Henri VII le 10 ou le 11 août 1497—Cabot est alors lui aussi persuadé d'avoir atteint l'Asie.



Il note l'abondance de **cabillauds** au large des terres découvertes :

Encore un Italien : Giovanni da Verrazzano né vers 1485 à Lyon ou en Toscane et mort en 1528 aux Antilles, est d'origine florentine , au service de François I^{er} lors de ses trois voyages de 1524 à 1528.

En 1524, **Giovanni da Verrazzano** découvre l'estuaire du **fleuve Hudson** pour le compte de la France. Il est le premier Européen à explorer, au nom de la France, la côte atlantique de l'Amérique du Nord, prélude à la colonisation française des Amériques ; c'est lui qui donne à ces nouveaux territoires le nom de « **Nova-Gallia** » (Nouvelle-France) .

Ses deux autres voyages (1526-1527 et 1528) sont de moindre intérêt ; il meurt dans des conditions mal connues au cours du troisième, peut-être victime d'indigènes anthropophages (?).

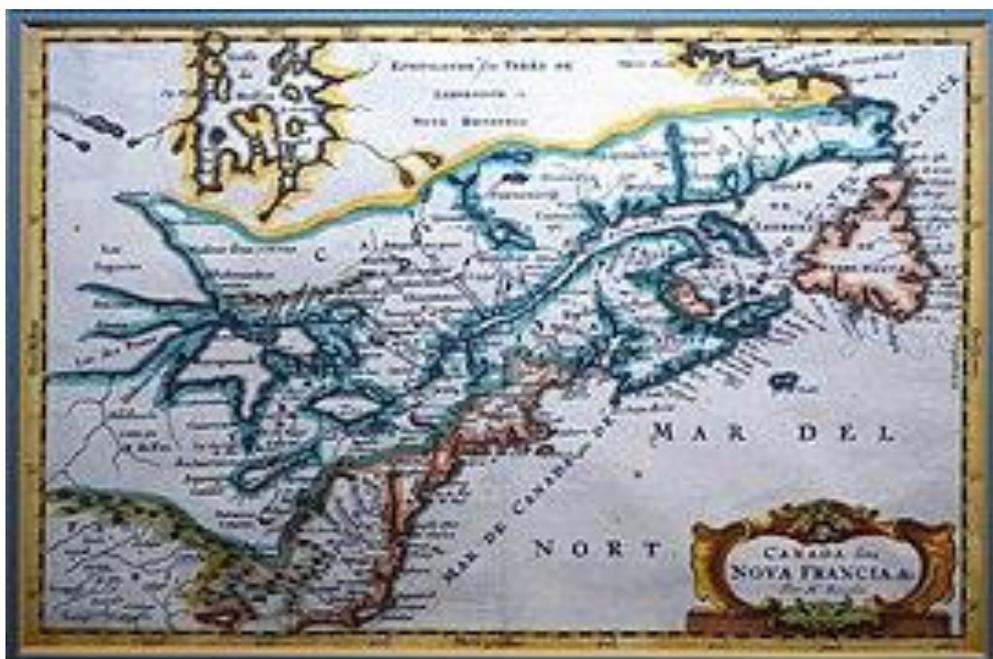
Jacques Cartier, né vers 1491 à Saint-Malo où il meurt le 1^{er} septembre 1557, est un navigateur breton qui, mandaté par le roi de France **François I^{er}**, atteint en 1534 le golfe du Saint-Laurent et explore les territoires alentour, auxquels il donne le nom de « Canada », tiré du mot iroquoien *kanata* « village ».



En 1534, Jacques Cartier explore l'estuaire du Saint-Laurent et initie la colonie de Nouvelle-France. Il y effectue un second voyage en 1535-1536 et un troisième en 1541-1542. Il se rend compte rapidement que le Saint-Laurent n'est pas le début d'un détroit vers l'océan Pacifique.



Carte de la **Nouvelle-France** par Nicolas Sanson, **réalisée en 1650**, identifiant la *Rivière de Canada* ou *St. Laurents*.



(1576-1631) Les explorations anglaises



Sir Martin Frobisher (né à Wakefield en 1535, mort à Plymouth le 22 novembre 1594), était un marin anglais qui entreprend trois voyages vers l'Arctique canadien pour trouver le passage.



Il découvre notamment la baie de Frobisher

Golfe du Canada : sur la côte est de l'île de Baffin. Elle abrite notamment **Iqaluit**, la capitale du Nunavut. La **baie de Frobisher** est un bras du détroit de Davis long d'environ 230 kilomètres, situé au sud-est de l'île de Baffin.

La recherche d'un passage n'est plus l'objectif principal : cette fois il s'agit bien d'une conquête coloniale En juillet 1583, Sir Humphrey Gilbert, proclame le rattachement de Terre-Neuve à la couronne d'Angleterre.

Il a le premier, pris possession d'une terre au nom de la couronne d'Angleterre en Amérique du Nord.



Sir Humphrey Gilbert né vers 1539, dans le Devon, disparu en mer au large des Açores le 9 septembre 1583 est un officier et explorateur anglais qui sert sous le règne d'Élisabeth I^{re}



John Davis



John Davis, né vers 1550, mort le 27 décembre 1605 Le 8 août 1585, l'explorateur anglais pénètre dans la baie Cumberland (Île de Baffin). C'est un bras de l'Ouest du détroit de Davis.



Henry Hudson, probablement né le 12 septembre 1565 à Londres et mort en 1611 dans la baie d'Hudson (actuel Canada). C'est un navigateur et explorateur anglais, qui a donné son nom au **fleuve Hudson**, qui arrose l'État de New York, au **détroit** d'Hudson et à la **baie** d'Hudson au Canada, où il meurt à la suite d'une mutinerie de l'équipage de son navire, le *Discovery*.

De ses quatre voyages (1607, 1608, 1609 et 1610-1611), trois sont effectués au service de l'Angleterre, mais celui de 1609, durant lequel il explore le fleuve Hudson, au service de la république des Provinces-Unies alors au service de la Compagnie néerlandaise des Indes occidentales.



En 1610, revenu au service de l'Angleterre, il explore l'Arctique canadien et atteint la baie d'Hudson où il meurt l'année suivante à la suite de la mutinerie de son équipage, qui refuse de poursuivre la recherche du passage.

En 1631, **Luke Fox**, fait le tour de la baie d'Hudson, constatant qu'elle n'est qu'une très grande baie.

Expédition de Henry Ellis (1746-1747)



Voyage à la « **baie de Hudson** » fait en

1746 et 1747

Une page de Wikimedia Commons, la médiathèque libre.

[File: Voyage à la baie de Hudson, fait en 1746 et 1747.jpg — Wikimedia Commons](#)

La recherche d'un passage devient secondaire au profit d'une conquête coloniale au nom des couronnes britannique et française, ou l'intérêt économique est essentiel. Des compagnies commerciales sont créées.

De nombreuses expéditions sont entreprises entre 1740 et 1745 dont celles de **Christopher Middleton** (né vers la fin du XVII^e siècle-mort 12 février 1770) et **William Moor**, né vers 1700 et mort en 1765, navigateur britannique, membre de la Compagnie de la baie d'Hudson



*La **Compagnie de la Baie d'Hudson** (Hudson's Bay Company, **HBC**), fut fondée en 1670 pour la traite des fourrures dans la baie d'Hudson. Elle est la plus vieille personne morale de l'Amérique du Nord et l'une des plus vieilles du monde encore en activité*

Henry Ellis, (1721 1806), est un négociant, haut fonctionnaire et explorateur britannique, gouverneur de la colonie de Géorgie de 1757 à 1760.

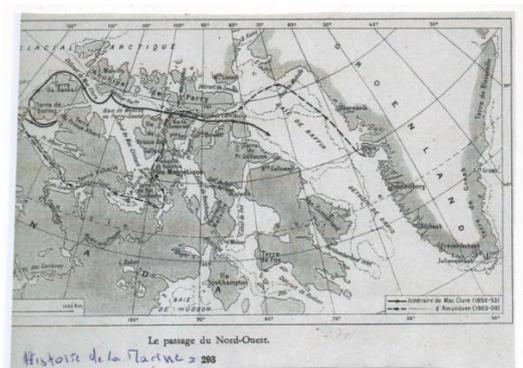
La recherche du passage du Nord-Ouest (1746-1747)

En mai 1746, **Henry Ellis** fait partie d'une compagnie pour la découverte du passage du Nord-Ouest. Après l'extinction difficile d'un incendie dans le bateau, il navigue au Groenland, où il échange des marchandises avec les peuples inuits le 8 juillet 1746. Il traverse la ville de Fort Nelson et passe l'été sur la Rivière Hayes.

Henry Ellis renouvelle ses efforts en juin 1747, sans succès, avant de retourner en Angleterre où il arrive le 14 octobre.

De 1750 à 1755, Ellis travaille comme marchand d'esclave, achetant des esclaves en Afrique et les expédiant en Jamaïque.

Depuis le 17^{ème} siècle les navigateurs ont l'intuition qu'un passage existe en observant la direction des courants. Au nord de la baie d'Hudson la région est constituée par une sorte d'archipel pris par les glaces 10 mois sur 12. Impossible de distinguer les golfes des canaux. Deux communications existent : l'une intérieure part du détroit d'Hudson puis serpente à travers un dédale dont les parties souvent étroites sont le plus souvent gelées, pour aboutir au détroit de Dolphin. L'autre beaucoup plus directe relie la baie de Baffin à la mer de Beaufort dans l'océan Arctique



Dans « Histoire de la marine » p293. Collection des grands ouvrages de l'Illustration.

Pendant près de trois cents ans, de nombreux explorateurs vont en vain chercher un passage du Nord-Ouest, au prix de pertes humaines et de naufrages, mais en permettant de mieux connaître le monde arctique américain. COOK s'était déjà aventuré jusqu'à la banquise.

Pour illustrer les difficultés rencontrées par ces expéditions encore au 19^{ème} s., y compris par voie de terre à travers les territoires glacés du Canada. Plusieurs expéditions sont menées par Parry en 1818 et encore de 1821 à 1823 où il passe l'hiver jusqu'en juillet.

Je ne citerais que l'aventure citée dans « HISTOIRE DE LA MARINE » Edition de 1939.

Le lieutenant John Franklin avait vainement cherché un passage en passant par le détroit de Behring en 1818 à partir du nord de la Sibérie. Après plusieurs hibernations il est à nouveau arrêté le 19 août 1821 et par manque de provisions il doit rebrousser chemin. Il revient le 11 novembre à sa base de Providence, ayant perdu 18 hommes sur les 25 de ses compagnons, se nourrissant de feuilles et de mousse après avoir mangé le cuir de leurs chaussures.

La recherche d'un passage du Nord-Est, par le cap Nord et la Nouvelle-Zemble, a aussi été tentée, avec le même résultat jusqu'au XX^e siècle.



*La **Nouvelle-Zemble** est un*

*archipel russe des mers de **Barents** situé au-delà du 70^e parallèle nord dans le prolongement de l'Oural. Il est composé de deux îles principales séparées par un détroit, auxquelles s'ajoutent d'autres îles plus petites. L'archipel a une superficie de 90650 km —supérieure à celle du Benelux — et un relief montagneux, culminant à 1547mètres.*

L'archipel a été le lieu des essais nucléaires soviétiques puis russes des années 1950 aux années 1990.

C'est le Norvégien Roald Amundsen qui est le premier à réussir le franchissement du passage du Nord-Ouest entre 1903 et 1906.

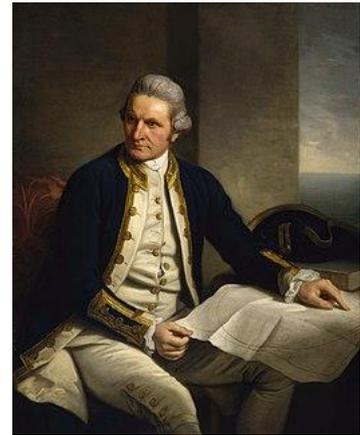
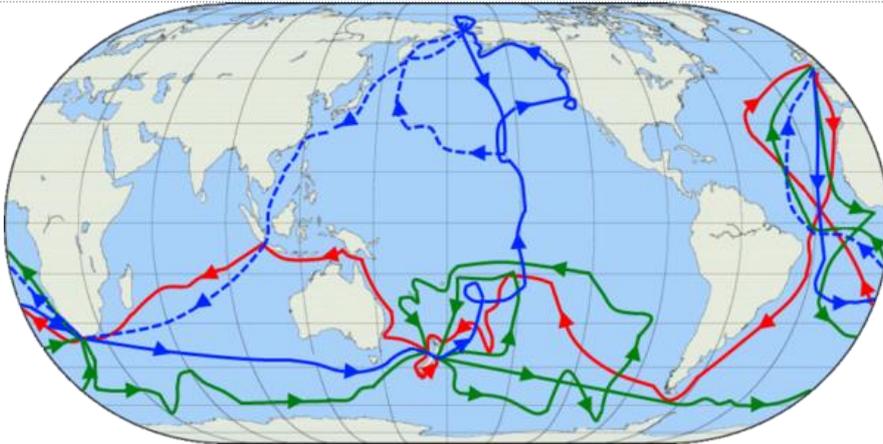
Voyages à partir du Pacifique Nord

Même si la plupart des tentatives pour trouver le passage du Nord-Ouest (d'où son nom) partaient d'Europe ou de la côte est de l'Amérique et espéraient franchir le passage d'est en ouest, quelques progrès dans l'exploration furent aussi réalisés par l'ouest.

En 1728 Vitus Béring, un officier danois servant la marine impériale russe, emprunta le détroit découvert par Simon Dejnev en 1648 (bien que découvert après, il en fut crédité et le détroit nommé détroit de Béring), confirmant que la Russie et l'Amérique du Nord étaient des continents séparés. Plus tard en 1741 avec le lieutenant Alexei Tchirikov, il partit à la recherche de terres au-delà de la Sibérie. Alors que leurs navires étaient séparés, Tchirikov découvrit plusieurs des îles Aléoutiennes tandis que Béring cartographiait la région de l'Alaska avant que son navire, avec un équipage ravagé par le scorbut, ne fasse naufrage au large du Kamtchatka.

En 1762, le navire anglais de commerce Octavius se risqua dans un passage vers l'ouest mais fut pris dans les glaces. En 1775, le baleinier Herald trouva l'Octavius à la dérive près du Groenland avec des corps de l'équipage gelés sous le pont. L'Octavius aurait peut-être été le premier navire à franchir le passage. Mais le fait que le navire n'ait été retrouvé que treize ans plus tard, sans équipage en vie, pose un sérieux doute sur la véracité de cette aventure.

Les voyages de Cook et de Vancouver



En 1776 le capitaine James Cook fut dépêché par l'Amirauté britannique au titre de l'Acte de 1745, étendu en 1775, promettant 20 000 livres de récompense à qui découvrirait le passage. Initialement, l'Amirauté souhaitait confier l'expédition à Charles Clerke, avec Cook, en retraite après ses exploits dans le Pacifique, comme conseiller. Cependant Cook avait été sur les traces des expéditions de Béring et grâce à son expérience fut finalement choisi pour diriger l'expédition avec Clerke pour l'accompagner sur un autre navire.

Après avoir navigué au travers du Pacifique, une nouvelle tentative de passage par l'est commença à Nootka Sound en avril 1777 et se dirigea vers le nord, en longeant la côte, cartographiant les terres aperçues et cherchant les régions où les Russes avaient navigué quarante ans plus tôt. Les ordres de l'Amirauté étaient d'ignorer tous baies, fleuves ou chenal côtiers jusqu'à ce qu'ils aient atteints la latitude de 65° N. Cook, cependant, échoua et ne fit aucun progrès dans la découverte du passage du Nord-Ouest.

Plusieurs officiers de l'expédition dont William Bligh, George Vancouver et John Gore pensaient que l'existence d'une route était « improbable ». Avant d'atteindre la latitude de 65° N, ils ne trouvèrent que la côte les poussant toujours plus au nord, mais Gore convainquit Cook d'entrer et de naviguer dans le Cook Inlet dans l'espoir de trouver une route. Ils continuèrent aux limites de la péninsule de l'Alaska et le début de l'archipel des îles Aléoutiennes. Bien qu'ayant atteint 70° N, ils ne rencontrèrent rien d'autre que des icebergs. Ils abandonnèrent alors leur recherche, maudissant les Russes pour leurs « dernières prétendues découvertes » et estimant que l'existence d'un passage n'était qu'une fantaisie géographique.

En 1791-1795, l'expédition de George Vancouver, qui avait accompagné Cook quelques années auparavant, inspecta en détail tous les passages sur la côte Nord-Ouest et confirma qu'il n'existait pas de tel passage au sud du détroit de Béring. Cette conclusion fut supportée par les preuves d'Alexander Mackenzie, qui explora l'Arctique et l'Océan Pacifique en 1793.

Au XIX^e siècle

Dans la première moitié du XIX^e siècle, des portions du passage du Nord-Ouest ont été explorées séparément par différentes expéditions maritimes (dont celle de John Ross, William Edward Parry, James Clark Ross) ou terrestres (John Franklin, George Back, Peter Warren Dease, Thomas Simpson et John Rae). En 1825, Frederick William Beechey explora la côte nord de l'Alaska, découvrant **Point Barrow**.

Point Barrow (ou **Nuvuk** du nom du village inuit situé sur la pointe) est une péninsule et la pointe de ce cordon littoral situé sur la côte arctique dans l'État américain d'Alaska, à 14 kilomètres au nord-est de Barrow. C'est le point le plus septentrional des États-Unis.

La pointe Barrow est un repère géographique qui délimite deux mers et un océan, la mer des Tchouktches à l'ouest et la mer de Beaufort à l'est, séparées par l'océan Arctique situé au nord. Le lagon Elson est situé au sud de la péninsule. Un village inuit, Nuvuk, était situé à la pointe de la péninsule.

En 1845 une expédition de deux navires bien équipés conduite par **John Franklin** navigua vers l'Arctique canadien pour cartographier les parties encore inconnues du passage du Nord-Ouest. Le secret était de rigueur car moins de cinq cents kilomètres de la côte arctique restaient à explorer.

Mais l'expédition n'est pas revenue et un certain nombre d'expéditions de secours sont parties à sa recherche pour dresser une carte finale d'un passage possible. Des traces de l'expédition de Franklin ont été trouvées dont des récits qui indiquaient que les bateaux avaient été pris par les glaces en 1846 près de l'île du Roi-Guillaume qui est située au milieu du passage.

Franklin lui-même est mort en 1847 et le reste de l'équipage en 1848, après avoir abandonné les bateaux et avoir essayé de s'échapper par la terre en traîneau.

La famine et le scorbut ont été les principales causes des décès ainsi que l'empoisonnement dû à l'ingestion de conserves souillées par la soudure au plomb utilisée pour les fermer. Cet empoisonnement a provoqué la folie et la mort de marins déjà affaiblis et désorientés.

En 1981, le docteur Owen Beattie, anthropologue de l'Université d'Alberta, retrouve des traces de l'expédition et mène d'autres investigations, en examinant les tissus et les os des corps momifiés de trois marins, exhumés à partir du permafrost. Des tests en laboratoire indiquent des concentrations élevées de plomb dans chacun des trois corps.

En 1848, l'Amirauté britannique décide de rechercher l'expédition Franklin et arme le *HMS Investigator* commandé par le capitaine **Robert McClure** qui le premier, avec un de ses lieutenants, Samuel Gurney Cresswell, réussit la traversée du Passage du Nord-Ouest d'ouest en est entre 1850 et 1854 pour partie en bateau et pour partie en traîneau.

Le bateau de McClure est prisonnier de la glace pendant trois hivers près de l'île Banks, à l'extrémité occidentale du bras de mer de Viscount Melville.

Finalement McClure et son équipage, mourant de faim, sont trouvés par des hommes partis en traîneau d'un des bateaux de l'expédition de Sir Edward Belcher et retournent avec eux sur les bateaux de Belcher qui avaient pénétré dans le bras de mer par l'est.

En 2010, les archéologues de Parcs Canada localisent les restes du *HMS Investigator* dans la baie Mercy, au large du parc national du Canada Aulavik ainsi que les sépultures de trois membres d'équipage et une cache d'équipements laissée par McClure

L'expédition d'Amundsen



Le passage du Nord-Ouest ne fut pas franchi par mer avant 1906, lorsque l'explorateur norvégien **Roald Amundsen**, qui était parti juste à temps pour échapper à ses créanciers cherchant à arrêter l'expédition, termina un **périple de trois ans** avec le bateau de pêche *Gjøa*.

À la fin de son voyage, il entra dans la ville d'Eagle en Alaska et adressa un télégramme annonçant son succès. Sa route maritime n'était pas praticable d'un point de vue commercial ; certains passages étaient très peu profonds.

Roald Engelbregt Gravning Amundsen, né le 16 juillet 1872 en Norvège est mort le 18 juin 1928.

En 1905, il est le premier à franchir le passage du Nord-Ouest qui relie l'océan Atlantique au Pacifique dans le Grand Nord canadien.

Il commande plus tard l'expédition qui, la première, atteint le pôle Sud, le 14 décembre 1911, après être arrivé dans la baie des Baleines le 14 janvier 1911.

Expédition Gjøa

L'expédition maritime est commandée par le norvégien Roald Amundsen entre 1903 et 1905-1906 sur le navire *Gjøa*. Elle fut la première navigation réussie du passage du Nord-Ouest, mettant fin à cette quête de plusieurs siècles.

Contexte

Le passage du Nord-Ouest était déjà découvert par voie terrestre, en 1822, mais il n'avait jamais été franchi par un navire. Beaucoup de tentatives s'étaient confrontées sans succès aux glaces de l'archipel arctique canadien et nombre d'explorateurs comme Jean Cabot, Jacques Cartier, John Davis, Martin Frobisher, Henry Hudson ou encore John Franklin, avaient dû renoncer à leur projet. Roald Amundsen avait déjà une expérience des conditions polaires via l'expédition antarctique belge.

En décembre 1900, Amundsen rencontre *Fridtjof Nansen* * qui appuie le projet, et le complète par un but plus scientifique : la recherche du pôle Nord magnétique.

**Fridtjof Nansen : Champion de ski et de patinage sur glace dans sa jeunesse, il dirige la première traversée de l'intérieur du Groenland en 1888. Il acquiert une renommée internationale après avoir atteint un record de latitude nord de 86°13' lors de son expédition au pôle Nord de 1893 à 1896.*

Il s'endette et part avec six autres personnes sur un navire de pêche de 47 tonneaux, le **Gjøa**, qu'il munit d'un petit moteur. Il appareille le 16 juin 1903 d'Oslo.



Le Gjøa

Ils naviguent par la mer de Baffin, les détroits de Lancaster et de Peel, puis les détroits de James Ross et de Rae.

Au lieu d'aller à l'ouest de l'île du Roi-Guillaume comme l'avait fait John Franklin, Amundsen décide de longer sa côte est. Le 9 septembre 1903, il ancre le Gjøa sur la côte sud de l'île et passe deux hivers dans une baie qu'il nomme Gjoa Haven⁴.



Routes communes du passage du Nord-Ouest sur une carte moderne.

La taille modeste de son navire et le nombre limité de l'équipage s'est avéré être un avantage pour la navigation en eau peu profonde et la gestion des provisions.

Pendant cette longue période, occupée par des mesures magnétiques, Amundsen se rapproche du campement des Inuits Netsilik et continue patiemment à apprendre les techniques des Inuits auxquelles Frederick Cook l'avait initié. Il apprend à utiliser les chiens d'attelage et à porter des vêtements en peau animale. Après son troisième hiver dans les glaces, il arrive à se frayer un passage dans la mer de Beaufort. Continuant au sud de l'île Victoria, il sort de l'archipel arctique canadien le 17 août 1905, devenant ainsi le premier à franchir le passage du Nord-Ouest mais doit s'arrêter pour hiverner un hiver de plus.

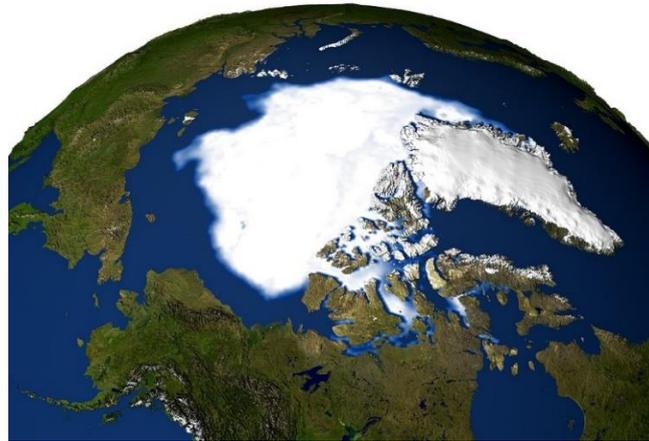
Le poste de télégraphe le plus proche étant à 800 kilomètres de là, Amundsen fait un aller-retour par la terre pour envoyer un message relatant le succès de l'expédition, message envoyé le 5 décembre 1905. Il atteint finalement le détroit de Béring, puis Nome, sur la côte pacifique de

l'Alaska, le 31 août 1906. Il navigue enfin jusqu'à San Francisco en Californie où l'expédition est accueillie le 19 octobre 1906 malgré le récent séisme dans la ville.

Roald Amundsen mis fin à la quête du passage du Nord-Ouest mais ce dernier reste délaissé en raison des difficultés de navigation. Il faudra attendre jusqu'en 1942 pour qu'un autre navire, le St. Roch de la Gendarmerie royale du Canada, commandé par le sergent Henry Larsen, renouvelle l'exploit.

Amundsen sera par la suite le premier homme au pôle Sud lors de l'expédition de 1911

Réchauffement climatique et nouvelles routes maritimes



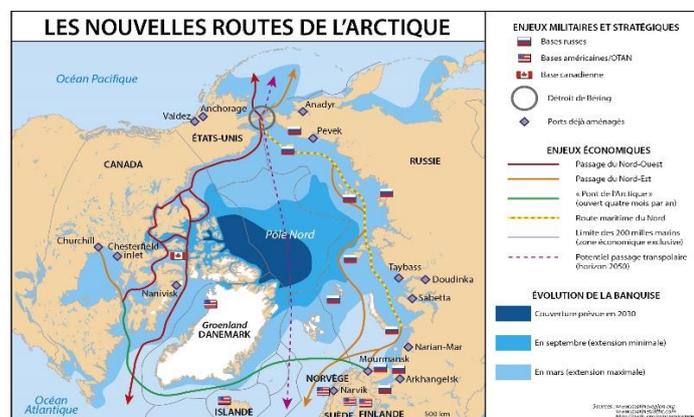
En 2005

Par NASA

http://www.nasa.gov/centers/goddard/news/topstory/2005/arcticice_decline.html
http://www.nasa.gov/centers/goddard/images/content/134724main_seaice_min_2005_lg.jpg, Domaine public,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=485351>

La rotation cyclonique des courants des mers bordières de l'océan Arctique au nord de la Russie et la configuration plus linéaire des côtes russes favoriseront alors le passage du Nord-Est (dit aussi route maritime du Nord – *Northern Sea Route*, NSR), le long de ces côtes, de la mer de Kara au détroit de Béring, plutôt que le passage du Nord-Ouest (*North West Passage*, NWP) à travers les côtes très découpées de l'archipel canadien, qui impose de suivre des routes très sinueuses.

De nos jours, les navires qui empruntent la route du Nord-Est peuvent rencontrer de faibles quantités de glace au fort de la période estivale. Ils sont encore contraints de transiter dans les eaux côtières russes mais pourront sans doute naviguer hors des eaux de la zone économique exclusive (ZEE) sous contrôle russe dans vingt-cinq ou trente ans.



Les problèmes de souveraineté sur l'espace maritime du Nord-Ouest

En 1741, des Russes, sous la conduite de Vitus Béring et Alekseï Tchirikov, naviguèrent le long de la côte du Pacifique nord entre les 56° et 60° parallèles. Le 8 août 1774, le navigateur espagnol Juan José Pérez Hernández entra dans la baie pour y mouiller son navire, le *Santiago*. Les Espagnols ne débarquèrent pas, mais les Indiens vinrent en canoës jusqu'au navire pour troquer des fourrures contre des ormeaux de Californie.

Le 29 mars 1778, le capitaine britannique James Cook, envoyé en mission par le gouvernement anglais pour résoudre la question du passage du Nord-Ouest, fait mouiller ses navires, le *Resolution* (sous ses ordres) et le *Discovery* (sous les ordres du capitaine Charles Clerke), dans la baie à laquelle il donne le nom de *King George's Sound*.

À cette époque les puissances européennes se disputent la souveraineté sur la région et notamment sur la baie de Nootka qui en constitue un des meilleurs mouillages pour les navires. En 1792, John Meares y établit un fort de traite.

La crise éclate dans un contexte plus large de tensions portant sur les revendications de souveraineté et les droits de navigation et de commerce.



Carte de l'île de Vancouver en Colombie-

Britannique permettant de localiser la baie Nootka

C'est ce qui conduit à la crise de Nootka. En 1789, les Espagnols saisissent les bateaux de commerçants en fourrures britanniques qui mouillent dans la baie. Cet événement, connu sous le nom de crise de Nootka, provoque une vive réaction diplomatique de la Grande-Bretagne. Les Espagnols et les Britanniques décident de mener des négociations sur ce sujet à Nootka. Ces négociations débouchent pacifiquement sur le traité de Nootka qui reconnaît les droits commerciaux de la Grande-Bretagne sur la côte nord-est du Pacifique.

XXI s

Le passage du Nord-Ouest est devenu temporairement praticable, ce qui pose des problèmes au Canada qui doit affirmer sa souveraineté sur ses îles du nord.

C'est également un important enjeu économique puisque le passage du Nord-Ouest raccourcit de 4 000 kilomètres le trajet maritime actuel entre l'Europe et l'Extrême-Orient qui emprunte le canal de Suez.

Par exemple, le trajet maritime Rotterdam-Tokyo est long de 15 900 kilomètres par le passage du Nord-Ouest, 14 100 kilomètres par le passage du Nord-Est, 21 100 kilomètres par le canal de Suez, 23 300 kilomètres par le canal de Panama.

L'avantage du passage du Nord-Ouest : New York-Tokyo par le canal de Panama, 18 200 kilomètres, par le passage du Nord-Ouest 14 000 kilomètres. Le trajet dessiné en rouge représente l'option nord avec un passage au nord-est de l'île de Baffin, et au nord de l'île Somerset et de l'île Victoria.



En 1969, les États-Unis, préoccupés par l'évacuation du pétrole récemment découvert en Alaska (mer de Beaufort), décidèrent de tester le passage du Nord-Ouest en envoyant symboliquement le pétrolier Manhattan forcer les détroits.

Ce fut une réussite maritime et la reprise d'un contentieux avec le Canada qui considère le passage comme faisant partie de ses eaux intérieures.

Alors qu'il n'y passait aucun bateau en 1982, trois bateaux empruntaient cette voie en 1983, 30 en 2012, 22 en 2013.

Au milieu des années 1980, le *USCGC Polar Sea*, un brise-glace de la Garde côtière des États-Unis, recréait l'incident diplomatique. Faute de moyens pour l'intercepter, le premier ministre canadien Brian Mulroney avait alors été forcé de lui donner symboliquement la permission.

Ceci avait mené à l'annonce sans lendemain de la création d'une flotte de brise-glaces plus performants pour la Garde côtière canadienne afin de patrouiller le passage.

En 1987, le Canada envisageait même l'acquisition de sous-marins nucléaires (classe Rubis français ou classe Trafalgar britannique) pour assurer ce contrôle. Ce projet fut sans lendemain.



En 2005, le sous-marin USS Charlotte fait surface au pôle Nord.

Un nouvel incident survient fin 2005, lorsqu'il est annoncé que des sous-marins nucléaires des États-Unis avaient franchi le passage sans l'accord du Canada. Ceci est à nouveau ressenti comme un outrage par le Canada. Ces allégations de franchissement sont confirmées avec la publication par la marine américaine de photos du sous-marin USS Charlotte faisant surface au pôle Nord, ce qui indique que ce sous-marin a probablement emprunté le passage du Nord-Ouest.

Dans sa première conférence de presse après l'élection fédérale de 2006, le premier ministre canadien **Stephen Harper** dénonçait une affirmation antérieure de l'ambassadeur américain selon laquelle les eaux arctiques seraient internationales. Stephen Harper souligne alors l'intention du gouvernement canadien de renforcer sa souveraineté sur le passage et déclare, le 9 avril 2006, que l'armée canadienne considérerait désormais le passage du Nord-Ouest comme faisant partie des eaux intérieures canadiennes.

Le 10 août 2007, **Stephen Harper** annonce la création d'un port en eaux profondes à Nanisivik, située au nord de l'île de Baffin, pour des besoins de ravitaillement comme d'amarrage, ainsi qu'une présence militaire renforcée. Il s'agit de réaffirmer la légitimité du Canada sur l'Arctique.

En 2014, le projet est réduit à un poste de ravitaillement dont la date de mise en service était fixée à 2017, mais à cause de la pandémie de Covid-19 et d'une augmentation des coûts d'implantation, la date est repoussée à 2022. En 2023 le projet semble au point mort.

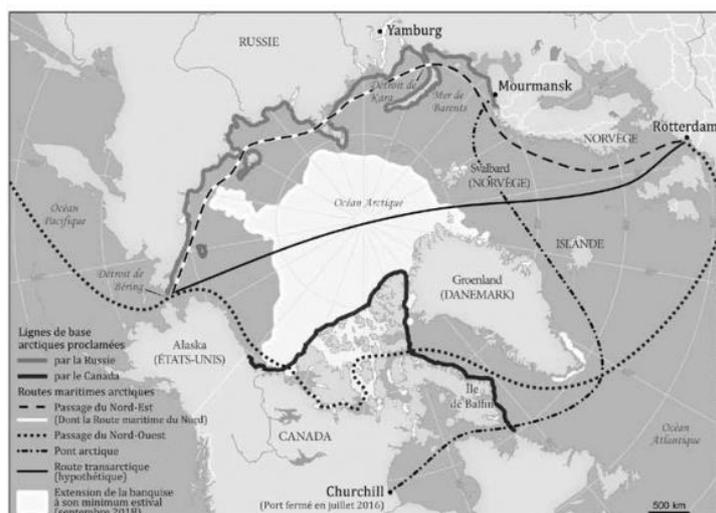
A ce jour des passages maritimes par le nord ne sont plus exceptionnelles : Depuis Amundsen de 1903 à 1906 de nombreux navigateurs sont passés mais avec des petits bateaux et souvent au prix d'un hivernage dans les glaces.

En 2009 **Philippe Poupon** sur son « Fleur Australe de 19m, en famille avec sa femme Géraldine et leurs enfants.

En 2016 **Guirec Soudée** avec sa poule Monique. Et encore d'autres...

Ce sont des passages individuels que l'on ne peut considérer comme l'ouverture d'une route maritime économiquement utilisable.

Les nouvelles routes arctiques



Les routes maritimes arctiques : un enjeu de commerce international et de liberté de navigation

La nouvelle question des routes maritimes arctiques

Le trafic maritime est actuellement très faible sur les routes maritimes de l'Arctique, même si la situation est très contrastée entre la **Route Maritime du Nord (RMN)** qui connaît un trafic exponentiel et le **Passage du Nord-Ouest (PNO)** qui reste très largement gelé et impropre à la navigation. La réduction de la banquise va augmenter la durée de la saison de navigation et accroître les possibilités d'accès aux ressources naturelles en Arctique.

Parallèlement au développement du trafic de « **destination** » lié au transport des ressources arctiques vers un centre de transformation en Arctique et ailleurs, l'ouverture de routes maritimes estivales en Arctique suscite bien des espoirs pour la navigation internationale, dite « **de transit** ».

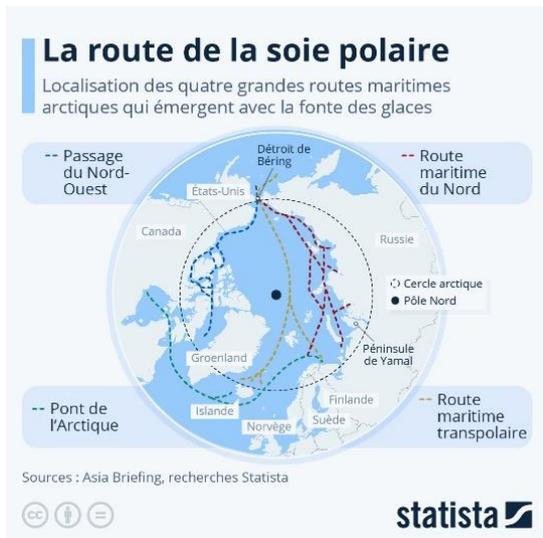


Réchauffement climatique et nouvelles routes maritimes

La rotation cyclonique des courants des mers bordières de l'océan Arctique au nord de la Russie et la configuration plus linéaire des côtes russes favoriseront alors le passage du Nord-Est, le long des côtes sibériennes, de la mer de Kara au détroit de Béring, plutôt que le passage du Nord-Ouest à travers les côtes très découpées de l'archipel canadien, qui impose de suivre des routes très sinueuses.

De nos jours, les navires qui empruntent la route du Nord-Est peuvent rencontrer de faibles quantités de glace au fort de la période estivale. Ils sont encore contraints de transiter dans les eaux côtières russes mais pourront sans doute naviguer hors des eaux de la zone économique exclusive (ZEE) sous contrôle russe dans vingt-cinq ou trente ans.

Dans les modèles de climat prévisionnels actuels, rappelons qu'il n'est pas envisagé une libération des routes maritimes en période hivernale.



Ci-après des extraits de cette étude :

Des ressources convoitées et d'accès difficile

« À l'exception des mers de Norvège et de Barents qui ne gèlent pas l'hiver, trois zones d'exploitation en environnement glacé génèrent pour l'instant la majorité du trafic maritime.

« 30% des gisements de gaz et 10% des réserves supposées de la planète en pétrole non encore découvertes seraient situées dans la zone boréale. La plus grande partie de ces réserves se trouve dans les ZEE (Zone d'exploitation exclusive) des cinq États qui bordent l'océan Arctique (Canada, États-Unis, Russie, Norvège et Danemark pour le Groenland) et 60% du gaz arctique se trouverait dans la ZEE russe....

« Au regard du droit international maritime, les gisements qui se trouvent dans les ZEE ne souffrent donc d'aucune appropriation étrangère possible. Cependant, ces ressources restent pour l'instant difficiles d'accès et leur exploitation risquée en raison de la présence de la banquise, notamment pour le pétrole en cas de pollution....

Zones de tension et souveraineté des États riverains

« Le Canada et la Russie revendiquent chacun de leur côté la souveraineté des voies maritimes au large de leurs côtes, mais pas pour les mêmes objectifs. Le Canada s'est arrogé toute la zone archipélagique du Nord comme "eaux intérieures". Il considère en effet que ces îles sont une continuité naturelle du continent américain et que les routes qui les traversent doivent être contrôlées pour des raisons de sécurité environnementale....

« Les autorités russes ont quant à elles utilisé les mêmes arguments pour englober des passages entre les îles et le continent qui s'apparentent davantage à des détroits internationaux, mais qu'ils convoitent comme "eaux intérieures". Cette vision leur permet ainsi de pouvoir revendiquer une souveraineté sur la route NSR dans les eaux territoriales, et ainsi de percevoir des droits sur les services d'escorte imposés (en conformité avec l'article 26 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer)

« Les États-Unis et l'Europe ne remettent pas en cause officiellement cette appropriation pour des raisons de droit coutumier. Ils s'opposent néanmoins à cette perception et réclament une application stricte du droit maritime. Celui-ci considère en effet ces eaux comme des eaux internationales, et recommande donc un libre passage dit "inoffensif"....

« À ce litige des eaux intérieures s'ajoute celui des revendications territoriales sur l'extension du plateau continental au-delà des limites des zones économiques exclusives de chaque État côtier. La ZEE de chacun des cinq États riverains de l'océan Arctique couvre quasiment toute la surface de l'océan, ne laissant que sa partie centrale de haute mer couverte pour l'instant en permanence par la banquise. Ces pays revendiquent chacun pour soi la continuité de l'extension de leur sous-sol au-delà du talus du plateau continental par la présence de la dorsale de Lomonosov. Tout ceci afin de s'approprier légalement les ressources d'hydrocarbures sous-marines....

« Les membres permanents du **Conseil de l'Arctique** se sont engagés à résoudre tous ces litiges au sein du Conseil en pleine application du droit maritime international. Un moratoire sur la préservation des ressources halieutiques a également été conclu en 2018 pour la préservation des espèces au-delà des ZEE....

« La légitimité du contrôle des routes maritimes dans l'espace de la ZEE est liée à l'application de l'article 234 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Cette convention autorise un État côtier à faire appliquer des règlements non discriminatoires pour préserver son espace maritime, tout particulièrement en cas de pollution dans les zones recouvertes par les glaces.

« Ces dispositions sont exploitées par l'administration de la route maritime du Nord qui justifie ainsi son contrôle sur tout le trafic maritime qui longe les 3 000 milles des côtes russes. Cette administration a le pouvoir d'interdire la navigation à un navire qui n'aurait pas la classe "Glace" requise ou d'imposer l'escorte d'un brise-glace....

Le Conseil de l'Arctique

« Créé en 1996 à Ottawa, le Conseil de l'Arctique compte huit membres permanents : les cinq pays qui bordent l'océan Arctique (Canada, États-Unis, Russie, Norvège et Danemark pour le Groenland), l'Islande et les deux autres pays baltiques, la Suède et la Finlande en raison de leur population autochtone Sami de l'Arctique. Les treize États observateurs dont la France n'ont aucun droit d'expression dans ce Conseil. Le Conseil de l'Arctique est l'organe de coopération au niveau intergouvernemental le plus représentatif pour s'exprimer sur toutes les problématiques de l'Arctique à l'exception des enjeux sécuritaires. Les décisions qui y sont prises n'engagent que les seuls membres permanents. Il est peu probable qu'il évolue vers une gouvernance plus intégrée.

La réglementation de la zone polaire arctique

« Le Conseil de l'Arctique n'a produit que deux accords juridiquement contraignants. Un premier en 2011 sur la répartition des zones de responsabilité (Search and Rescue, SAR). Un second en 2013 sur la coordination des moyens de lutte contre la pollution. Ces résolutions, si elles ont débouché sur des exercices collaboratifs d'envergure, sont excessivement limitées et mettent surtout en évidence les faibles moyens disponibles des États pour organiser le sauvetage en mer et pour lutter contre une pollution aux hydrocarbures. Les moyens nautiques hauturiers se limitent aux brise-glaces d'État. Seule la Russie a déployé deux navires dédiés basés à Mourmansk.

« Il convient cependant de souligner les efforts conduits par la Fédération de Russie pour répondre à ces objectifs. C'est le seul pays à mettre en œuvre une politique concrète de développement d'infrastructures sur les 3 000 milles de côtes. La communauté maritime et les assureurs en particulier s'accordent pour constater que ce manque de moyens rend très risquée une navigation régulière pour des navires non spécifiques dans la zone arctique.

« Sur le plan purement maritime, l'Organisation maritime internationale (OMI) a instauré le code polaire. Entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017, il impose la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Safety of Life at Sea, SOLAS) à tous les navires qui naviguent dans les zones polaires arctiques ou antarctiques de se soumettre à un certain nombre de réglementations contraignantes pour faire face aux dangers de la navigation en mer infestée de glace et par températures basses.

« Ce code polaire exige que le navire, quelle que soit sa catégorie "Glace", détienne auprès de l'administration de l'État du port ou d'une société de classification un "certificat de navigation polaire". Ce certificat atteste les dispositions prises pour une navigation dans les glaces avec notamment la liste des matériels de sécurité supplémentaires embarqués. Le navire doit être en mesure d'assurer sa survie en cas de naufrage pendant cinq jours en autonomie.

« Le code polaire impose également deux niveaux de qualification pour les officiers de pont, le certificat de base pour tous les officiers et celui avancé pour le commandant et son second. Si ces derniers n'ont pas l'expérience requise pour prétendre à ce niveau de qualification, le navire doit embarquer au moins un pilote qualifié.

« L'instauration de ce code ne pallie pas tous les manques d'infrastructures de sauvetage dans les zones polaires. Il présente néanmoins l'avantage de sensibiliser les armements à la préparation du navire et de son équipage en vue de navigations très particulières et qui ne sont pas sans risques.

La remilitarisation de l'arc russe

« Pendant la guerre froide, l'espace arctique fut l'objet d'une grande concentration de moyens de détection avancée et de bases militaires. Si ces infrastructures demeurent, la chute du mur de Berlin les a rendues moins stratégiques. Les moyens satellitaires sont en outre devenus plus performants pour prévenir avions et missiles intercontinentaux.

« Néanmoins, les États-Unis et le Canada ont maintenu leur système d'alerte avancée sous commandement unifié : le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (North American Aerospace Defense Command, NORAD) avec des bases de boucliers antimissiles, dont la base radar de Thulé au nord du Groenland.

« Des cinq pays qui bordent l'océan Arctique, seule la Russie possède un port qui abrite une base navale importante. Celle de la flotte du Nord de Severomorsk, dans l'embouchure du fleuve de Mourmansk, permet aux navires militaires d'appareiller toute l'année. Les deux bases de sous-marins nucléaires de la flotte du Nord sont également en péninsule de Kola, au nord de la Russie.

« L'océan Arctique demeure un terrain d'entraînement pour toutes les forces sous-marines de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et russes. Tous les deux ans, les opérations anglo-américaines de l'Ice Exercise (ICEX) réunissent un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) britannique et les sous-marins américains qui opèrent sous la banquise.

« Membres de l'OTAN, la Norvège et le Danemark occupent une place un peu particulière dans cet échiquier face aux Russes. Si la Norvège partage une frontière terrestre et maritime avec la Russie, ce pays ne possède pas de navires militaires pouvant naviguer dans les glaces. En revanche, la marine danoise entretient une flotte de trois patrouilleurs de coque renforcée pour la glace qui peuvent opérer en été en Arctique et en Baltique.

« À l'exception des sous-marins, les manœuvres de navires de surface en Arctique se limitent aux sorties de la flotte du Nord russe. Ni les Canadiens ni les Américains ne s'aventurent au large de la Russie. Les Russes font de même le long des côtes du continent américain. La marine russe affirme régulièrement sa volonté de suprématie dans cette région traditionnelle

« La base militaire avec aéroport sur l'île de Wrangel a été rouverte en 2013. De nouvelles bases permanentes, "Trèfle du Nord" sur l'île de Nouvelle-Sibérie et "Trèfle arctique" sur la Terre d'Alexandra de l'archipel François-Joseph, sont en cours d'achèvement. Toutes ces bases et infrastructures devraient être reliées par une fibre optique sous-marine à usage militaire qui parcourra toute la Russie du Nord. Le déploiement des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Le 22 mai 2018, un tir de quatre missiles balistiques à partir du sous-marin nucléaire Iouri Dolgorouki a été réalisé avec succès depuis la mer Blanche. La marine russe est d'ailleurs la seule à entretenir un brise-glace militaire dédié à la flotte du Nord, le Ilya Muromets.

« La stratégie de puissance russe se traduit par la réouverture ou la création de bases militaires sur le littoral ou sur les îles qui jalonnent la route maritime du Nord.

Les risques environnementaux

« Pour l'Arctique, une nouvelle menace environnementale est apparue avec la mise en chantier par la Russie d'une centrale nucléaire flottante. Pour faire face à la fonte du pergélisol et donc à l'instabilité du sol pour construire des structures stables de centrales aux normes nucléaires, les Russes ont prévu de construire une dizaine de barges flottantes sur lesquelles sont installés deux réacteurs de 35 mégawatts chacun. Les réacteurs seront refroidis par l'eau de mer à basse température.

« Ces centrales devraient alimenter des zones extrêmes comme les îles de Sibérie orientale, la presqu'île du Kamtchatka et Sakhaline en mer d'Okhotsk. La première a été remorquée de son chantier de construction de

Saint-Pétersbourg à Mourmansk où ses deux réacteurs nucléaires sont en cours d'installation. Sa mise en service est prévue en 2019, au port de Pevek en Sibérie orientale, pour remplacer la centrale nucléaire de Bilibino d'un standard équivalent à celui de la centrale de Tchernobyl.

« Différence notoire avec l'Antarctique, une importante population autochtone est présente sur tout l'arc Arctique. La population la plus maritime est celle des Inuits, celles nordiques des Samis et des Raïpons de Sibérie l'étant moins. L'impact du développement économique et touristique constitue une préoccupation centrale du Conseil de l'Arctique. Les Inuits demandent de plus en plus à gérer leurs ressources convoitées par les entreprises chinoises notamment.

« Les passages de plus en plus fréquents de navires de croisière mettent en évidence l'impact négatif que peut avoir le débarquement d'une grande quantité de touristes dans des petits villages de quelques centaines d'âmes absolument pas préparées à ce déferlement. Le nombre de touristes, par voie de mer essentiellement, est deux fois plus important en Arctique qu'en Antarctique.

Un enjeu stratégique fort pour la Russie

« Le nombre de navires qui empruntent actuellement la route maritime du Nord est très faible, de l'ordre d'une soixantaine par an, soit l'équivalent du trafic quotidien pour le canal de Suez. La volonté de valoriser économiquement cette route a toutefois été affirmée à plusieurs reprises par **Vladimir Poutine** lui-même.

« Au-delà d'une simple recherche de profit dont la rentabilité à très long terme peut sembler hypothétique, le développement économique de l'Arctique correspond également à l'expression d'une souveraineté sans partage de la Fédération de Russie. Néanmoins, l'annexion de la Crimée en 2014 par la Russie et l'embargo des États-Unis et de l'Europe qui s'ensuivirent sur les investissements des projets industriels russes ont eu pour effet de ralentir très brutalement la participation des capitaux occidentaux tout en favorisant ceux de la Chine. Car la Russie, depuis la chute de l'Union soviétique, doit recouvrer son outil industriel, réacquies des savoir-faire technologiques qui nécessitent des compétences que seul l'Ouest est en mesure de fournir.

« L'empire du Milieu participe dorénavant massivement avec l'apport de capitaux conséquents à tous les projets qui servent ses ambitions de sécuriser les routes maritimes qui desservent les États-Unis et l'Europe. Au-delà de son projet de route de la soie maritime et terrestre baptisé **Belt and Road Initiative**, elle cherche à diversifier ses approvisionnements en ressources naturelles, pétrole, gaz et métaux rares. Elle participe ainsi au financement des projets d'**usine de liquéfaction de gaz Novatek** des péninsules de **Yamal** et de **Gydan**, investit dans l'aménagement des ports de la mer de **Petchora** à **Mourmansk** et **Arkhangelsk**.

« D'autres projets alternatifs de transport maritime s'esquissent mais semblent bridés par la Russie qui n'apprécie guère de concurrence. Des navires pourraient assurer une ligne régulière de transport conteneurisé entre le détroit de Béring et la mer de Barents pendant l'été sans le recours d'escorte. Un terminal portuaire pourrait être construit aux îles Aléoutiennes ou en Alaska et un autre en Islande ou en Norvège.

« Des projets structurels s'amorcent également comme la pose d'une fibre optique par la société Quintillion en Alaska pour interconnecter toutes les villes et villages du littoral. Dans les phases suivantes, cette fibre devrait relier le Japon à New York. Le développement de la région est soumis au déploiement conséquent de réseaux de communication entre réseaux mobiles et entre centres urbains, qui reste à ce jour très insuffisant.

Le passage est encore pris dans les glaces sur ses trois-quarts orientaux au mois de juin et libre en septembre (mois avec l'extension minimale de la banquise)

Seuls sept ports le long de la route maritime sont libres de glaces tout au long de l'année. Ce sont, d'ouest en est, Mourmansk dans la péninsule de Kola, Doudinka au débouché de la Ienisseï, Petropavlovsk dans le Kamtchatka et Magadan, Vanino, Nakhodka et Vladivostok sur la côte pacifique russe. Les autres ports ne sont généralement utilisables que de juillet à octobre

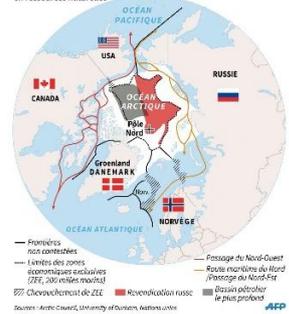
FIGURE 3. LES PRINCIPAUX PORTS MARITIMES DE LA RUSSIE



Source : ministère des Transports.

Partage de l'Arctique

La Russie revendique la souveraineté sur plus d'un million de km² riches en ressources naturelles



Des investissements considérables sont aussi en cours de réalisation : **Arctic-GNL-2**

Arctic GNL 2 : projets d'usine de liquéfaction de gaz **Novatek** des péninsules de **Yamal** et de **Gydan**



La péninsule de Yamal (en russe : полуостров Ямал) est une vaste péninsule russe de 120 000 km² avançant sur environ 700 km dans l'océan Arctique depuis la Sibérie occidentale. Elle est riveraine, à l'ouest de la mer de Kara et la baie Baïdaratskaïa et, à l'est du golfe de l'Ob.

Le projet **Arctic GNL 2** de **Novatek** a bouclé son financement fin novembre 2021 grâce à une levée de 9,5 milliards d'euros, dont 4,5 milliards par des banques russes, 2,5 milliards par des banques chinoises et 2,5 milliards par des banques japonaises italiennes et allemandes. Aucune banque française n'est directement impliquée. L'autre moitié des dépenses est destinée à être financée sur les fonds propres des partenaires du projet : le russe Novatek (60 %), **TotalEnergies** (10 %), les Chinois CNPC et CNOOC (10 % chacun) ou encore les Japonais Mitsui et JOGMEC (10 %).

Ce projet de 19 milliards d'euros prévoit la construction de trois unités de liquéfaction du gaz sibérien **Terneftegaz**. L'entreprise est détenue à 49 % par **TotalEnergies** et à 51 % par **Novatek**.

Guerre en Ukraine et retrait de **TotalEnergies** :

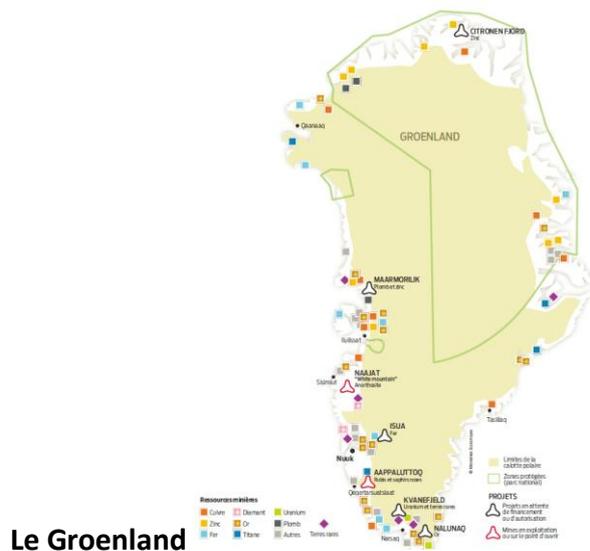
En décembre 2022, **TotalEnergies** annonce se retirer du groupe **Novatek**, entraînant une dépréciation d'actifs de 3,7 milliards d'euros

Les revendications territoriales

L'achat de l'Alaska en 1867

L'Empire russe était en difficulté financière et craignait de perdre son territoire alaskan sans compensation au profit de l'Empire britannique qui possédait déjà le Canada. D'autant que la Russie avait subi une défaite de la part des alliés Français et Anglais lors du conflit récent en Crimée

« Elles sont trop au nord pour y envoyer des émigrants et y former une colonie commerciale ... »
Le tsar Alexandre II décide donc de les vendre. Pas aux Anglais bien sûr ! Les négociations commencent avec le sénateur de la Californie William M. Gwin en 1858. La guerre de Sécession freine le projet mais renforce les liens des Russes avec les Etats-Unis. Les négociations se concluent le 30 mars 1867 au prix de 7 200 000 Dollars. Les critiques étaient nombreuses et l'opinion publique défavorable. Mais le Russie avait été un allié pendant la guerre de sécession alors que le Royaume Uni était l'ennemi. Donc il était judicieux de « déconcerter » les Anglais qui pouvaient voir une valeur stratégique à ce territoire adjacent à leur colonie canadienne.



Le Groenland, qui géologiquement fait partie de l'Amérique du Nord, présente un intérêt stratégique pour les Américains en Arctique et en Atlantique Nord.

Propositions de rachat par les États-Unis (1867, 1946, 2019)

Dès 1823, selon la doctrine Monroe, l'île fait partie de la sphère de sécurité américaine.

En 1867, année de l'achat par les États-Unis de l'Alaska, le département d'État américain fit une offre pour **l'achat du Groenland** et de l'Islande, offre refusée par le royaume danois. Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, où l'île avait joué un rôle stratégique important et avec l'installation de bases américaines. En 1946, le président américain Harry S. Truman offre 100 millions de dollars pour l'achat du seul Groenland, offre de nouveau refusée par le Danemark.

Dans le contexte de revendication territoriales, d'une remilitarisation de la Russie en Arctique et de l'influence grandissante de la Chine, concernant notamment la **route maritime du Nord** du fait

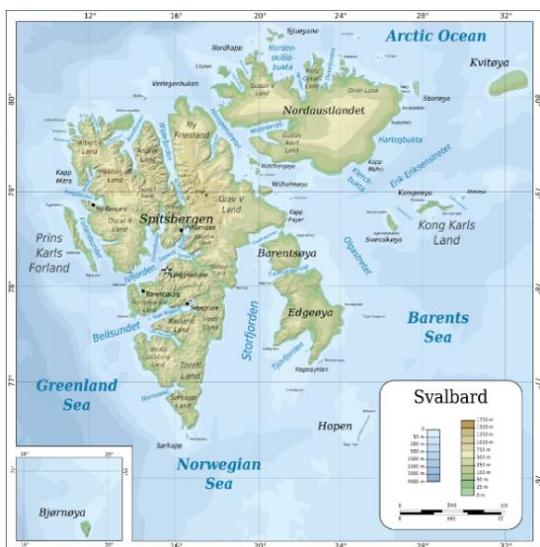
du réchauffement climatique, le 16 août 2019, le *Wall Street Journal* indiqua que, quelques semaines avant une visite officielle au Danemark, le président **Donald Trump** s'était renseigné plusieurs fois auprès de ses conseillers sur la possibilité de **racheter le Groenland** et le président américain confirma quelques jours plus tard à la presse l'intérêt pour racheter ce territoire.

En 2024, un territoire norvégien à vendre en Arctique suscite l'intérêt de la Chine et de la Russie.

Distant de 447 kilomètres du Nordostrundingen, au Groenland, le **Svalbard** est un archipel principalement situé en mer du Groenland (Spitzberg), dans l'océan Arctique et en mer de Barents ; la mer de Norvège abrite l'île aux Ours.

L'archipel s'étend entre 74° et 81° de latitude nord et entre 10° et 34° de longitude est, formant ainsi la partie la plus septentrionale de la Norvège. Les quatre îles principales sont **Spitzberg** (39 044 km²), Nordaustlandet (14 443 km²), Edgeøya (5 074 km²) et Barentsøya (1 288 km²).

À 238 kilomètres au sud du Sørkapp, la pointe méridionale du Spitzberg, se trouve l'île aux Ours.



Territoire sous souveraineté norvégienne avec établissements étrangers libres. 2 884 hab. (juillet 2020)

Le terrain à vendre, appelé Sore Fagerfjord, se situe à l'ouest de l'archipel de **Svalbard**, à mi-chemin entre la Norvège continentale et le pôle nord. Celui-ci est un bien rare et recherché de 60 km² et est en vente pour 300 millions d'euros. Sa valeur économique et géopolitique augmente constamment en raison de ses ressources en charbon ainsi qu'en pétrole. Le terrain est également idéal pour contrôler la navigation et le trafic aérien dans l'océan Arctique. Les potentiels intéressés sont : la Chine qui affiche un intérêt pour l'Arctique depuis un moment déjà, et la Russie qui y exploite des filons de charbons. Cependant, les tensions entre ces pays s'exacerbent en fonction du recul de la banquise à cause du réchauffement climatique. Il y a aussi un paradoxe qui s'installe à la question de la vente du terrain. En effet, le Svalbard est régi par un vide juridique qui entrouvre la porte aux pays étrangers.

Exposé 25 Janvier 2025 par Dominique Rouillard pour « Les samedis du CNPL