

Le statut juridique du passage du Nord-Ouest

Carole Doussin

Master de droit et sécurité des activités maritimes et océaniques (DSAMO)
Institut maritime du Québec – Rimouski Canada, Janvier 2025

Le passage du Nord-Ouest (PNO), situé dans l'archipel arctique canadien, est une route maritime stratégique reliant l'océan Atlantique à l'océan Pacifique. Pendant des siècles, il a été convoité par les explorateurs en quête d'un raccourci entre l'Europe et l'Asie¹, mais ses conditions extrêmes en faisaient une voie impraticable. Cependant, les changements climatiques récents et la fonte des glaces arctiques ont rendu cette route de plus en plus accessible², ce qui a ravivé les intérêts économiques et géopolitiques des pays, pour ne pas dire leurs appétits, puisque même les pays non arctiques s'y intéressent de près et souhaitent avoir leur mot à dire³. Dès lors, la question du statut juridique est devenue un enjeu du droit international public (DIP), et plus particulièrement de sa branche du droit de la mer, mais aussi des relations internationales. Toutefois, le Canada accorde une place importante à sa souveraineté dans l'Arctique et l'ancien premier ministre Stephen Harper l'a maintes fois souligné dans ses nombreux discours, notamment en affirmant que « ce n'est nullement exagéré de soutenir qu'il n'a jamais été plus urgent pour nous d'affirmer notre souveraineté. Et de protéger notre intégrité territoriale dans l'Arctique – comme nous l'entendons⁴ ». Ainsi, le constat est fait que les débats autour de cette zone stratégique sont cruciaux pour le Canada.

Il est donc temps de se poser une question cruciale : Le passage du Nord-Ouest peut-il être défini comme un détroit international ? Cette qualification entraînerait des conséquences importantes sur la scène internationale. En effet, les détroits internationaux bénéficient d'un régime de « passage en transit⁵ » en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), qui permet aux navires, quel que soit leur pavillon, de naviguer librement⁶, limitant ainsi le contrôle

¹ Depuis le 15^e siècle, de nombreux explorateurs ont tenté et pour certains réussi à traverser ou à explorer des parties de l'Arctique. De nombreuses expéditions ont été financées par les différents monarques européens. (*L'Encyclopédie canadienne*, « Exploration de l'Arctique ».)

² En 2022, ce sont 1660 navires uniques qui ont navigué dans les eaux arctiques canadiennes. Parmi eux, 200 différents types de navires ont été identifiés comme des vraquiers, des remorqueurs, des porte-conteneurs, des pétroliers ou encore des navires de croisière. (Conseil de l'Arctique, Protection of the Arctic Marine Environment (PAME), Arctic shipping status report (ASSR) #5, Université de Dalhousie, février 2024.)

³ Seulement cinq pays sont considérés comme des pays arctiques, soit la Russie, les États-Unis (par l'Alaska), le Canada, le Danemark (par le Groenland) et la Norvège. Ces pays ont constitué le Conseil de l'Arctique afin de discuter des préoccupations qui leur sont propres dans cette région et de défendre leurs intérêts communs. (Déclaration sur l'établissement du Conseil de l'Arctique, art. 1 al. 1, 19 septembre 1996.) Cependant, treize États non arctiques d'Europe (Allemagne, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, France, Espagne, Suisse, Italie) et d'Asie (Chine, Inde, Japon, Corée du Sud, Singapour) sont désormais des observateurs à la table du Conseil de l'Arctique. (Déclaration de Kiruna, 2013.)

⁴ Discours du premier ministre Stephen Harper, 9 juillet 2007, Esquimalt, Colombie-Britannique.

⁵ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982, Partie III, art. 37 et 38.

⁶ H. Grotius, *La liberté des mers. Mare liberum*, Les introuvables, Panthéon-Assas Paris II, 2013, 153 p.

exercé par les États riverains. Le passage en transit est un régime qui a été conçu pour garantir la liberté de navigation tout en respectant les obligations imposées par le droit international public, principe appliqué par plusieurs pays sur des détroits bien connus comme Gibraltar, Ormuz ou encore Malacca. Par ailleurs, le passage inoffensif évoqué par la CNUDM à son article 17⁷ oblige les États côtiers à exercer un pouvoir qui se limite à assurer la sûreté et la sécurité des navires durant la navigation. Ce régime juridique se voit parfois supplanté par certaines souverainetés étatiques particulièrement affirmées, comme au détroit de Corfou⁸, dans certaines parties du détroit d'Ormuz⁹, notamment dans les eaux territoriales de l'Iran ou encore au niveau du détroit de Tiran¹⁰ entre le Sinaï et l'Arabie Saoudite, où l'Égypte exerçait un contrôle strict particulièrement en ce qui concernait les navires israéliens jusqu'en 2022, date à laquelle les îles ont été rétrocédées officiellement à l'Arabie Saoudite.

De son côté, concernant le passage du Nord-Ouest, le Canada considère les eaux arctiques comme faisant partie de ses eaux intérieures. Si ce positionnement lui était officiellement reconnu cela lui permettrait de réguler le trafic maritime de manière plus stricte et d'utiliser ses propres outils juridiques pour protéger l'environnement ainsi que sa population, en tout temps. Le gouvernement fédéral tient à affirmer sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest en invoquant la nécessité de protéger l'écosystème fragile de l'Arctique qui est particulièrement vulnérable face aux risques de pollution maritime, aux marées noires ainsi qu'aux perturbations causées par une navigation plus intense. Le gouvernement fédéral souligne aussi l'importance de garantir la sécurité des communautés autochtones qui vivent dans cette région et dépendent des ressources naturelles locales pour leur subsistance.

Afin de tenter de répondre à cette problématique, une première partie examinera le statut juridique des détroits stratégiques dans le monde (I). Elle débutera par une analyse des critères définissant un détroit international en droit international public (a), puis abordera les différents régimes juridiques qui s'appliquent à ces détroits (b). La seconde partie se penchera sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest (II), en se focalisant d'abord sur la position canadienne et les bases juridiques de sa revendication en mer intérieure (a), avant d'explorer le rôle du droit autochtone et des Premières Nations dans la formation de ce statut (b).

I. Le statut juridique des détroits stratégiques dans le monde

L'économie mondiale et plus particulièrement les chaînes d'approvisionnement internationales dépendent du transport maritime qui utilise les mers et océans en empruntant des passages, des voies, des détroits ou encore des canaux qui conditionnent des tensions ou des goulots d'étranglement, fragilisant et contraignant de plus en plus les échanges. En effet, ces passages

⁷ « Sous réserve de la Convention, les navires, de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale. » (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, art. 17.)

⁸ Affaire du Déroit de Corfou Royaume-Uni c. Albanie, jugement du 25 mars 1948 : la Cour internationale de justice a « retenu le second moyen de l'Albanie en décidant que les opérations de déminage effectuées sans le consentement du pays était une atteinte à sa souveraineté internationale ».

⁹ En 1981, le Sultanat d'Oman a pris la décision unilatérale d'obtenir une autorisation pour le passage innocent du détroit ainsi qu'une autorisation préalable pour les navires de guerre étrangers voulant traverser les eaux du Sultanat. À cette même date, l'Iran a publié la déclaration suivante : « Seuls les États parties à la Convention sur le droit de la mer sont habilités à bénéficier des droits contractuels qui y sont créés, y compris le droit de passage en transit dans les détroits utilisés pour la navigation internationale ». Cela excluait d'office les États-Unis qui n'ont pas signé la CNUDM. De plus, en 1993, l'Iran a promulgué une loi nationale dont certaines dispositions contredisent la CNUDM. L'une des dispositions édictées dans cette loi impose aux navires de guerre, sous-marins et navires à propulsion nucléaire l'obligation d'obtenir une autorisation préalable avant de traverser ces eaux territoriales sous le régime de passage inoffensif.

¹⁰ Guerre des 6 jours en 1967 et depuis 40 ans, la Force multinationale d'observateurs (FMO) y était postée en application aux accords de paix de Camp David de 1979 entre Israël et l'Égypte.

stratégiques et souvent incontournables concernent non seulement la navigation internationale, mais aussi les questions de souveraineté des États riverains, de leur sécurité et du contrôle des routes maritimes. Ces détroits, passages maritimes naturels reliant deux étendues de haute mer ou de zones économiques exclusives (ZEE)¹¹, sont des points de transit essentiels pour le commerce mondial, mais aussi pour les déplacements militaires. C'est pourquoi les détroits se trouvent au cœur d'importants débats juridiques et géopolitiques où qu'ils se situent sur la Terre.

a. La définition de détroit et l'évolution du statut en droit international public

Autour de la planète, il y aurait environ 200 détroits maritimes¹² dont 12 seraient considérés comme hautement stratégiques¹³ et, pour la majorité d'entre eux, des tensions cristallisent les rapports politiques, diplomatiques et commerciaux, et ce, de façon récurrente. C'est le cas notamment des détroits d'Ormuz, de Malacca ou encore de Taiwan. Avant de débiter toute tentative de définition d'un détroit, il est important de clarifier la notion de *détroit* et de *détroit servant à la navigation internationale*. En droit international, une distinction est faite entre les détroits intérieurs qui ne servent qu'à un usage interne d'un État et qui sont donc peu fréquentés : on appelle ceux-ci les *détroits domestiques*. Il s'agit par exemple du détroit d'Akashi concernant le passage au milieu de l'archipel japonais entre Awaji et Honshu, ou encore du détroit d'Amchitka entre les îles près de l'Alaska et celles appartenant aux États-Unis. L'État riverain est souverain et gère cet espace comme son territoire terrestre. Quant au *détroit international*, il s'agit souvent dans ce cas de délimiter une frontière avec un État riverain comme le détroit de Bass entre l'Australie et la Tasmanie ou le détroit de Baffin entre le Canada et le Groenland (Royaume du Danemark). Ce détroit international doit donc, à l'instar du détroit domestique, avoir une circulation intense de navires et mettre en relation deux zones de haute mer ou deux zones économiques exclusives (ZEE). Du point de vue du droit international, la définition des détroits est depuis longtemps une question de très grand intérêt et qui divise la communauté internationale. En effet, dès la fin de la Première Guerre mondiale, le traité de Sèvres¹⁴ de 1920 devait être imposé à la Turquie par les Alliés et souhaitait mettre en place un régime de « libre circulation pleine et entière » dans le détroit des Dardanelles, tout comme dans celui du Bosphore. Ces termes devaient être respectés aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre. Finalement, en raison de la guerre civile qui faisait rage en Turquie depuis 1919 et de l'incapacité des Alliés à faire respecter les termes de ce traité, il n'entrera jamais en vigueur. Cependant, cette tentative de formuler un premier statut juridique à un détroit a marqué les esprits puisqu'en 1923, la Convention de Lausanne voit le jour pour mettre fin à cette guerre civile et reprend à son article 23 le principe de « la liberté de passage et de navigation [...] en temps de paix comme en temps de guerre, dans le détroit des Dardanelles, [...], et le Bosphore... »¹⁵. Par ailleurs, la notion de zone démilitarisée fait aussi son apparition dans une annexe¹⁶ au traité. Mais à l'aube de la Seconde Guerre mondiale, les débats sur le statut des détroits stratégiques ont été relancés en raison de la clause de non-militarisation des détroits qui pose des

¹¹ « La présente section s'applique aux détroits qui servent à la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive ». (CNUDM, art. 37.)

¹² M. Paglia, « Géopolitique des détroits : défis et perspectives économiques », *Revue futures*, 2 juillet 2024.

¹³ Il s'agit donc de neuf grands détroits, soit Magellan, Gibraltar, Pas-de-Calais, Øresund, Bosphore, Bab el-Manded, Ormuz, Malacca et Taiwan. À cela s'ajoute le cap de Bonne-Espérance, puis le canal de Suez et celui de Panama. (C. Biaggi, L. Carroué, « Les grands détroits et canaux internationaux dans la géopolitique des mers et océans, un système très hiérarchisé sous tensions multiformes », *Géoconfluences*, juin 2024.)

¹⁴ Le traité de Sèvres a été signé le 10 août 1920 afin de sceller l'armistice entre l'Empire ottoman et les Alliés. Les négociations ont duré deux mois avant que le Sultan ne signe ce traité extrêmement sévère à l'égard de son empire. Cependant, en raison d'une présence très importante de nationalistes turcs sous-estimés par les Alliés, le traité ne sera finalement jamais ratifié en raison de l'incapacité à pouvoir le faire respecter.

¹⁵ Traité de paix (Traité de Lausanne) 1923, art. 23.

¹⁶ Annexe à la Convention de Lausanne : « Règles pour le passage des navires et aéronefs de commerce et des bâtiments et aéronefs de guerre dans les détroits », comprenant 19 articles.

problèmes de sécurité en raison de la vulnérabilité de la Turquie, mais aussi de celle de l'Union soviétique par le biais de la mer Noire. Ce point a donc donné naissance à la Convention de Montreux en 1936, laquelle est toujours en vigueur¹⁷. Cette convention affirme, comme pour la Convention de Lausanne, la libre circulation des navires dans les détroits en temps de paix, mais stipule qu'en temps de guerre, la libre circulation n'est possible que pour les pavillons qui ne sont pas en guerre avec la Turquie. Des restrictions sont aussi mentionnées en temps de paix pour les navires de guerre ainsi qu'une limite de temps et de tonnage¹⁸ dans la mer Noire pour les navires de pavillon non riverain. La convention précise qu'en temps de guerre, le détroit peut être fermé par la Turquie si elle est partie au conflit ou si elle s'estime menacée, disposition qu'elle a utilisée en 2022 lorsque la Russie a envahi l'Ukraine. Cette convention reste tout de même très limitée géographiquement, car elle ne concerne que les détroits turcs et la mer Noire, mais au niveau international, aucun consensus n'est encore clairement établi.

En 1946, la question des détroits internationaux est réouverte lorsque le Royaume-Uni engage des navires de guerre dans le détroit de Corfou, mais ces derniers heurtent des mines et subissent d'importants dégâts matériels et déplorent un grand nombre de pertes de vies humaines. Cette affaire a été portée devant la Cour internationale de justice (CIJ) en 1947¹⁹, le Royaume-Uni accusant l'Albanie d'avoir mouillé des mines ou autorisé un État tiers à réintroduire des mines après des opérations de déminage effectuées par les Alliés après la Seconde Guerre mondiale. Le troisième arrêt de cette affaire rendu en 1949 a amené la CIJ à se prononcer sur le statut juridique du détroit de Corfou et plus particulièrement sur les éléments à retenir pour considérer un détroit comme international. Le premier élément est que le détroit doit être utilisé pour la navigation internationale et le second critère est qu'il doit relier deux parties de haute mer (ou de zone économique exclusive²⁰). La CIJ a aussi précisé que le détroit doit avoir un rôle significatif pour le trafic maritime international et qu'il doit être accessible en permanence pour la navigation maritime. Enfin, le dernier critère formulé par la CIJ est que, même si le détroit se situe dans les eaux territoriales d'un État, les autres navires, qu'ils soient marchands ou militaires, et quel que soit leur pavillon, doivent transiter en appliquant leur droit de passage inoffensif, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pas menacer la sécurité de l'État riverain. Cette jurisprudence a donc été capitale pour établir les bases du statut juridique des détroits internationaux, mais a tout de même confronté la communauté internationale, car ces critères sont issus d'une jurisprudence et ne font pas l'objet d'une définition juridique claire, notamment en donnant des critères universels qui pourraient être appliqués en toute situation sur la question des détroits ou encore des précisions spécifiques quant au point sur la sécurité nationale concernant les États riverains de ces détroits.

Ce statut juridique des détroits internationaux reste encore flou et c'est lors de la troisième conférence sur le droit de la mer, en 1973, que la CNUDM a vu le jour après d'âpres négociations sur le statut des détroits. En effet, durant cette session, les délimitations, notamment des eaux territoriales, ont été fixées à 12 milles marins²¹ au lieu de 3 milles marins. Ainsi, les détroits situés dans les eaux territoriales d'un pays doivent avoir un régime de droit de passage en transit²² qui est plus large que le droit de passage inoffensif, puisqu'il n'implique aucune restriction du moment que le passage est rapide et inoffensif. Cependant, depuis 1982, date à laquelle la CNUDM est

¹⁷ Il est à noter que l'Union soviétique ayant éclaté en 1991, les États successeurs à la Convention de Montreux sont la Russie et l'Ukraine en ce qui concerne le passage de la mer Rouge.

¹⁸ L'article 18 de la Convention de Montreux limite le tonnage des navires de guerre à 30 000 tonnes ou 45 000 tonnes (8 000 tonnes en cas d'aide humanitaire) et la durée maximale de 21 jours. Par ailleurs, les sous-marins ont l'obligation de naviguer uniquement de jour, en surface et de façon isolée.

¹⁹ Déroit de Corfou, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie

²⁰ Ajout de cette notion après l'entrée en vigueur de la CNUDM, les ZEE étant une notion qui a seulement fait son apparition en 1949.

²¹ Op. cit. 14.

²² Op. cit. 11, art. 38

entrée en vigueur, de nombreux conflits perdurent du fait des enjeux économiques et politiques sous-jacents à la gestion de ces détroits et de certains points qui restent soumis à interprétation, notamment concernant les mécanismes contraignants quant à la régulation du trafic maritime dans les détroits particulièrement étroits et très empruntés, ou encore les conflits qui surgissent entre souveraineté nationale et liberté de navigation²³, ou encore l'absence de contrôle environnemental. Comme l'a précisé le président de la 2^e Commission sur l'organisation des travaux de la Commission pour préparer la conférence de Caracas et finaliser la CNUDM sur la question des détroits, « la Commission s'est bornée, ainsi qu'il était prévu, à identifier les tendances principales et les traduire en formules susceptibles de recueillir l'agrément général²⁴ ».

Ainsi, le statut des détroits internationaux ne fait toujours pas l'unanimité dans la communauté internationale et laisse en suspens de nombreuses imprécisions qui créent des tensions du fait des enjeux stratégiques qu'un détroit entraîne et des milliards de dollars²⁵ que représentent les marchandises qui y transitent chaque jour et qui pourraient se voir bloquées au gré des relations politiques et diplomatiques, l'actualité de ces derniers mois nous ayant permis d'en avoir un bref aperçu²⁶.

b. Les régimes juridiques des détroits stratégiques dans le monde

Comme nous l'avons vu précédemment, la communauté internationale et le DIP ne sont pas encore parvenus à statuer sur une définition précise, claire et universelle des détroits internationaux. Le critère géographique avancé par l'arrêt de la CIJ sur le détroit de Corfou ainsi que la formule complétée par la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë ajoutant les détroits qui « mettent en communication la haute mer et la mer territoriale d'un État riverain²⁷ » ne font pas consensus sur la scène internationale. De la même façon, le critère de « passage » défini par la CIJ et repris par la Convention de Genève accorderait plus d'importance au trafic maritime qu'à la navigation internationale, ce qui semble être un facteur d'incertitude et d'instabilité tant il est défini au sens large. En effet, en raison de mauvaises conditions météorologiques, de passages moins dispendieux, d'instabilité politique, etc., les armateurs peuvent décider de détourner leurs navires et de ne pas forcément passer par l'itinéraire préconisé du détroit. Le professeur R.R Baxter a d'ailleurs affirmé que la CIJ, dans l'affaire du détroit de Corfou, « *lays more emphasis on the practice of shipping than geographic necessities* »²⁸ ; c'est pourquoi ce critère de passage ne fait pas l'unanimité dans les sources de droit actuelles et qu'un éventail de cas particuliers a créé une multitude de statuts juridiques afin de s'adapter aux particularités géographiques, stratégiques, politiques et économiques de plusieurs détroits dans le monde.

En premier lieu se trouvent les détroits qui définissent leur statut juridique par des conventions qui leur sont propres, comme les détroits turcs mentionnés *supra* grâce à la Convention de Montreux

²³ C'est le cas du Canada et des États-Unis en 1969, puis en 1985, lorsque des navires américains sont passés dans les eaux arctiques canadiennes sans autorisation ni escorte. L¹^{er} passage en 1969 par le pétrolier SS Manhattan, le second passage par le brise-glace Polar Sea en 1985.

²⁴ Document de travail n°2 préparé par le bureau de la 2^e Commission distribué le 25 juillet 1974.

²⁵ Selon Statista, Lloyd's List Intelligence, rien que le trafic pétrolier maritime qui transite par les cinq premiers détroits stratégiques du monde représente 44,6 millions de barils par jour sur un total mondial de 52,9 millions de barils par jour en 2018 (<https://fr.statista.com/infographie/18367/trafic-petrolier-maritime-transitant-par-les-detroits-strategiques/>).

²⁶ Crise de la piraterie sur le détroit de Bab el-Mandeb au large du Yémen, contrôle de la mer Noire par la Russie pour l'évacuation des grains ukrainiens, piraterie sur le détroit de Malacca, déploiement de la marine chinoise sur le détroit de Taiwan...

²⁷ Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, art. 16, para. 4.

²⁸ R.R. Baxter, *The Law of International Waterways with Particular regard to Interoceanic Canal*, Cambridge, Massachusetts, 1964, p. 9. Le professeur Baxter était spécialisé en droit américain de 1921 à 1980 à l'université de Harvard, puis juge à la cour internationale de justice de La Haye de 1979 à 1980.

de 1936, ou encore les détroits Baltes qui sont ouverts à la navigation internationale, sans taxes ni droits de passage pour les navires aussi bien commerciaux que militaires, grâce la Convention de Copenhague de 1857²⁹. Hormis ces conventions particulières, il est incontournable de s'attarder sur la section III de la CNUDM dédiée aux détroits et à leurs diverses catégorisations légales qui s'en dégagent et, bien sûr, du régime de navigation qui en découle. Dès l'article 36 de la CNUDM, le droit international présente le régime juridique des détroits qui incluent une zone de haute mer ou de ZEE et où la liberté de navigation et de survol s'applique afin de s'appuyer sur le principe de base de la coutume internationale³⁰. On retrouve ce type de détroit notamment autour de la Finlande ou encore au Japon, avec le détroit de Tsugaru. À l'article suivant (art. 37 CNUDM), une définition générale est formulée en précisant qu'un détroit relie deux parties de ZEE ou de haute mer. La navigation doit donc s'effectuer sous le régime du passage en transit qui contraint « le pays de transit de ne pas imposer de restrictions arbitraires ou discriminatoires³¹ » et qui impose aussi des obligations à « l'État bénéficiaire qui doit respecter les réglementations de l'État de transit, sans préjudice pour la sécurité et les intérêts dudit État³² ». Cette définition s'applique pour plusieurs détroits comme Gibraltar, Malacca ou encore Douvres. À son article 38, paragraphe 1, la CNUDM définit aussi les détroits formés par l'île d'un État riverain et sa côte continentale, et à son article 45, paragraphe 1, al. b, la CNUDM aborde les détroits qui relient deux parties de haute mer ou de ZEE situées dans la mer territoriale d'un État. Dans ces deux cas, le régime applicable est le droit de passage inoffensif qui apporte une dimension plus fine par rapport au droit de passage en transit en imposant aux États utilisateurs de ces détroits de ne pas porter atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État riverain³³. À son article 53, le régime juridique du détroit situé dans des eaux archipélagiques est aussi énoncé comme bénéficiant d'un régime de passage dans les eaux archipélagiques, soit « l'exercice sans entrave par les navires et aéronefs, selon le mode normal de navigation et conformément au transit continu et rapide entre un point de haute mer ou d'une ZEE et un autre point de haute mer ou d'une ZEE »³⁴. Aucune précision n'est apportée quant au « mode normal de navigation » afin de donner une notion précise et universelle de ce mode de navigation dans un tel cas. C'est le cas des nombreux détroits indonésiens comme Sunda, Lombok ou encore Makassar.

En résumé, les États possédant un détroit pour la navigation internationale ont le choix de rédiger une convention spécifique pour la gestion du passage, mais pour les États signataires de la Convention de Montego Bay qui souhaiteraient rédiger une convention spécifique, de tels textes ne devront pas aller à l'encontre de leurs engagements internationaux. Ainsi, une clause applicable à la Turquie sur ces détroits permettant la fermeture du passage à des navires en guerre contre elle ou si sa sécurité est compromise ne pourrait pas être envisageable pour le Canada par exemple. Le second statut possible concerne les détroits qui se situent au-delà de 24 milles marins, donc dans la ZEE d'un État : pour eux, c'est une liberté de passage avec les principes de la haute mer qui s'appliquent. Finalement, pour les détroits d'une distance inférieure à 24 milles marins ou compris dans la mer territoriale (12 milles marins) du pays riverain, il s'agit d'appliquer le régime du

²⁹ Convention de Copenhague du 14 mars 1857, qui abolit le droit de passage payant par le Danemark et qui couvre tous les détroits danois. Les dispositions de cette convention ont aussi été reprises dans le traité de Versailles à son art. 282, devenant ainsi un droit contraignant pour les pays signataires au traité.

³⁰ Op. cit. 6.

³¹ Avocat droit international (<https://avocat-droit-international.fr/regime-de-passage-en-transit/>).

³² Op. cit.

³³ Cette notion coutumière provient de la branche du droit de la guerre, notamment énoncé dans *Le droit de la guerre et de la paix* de Grotius en 1625, qui énonce une servitude juridique, permettant à un pays en guerre de faire transiter ses troupes sur le territoire d'un pays non impliqué dans le conflit, sans atteinte à la sécurité de ce pays tiers, pour que les armées puissent se rendre sur le champ de bataille d'un autre pays impliqué dans le conflit. Il s'agit d'une dérogation à la souveraineté justifiée par l'intérêt général. Le pays laissant le droit de passage inoffensif étant considéré comme neutre dans le conflit.

³⁴ CNUDM art. 53, para. 2.

passage inoffensif et ainsi de limiter les pouvoirs de ces pays qui doivent seulement assurer un passage sécuritaire en tout temps et sensibiliser les usagers à la protection de l'environnement, ce qui restreint considérablement leur pouvoir législatif sur leur propre territoire.

Ainsi, lorsque le droit international a reconnu la possibilité d'étendre la distance de la mer territoriale à 12 milles nautiques, les droits territoriaux des États se sont vus automatiquement prolongés jusqu'à cette distance, mais cela a aussi fait entrer en conflit cette situation avec la reconnaissance des régimes de passage en transit et de passage inoffensif où l'État souverain perd l'applicabilité de son droit national sur ces détroits. Comme l'a noté le gouvernement espagnol en 1972, « [l]e régime juridique général de la navigation dans les détroits internationaux n'a jamais posé de problème à la communauté internationale jusqu'en 1967, lorsque les gouvernements des États-Unis et de l'Union soviétique ont entamé des négociations sur le droit de la mer³⁵ ». La complexité des régimes juridiques qui a émergé de la CNUDM a créé un déséquilibre entre souveraineté des États et la liberté de navigation, malgré la volonté internationale de créer un régime stable quant aux passages dans les détroits stratégiques du monde. Par ailleurs, ces désaccords se focalisent publiquement autour du débat de la souveraineté, de la sécurité internationale et du partage du contrôle de passage stratégique qui servent les besoins de la communauté internationale, mais peu de cas est fait des questions cruciales de pollution majeure comme sur les littoraux atlantiques en Europe qui sont recouverts de billes plastiques depuis des mois.³⁶ On peut aussi penser à la surexploitation des détroits comme celui de Malacca où les pays riverains, soit la Malaisie, l'Indonésie et Singapour, ont dénoncé pendant plus de dix ans les lourdeurs financières et administratives concernant l'entretien de ce passage, ce qui a finalement poussé l'Organisation maritime internationale (OMI) à intervenir pour mettre en place un fonds d'aide à la navigation financé par les utilisateurs du détroit³⁷. Quoi qu'il en soit et au vu de l'instabilité grandissante dans des détroits majeurs comme Bab el-Mandeb ou Taiwan, pour ne citer qu'eux, les grandes puissances semblent profiter de la situation pour invoquer la légitimité de leurs interventions sous couvert de lutte contre la piraterie et le terrorisme³⁸, et les États riverains, eux, se voient contraints d'accepter les intrusions militaires externes avec l'ombre d'une remise en cause de leur droit et de leur autorité. Tout cela ne risque pas d'améliorer le climat international ni de trouver un nouvel équilibre concernant les statuts juridiques des détroits destinés à la navigation internationale pour le moment.

Bien que la situation géopolitique actuelle ne soit pas favorable aux négociations et à l'apaisement des tensions autour des détroits internationaux, il est intéressant de constater que la CNUDM, à son article 234, aborde la question des zones recouvertes par les glaces, mais que le sujet est seulement effleuré et n'apporte aucune précision sur les éventuels détroits qui s'y trouveraient. Cependant, au moment où la question des détroits était soulevée pour que cette convention entre en vigueur, la possibilité d'utiliser une voie maritime arctique n'était certainement pas encore envisagée à moyen ou à court terme. Les changements climatiques aidant, les glaces arctiques diminuent

³⁵ Mémoire espagnol transmis au secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique, rédigé par Gregorio Lopez-Bravo, le 16 mars 1972.

³⁶ *Reporterre, le média de l'écologie*, « Pollutions », « Les plages de l'Atlantique recouvertes de billes en plastique », 5 juin 2023, <https://reporterre.net/Les-plages-de-l-Atlantique-recouvertes-de-billes-en-plastique>.

³⁷ Nathalie Fau, « Les enjeux économiques et géostratégiques du détroit de Malacca », *Géoéconomie*, 2013/4 n° 67, pages 123 à 140.

³⁸ Opération gardien de la prospérité menée par les États-Unis et le Royaume-Uni en mer Rouge à l'encontre des attaques Houthis au Yémen contre les navires (<https://icibeyrouth.com/articles/299640/comprendre-loperation-prosperity-guardian-en-six-points>); demande des Américains de saisie d'un navire iranien dans les eaux grecques avec représailles des Iraniens sur la saisie et la retenue des équipages de deux navires grecs (<https://www.la-croix.com/Monde/Deux-petroliers-grecs-saisis-Iran-mer-G>); les écrits de Grotius (olfe-2022-05-27-1201217251); le besoin des États-Unis de déployer sa marine dans le détroit de Malacca sous couvert de lutte contre le terrorisme (<https://www.lorientlejour.com/article/471613/Le-detroit-de-Malacca%252C-un-autre-front-antiterroriste-pour-Washington.html>)...

régulièrement, ce qui permet des traversées et une utilisation plus régulière pour envisager dans un avenir proche une ouverture saisonnière du passage du Nord-Ouest. Cette nouvelle voie maritime permettrait des gains de temps et donc d'argent pour la marine marchande entre l'Europe et l'Asie et éviterait le canal de Panama et ses enjeux environnementaux ainsi que le canal de Suez et ses enjeux de sécurité.

II. Le passage du Nord-Ouest entre souveraineté canadienne et droit autochtone

Le passage du Nord-Ouest (PNO) est au cœur des débats géopolitiques majeurs, où s'opposent les revendications de souveraineté du Canada³⁹ et les intérêts d'autres puissances maritimes. Alors que le Canada affirme que le PNO fait partie de ses eaux intérieures, plusieurs États, dont les États-Unis et certains membres de l'Union européenne, soutiennent qu'il constitue un détroit international, ouvert à la navigation en transit sans restriction. Cette divergence reflète l'importance stratégique que revêt cette route maritime qui pourrait transformer le passage en une voie incontournable pour le commerce mondial.

a. La position du Canada sur le passage du Nord-Ouest

La seule zone sur terre comparable à l'Arctique en raison de la présence de glace est bien sûr l'Antarctique. Depuis 1959, l'Antarctique possède son propre traité afin de le préserver de tout différend international et de s'assurer que cet espace soit uniquement utilisé à des fins pacifiques. À contrario, l'Arctique n'est réglementé par aucun traité puisque les huit États arctiques⁴⁰ ont choisi la coopération depuis 1996 en créant le Conseil de l'Arctique⁴¹ afin de régler toutes les questions soulevées par l'utilisation de cet océan. Comme les changements climatiques apportent des modifications majeures dans l'écosystème arctique qui impactent la biodiversité, les espèces animales terrestres et marines ainsi que les populations locales⁴², cette voie pourrait donc devenir rapidement un nouvel axe majeur de navigation internationale durant la période estivale. Cette vaste étendue appartenant au Canada propose sept voies maritimes différentes⁴³ au milieu de l'archipel canadien afin de relier le détroit de Davis au détroit de Mc Clure pour atteindre la mer de Beaufort. C'est pourquoi, depuis de nombreuses années et en vertu de l'article 2 de la CNUDM, le Canada affirme que le PNO est sous son entière souveraineté et qu'il peut y appliquer ses pleines compétences juridiques, imposant donc que tout navire, quel que soit son pavillon, doive demander l'accès avant de pouvoir pénétrer dans cette zone et qu'il sera soumis exclusivement à la législation canadienne en vigueur. D'ailleurs, depuis la double incursion américaine sans autorisation dans les eaux arctiques en 1969 et en 1985, le Canada a défini les lignes de base droite autour de ses îles arctiques afin d'affirmer les délimitations de ces eaux intérieures en accord avec le droit

³⁹ « Les eaux de surface sont généralement divisées en trois catégories : les eaux intérieures, les eaux territoriales et la haute mer. Les eaux intérieures s'étendent du territoire de l'État jusqu'à la base ou la limite intérieure de ses eaux territoriales. Les eaux territoriales couvrent la limite extérieure des eaux intérieures jusqu'à la haute mer. Le reste forme la haute mer. Les États exercent un pouvoir absolu sur leurs eaux intérieures (comme sur leur territoire). Ils règnent sur leurs eaux territoriales, mais dans certaines limites ; notamment, les navires étrangers ont des droits de passage en transit. La haute mer est accessible à tous ». Voir Gordon W. Smith, « Sovereignty in the North : The Canadian Aspect of an International Problem », dans *The Arctic Frontier*, R. St. J. MacDonald (dir.), University of Toronto Press, Toronto, 1966, p. 227-228.

⁴⁰ Les huit États arctiques sont les États-Unis, La Russie, le Canada, le Royaume du Danemark par le Groenland, la Norvège, la Finlande, la Suède et l'Islande.

⁴¹ Le Conseil de l'Arctique a été constitué par la Déclaration d'Ottawa en 1996. Son rôle est de défendre les intérêts de l'Arctique et de protéger l'environnement fragile de ce milieu, et ne traite aucunement des questions de sécurité militaire.

⁴² Arctic Monitoring and Assessment Program, « Le changement climatique en Arctique et ses impacts », <https://www.amap.no/documents/doc/arctic-climate-change-update-2021-key-trends-and-impacts.-summary-for-policy-makers/3508>

⁴³ Michael, Byers, *International law and the Arctic*, Cambridge, University Press, 2013, 337 p.

international⁴⁴, mais aussi en vertu de son titre historique de 1880, dans lequel le Royaume-Uni rétrocède ces terres au Dominion du Canada⁴⁵. De plus, le droit international reconnaît qu'un État peut légitimement revendiquer un titre historique même pour une zone maritime, à condition qu'il puisse démontrer trois points fondamentaux. Il s'agit dans un premier temps de prouver que ledit pays a exercé une autorité maritime sur la zone revendiquée pendant une période considérable. La seconde obligation est de démontrer qu'il l'a fait de manière effective, c'est-à-dire que l'autorité du pays a agi de manière à créer un effet réel, puis, finalement, que l'autorité étatique appliquée a été acceptée par d'autres pays, notamment ceux particulièrement concernés par cette question. Les deux premiers critères semblent bien remplis par le Canada, mais au vu de la lettre de protestation déposée par les États-Unis et celle de la Communauté européenne devant le haut-commissariat de Grande-Bretagne, à la suite du discours du secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada⁴⁶ devant la Chambre des communes en 1985, il semble que ce critère est de toute évidence très fragile puisque les pays principalement concernés s'y opposent officiellement. Mais le Canada peut tout de même défendre ce critère puisqu'en 1985, l'UE n'était pas encore constituée et s'appelait Communauté européenne. Ainsi, puisque la politique étrangère commune européenne n'existait pas encore, il serait intéressant de se pencher sur la légitimité des pouvoirs du Royaume-Uni quant au fait d'être en mesure de parler au nom de la Communauté européenne⁴⁷ pour des questions de politique internationale, qui plus est maintenant que le Royaume-Uni a désormais volontairement quitté l'UE depuis le 31 janvier 2020.

Il est aussi important de noter que le Canada, le jour de son adhésion à la CNUDM en 2003, a déposé la déclaration suivante auprès du secrétariat de l'ONU : « En ce qui a trait au paragraphe 1 de l'article 298 de la Convention sur le droit de la mer, le Canada n'accepte aucune des procédures prévues à la section 2 de la partie XV relativement aux différends suivants :

- Différends qui portent sur l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs aux délimitations des frontières maritimes, ou différends portant sur les baies ou titres historiques ».

Il semble donc que le Canada soit déterminé à défendre sa position quant à sa pleine et entière souveraineté sur le passage du Nord-Ouest face à la communauté internationale. Le Canada a très bien cerné la vulnérabilité de son écosystème arctique et des communautés présentes dans cette zone depuis de nombreuses années et se positionne dans sa revendication, mais aussi dans la majorité de ses lois et règlements touchant à la navigation maritime, comme acteur de la prévention sur un incident ou un accident qui pourrait survenir dans ses eaux. C'est d'ailleurs l'essence même de sa *Loi sur la protection de la pollution des eaux arctiques* en vigueur depuis les années 1970, qui se veut très avant-gardiste pour l'époque. En effet, avant même que les préoccupations environnementales ne deviennent une priorité internationale, le gouvernement fédéral s'est octroyé des pouvoirs étendus pour pouvoir réglementer les activités maritimes jusqu'à 100 milles nautiques autour de ses côtes arctiques, incluant une obligation pour les navires de se conformer à des normes strictes en matière de pollution, de sécurité, mais aussi de gestion des déchets. Cette approche est ainsi en adéquation avec ses revendications afin de garder un contrôle national renforcé sur tous les navires empruntant cette route. En optant pour ce positionnement, le Canada pourrait ainsi faire reconnaître le PNO comme zones maritimes particulièrement vulnérables (PSSA) selon la

⁴⁴ Op. cit 33, art. 7 et 8, ainsi que la déclaration du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, Joe Clark, devant la Chambre des communes le 10 septembre 1985 : « Ces lignes de base englobant les îles de l'Arctique canadien, établissent la limite extérieure des eaux intérieures historiques du Canada ».

⁴⁵ Décret en conseil, 31 juillet 1880, C.L. Peel, voir C.O. 42, vol. 764, p. 329 et Gazette du Canada, vol. XIV, n° 15, Oct. 9, 1880, p. 389.

⁴⁶ Op. cit. 44

⁴⁷ Dre Suzanne Lalonde, « Notes explicatives sur le débat relatif au statut juridique du passage du Nord-Ouest », Faculté de droit, Université de Montréal, 17 octobre 2018.

résolution A.982(24) de l'OMI, ce qui permettrait de maintenir une souveraineté accrue comme l'a fait l'Australie dans le détroit de Torres⁴⁸, même si de nombreux États ont fait valoir leur désaccord quant à l'introduction d'un système de pilotage obligatoire par l'Australie auprès de l'OMI, le gouvernement australien voulant renforcer la sécurité de navigation pour protéger le milieu marin. Mais ce type d'initiative limite la liberté de navigation au-delà des dispositions 221 et 220 de la CNUDM dont l'Australie est pourtant partie.

Ainsi, les revendications canadiennes à l'international, mais aussi son cadre juridique national concernant ses eaux glacières, s'alignent avec les valeurs, mais aussi les pratiques des peuples autochtones qui habitent l'Inuit Nunangat⁴⁹. Le droit autochtone dans cette partie du territoire canadien joue un rôle prépondérant et peut être considéré comme une extension naturelle dans les efforts de préservation et de prévention conduit par le Canada depuis de nombreuses années.

b. Le rôle du droit autochtone et des Premières Nations dans la formation du statut juridique

Aux valeurs environnementales déjà très marquées du Canada, s'ajoute l'importance d'intégrer la vision et les perspectives des droits des peuples autochtones dans la gouvernance de l'Arctique. Cette préoccupation est donc un réel impératif dans les revendications canadiennes et la justification de son statut en mer territoriale. Pour les peuples autochtones et les Inuits⁵⁰, l'Arctique revêt une approche plus holistique que le droit moderne ne le permet puisque l'Inuit Nunangat représente un héritage culturel qui n'est pas un espace stratégique économique, mais bel et bien un territoire ancestral vital pour la conservation de leur mode de vie et la survie de leurs communautés. Ces droits sont d'ailleurs reconnus à l'échelle internationale par la Charte des Nations Unies de 1945 sur le respect des droits ancestraux et à l'échelle nationale par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle canadienne*.

De son côté, la CNUDM, dans sa section 8, ne consacre qu'un seul article aux « zones recouvertes par les glaces⁵¹ », lequel précise que les États concernés par les glaces peuvent mettre en place des réglementations spécifiques jusque dans leur ZEE en lien avec la sauvegarde de l'environnement marin, droit souverain qui n'est pas accepté en droit international lorsque la ZEE ne se situe pas en zone polaire, puisque c'est le régime de haute mer qui s'applique dans ce cas. Cependant, le terme *glace* est très vaste car, selon les savoirs autochtones, il existe plus de dix termes différents en inuktitut pour désigner la glace en fonction de sa forme, de sa structure, de sa couleur, de son âge, de son emplacement⁵²... Cette zone glacière est ainsi très méconnue par rapport à son fonctionnement, à ses définitions, à l'utilisation des glaces et aux habitudes de vie des habitants qui occupent le territoire depuis d'innombrables années. Pourtant, le droit international souhaite la réglementer sans même avoir défini ce qu'est la glace de mer, la glace de terre, voire un iceberg ; pourtant, les deux pôles et les régions polaires et circumpolaires en sont majoritairement constitués. Il semble donc que la glace et plus particulièrement celle de nature permanente soulève un problème de droit puisque les sous-marins peuvent y circuler, ce qui lui confère des caractéristiques de la mer, mais cette glace étant aussi utilisée pour les déplacements, la chasse ou encore la pêche des peuples autochtones, elle revêt également des caractéristiques de la terre : c'est un prolongement des terres et donc un espace de souveraineté acquis par une occupation permanente, ce qui légitime la revendication de mer territoriale du PNO par le Canada. Ce positionnement trouve écho dans le droit international, notamment dans la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples

⁴⁸ R.C Beekman, *PSSAs and Transit Passage – Australia's Pilotage System in the Torres Strait Challenges the IMO and UNCLOS*, Ocean Development and International Law 38 (2007), p. 325-357

⁴⁹ Désigne la région arctique en langue inuktitute, langue officielle du peuple inuit.

⁵⁰ Les Inuits n'ayant jamais été inclus dans la *Loi sur les Indiens*, ils sont toujours nommés de façon distincte par rapport aux autres peuples autochtones cités dans la Loi.

⁵¹ Op. cit., art. 234.

⁵² Miriam McDonald, Lucasie Arragutainaq, Zack Novalinga, *Traditional ecological knowledge of Inuit and Cree in the Hudson Bay bioregion*, Voices of the Bay, op. cit., p. 15 à 18.

autochtones⁵³, qui confirme le droit de ces peuples à conserver leurs terres et territoires, y compris ceux qui ne correspondent pas aux définitions dites classiques de territoires terrestres⁵⁴. Ce positionnement est aussi renforcé par la jurisprudence internationale qui prend en compte les droits des peuples autochtones sur leur territoire traditionnel, comme le précise l'avis de la CIJ sur le Sahara occidental « dans lequel [elle] a reconnu que les territoires habités par les peuples autochtones possédant une certaine organisation sociale et politique ne sont pas *terra nullius* et donc que ces "collectivités" humaines jouissent d'un statut juridique international limité, mais non moins réel pour autant⁵⁵ ». En acquérant leur autonomie et donc des droits sur « leurs terres, territoires et ressources », pour reprendre les termes de la Déclaration des Nations Unies, les peuples autochtones et les Inuits jouent aussi un rôle important en matière de lutte active sur les changements climatiques qui s'opèrent de manière beaucoup plus marquée qu'ailleurs sur la planète. Les savoirs traditionnels ancestraux englobent une compréhension et des pratiques basées sur le lieu en intégrant des perspectives culturelles, spirituelles et écologiques. Dans diverses situations, leurs connexions particulières à l'eau et à la terre offrent une vision distincte sur la gouvernance de la région arctique qui contraste radicalement avec les valeurs imposées par le passé durant les occupations françaises puis anglaises, mais aussi par la vision juridique actuelle et la coopération internationale sur la définition des règles de droit international en matière de navigation ou de statut juridique des zones maritimes. De plus, les systèmes de connaissances autochtones ne sont pas uniques et identiques entre les diverses communautés présentes sur le territoire; ces savoirs sont façonnés par les contextes culturels, économiques et environnementaux qui leur sont propres selon les territoires qu'ils occupent⁵⁶. Ainsi, le droit autochtone est principalement oral, coutumier, mais aussi contextuel, et se voit transmis et appliqué grâce à des légendes, des récits ou encore des chants qui transmettent ces principes et ces pratiques afin de refléter la gouvernance communautaire de chaque peuple. De plus, comme le droit autochtone est coutumier et non écrit en suivant un modèle codifié que la société moderne connaît bien, il a la capacité de s'adapter aux situations spécifiques de la communauté et d'évoluer en fonction du contexte environnemental ou social. En outre, le droit autochtone est souvent basé sur une justice réparatrice plutôt que punitive afin d'intégrer la guérison de toutes les parties, comme l'explique le professeur Larry Chartrand de l'université d'Ottawa : « Restorative justice processes are supposed to restore, repair, and heal those relationships through meaningful and democratic input from all parties involved. »⁵⁷ C'est donc une confrontation très frontale avec le droit moderne qui ne peut pas être aussi flexible et qui surtout doit être stable et appuyé par des certitudes afin d'être appliqué par les tribunaux.

Ainsi, en raison de la volonté de préservation, mais aussi de l'intensification du trafic maritime dans le PNO, la gouvernance et la mise en place d'un statut juridique clair ne pourront se faire sans l'implication des peuples autochtones et des Inuits qui connaissent parfaitement la région. En raison de l'immensité du territoire pour une densité extrêmement faible et de leur expertise historique en matière de gestion de l'eau, des glaces, de la navigation et des ressources, les communautés autochtones jouent un rôle indispensable en matière de surveillance, de protection et de prévention de cet écosystème unique. En intégrant les savoirs autochtones et leur approche holistique avec la terre, l'eau et la glace, le Canada peut favoriser un modèle unique et novateur qui se voudrait inclusif et adapté à la situation particulière de cette région glaciaire afin d'appuyer ses revendications sur le passage du Nord-Ouest et sa légitimité à conserver ses droits souverains sur cette route maritime.

⁵³ Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, 2007, art. 8 al. 2 para. b).

⁵⁴ Ibid., art. 26

⁵⁵ Op. cit. 47, C.I.J., Recueil 1975, p. 12, 79 et suivantes.

⁵⁶ Simone Weichenrieder, « Leveraging Indigenous Knowledge for Effective Nature-Based solutions in the Arctic, The Arctic Institute », août 2024.

⁵⁷ Larry Chartrand, Kanatase Horn, *A report on the relationship between restorative justice and Indigenous legal traditions in Canada*, octobre 2016, p. 4.

Ainsi, la question des détroits internationaux et de leur statut juridique est une question d'envergure sur la scène internationale et qui engendre des tensions récurrentes difficiles à régler, tant les situations géographiques, politiques, diplomatiques et stratégiques sont propres à chaque pays riverain de ces détroits. Le droit international public ne pouvant imposer une solution universelle et commune, les divergences et l'interprétation des textes juridiques internationaux continueront sans doute à perdurer tant et aussi longtemps que certaines nations fortes voudront imposer leur politique étrangère et s'assurer des passages maritimes selon leur volonté ou leur besoin personnel, concernant aussi bien leur marine marchande que militaire. Les contraintes géographiques étant spécifiques à chaque région du monde, un cadre international unique est totalement exclu et s'attaquer à trouver une réponse actuellement semble une mission impossible au vu des trop nombreuses distensions politiques qui tendent les relations étatiques à l'échelle de la planète.

Bien que le PNO présente des caractéristiques qui pourraient le faire reconnaître comme un détroit international, le fait que seulement 287 navires ont réussi à voyager d'un océan à l'autre entre 1906 et 2017⁵⁸ (soit une moyenne d'environ deux navires par an) ne peut pas encore justifier le premier critère défini par le droit international, soit que le détroit soit utilisé pour la navigation internationale. Par ailleurs, ses spécificités géographiques et historiques ne permettent pas de définir son statut juridique uniquement sur la base du droit international public et plus particulièrement de la CNUDM. C'est pourquoi, comme à son habitude concernant les questions sur l'Arctique, le Canada prend son temps, analyse la situation et se positionne petit à petit, aussi bien dans son droit interne que dans ses relations internationales, en fonction de ses priorités. En effet, le Canada est le fondateur du Conseil de l'Arctique⁵⁹ qui se veut une table de négociation puissante qui a déjà réussi la mise en place de nombreuses études de coopération interpays, de recherches scientifiques conjointes, d'inclusion des nations autochtones⁶⁰ et de résolution des conflits par la mise en place de comités de travail⁶¹. Il n'y a ainsi pas lieu de précipiter les choses tant il y a aussi de nombreuses démarches à réaliser. En effet, pour l'instant, aucun port en eau profonde n'est suffisamment équipé pour accueillir un navire en détresse ou qui souhaiterait se mettre à l'abri en cas de tempête tout le long du PNO ou encore pour effectuer les ravitaillements nécessaires pour les navires. Les deux brise-glace commandés par le gouvernement fédéral ne seront pas livrés avant 2031 pour le premier et 2033 pour le second. Les systèmes de contrôle de la navigation sont désuets par manque d'entretien de la part de la Garde côtière canadienne qui n'a pas les équipements, les budgets et le personnel pour maintenir des exigences internationales. Enfin, le Canada n'en est qu'aux prémices de la mise en place de son plan d'action sur la réconciliation avec les peuples autochtones et la négociation des traités modernes sur les droits ancestraux afin de conférer une autonomie pleine et entière sur les terres, les ressources et la mer aux peuples autochtones qui les habitent.

Il est aussi nécessaire de préciser qu'actuellement, le PNO n'est ouvert en principe que de juillet à octobre chaque année et il y a très peu de chances qu'il soit ouvert à l'année à court ou à moyen

⁵⁸ Alain Adrien Grenier, « Le décloisonnement du passage du Nord-Ouest », IdeAs [En ligne], 12 | 2018, mis en ligne le 19 novembre 2018, consulté le 27 octobre 2024.

⁵⁹ Déclaration de Nuuk, (2011), Inoqatigiinneq.

⁶⁰ Six organisations internationales de peuples autochtones sont des membres permanents et siègent de plein droit au Conseil de l'Arctique. Le Canada est d'ailleurs membre de trois de ces organisations : Conseil des Athabascans de l'Arctique, Conseil circumpolaire inuit et Conseil international des Gwich'in.

⁶¹ Accord entre le Canada et le Royaume du Danemark et donc du Groenland, pour résoudre le différend sur la souveraineté de l'île de Tartupaluk (Hans) qui modernise la frontière de 1973 dans les 200 milles marins et établit la frontière maritime dans la mer de Lincoln. Il établit en outre une frontière sur le plateau continental au-delà des 200 milles marins dans la mer du Labrador (source : Affaires mondiales Canada). Aussi, depuis 1825, le Canada connaît un différend en mer de Beaufort avec les États-Unis, mais vient de mettre en place un groupe de travail pour trouver une solution pacifiste (<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2107338/arctique-alaska-mer-beaufort-groupe-travail>).

terme en raison de la présence de glace permanente au centre de l'océan Arctique et du fait que lors de la période hivernale, des glaces de surface se reconstituent chaque année sur le passage. La communauté internationale, et plus particulièrement les nations alliées du Canada, voit une opportunité de passage plus court en termes de distance et de stabilité politique si le PNO devait devenir un détroit international. Cependant, en regardant de plus près les contraintes internationales de navigation dans les eaux glacières, le gain d'argent tant espéré par un kilométrage plus faible ne sera certainement pas au rendez-vous. En effet, les navires doivent avoir une coque de classe glace, les équipages devront être formés pour les zones recouvertes de glace, les marchandises transportées devront être emballées de façon adéquate ou utiliser des conteneurs réfrigérés pour ne pas subir des températures basses, voire extrêmement basses, sans atteinte à leur intégrité⁶². De même, les produits assurantiels pour couvrir l'armateur, la compagnie maritime et les marchandises ne sont pas vraiment adaptés pour le contexte et peuvent coûter cher en raison des risques encourus par la présence de glace dérivante ou de hauts fonds, mais aussi par les difficultés de navigation dans ces conditions particulières. N'oublions pas aussi des frais liés à des escortes brise-glace si nécessaire et le fait que les navires ne pourront pas avancer à une vitesse constante en raison des glaces dérivantes. Il est donc important, pour le moment, que le Canada bâtisse un cadre juridique solide ainsi que des positions précises quant à ses revendications de souveraineté pleine et entière sur le PNO afin de convaincre la communauté internationale. Ainsi, avec l'appui des peuples autochtones et des Inuits, le Canada pourrait proposer un régime hybride qui lui serait propre et qui pourrait inclure les droits et savoirs traditionnels ancestraux tout en reflétant les engagements de protection de l'Arctique. Ce régime pourrait potentiellement faire consensus auprès de la communauté internationale.

⁶² Code polaire, *Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires*, OMI, 2017.