



OPSA

Idées et débats sur les questions politiques dans l'Arctique

OPSA

Chronique

Nord-Nord-Ouest

www.arctique.uqam.ca

Géopolitique de l'Arctique nord-américain : les enjeux de la souveraineté face à la fonte de la banquise

Guillaume Breugnot
Étudiant et chercheur à l'Institut
Français de Géopolitique
Université Paris 8

La situation géopolitique de l'Arctique connaît, depuis 2007, une profonde mutation. Le fait qu'une expédition scientifique, commandée par Moscou, ait osé planter le drapeau russe à plus de 4260 mètres de profondeur à la verticale du pôle Nord aura au moins eu le mérite de contribuer au déblocage d'un statu quo arctique qui aurait pu, à terme, représenter une réelle menace pour l'environnement naturel et culturel de la région. Face à la disparition progressive de la banquise arctique et aux conséquences économiques et énergétiques qui en découlent, les gouvernements des nations circumpolaires se sont en effet lancés dans une véritable course à la souveraineté régionale. Les États-Unis et le Canada, qui travaillent d'ores et déjà à la cartographie de leur plateau continental, s'opposent sur deux des points les plus stratégiques de la partie occidentale de l'Océan Arctique, le Passage du Nord-Ouest et la Mer de Beaufort. Une analyse de ces deux litiges à travers les représentations respectives de chacune des deux nations paraît pertinente dans le sens où elle inclut aussi bien les imaginaires populaires relatifs à l'Arctique que les symboles mis en avant par les gouvernements pour faire admettre, aux yeux de tous, leurs points de vue respectifs.

Le Canada : une nation géographiquement et culturellement Arctique?

« *I never have gone to James Bay, I never go to it, I never shall. But somehow, I would feel lonely without it*¹ ». Cette formule de la romancière canadienne Margaret Atwood résume parfaitement la dualité présente dans les représentations du peuple canadien relatives à son Nord géographique. Car s'il apparaît évident que le Grand Nord représente davantage une idée qu'une réelle expérience dans la plupart des esprits canadiens, il n'en demeure pas moins que les territoires arctiques font partie intégrante de l'identité canadienne. L'hymne national du pays dans sa version anglaise ne dit-il pas, dans un souci d'auto-identification, que le Canada est un « *pays du Nord, libre et puissant* »?

Ces éléments d'identification du peuple canadien à l'Océan glacial ne datent pas d'aujourd'hui, le gouvernement ayant tout au long du vingtième siècle essayé d'affirmer sa souveraineté sur l'Arctique par des théories pour le moins pragmatiques. Jusqu'en 1942, deux théories ont ainsi bercé les ambitions nordiques du Canada. La théorie des secteurs, formulée par le sénateur Pascal Poirier devant la Cour Suprême du Canada en 1907, défendait une thèse purement géographique selon laquelle « tout État borné par l'océan glacial aurait droit à la souveraineté de toutes les terres situées dans un triangle ayant pour base le littoral baignant dans cette mer, pour sommet le pôle nord, et pour côtes les méridiens passant par les extrémités Est et Ouest de ce

¹ Margaret Atwood, 1987, citée dans Frederic Lasserre, « *Le mythe du Nord* », Géographie et cultures, n°21, 1997, p.60

littoral² ». Il n'est bien entendu pas étonnant qu'à l'époque, toutes les puissances de l'Arctique, à l'exception de la Russie, grande gagnante, aient refusé d'avaliser et de mettre en application cette théorie, qui ne fut officiellement abandonnée par Ottawa qu'en 1956. La théorie de l'occupation, utilisée par le Canada dès la fin du dix-neuvième siècle, nécessite quant à elle trois conditions pour qu'un pays puisse se faire reconnaître la possession effective d'un territoire. Ce dernier doit être un territoire *nullius* (qui n'est plus ou qui n'a jamais été soumis à la souveraineté d'une puissance), il doit bénéficier d'une occupation effective de ladite puissance qui le revendique, et cette revendication doit être notifiée par la voie officielle ou diplomatique. Dans le but d'avaliser et d'appliquer cette théorie souverainiste, le Canada envoie des missions dans les territoires arctiques dès 1903. La création d'un poste permanent à Albert Harbour, et la découverte du cadavre d'un policier canadien offrent alors à Ottawa l'occasion rêvée d'établir son autorité juridique sur ce territoire alors occupé par des populations autochtones Inuits et Dénés. Trois Esquimaux (Nukoovdlah, Coroorcangnah et Ateetah) sont ainsi jugés et condamnés par un tribunal spécial réuni à Pond Inlet en 1924. L'acte de condamnation apparaît alors comme le premier document approuvant la supériorité juridique du gouvernement canadien sur les populations autochtones, et condamnant ces dernières à l'obéissance et à la soumission envers des Blancs que rien jusqu'à présent ne liait aux terres arctiques. Les années suivantes virent l'établissement, sur l'ensemble du territoire nouvellement colonisé, de nombreux postes de police, écoles, etc. À partir de ces événements, la souveraineté du Canada sur les terres arctiques (et non sur les eaux) qu'il revendique comme siennes ne sera jamais remise en cause par la communauté internationale. Bien que nul ne conteste la légitimité historique du Canada à exercer sa souveraineté sur les territoires arctiques, il convient de se demander si, dans les représentations des peuples autochtones de l'Arctique, cette légitimité juridique établissant la supériorité sociale, morale et

² Yvon Bériault. *Les problèmes politiques du nord canadien : le Canada et le Groenland. À qui appartient l'archipel arctique?*, Ottawa : Université d'Ottawa, 1942.

culturelle du colonisateur sur le colonisé est véritablement fondée.

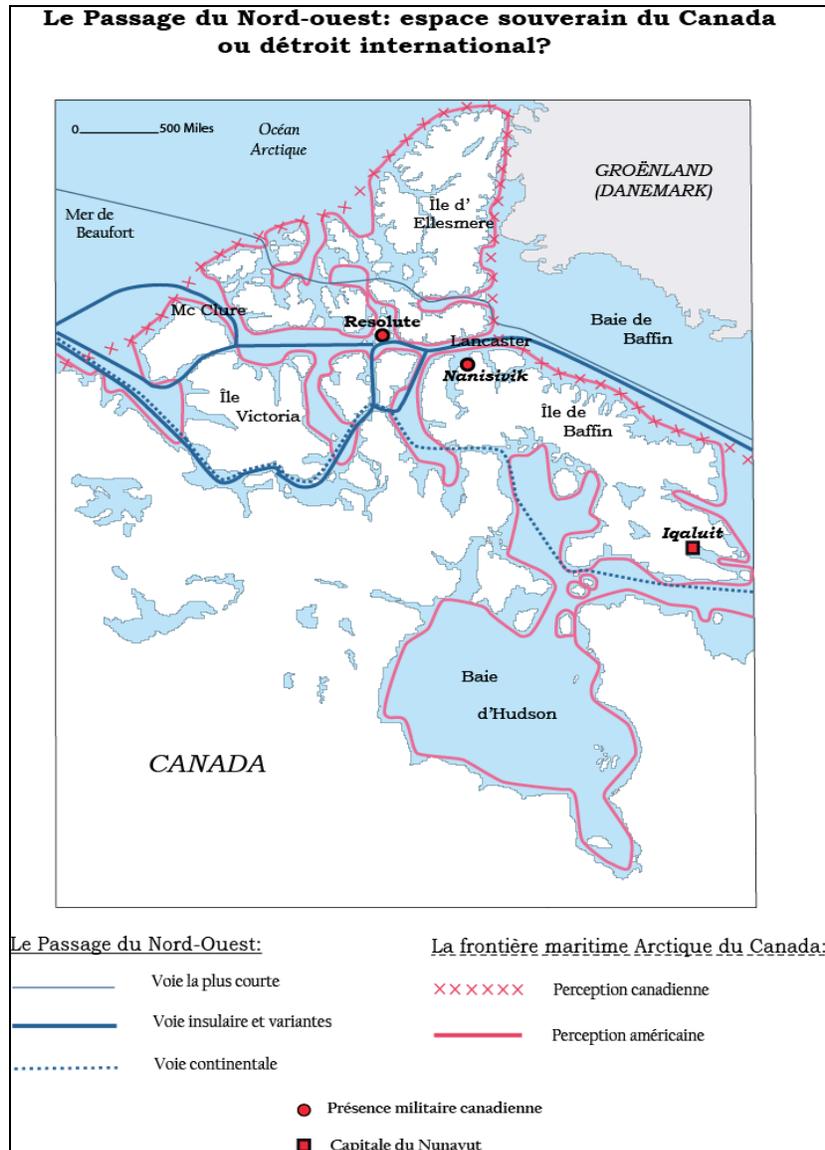
Bercé depuis longtemps par cet imaginaire et cette identité arctique, le peuple canadien prend part au développement de l'intérêt porté à l'Arctique à travers son soutien apporté à la défense de la souveraineté du Canada sur la région, et plus particulièrement sur le Passage du Nord-Ouest. Stephen Harper, premier ministre conservateur souvent associé à la politique américaine, manie parfaitement l'effet d'annonce dans le but de rassurer son électorat en maintenant une position ferme face à Washington quant à la souveraineté du pays sur le passage. Les promesses relatives à l'achat de nouveaux brise-glaces ou à la construction d'un camp d'entraînement militaire sur le territoire hautement symbolique de Resolute Bay (voir carte ci-dessous) en sont un exemple concret, encore faudrait-il pour cela que les promesses soient suivies d'actions et que l'établissement d'un important budget militaire pour l'Arctique bénéficie de l'aval de l'opinion publique canadienne. Ces effets d'annonce du gouvernement Harper visent également un second objectif plus dissimulé : celui de faire naître du côté de Washington un intérêt pour l'Arctique qui à l'heure actuelle apparaît relativement faible. Pour les États-Unis en effet, le « conflit » avec le Canada relatif au Passage du Nord-Ouest n'existe pas : le Passage est et demeurera associé à un détroit international, il ne doit en aucun cas remettre en cause le sacro-saint principe de liberté de navigation de l'hyperpuissance américaine, et de toute façon Washington se rassure par la certitude que jamais Ottawa n'osera l'affronter devant la Cour Internationale de Justice.

La souveraineté sur le Passage du Nord-Ouest : une histoire de représentations

L'analyse des représentations américaine et canadienne de l'Arctique, dans leur antagonisme aussi bien que dans leur complémentarité, constitue un des éléments clés pour la compréhension des défis auquel fait face l'Océan Arctique, et plus particulièrement dans le cadre de la gestion du mythique Passage du Nord-Ouest. Car ce n'est pas la souveraineté d'Ottawa sur les

terres arctiques que conteste Washington, mais bien son autorité sur les eaux arctiques. Les perceptions relatives au tracé de la frontière maritime arctique du Canada,

résumées par la carte ci-dessous, dévoilant en effet le fort antagonisme qui prévaut entre les deux camps.



Réalisation : Guillaume Breugnon, IFG, Univ. Paris 8, juin 2008

Source : *Perdre le Nord*, D. Forget, Montréal, Boréal - Néré, 2007, p. 200.

Les portions de la frontière maritime canadienne contestées par Washington correspondent au tracé du Passage du Nord-Ouest, car c'est bien sur le statut légal de cette route maritime que les positions et les représentations canadiennes et américaines se confrontent. Pour Ottawa, les eaux du

passage sont des eaux intérieures pour des raisons historiques: en « colonisant » les terres arctiques, le Canada s'est arrogé le droit d'assurer sa souveraineté sur les eaux arctiques. L'instauration en 1963 d'une zone de pêche exclusive de 12 nautiques autour de ses côtes, la mise en place en 1970 d'une

« Zone canadienne anti-pollution » couvrant 100 miles nautiques à partir de ses côtes, ou le tracé unilatéral en 1987 d'une ligne de base droite en deçà de laquelle un navire entre dans les eaux intérieures canadiennes, sont autant d'éléments historiques ayant permis au Canada d'affirmer sa souveraineté sur les eaux du Passage. Mais c'était sans compter sur les quelques dispositions du droit de la mer relatives au statut juridique des détroits. Le point de vue américain défend en effet la thèse selon laquelle le Passage du Nord-Ouest relie deux Océans (Atlantique et Pacifique) et doit donc être considéré comme un détroit international, sur lequel s'applique un droit de transit sans entrave. Ce dernier octroie ainsi le droit à chaque navire de naviguer librement dans le Passage selon son propre mode de transit. Mais c'est bien sur les questions de navigation que l'avenir du Passage apparaît le plus incertain, car nul à l'heure actuelle ne peut prétendre que ce dernier puisse devenir une future autoroute maritime internationale.

Un potentiel navigable incertain

La fonte de la banquise intéresse beaucoup les armateurs qui pourraient, en empruntant le Passage du Nord-Ouest, largement y gagner en termes de distance parcourue. Pour ce qui est du trajet empruntant le chenal entre le continent et l'île Victoria (voir carte), qui par endroits n'est profond que de 13 mètres, les capacités maximales apparaissent trop faibles pour concurrencer efficacement les canaux de Panama et de Suez. Le trajet empruntant le chenal Parry, entre le détroit de Lancaster et le détroit de McClure, qui est, dans toute sa longueur, profond d'au moins 200 mètres, apparaît comme le trajet idéal, mais un « iceberg » de taille lui barre la route, le détroit de McClure étant totalement bouché par de la glace pérenne. Bien que nombre d'armateurs espèrent que la fonte de ce bouchon de glace pérenne marquerait les débuts de l'autoroute maritime du Passage du Nord-Ouest, de nombreux obstacles existent encore, notamment pour le transport par porte-conteneurs. Les navires transportant des conteneurs seraient en effet menacés lors de leur parcours par la possibilité de croiser, notamment en Mer de Baffin, des glaces dérivantes provenant de la déstabilisation de

l'inlandsis groenlandais. L'industrie étant gérée par un système de « juste-à-temps » basé sur la notion du « zéro-stock », le moindre retard de livraison causé par des glaces dérivantes entraînerait une rupture de stock pour l'acheteur et engendrerait des risques (image ternie, paiement de pénalités...) que les armateurs ne sont pas prêts à assumer. Les investissements préalables à réaliser peuvent également constituer un obstacle de taille au développement du potentiel navigable du passage. Les armateurs devront en effet acheter des navires à coque renforcée, faire face à la nuit polaire par des systèmes d'éclairage performants (projecteurs et hélicoptères pour la reconnaissance préalable des détroits), embaucher un personnel d'équipage expérimenté, payer aux assureurs des primes plus élevées, investir dans des systèmes d'observation des conditions maritimes... tout ceci ayant bien entendu un coût non négligeable.

Cependant, malgré le fait que le transport de marchandises conteneurisées dans le Passage du Nord-Ouest ne soit pour l'instant pas promis à un avenir brillant, le transport de produits pondéreux tels que les hydrocarbures, minerais, produits chimiques, céréales... a quant à lui de beaux jours devant lui, le système de gestion de ce type de marchandises étant beaucoup moins soumis aux délais de livraison. Le trafic des navires vraquiers, sur lequel les investissements mondiaux montent en flèche, pourrait ainsi représenter une nouvelle aubaine pour les armateurs et le(s) pays souverains sur le Passage du Nord-Ouest.

La fonte de la banquise et l'ouverture progressive du Passage pourraient également être associées à l'émergence du tourisme polaire en Arctique. Vingt-deux navires touristiques ont ainsi effectué une croisière dans le Passage en 2006 (soit onze de plus qu'en 2005), chose que personne n'aurait prévu il y a seulement 20 ans de cela³.

³ D.Pharand, « *The Arctic waters and the Northwest Passage : a final revisit* », 2006

Un potentiel à contrôler

Face à ce potentiel économique croissant de l'Arctique, la perception de la menace, qu'elle soit d'ordre environnemental côté canadien, ou sécuritaire côté américain, se fait de plus en plus sentir. Car l'Arctique, malgré des intérêts énergétiques croissants, est encore perçu du côté de Washington d'un point de vue essentiellement sécuritaire. La crainte historique de la présence d'une menace venant de l'étranger sur le sol américain, et qui plus est d'un étranger voisin, incite fréquemment Washington à verrouiller et à protéger le territoire nord-américain. Et le Canada, qu'il le veuille ou non, demeure dépendant de ce facteur que certains qualifient de « norme asymétrique du destin commun ». Ce destin commun, dont certains universitaires canadiens (M. Byers et la théorie de la dépendance périphérique) souhaiteraient bouleverser l'asymétrie, devrait selon toute vraisemblance contribuer à un rapprochement des politiques canadiennes et américaines dans le Grand Nord. Car bien que le rapport de forces entre les deux pays soit loin d'être égalitaire, il apparaît évident que les perceptions relatives aux menaces à la sécurité dans l'Arctique sont communes et que la mise en place de moyens efficaces pour y faire face ne passera que par une coopération étroite entre Ottawa et Washington. La perception des deux alliés face à la menace terroriste, bien que faible, devrait prendre en compte le fait que la surveillance actuelle des eaux arctiques est loin d'être suffisante, et Washington ne peut se permettre d'écarter l'éventualité d'un transport de matériel nucléaire dans la région. La perception des menaces relatives à la piraterie ou au trafic de drogue est également à l'heure actuelle très faible, mais la fonte de la banquise et le développement futur du trafic maritime dans le Passage du Nord-Ouest devraient sous peu contribuer à l'élaboration de plans de coopération militaire entre forces américaines et forces canadiennes. Les Rangers canadiens, qui effectuent une surveillance efficace des territoires arctiques du Canada, s'avèreront en effet d'ici quelque temps en nombre trop insuffisant pour faire face au développement du trafic régional, qui, entre 2005 et 2006, a augmenté de

57 %⁴. Des solutions pour pallier aux insuffisances actuelles ont déjà été trouvées. Un accord relatif à l'extension du NORAD au domaine maritime a par exemple été signé en 2005. La mise en opération effective du système de couverture satellitaire canadien, le RADARSAT-2, devrait également permettre d'assurer une surveillance complète du trafic maritime dans l'Arctique. Enfin, l'acquisition, par les Gardes côtières des deux pays, de brise-glaces et de navires à double coque, assurerait le contrôle du trafic sur les eaux du Passage et permettrait une intervention rapide en cas de naufrage de navires commerciaux ou pétroliers.

Les États-Unis et le Canada, qui dans le cadre de la mise en vigueur de ces mesures, sont dans une situation d'interdépendance, devraient donc coopérer afin d'établir un système de gouvernance bilatéral stable. Pour ce qui a trait à la définition du statut juridique du Passage du Nord-Ouest, la coopération bilatérale apparaît par conséquent comme le scénario le plus probable pour l'avenir. Il semble en effet plus que vraisemblable qu'Ottawa et Washington profiteront du statu quo actuel dans l'Arctique pour trouver un accord sur le statut du Passage, et qu'ils tacheront par la suite de faire admettre celui-ci par la communauté internationale.

Une fois ce statut défini, le Canada devrait probablement assurer un rôle de leadership dans l'Arctique nord-américain, et ce pour deux principales raisons. En premier lieu, le Canada ne peut se permettre de perdre la face devant la communauté internationale en cessant de revendiquer et d'assurer sa souveraineté sur le Passage. L'importance du potentiel commercial et maritime de la région constitue en effet une occasion rêvée pour ce pays arctique de développer sa puissance économique et d'améliorer sa position sur l'échiquier politique mondial. Mais le futur leadership canadien dans l'Arctique tient davantage à la politique internationale menée par Washington. Les difficultés liées à l'instabilité irakienne, à la situation en Afghanistan, et aux menaces nucléaires iranienne et nord-coréenne, font qu'à l'heure actuelle les États-Unis n'ont ni la

⁴ *Ibid.*

volonté, ni les capacités suffisantes pour assurer ce rôle de leader dans l'Arctique.

Face à ce constat, Ottawa devra assurer de manière efficace la sécurisation de l'Arctique, mais également faire face aux menaces environnementales et culturelles liées à une course effrénée à l'exploitation des ressources naturelles de la région. Et c'est là le principal danger auquel doit faire face le gouvernement canadien. Car bien que la sécurité soit une condition indispensable au développement de l'Arctique, c'est dans la prévention de la pollution et dans la protection des communautés autochtones que le Canada doit fixer ses priorités. Une étude américaine menée par l'*US Geological Survey* affirme que 25 % des réserves mondiales d'hydrocarbures pas encore exploitées se trouvent dans l'Arctique. Si les cours mondiaux de pétrole et de gaz viennent encore à augmenter, il ne fait aucun doute que l'exploitation des ressources en hydrocarbures de l'Arctique deviendra rentable, voire même largement bénéfique. La marée noire provoquée par le naufrage de l'Exxon Valdez en 1989 fut une catastrophe écologique sans précédent en Amérique du Nord, mais elle n'est quasiment rien comparée à une éventuelle marée noire qui aurait lieu dans les eaux arctiques. L'insuffisance de personnel qualifié pour intervenir rapidement en cas de naufrage d'un pétrolier, ajouté à l'absence technique et technologique pour nettoyer les côtes polluées, constituent un véritable danger pour le mode de vie des Inuits et Dénés et pour la survie de la faune et de la flore arctiques. La loi sur la prévention de la pollution et la convention des Nations Unies sur le droit de la mer sont suffisamment claires sur les questions de pollution, mais il apparaît urgent pour le Canada de réunir une conférence circumpolaire visant à élaborer un véritable standard commun pour l'Arctique, et à mettre en place des institutions puissantes pour rendre opérationnels ces standards. Une coopération multilatérale concernant les questions de pollution apparaît donc comme particulièrement pertinente pour la protection des intérêts des différents pays bordant l'océan Arctique, mais elle assurerait également au Canada une relative tranquillité sur le Passage du Nord-Ouest.

La frontière maritime en Mer de Beaufort : vers un durcissement des positions

Que ce soit en termes de sécurité, d'environnement, ou de protection des modes de vie des populations autochtones, l'éventualité d'une coopération américano-canadienne sur le Passage du Nord-Ouest ne laisse que très peu de doutes. Mais le second litige opposant les États-Unis au Canada apparaît quant à lui beaucoup plus épineux, et l'éventualité qu'il soit réglé via une coopération entre Washington et Ottawa semble faible.

Ce litige, qui concerne le tracé de la frontière maritime entre Alaska et Yukon en Mer de Beaufort, est en effet caractérisé par l'antagonisme des représentations américaine et canadienne concernant le droit de la mer. Du point de vue américain, il faut tirer, à partir de la frontière terrestre, une droite perpendiculaire à la ligne générale de la côte. Pour le Canada, il suffit de prolonger la frontière terrestre en mer jusqu'à la bordure du plateau continental. La Mer de Beaufort constitue, avec le delta du Mackenzie, une zone extrêmement riche en ressources minérales et en hydrocarbures, et lorsque l'on tient compte de la dépendance énergétique croissante des États-Unis vis-à-vis de l'extérieur, il y a fort à parier pour que Washington affiche une position ferme à l'égard d'Ottawa. À l'heure actuelle, le conflit est gelé car les États-Unis n'ont toujours pas ratifié la Convention de Montego Bay, et parce que le Canada n'osera sûrement pas faire appel à l'ONU pour revendiquer sa position. Il est cependant fort probable qu'avec l'investiture du nouveau président des États-Unis, le Congrès américain se prononcera en faveur de la ratification de Montego Bay. Les efforts de Bush pour inciter le Sénat à ratifier cette Convention sont en effet restés vains. Rappelons que la tâche n'est pas aisée, le système américain prévoyant que la ratification d'un traité international par les É.-U. nécessite l'approbation de deux tiers des voix devant la Chambre des Représentants. Un mandat présidentiel démocrate constitue un avantage de taille pour les partisans de la Convention. Que ce soit pour les militants de Greenpeace, qui souhaitent améliorer le système de prévention des risques environnementaux au plus vite, ou pour les

grandes compagnies d'hydrocarbures, qui attendent avec impatience l'aval d'un pays souverain pour commencer à exploiter les gisements situés en Mer de Beaufort, la ratification de la Convention de Montego Bay devient plus qu'urgente.

Mais cette opportunité offrirait également à Washington deux avantages majeurs dans le cadre de la course à la souveraineté dans l'Arctique : le gouvernement américain bénéficierait d'un siège à la table des négociations onusiennes pour revendiquer sa souveraineté sur sa portion de plateau continental arctique, et il disposerait de toutes les clés pour effectuer une requête devant la Cour Internationale de Justice concernant le tracé de la frontière maritime en Mer de Beaufort. La position canadienne relative à ce tracé apparaissant, au regard du droit maritime international, moins pertinente que la position américaine, il apparaît difficile d'imaginer une entente entre les deux pays sur cette question. Toutefois, une coopération américano-canadienne dans le cadre du Passage du Nord-Ouest pourrait représenter une avancée majeure et inciter les deux pays à trouver une position consensuelle sur le dossier de la Mer de Beaufort.

La recherche de positions consensuelles, que ce soit sur le dossier épineux de la Mer de Beaufort comme sur tous les autres litiges impliquant la souveraineté dans l'Arctique (Île d'Hans, Mer de Lincoln, plateau continental étendu, etc.), doit constituer l'une des priorités de chaque nation circumpolaire, car c'est à travers la coopération que les pays bordant l'océan Arctique assureront au mieux la sécurité, le développement commercial et maritime, et la sauvegarde de l'environnement naturel et culturel de la région.

La coopération circumpolaire : une priorité pour demain

L'importance du potentiel économique et énergétique de l'Arctique, qui place l'océan glacial dans une situation géopolitique future très incertaine, voire potentiellement explosive, nécessite dès à présent la mise en place de réglementations visant à contrôler le développement du pôle Nord. Les capacités techniques et militaires russes,

américaines et canadiennes devraient vraisemblablement, si ces trois pays arrivent à collaborer de manière efficace, s'avérer suffisantes pour assurer la sécurisation de l'Arctique. Mais le principal danger auquel est exposée la région réside dans la sauvegarde d'un environnement d'ores et déjà plus que fragile et dans la préservation des modes de vie et cultures autochtones. Le Conseil de l'Arctique, créé en 1996 à Ottawa dans le but d'assurer un développement durable de la région, est l'institution sur laquelle l'ensemble des nations circumpolaires doit s'appuyer. Créée dans le but d'améliorer le bien-être culturel, social et économique des populations du Nord, l'institution a pour l'instant bien du mal à parvenir à des résultats à la hauteur de ses ambitions, mais si l'ensemble des nations arctiques se décidait à s'investir de façon massive et consensuelle, le Conseil de l'Arctique pourrait se transformer en une sorte d'« ONU du Pôle Nord », capable de gérer de façon pacifique les conflits relatifs à la souveraineté Arctique. Reste à savoir si l'intérêt national des trois grandes puissances arctiques, dont l'appétit énergétique va croissant, ne va pas se substituer à l'intérêt commun et ainsi condamner les populations autochtones à un mode de vie périssable.

La coopération scientifique dans l'Arctique, qui, de par la nature concurrentielle (ressources naturelles, sécurité...) des relations entre pays riverains, n'atteindra jamais le niveau d'efficacité observé dans l'Antarctique (un continent « pour la science »), pourrait donner un nouveau souffle au développement du rôle du Conseil. Les exemples de collaboration inter-arctique visant à explorer et à cartographier le plateau continental de la région pourraient en effet servir d'exemple et inciter les membres du Conseil à plus d'altruisme. Washington et Ottawa pouvant s'appuyer sur la puissance des brise-glaces russes pour cartographier leur future aire de souveraineté, il est parfaitement envisageable qu'à l'avenir Moscou puisse bénéficier en retour de l'assistance, de l'expérience et des connaissances nord-américaines en termes de réponse aux catastrophes environnementales ou de prévention de la pollution.

Mais la coopération circumpolaire devrait également s'étendre à d'autres domaines, notamment à celui de l'énergie. Un fonctionnement effectif du « Pont de l'Arctique », associé à la construction d'un gazoduc reliant le port de Churchill à la ville de Winnipeg (proche de la frontière canado-américaine), pourrait par exemple voir l'avènement d'un accord gazier trilatéral entre les États-Unis, le Canada et la Russie. Reliant le port russe de Mourmansk au port canadien de Churchill, cette future grande route maritime, bientôt libre de glaces, pourrait représenter une aubaine pour Moscou, désireux d'alimenter le marché nord-américain en gaz liquéfié. Les pourparlers seraient en effet d'ores et déjà lancés entre le consortium russe Gazprom, le gouvernement canadien, et la société américaine OMNITrax, qui contrôle la gestion du port de Churchill.

Bien que les relations entre les États-Unis et la Russie demeurent toujours complexes, il devient plus que nécessaire pour Washington de développer ses relations énergétiques avec la Russie, qui apparaît comme la future grande puissance régionale. Le Canada, principal fournisseur énergétique des États-Unis et partenaire de plus en plus fiable de la Russie, dispose quant à lui d'une place centrale dans l'avenir du développement de l'Arctique, puisqu'il pourrait se voir attribuer un rôle d'intermédiaire central destiné à apaiser les tensions entre Washington et Moscou.

L'OPSA tient à remercier ses partenaires :

