

## Doc 1 : La controverse entre le Canada et les États-Unis au sujet du passage du Nord-Ouest



Été-automne  
1970 : le  
pétrolier à  
coque  
renforcée SS  
*Manhattan*,

est le premier navire américain à emprunter le passage du Nord-Ouest. Les États-Unis veulent démontrer que le passage du Nord-Ouest est praticable pour leurs pétroliers et que le Canada ne peut s'opposer au transit d'un navire américain.

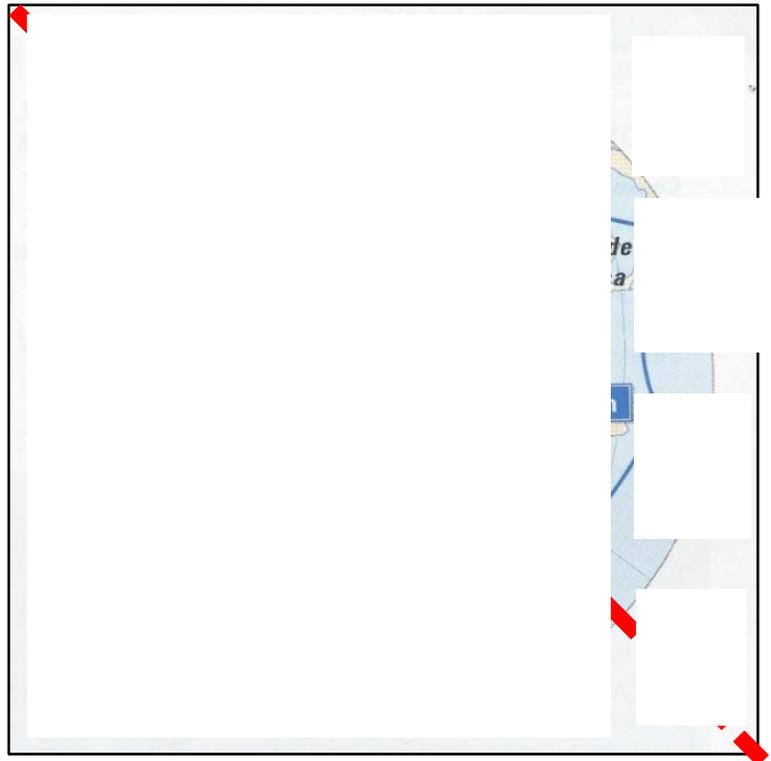
En réaction à la traversée du SS *Manhattan*, le Canada vote la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux en Arctique* pour contrôler et limiter le passage éventuel des pétroliers par cette route (et éviter une marée noire).

1982 : présent à Montego Bay, le Canada obtient dans le texte final de la conférence l'article 234 qui donne aux États côtiers arctiques le pouvoir de prendre des mesures de limitation du trafic maritime des pétroliers (sans les soumettre au préalable à une procédure d'autorisation internationale) au nom de la protection de l'environnement arctique. L'application par le Canada de l'article 234 au passage du Nord-Ouest permet au Canada d'y créer un parc naturel marin en janvier 1983 pour y obliger les navires américains à céder le gouvernail à des pilotes canadiens accrédités, y prescrire des conditions de conception et de construction des navires (obligation d'une coque renforcée par exemple) et bien sûr y interdire le passage des pétroliers américains.

Article 234 de la CNUDM (convention des Nations-Unies sur le droit de la mer) : « Les États côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive, lorsque les conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de la perturber de façon irréversible. »

Février 1983 : les États-Unis refusent de ratifier la conférence de Montego Bay mais ils en invoquent pourtant certains principes pour refuser toute souveraineté canadienne sur les eaux du passage du Nord-Ouest. Tout d'abord, ils précisent que l'article 234 ne s'applique pas aux navires de guerre et aux autres navires de commerce mais seulement aux pétroliers. Les navires de commerce américains

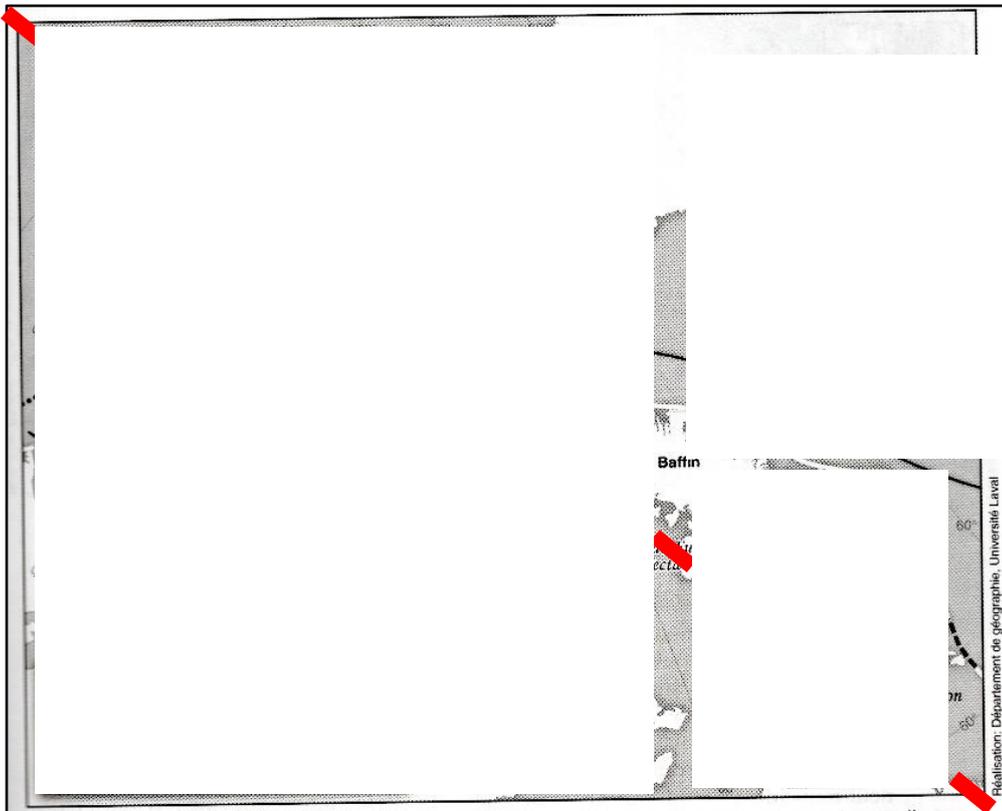
classiques devraient donc pouvoir emprunter la route du Nord-Ouest. En outre, selon les États-Unis, ce passage est une zone de « détroits internationaux » (article 37) reliant deux



étendues de haute mer (Atlantique par la baie de Baffin et Arctique par la mer de Beaufort). Par conséquent, la liberté de navigation totale doit s'y appliquer sans contrainte au titre du « droit de passage en transit » (article 38) : les détroits du passage devraient donc être ouverts aux navires américains, y compris les pétroliers.

Extrait de l'article 37 de la CNUDM: « le détroit international est constitué par la présence d'une navigation internationale [critère fonctionnel] entre une partie de la haute mer et une autre partie de la haute mer [critère géographique]. »

Extrait de l'article 38 de la CNUDM : « Dans les détroits, tous les navires jouissent du droit de passage en transit sans entrave ».



1984 : Le Canada répond aux États-Unis que les détroits arctiques ne peuvent être considérés comme des « détroits internationaux » puisque le trafic y est faible : les articles 37 et 38 de la CNUDM ne s'appliqueraient donc pas aux détroits arctiques.

Été 1985 : un brise-glace, le *polar sea*, est le deuxième navire américain à traverser le passage du Nord-Ouest, sans demande d'autorisation préalable au Canada. Cela déclenche une vive opposition au sein de l'opinion publique canadienne.

Février-mars 1986 : en réaction à l'incident du *polar sea*, le Canada réagit en délimitant unilatéralement, mais conformément aux articles 5 à 10 de la CNUDM, ses « eaux intérieures » en Arctique. Pour cela, le Canada utilise la méthode de la ligne de base droite (servant de limite de souveraineté) transformant les eaux de l'archipel arctique en eaux intérieures canadiennes. Dans ces eaux intérieures, le pays riverain peut y arrêter un navire qui y polluerait les eaux. Aussi, le Canada précise qu'à ce titre, tout pétrolier américain empruntant le passage du Nord-Ouest, sera stoppé et devra faire demi-tour.

Source : d'après Frédéric LASSERRE, *Passages et mers arctiques, géopolitique d'une région en mutation*, Presses de l'université du Québec, Montréal, 2010.