Le Comité permanent des Affaires étrangères et du développement international entreprend une étude sur la souveraineté canadienne dans l'Arctique, en tenant compte de la militarisation – par la Russie – de ses territoires nordiques, des projets de la Chine à l'égard du développement d'une route de la soie polaire et des décisions qui seront rendues sur le plateau continental dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Rapport présenté au Comité permanent des Affaires étrangères et du développement international

Enjeux pour la souveraineté canadienne dans l'Arctique : le poids des stratégies russe et chinoise.

Frédéric Lasserre

Directeur du Conseil québécois d'Études géopolitiques

Université Laval, Québec

L'enjeu de la souveraineté canadienne n'est pas nouveau dans l'actualité. Il est l'objet de préoccupations du gouvernement canadien depuis les années 1950 environ, suite au déploiement important de troupes américaines et de moyens logistiques des États-Unis dans les zones boréales et arctiques, au cours de la Seconde guerre mondiale puis dans les années 1950 pour la construction de la ligne Distant Early Warning (DEW) (Lasserre 2010; Lajeunesse 2016). Face à cet enjeu, le gouvernement canadien a dû définir une ligne politique qui lui permette de défendre ses positions qui se sont peu à peu précisées, dont la souveraineté sur le passage du Nord-ouest, face à un allié américain non hostile mais en désaccord sur le fond; et face à une opinion publique assez sensible et dont les vives réactions ont parfois pris de court le gouvernement, notamment lors des épisodes du transit par le passage du Nord-ouest du *Manhattan* (1969) et du *Polar Sea* (1985) (Lajeunesse 2016, Burke 2018).

Après une période d'oubli relatif suite à l'abandon du projet d'achat de sous-marins nucléaires par la marine canadienne et au règlement relatif du différend avec Washington à travers l'Accord sur la Coopération arctique de 1988, la question de la solidité de la souveraineté canadienne est redevenue d'actualité avec l'impact visible des changements climatiques sur la banquise, dont la fonte rapide a reposé avec acuité la question d'un

éventuel développement du transit commercial par le passage du Nord-ouest, et partant du contrôle de celui-ci (Huebert 2001, 2011), même si tous les analystes ne partageaient pas cette analyse inquiète (Griffiths 2003). En effet, tant que le trafic commercial de transit demeurait nul ou très faible, l'enjeu politique que représentait son contrôle, et donc le statut du passage du Nord-ouest (PNO), était mineur. Avec le développement potentiel du trafic maritime, même si pour l'heure il ne semble pas en prendre le chemin, revient la possibilité d'une remise en cause de la position canadienne sur le PNO.

Il s'est depuis développé au Canada l'idée que, dans le contexte des changements climatiques, allait prendre forme une ruée politique vers l'Arctique, idée attisée par des analystes politiques (Borgerson 2008, 2009) qui se traduirait par la remise en cause de la souveraineté canadienne sur son espace arctique (Huebert 2005; Byers 2010). Cette représentation a de plus été largement accréditée par le slogan proposé par le premier ministre Stephen Harper, « Use it or lose it », qui développait ainsi l'idée de la nécessité de contrer une pression constante et insidieuse sur la souveraineté canadienne dans son espace arctique, une idée pourtant très contestable sur le plan politique comme juridique (Bartenstein 2010). Le caractère contestable de ce slogan est sans doute ce qui a conduit le gouvernement conservateur à modérer son emploi dans les dernières années de la législature.

Depuis que cette idée de la menace sur la souveraineté canadienne a réémergé, plusieurs déclinaisons ont émergé : à la possible relance américaine de la contestation de la souveraineté canadienne sur le PNO, se sont ajoutées des inquiétudes concernant les impacts possibles de la politique de réarmement russe dans son espace arctique, ou de l'émergence de l'intérêt de la Chine pour cette région, ou la pérennité de la revendication canadienne d'un plateau continental étendu dans l'océan Arctique, presque déposé en 2013 mais dont la révision a été demandée in extremis par le gouvernement Harper en décembre 2013.

Ces questions sont certainement pertinentes : dans quelle mesure affectent-elles la solidité des revendications canadiennes ?

1. La politique militaire russe dans l'Arctique : une menace pour le Canada ?

1.1. Le développement de l'idée d'un réarmement agressif de la Russie en Arctique.

Depuis 2007, la Russie mène en Arctique une politique de réaffirmation de ses intérêts et de sa présence militaire. Conjuguée de plus à une réelle dégradation des relations diplomatiques entre Moscou et les pays de l'OTAN suite à la crise ukrainienne de 2014, à un accroissement réel des activités militaires russes sur les théâtres baltique et scandinave

(on y reviendra), au déploiement militaire russe en Syrie (2015), à la multiplication de cyberattaques fréquemment attribuées à des hackers russes, ou encore à la tentative d'assassinat en territoire britannique de l'ancien espion russe Sergei Skripal en mars 2018, cette politique russe en Arctique a suscité de nombreuses réactions, tant politiques que médiatiques et dans la communauté universitaire, avec de nombreuses interprétations de cette politique comme une menace pour la sécurité et la souveraineté du Canada en Arctique.

Il importe tout d'abord de souligner que, pour condamnables que soient l'annexion de la Crimée, le rôle probable de Moscou dans la guerre dans l'Est de l'Ukraine, les cyberattaques (si leur commanditaire se révélait en effet être le gouvernement russe) ou la tentative d'assassinat de S. Skripal en sol britannique; ces gestes, tout comme l'intervention russe en Syrie ou la recrudescence de l'activité militaire russe sur le théâtre baltique, n'ont rien à voir avec l'Arctique : il faut donc se méfier de tout amalgame.

Il convient également de rappeler que, jusqu'au drapeau russe planté en août 2007 au pôle Nord, sur le plancher océanique, un geste sans portée juridique mais qui a suscité une très vive réaction du ministre des Affaires étrangères de l'époque, Peter Mackay[1], on pouvait plutôt décrire la relation canado-russe sur les questions arctiques comme cordiale, voir coopérative, du fait de la convergence des points de vue sur la question des passages arctiques. De même qu'Ottawa revendique la souveraineté canadienne sur le PNO, Moscou fait de même sur plusieurs segments du passage du Nord-est et entend bien contrôler les mouvements de tous les navires sur la Route maritime du Nord, et les deux États sont confrontés à la constante contestation de la part des États-Unis. Cette convergence d'intérêts entre Russie et Canada sur la question des passages arctiques a été soulignée en 2004 par de nombreuses visites diplomatiques, dont celles à Moscou du ministre canadien des Affaires étrangères Bill Graham en 2002, du premier ministre Paul Martin en 2004 et à nouveau de Bill Graham en 2005, en qualité de ministre de la Défense (Lasserre 2017).

Néanmoins, en 2007, la Russie a repris ses patrouilles aériennes, notamment de bombardiers à long rayon d'action, à travers le bassin de l'océan Arctique, puis a également repris ses patrouilles maritimes en 2008, après plusieurs années d'interruption dans le contexte du marasme économique et financier qui a suivi la chute de l'URSS. Une volonté nette de redonner des moyens militaires conséquents à la Russie a émergé, pour défendre une zone définie comme stratégique à travers la Stratégie Arctique (2008)[2]. Le Président

---

[1] Pour mémoire, réagissant à ce geste et à la bravade de M. Chiligarov, responsable de l'expédition russe qui avait affirmé que « l'Arctique [était] russe » (*The Guardian* 2 août 2007), M. Mackay aurait répliqué en affirmant que "This isn't the 15th century. You can't go around the world and just plant flags and say: 'We're claiming this territory' ". Pourtant, il a tout de suite enchainé, dans une phrase nettement moins reprise par les médias, "There is no threat to Canadian sovereignty in the Arctic ... we're not at all concerned about this mission — basically it's just a show by Russia," (UK Reuters, 2 août 2017, https://uk.reuters.com/article/uk-russia-arctic-canada-idUKN0246498520070802).

[2] Presidential Decree, President Dmitri Medvedev, *Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу* [Fundamentals of the State policy of the Russian Federation in the Arctic in the period up to 2020 and beyond], septembre 2008, http://government.ru/info/18359/

Poutine avait également décrit l'Arctique en 2004 comme « un territoire disputé riche en ressources naturelles », où « une sérieuse lutte d'intérêts opposés est en cours »[3], et a promis, le 20 février 2012, un programme de réarmement sans précédent pour la Russie[4]. Dès 2007, ce souci de se doter d'un outil militaire conséquent a fait annoncer à des hauts gradés de la marine russe leur objectif de se doter de 5 à 6 porte-avions d'ici 2025, puis 2060[5]. Un objectif intenable : l'état-major a dû reconnaitre par la suite n'avoir ni les capacités de construction, ni les finances pour se doter d'autant de groupes de bataille autour de porte-avions (Lasserre et al 2012).

Depuis, les médias se font régulièrement l'écho de la mise en œuvre de ce réinvestissement militaire russe, en particulier dans l'Arctique. Les propos gravitent autour des points suivants :

- La marine russe a lancé de nombreuses nouvelles unités de surface comme sous-marines et va continuer d'en recevoir en grand nombre d'ici quelques années[6].
- La Russie a développé de nombreuses nouvelles bases militaires dans l'Arctique, avec un fort appui logistique : « In recent years [sic], Russia unveiled a new Arctic command, four new Arctic brigade combat teams, 14 new operational airfields, 16 deepwater ports, and 40 icebreakers with an additional 11 in development » (Gramer 2017). Des cartes, recensant l'ensemble des bases russes dans l'Arctique, sont fréquemment mobilisées pour souligner l'ampleur du réinvestissement russe et souligner, en contrepoint, la dispersion des bases canadiennes et américaines dans l'Arctique[7].
- L'armée de terre russe a modernisé les équipements de ses unités arctiques, notamment en intégrant de nouveaux chars de bataille T-80BVM et de nouveaux missiles sol-air[8]. Ces batteries antiaériennes ont notamment été déployées dans les nouvelles bases arctiques[9].
- L'armée russe a déployé des missiles guidés en zone arctique. Une démonstration a été organisée, manifestement pour le bénéfice des médias puisque des vidéos ont été filmées sous tous les angles et rapidement diffusées sur internet[10].

---

[3] *Izvestia*, 27 septembre 2004, cité par Zysk, K. (2008). Russian Military Power and the Arctic, *EU-Russia Center Review*, 8, p.84.

[4] Poutine promet un réarmement « sans précédent » de la Russie. *Mer & Marine*, 5 mars 2012.

[5] Russia plans to deploy six carrier battlegroups by 2025, *Defense Update*, 15 juillet 2007; Russia to have 5-6 aircraft carriers by 2060 – Navy commander, *RIA Novosti*, 4 avril 2008.

[6] *Sputnik*, La Marine russe sera dotée de près de 50 nouveaux bâtiments d'ici 2020, 31 mars 2018, https://fr.sputniknews.com/international/201803311035743268-marine-russe-nouveaux-navires/

[7] Dont celle de Gramer (op. cit) et surtout celle publiée par Business Insider et largement diffusée sur le net depuis : M. Nudelman et J. Bender, This map shows Russia's dominant militarization of the Arctic, *Business Insider*, 7 août 2015, https://www.businessinsider.com/chart-of-russias-militarization-of-arctic-2015-8

[8] Sukhankin, S. (2018). Russia's Push for Militarization of the Arctic Continues, 18 juin, *Eurasia Daily Monitor* 15(93).

[9] Korpela, A. (2016). Of Fire and Ice: Russia's Militarization of the Arctic. NAOC, Association Canadienne pour l'OTAN, 4 février, http://natoassociation.ca/of-fire-and-ice-russias-militarization-of-the-arctic/

[10] Par exemple *Euronews*, Watch: Russian military tests newly deployed coastal defence system in Arctic, 26 septembre 2018, https://www.euronews.com/2018/09/26/watch-russian-military-tests-newly-deployed-coastal-defence-system-in-arctic.

1.2. Du rêve de grandeur militaire russe à la réalité

1.2.1 Quel renouveau de la flotte ?

S'il est certain que le gouvernement russe regrette l'époque de la puissante soviétique passée et qu'il réaffirme régulièrement que l'on doit compter avec la Russie (Giusti et Penkova 2008), ce dont témoigne le rêve de l'Amirauté russe des 5 groupes de bataille (*carrier groups*) à l'horizon 2025, puis 2060, avant l'abandon du projet pour une option plus modeste d'un seul nouveau porte-avion (Samus 2018).

Ces péripéties sont révélatrices de la dynamique de la marine et du réarmement arctique russe : à la volonté politique, réelle, d'enrayer le déclin de l'appareil militaire, s'oppose la dure réalité des finances publiques et de la perte de savoir-faire des chantiers navals russes.

Ainsi, en 2013 on ne parlait plus que d'un seul nouveau porte-avion dans un avenir prévisible, le *Shtorm* de 100 000 t, qui devait être lancé en 2025; puis ce projet a été abandonné en 2015 pour un projet plus modeste de 70 000 t dont la construction a peu de chances d'aboutir avant 2025, car on estime la durée du chantier à environ 10 ans. Le seul porte-avion russe en activité, le *Kuznetsov*, connait d'importants problèmes de motorisation : il a été retiré pour des réparations majeures et sera non opérationnel jusqu'en 2021. Il est probable qu'il demeure actif au-delà de 2030, malgré son vieillissement, du fait des incertitudes concernant la mise en service du nouveau porte-avion (Samus 2018).

En 2013, Lasserre et al avaient rappelé que la marine russe connaissait un déclin important, tant en termes de tonnage que du nombre d'unités : le taux d'attrition (les retraits de service pour cause d'obsolescence) était bien supérieur à la mise en service de nouvelles unités.

Au cours des dernières années, la flotte russe a ainsi effectivement reçu de nombreuses nouvelles unités : 3 sous-marins de classe *Borei* lanceurs de missiles balistiques (SNLE) (2013-2014) ; 2 sous-marin d'attaque *Yasen* (SNA), 2014 et 2018 ; 6 sous-marins SSK (2014-2016) ; 1 navire d'assaut (2018); 2 frégates (2012, 2018); 12 corvettes (2012-2018).

Un effort réel de relance de la construction des sous-marins est perceptible, en témoigne le tableau des mises sur cale (tableau 1).

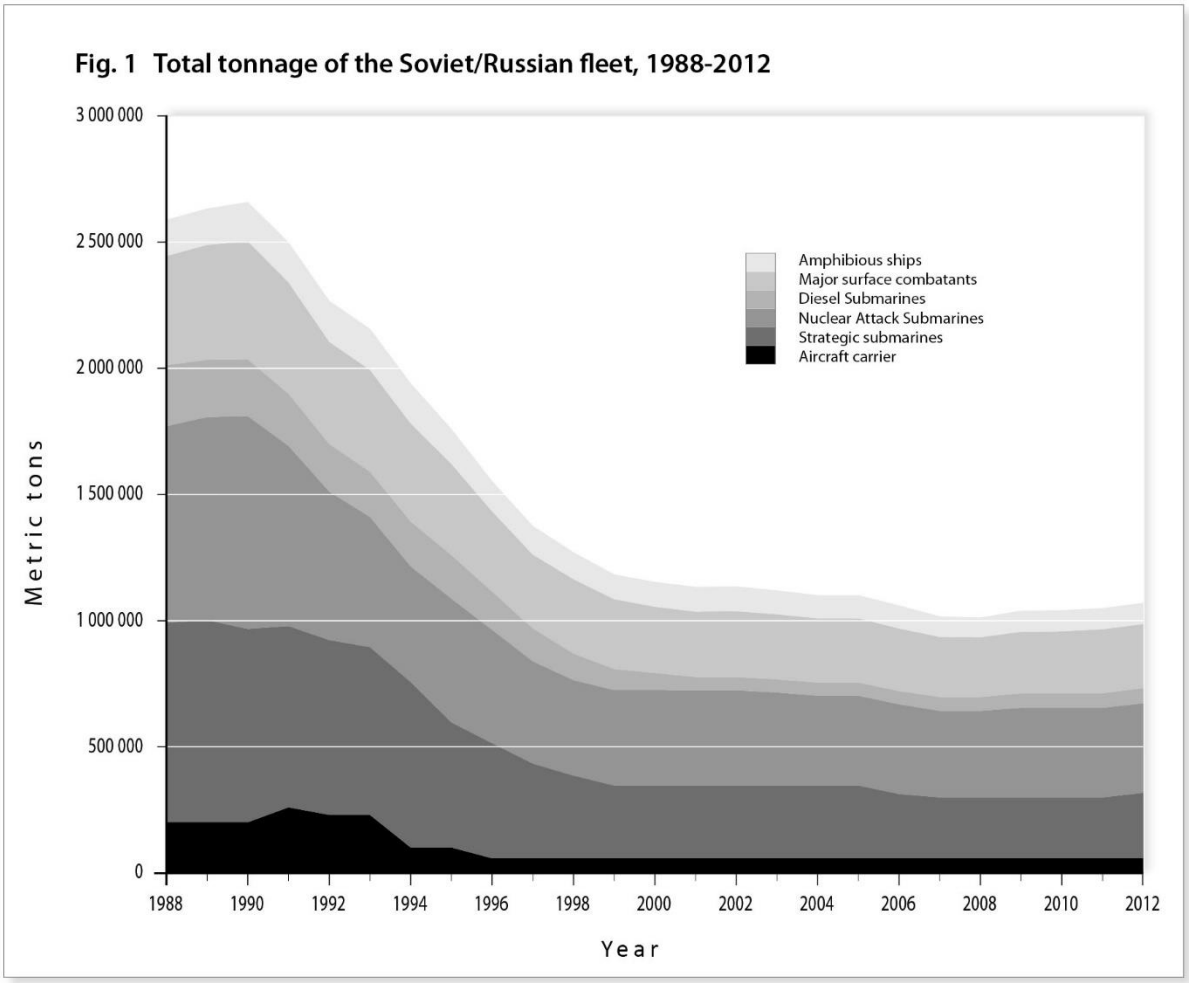
Tableau 1. Mise sur cale et entrée en service actif prévu pour les futurs sous-marins nucléaires russes, jusqu'en 2023.

	Mise sur cale	Service actif prévu
Classe Yasen, SNA		
Novosibirsk	2013	2019
Krasnoyarsk	2014	2020

Arkhangelsk	2015	2021
Perm	2016	2022
Ulyanovk	2017	2023
Classe Borei, SNLE		
Knyaz Vladimir	2012	2019
Knyaz Oleg	2014	2019
Suvorov	2014	2020
Alexandr III	2015	2020
Knyaz Pozharskyi	2016	2021

Mais ces nouvelles unités ne compensent pas les retraits, voir fig. 1 et tableau 2, surtout compte tenu des probables retraits du service des anciens sous-marins nucléaires. En effet, le SNLE Delta III *Ryazan*, en service depuis 1982, devrait être retiré en 2018. Le Typhoon *Dmitriy Donskov* est de facto retiré car sert de plate-forme d'essai du missile Bulava. Les six SNLE de classe Delta IV ont été admis au service actif de 1984 à 1990 et devraient rapidement atteindre leur limite d'âge. En ce qui concerne les SNA, 7 bâtiments ont été admis au service actif en 1990 ou avant et ont donc plus de 28 ans.

Fig. 1. Évolution du tonnage de la flotte soviétique/russe, 1988-2012.



Source : Lasserre et al, 2013.

Tableau 2. Évolution de la flotte militaire soviétique/russe, 1983-2018. Effectifs par classe de navires.

	1983	1991	2008	2018
Sous-marins nucléaires d'attaque (SNA)	70	65	35	18
Sous-marins nucléaires balistiques (SNLE)	67	60	19	11
Sous-marins nucléaires lance-missiles (SSGN)	40	43	11	8
Sous-marins diesel (SSK)	174	130	19	22
Porte-avions	3	5	1	1
Navire d'assaut	0	0	0	1
Croiseurs	45	30	7	5
Destroyers	105	37	19	12
Frégates	99	44	6	10

Corvettes	158	101	83	78

Source : Lasserre et al, 2013; *Jane's Fighting Ships*; Prézelin, B., *Flottes de combat.; List of active Russian Navy ships*, Wikipédia.

Il ressort du portrait de cette évolution :

- Le rapide et très significatif reflux de la marine russe après la chute de l'Union soviétique en 1991. De nouvelles unités arrivent en service mais ne parviennent pas à enrayer le déclin imputable aux retraits massifs du service actif. On est donc loin, très loin de la taille de la marine à l'époque soviétique.
- Certaines classes ont virtuellement disparu, comme les croiseurs; un seul porte-avion sera en service pendant plusieurs décennies dans la marine russe.
- Quoi que leurs effectifs diminuent aussi, le poids relatif des petites unités de surface, affectées à la défense côtière, augmente : frégates et corvettes. C'est une posture défensive, non pas hauturière.
- La classe des sous-marins diesels (SSK) a connu un regain avec l'entrée en service de 6 bâtiments de la classe Improved Kilo/Varshavyanka de 2014 à 2016, renforçant le caractère défensif là encore de la marine russe.
- Il en est de même pour les sous-marins nucléaires, qui demeurent l'ossature de la flotte russe, en particulier les SNA et les SNLE[11] : ils rappellent que le fondement de la stratégie navale russe demeure la dissuasion nucléaire, et non pas la capacité d'intervention mondiale, loin des bases.

Ce déclin de la flotte russe, imputable en bonne part à un rythme de retrait trop rapide par rapport à la construction de nouvelles unités, a des causes structurelles : les difficultés budgétaires russes, malgré l'embellie pendant la période des cours élevés du pétrole de 2006 à 2013 environ : la chute des cours du pétrole et les sanctions occidentales suite à la crise ukrainienne ont durablement atteint le budget russe, donc sa capacité de payer pour poursuivre le programme de construction des unités navales. Cette contrainte financière durable renforce une autre difficulté : la perte graduelle de compétence et de capacité des chantiers navals russes : faute de commandes suffisantes pendant de nombreuses années, ces chantiers ont perdu de nombreux ingénieurs et n'ont pas investi suffisamment pour moderniser la capacité de production, les forçant à limiter leur rythme de construction. Ce sont des investissements majeurs, hors de portée du présent budget russe, qui seraient nécessaires pour retrouver une capacité de construction adaptée au programme d'équipement naval (Sheldon-Duplaix, 2015).

Quant aux 40 nouveaux brise-glace récemment entrés en service actif, présentés par Gramer (2017) comme relevant implicitement du commandement militaire, il convient de clarifier de quoi il s'agit. Depuis 2012, la Russie n'a reçu aucun nouveau brise-glace nucléaire : le *50 Let Pobedy* est entré en service en 2007, et 5 brise-glaces diesels sont entrés en service, dont un seul pour la Marine de guerre; 2 devraient être achevés en 2018. On ne peut atteindre le chiffre de 40 nouvelles unités ces « dernières années » que si l'on intègre les navires multifonctions, les navires de patrouille, les remorqueurs, les navires de

[11] SSN et SSBN dans la terminologie anglaise.

recherche, les navires de sauvetage en mer, les ravitailleurs de plate-forme avec une capacité de glace conséquente : mais ce ne sont pas des brise-glace. Depuis 2012, j'ai compté 13 nouvelles unités de ce type, principalement affectées aux opérations portuaires ou à l'exploration pétrolière. Nombre de ces unités et des récents brise-glace appartiennent à des administrations civiles (ministère du Transport; RosMorPort) ou à des compagnies maritimes (Sovcomflot) ou pétrolières (Rosneft). Quant aux 16 nouveaux ports, ils n'existent tout simplement pas : il y a un effort tangible de réfection des infrastructures des ports arctiques sur la côte sibérienne, ces ports ayant été construits parfois depuis plusieurs décennies (ex : Tiksi 1933; Pevek 1934 environ; Dudinka 1937) et étant largement devenus obsolètes faute d'entretien et d'investissement. Leur réfection ne constitue donc pas la construction de nouveaux ports. Sabetta, sur la presqu'ile de Yamal, constitue une exception, un nouveau port construit pour l'expédition du gaz naturel.

1.2.2. Quelles nouvelles bases russes en Arctique ?

Depuis 2013 environ, les médias occidentaux se font l'écho de l'ambition russe de rétablir des bases militaires dans l'Arctique russe. Il s'agit essentiellement de restaurer des bases abandonnées suite à la chute de l'URSS en 1991[12].

Ainsi, le gouvernement russe a entrepris de rétablir des aérodromes comme Nagurskoye (piste de 1 500 m en 2016[13]), sur la Terre d'Alexandra dans l'archipel François Joseph; Temp sur l'ile Kotelny où une première infrastructure Trefoil a été érigée dès 2015 et peut accueillir 250 hommes[14]; Rogachevo en Nouvelle Zemble; Tiksi (piste de 3 000 m, stationnement de 1 300 m), Vorkuta (2 200 m), Alykel (3 450 m), Anadyr/Ugolny (3 500 m) et Mys Shmidta (2 450 m, extension prévue à 3 000 m) (Conley et Rohloff 2015). Certains aérodromes demeurent abandonnés comme Aspidnoye, Chekurovka, Ostrov Bolshevik. Des cantonnements sont prévus, pouvant ainsi abriter entre 150 et 250 hommes, comme à Temp ou Nagurskoye sur la Terre d'Alexandra, et sont prévus à Sredny Ostrov, Rogachevo, l'ile Wrangel et Mys Shmidta[15]. Pourtant, nombre d'analystes occidentaux insistent sur la construction de nouvelles bases, en proposant une évaluation de leur portée stratégique. Foxall décrit ainsi la nouvelle base de Trefoil, construite sur la Terre d'Alexandra dans l'archipel François Joseph, comme une base « majeure » (Foxall

---

[12] *The Guardian*, Russia to boost military presence in Arctic as Canada plots North pole claim, 10 décembre 2013, www.theguardian.com/world/2013/dec/10/russia-military-arctic-canada-north-pole

[13] Donc beaucoup trop courte pour accueillir des bombardiers stratégiques Tu-160 qui demandent 3 050 m (*Air Force Technology*, Tu-160 Balckjack Strategic Bomber, www.airforce-technology.com/projects/tu160/) ou des Tu-95 qui demandent environ 2 500 m.

[14] *AllSource Analysis*, Russian Activity in the Arctic, Kotelny Island, 17 avril 2015, https://allsourceanalysis.com/wp-content/uploads/2015/03/Discovery-Russia-Kotelny-Report-Sample.pdf

[15] *Radio Free Europe*, Russia Builds Second Military Base To Support Arctic Ambitions, 21 octobre 2015, https://www.rferl.org/a/russia-builds-second-military-base-support-arctic-amibitions/27317698.html

2017, p.8). Mais, si cette base constitue en effet une nouvelle installation dans l'archipel, elle peut accueillir 150 hommes[16] : est-ce là une base majeure? Selon quel critère ?

Ainsi, la base aérienne de Rogachevo (au sud de la Nouvelle-Zemble) a une piste de 2 500 m et un stationnement de 800 m permettant d'y positionner environ une douzaine de chasseurs bombardiers. La base elle-même est dotée d'un bâtiment-tour de contrôle de 4 étages semble-t-il, assez grand pour y caser l'état-major d'une escadrille de chasse. On y trouve quelques vieux bâtiments en béton pour le personnel, un nouveau casernement a trois pointes y était en construction en 2017[17]. Mais rien de tout cela ne suffit pour y positionner de nombreux et précieux Tu-160 ou Tu-95 qui sont gourmands en maintenance, en pièces détachées, et en carburant.

Fig. 2. Base de Rogachevo, 16 mars 2018.

Fig. 3. Base de Tiksi, 3 septembre 2016.

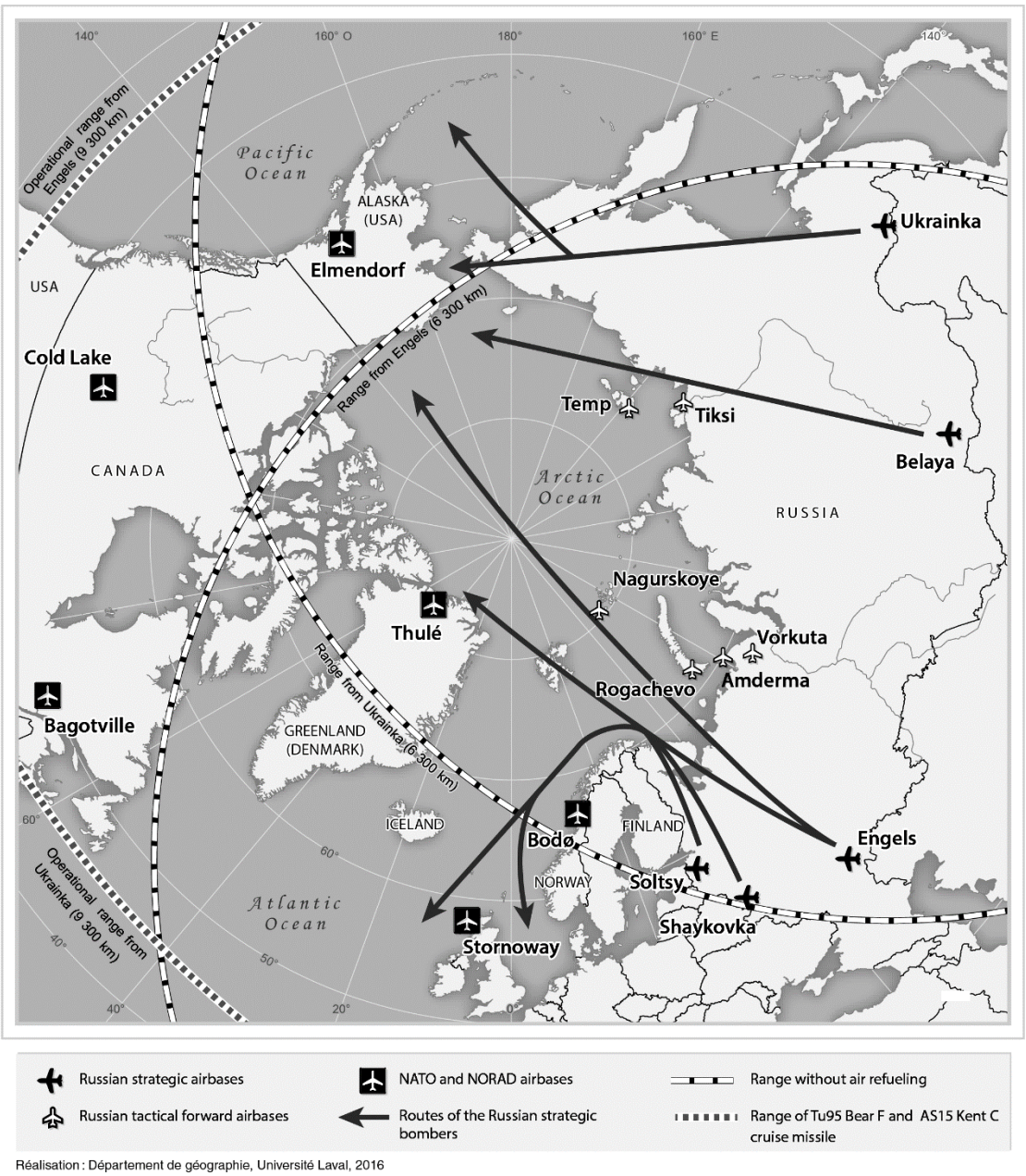
[16] *BBC News*, Russia's new Arctic Trefoil military base unveiled with virtual tour, 18 avril 2017, www.bbc.com/news/world-europe-39629819.

[17]

Un avion turbopropulseur et plusieurs hélicoptères y étaient stationnés.

Si la réfection de plusieurs aérodromes et la construction de nouveaux cantonnements donne une plus grande flexibilité militaire à la Russie, ici encore il faut relativiser la portée stratégique de ces infrastructures réactivées : combien d'appareils peuvent-elles accueillir ? Quelles sont les défenses antiaériennes installées, sachant que pendant la guerre froide, c'est un des facteurs qui ont conduit les Soviétiques à privilégier des bases en profondeur (Engels, Belaya par exemple) pour les bombardiers stratégiques, plutôt que des sites proches de l'Arctique ou de l'Europe (fig. 4).

Fig. 4. Localisation des bases aériennes stratégiques russes, et routes des bombardiers vers l'Arctique.



Source : Lasserre et Têtu 2016.

Quels positionnements d'appareils vont se mettre en place, compte tenu de la vulnérabilité relative de ces bases, du coût très élevé du stationnement permanent d'escadrilles de chasseurs et de bombardiers sur ces bases avancées, et que la doctrine d'emploi des bombardiers stratégiques est de les stationner hors de portée des frappes ennemies ? il semble que, plutôt que des bases à caractère offensif trans-arctique, ces bases constituent des points d'appui pour mieux contrôler les approches de la côte sibérienne grâce au positionnement d'un nombre limité d'avions de patrouille et de chasseurs (MiG 29, MiG-31, Su-27, Su-35) ou bombardiers tactiques (Su-34).

1.3. Des patrouilles aériennes russes très agressives ?

Plusieurs analystes complètent ce tableau en indiquant que l'aviation militaire russe a régulièrement violé l'espace aérien des pays occidentaux. « Russia is regularly *invading the sovereign airspace* of other Arctic countries. For example, in 2014, Norway intercepted 74 Russian warplanes conducting air patrols on its coast – up from 58 interceptions in 2013 »[18] (Foxall 2017).

Ce thème est récurrent dans la presse occidentale ou japonaise depuis plusieures années. Certains analystes occidentaux ont considéré que les patrouilles de bombardiers étaient inamicales, après que des patrouilles eurent approché le Canada, l'Alaska, le Royaume-Uni et le commandement central norvégien à Bodø en Norvège notamment. La reprise des patrouilles aériennes en Arctique depuis 2007 est un fait ; une réelle pression aérienne russe aux frontières des pays baltes, scandinaves ou d'Europe centrale l'est tout autant, avec un niveau de patrouilles interceptées sans commune mesure avec ce qui est observé dans l'Arctique. Voici des chiffres jusqu'en 2015 (tableaux 3 et 4).

Il ressort de ces chiffres que :

- Le nombre d'interception de patrouilles russes a certes augmenté dans l'Arctique nord-américain, passant de zéro avant 2006 à 5 par an en moyenne jusqu'en 2013, puis 10 en 2014.
- Ces chiffres ne semblent guère avoir augmenté depuis 2014 : on ne relève aucune interception dans l'espace aérien de l'Alaska de juillet 2015 à avril 2017[19], et du NORAD en 2016 (Thorne 2017). Ces interceptions sont sans commune mesure avec la pression exercée sur des alliés du Canada sur d'autres théâtres: 18 en mer du Nord ; 49 près des côtes norvégiennes ; 160 en Baltique[20] ; 245 en Europe[21] ; 473 en 2014 près du Japon… Il s'agit là de pressions militaires autrement plus intenses que celle, somme toute modérée, exercée par les patrouilles russes en Arctique.
- De ce point de vue, il serait judicieux de se demander si la pression des patrouilles aériennes au large des côtes norvégiennes relève de tactiques russes sur le théâtre baltique et scandinave, ou devraient être considérées comme relevant de l'Arctique. La grande proximité de la Russie, les rares mais réelles pénétrations des espaces aériens nationaux dans cette région par des chasseurs russes (Lasserre

---

[18] C'est moi qui souligne.

[19] *RC International, Eye on the Arctic*. F-22s intercept Russian bombers outside Alaska for first time since 2015, 19 avril 2017, www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2017/04/19/f-22s-intercept-russian-bombers-outside-alaska-for-first-time-since-2015/

[20] Puis 110 en 2016 et 130 en 2017 sur le théâtre baltique pour défendre les espaces aériens de l'Estonie, Lettonie et Lituanie. *Baltic Times*, NATO's intercepts of Russian aircraft increased in 2017 from 2016, 6 janvier 2018, www.baltictimes.com/nato_s_intercepts_of_russian_aircraft_increased_in_2017_from_2016/,

[21] En 2015, 410 interceptions par des appareils de l'OTAN visaient des appareils russes à partir de bases européennes, puis 780 en 2016.
The Independent, NATO intercepting highest number of Russian military planes since the Cold War as 780 incidents recorded in 2016, 22 avril 2017, www.independent.co.uk/news/world/europe/nato-russian-planes-intercepted-eu-europe-fighter-jets-scrambled-bombers-raf-typhoons-alaska-putin-a7696561.html.

et Têtu 2016), la dynamique européenne de l'aviation russe dans cette région depuis la crise ukrainienne militent pour une analyse dissociant le comportement de l'aviation russe vis-à-vis de la Norvège et par rapport à l'Arctique nord-américain.

De plus, ce que ces chiffres n'indiquent pas mais qu'il faut garder en mémoire également, est qu'en aucun cas, les patrouilles russes n'ont pénétré dans l'espace aérien des États nord-américains, de la Norvège ou du Royaume-Uni. Ainsi que mentionné, il y eut quelques exceptions en Lituanie ou en Finlande, mais ces incursions ont été très brèves.

« But in all the years that Soviet and, later, Russian aircraft have embarked on such missions, they've never breached Canadian or American airspace, said Major Jennifer Stadnyk, a spokeswoman at North American Aerospace Defence Command (NORAD) headquarters in Colorado… Every incident was conducted, by both Russia and NORAD fighters, in a safe and professional manner," said Stadnyk. Norad aircraft have intercepted and visually identified Russian aircraft off North America about 60 times since 2007, for an average of about seven times annually. The numbers have varied each year from as high as 15 to as low as none. » (Thorne, 2017).

Les médias et les analystes confondent régulièrement espace aérien national et zone de contrôle du trafic (ADIZ : Air Defense Identification Zone), la zone tampon où le trafic aérien est surveillé. Pénétrer une ADIZ sans permission n'est pas illégal car ces espaces aériens ne sont pas conventionnés : les États-Unis ne reconnaissent pas, ainsi, l'ADIZ proclamée par la Chine en mers de Chine du sud et de l'Est. En revanche, au regard du droit international, pénétrer l'espace aérien (qui s'étend sur 12 miles marins, 20 km à partir des côtes) est un acte de guerre qui autorise riposte immédiate. Il est donc peu probable que, de manière répétée, des appareils militaires russes aient délibérément pénétré l'espace aérien de pays de l'OTAN ou du NORAD (Lasserre et Têtu 2016).

Ces bombardiers sont peut-être armés : du moins ils n'emportent pas de missiles accrochés sous les ailes, mais peuvent en avoir dans la soute. Si c'était le cas, les missiles à longue portée russes Kh-55 Kent peuvent franchir 1 700 km environ. Lancés en dehors de l'espace aérien canadien, depuis la mer de Beaufort par exemple, ils pourraient atteindre Whitehorse ou Resolute : une menace certes, mais loin de pouvoir affecter la sécurité des grands centres urbains du Canada.

Plus récemment, la Russie a développé le Kh-101, d'une portée de 4 500 km semble-t-il[22], qui pourrait, depuis la côte de la mer de Beaufort, atteindre Vancouver, Calgary ou Toronto, si le bombardier se rendait jusqu'à ce point. Le NORAD n'a jamais communiqué, pour des raisons de sécurité, à quelle distance des côtes arctiques les patrouilles russes sont détectées. Les militaires connaissent l'existence de cette arme, assimilable de par sa portée à la menace d'armes stratégiques lancées de sous-marins, et organisent la surveillance de

[22] En emport interne sur les Blackjack Tu-160, et externe, donc clairement visibles, sur les Bear Tu-95 (Bosbotinis 2018). De tels missiles n'ont jamais été rapportés jusqu'à présent sur les Tu-95 volant vers l'espace du NORAD.

l’espace aérien en profondeur, bien au-delà de la ligne de côte. Ceci dit, pour quoi la Russie lancerait-elle une charge de 500 kg conventionnelle sur Vancouver ou Toronto ? La possibilité est une chose, dont les planificateurs tiennent compte ; la mise en œuvre une autre.

Enfin, ces patrouilles arctiques de bombardiers russes étaient fréquemment planifiées de longue date, et le NORAD averti ; les appareils russes volent souvent à haute altitude, ce qui les rend aisément détectables. Le caractère menaçant de ces activités aériennes russes demeure donc à démontrer ; et ce n’est pas dans l’Arctique que l’appareil militaire russe exerce sa pression sur l’OTAN dans le cadre de relations fortement dégradées depuis la crise ukrainienne de 2014.

Tableau 3. Nombre d'interceptions d'avions militaires russes par des appareils de l'OTAN, selon diverses sources, 1992-2014

Period, région et source		1990s						2000s														
		92	93	94	95	96	97	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
NORAD Arctic 2007-2010 Peter Mackay	Arctique nord-américain														"NORAD fighters have intercepted between 12 and 18 bombers annually since 2007"							
1992-2011 Rob Huebert	Arctique canadien	5	3	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	15	8	16	9	9			
2000-2014 Simon Viel (2014)	Arctique nord-américain													1	4		2	3		1	1	8
	Europe														10	2		2	4	1	1	6
	Baltique																		1		1	11
	Mer Noire																			1	1	7
	Japon							2						1		1				1	2	3
NORAD 2009-2014	Arctique nord-américain																25 interceptions 2009-2014, 5 en moyenne par an.					10
NORAD 2006-2011	Arctique nord-américain													45 interceptions 2006-2011, 9 en moyenne par an.								

Lasserre et Têtu, 2016. Sources par catégorie:

Peter Mackay: *CBC News* (2010). Russian planes intercepted near N.L. July 30. www.cbc.ca/news/canada/newfoundland-labrador/russian-planes-intercepted-near-n-l-1.971551, a. March 11, 2016. Mr Mackay donne des chiffres pour le nombre de bombardiers interceptés, pas pour la fréquence des interceptions (quel que soit le nombre d'avions russes dans leur groupe), qui constitue la base méthodologique de calcul pour les autres chiffres.

Rob Huebert, Freedom of Information request to the Department of National Defense, Ottawa, 2015.

Simon Viel, 2014. *La couverture médiatique concernant les interceptions d'avions militaires russes près de l'espace aérien de différents pays autour du monde*, unpublished Working paper, Hautes Études internationales, Laval University, Quebec City. Travail d'analyse des titres des médias effectué d'octobre 2014 à janvier 2015.

NORAD : *Russia – Long Range Aviation Intercept*. July 5, 2015. Reply to a Freedom of Information request. Peterson AFB, CO, US Northern Command; Regehr 2015 pour 2006-2011.

Tableau 4. Nombre d'interceptions d'avions de guerre russes par des avions de combat japonais, occidentaux ou de l'OTAN, 1992-2015

Région et période	1990'								2000'													
	92	93	94	95	96	97	98	99	0	1	2	3	4	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Lituanie 1992-2004	2557	2621	133	59	14	10	5	4	8	8	4	3	5									
Baltique par OTAN 2013-2015																				30	140	160
Europe par OTAN 2013-2015																				180	442	410
Bulgarie 2007-2014														2 à 3 interceptions par an en moyenne							2 à 3 par semaine	
Norvège 2007-2014														47			36	34	41	41	49	
Mer du Nord, interceptions par le Royaume-Uni 2010-2015																20	11	10	8		2	18
Japon 2010-2015															193	197	264	247	248	359	473	288

Lasserre et Têtu, 2016. Sources par région:

Lituanie: nombre de violations de l'espace aérien. "Lithuania Concerned Over Russian Air Incursions and Attempts To Divide NATO", 04VILNIUS1353_a, 29 October 2004, cable from the US Embassy in Vilnius, https://wikileaks.org/plusd/cables/04VILNIUS1353_a.html, c. 2 mars 2016.

Baltique: Les interceptions d'aéronefs russes sont trois fois plus importantes qu'en 2013. *Défens-Aéro*, Oct. 30, 2014; www.defens-aero.com/2014/10/les-interceptions-d-aeronefs-russes-sont-trois-fois-plus-importantes-qu-en-2013.html, a. Jan. 5, 2016; NATO cites 'unusual' Russian air activity as intercepts rise, *Stars and Stripes*, Oct. 30, 2014, www.stripes.com/news/nato-cites-unusual-russian-air-activity-as-intercepts-rise-1.311104, a. Jan. 6, 2016; NATO interception of Russian planes in Baltics rise,

UPI, 11 janvier 2016, www.upi.com/Business_News/Security-Industry/2016/01/11/NATO-interception-of-Russian-planes-in-Baltics-rise/3031452534461/, a. Jan. 19, 2016.

Europe: NATO fighter jets intercept Russian aircraft, *Financial Times*, July 30, 2015, www.ft.com/cms/s/214bf25e-36ca-11e5-b05b-b01debd57852, a. January 6, 2016; media screening; NATO reports surge in jet interceptions as Russia tensions increase, *The Guardian*, August 3, 2015, www.theguardian.com/world/2015/aug/03/military-aircraft-interventions-have-surged-top-gun-but-for-real, a. March 17, 2016. *The Independent*, Nato intercepting highest number of Russian military planes since the Cold War as 780 incidents recorded in 2016, 22 avril 2017, www.independent.co.uk/news/world/europe/nato-russian-planes-intercepted-eu-europe-fighter-jets-scrambled-bombers-raf-typhoons-alaska-putin-a7696561.html.

Bulgarie: La Bulgarie doit placer son Armée de l'Air en «état d'alerte" en raison de vols russes, *Défens-Aéro*, April, 2, 2014, www.defens-aero.com/2014/04/la-bulgarie-doit-placer-son-armee-de-l-air-en-etat-d-alerte-en-raison-de-vols-russes.html, a. March 15, 2016; L'Otan a mené 400 interceptions d'avions russes près de l'espace aérien de ses pays membres, *Zone Militaire Opex 360.com*, 20 nov. 2014, www.opex360.com/2014/11/20/lotan-mene-400-interceptions-davions-russes-pres-de-lespace-aerien-de-ses-pays-membres/, a. March 17, 2016.

Norvège: 2010-2014 : Norwegian Joint Headquarters, in Russian overflights, http://static.guim.co.uk/ni/1424887084071/Russian-flight-paths_DONE.svg, a. Jan. 6, 2016; Norway to restructure military in response to Russian 'aggression', *The Guardian*, Feb. 25, 2015, www.theguardian.com/world/2015/feb/25/norway-to-restructure-military-in-response-to-russian-aggression, a. Jan. 12, 2016; Sergunin and Konyshev 2015b.

Mer du Nord, Royaume-Uni : *Number of days QRA launched in response to Russian military aviation*, Written Answers to Questions, 24 January 2013, Parliament of the United Kingdom, London, http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201213/cmhansrd/cm130124/text/130124w0001.htm#13012463001994, a. Jan. 24, 2016; *Scotsman*, 2010. RAF catches Russian bombers in UK airspace, March 24, www.scotsman.com/news/raf-catches-russian-bombers-in-uk-airspace-1-796434, a. Jan. 6, 2016; media screening.

Japon: Joint Staff Press Release, *Statistics on scrambles through fiscal year 2013*, April 23, 2014; *Statistics on scrambles through fiscal year 2014*, May 22, 2015, Ministry of Defense, Tokyo. *Japan Times*, April 23, 2015, www.japantimes.co.jp/news/2016/04/23/national/japan-scrambled-fighters-china-record-571-times-fiscal-2015/#.VyC2_CG0fkY, a. April 26, 2016; *Wall Street Journal*, April 10, 2014, Japan Scrambles More Jets as Regional Tensions Rise, http://blogs.wsj.com/japanrealtime/2014/04/10/japan-scrambles-more-jets-as-regional-tensions-rise/, a. March 22, 2016; *Kyodo News*, http://japanvisitor.blogspot.ca/2009/04/japan-this-week-26-april-2009.html, a. Jan. 12, 2016.

1.4. Quelle vulnérabilité de l'OTAN ?

Andrew Foxall estime ainsi que "Russia has spent the last decade intensively militarising the Arctic. It has made considerable investments to improve its capacity and capabilities in the region, including establishing new Arctic brigades, re-opening Soviet-era military bases and building new facilities… This has far outstripped Western efforts over the same period and has left the West vulnerable ». Cette analyse résume l'articulation des arguments souvent présentés pour comprendre le comportement de la Russie : désir de réinvestissement dans la marine de guerre ; rétablissement de bases militaires sibériennes ; reprise des patrouilles aériennes dans l'Arctique. A noter que Foxall emploie un terme, « l'Ouest », qui place délibérément la réflexion dans une optique de guerre froide. Pourquoi l'Ouest ? Pourquoi ne pas recourir au terme « les Occidentaux », plus neutre car peu employé pendant la guerre froide justement ?

Pourtant, les analystes soulignent peu fréquemment les points suivants, pourtant tout aussi pertinents à des fins d'analyse de la stratégie militaire russe dans l'Arctique :

- Les patrouilles aériennes russes sont de faible intensité dans l'Arctique. Elles sont souvent conduites à haute altitude, sans escorte de chasseurs.
- Les patrouilles aériennes russes n'ont qu'exceptionnellement pénétré l'espace aérien des pays occidentaux.
- Malgré les efforts de réinvestissement de Moscou, la marine russe continue son déclin. Elle a de plus en plus le profil d'une marine de défense côtière, avec une forte composante de dissuasion nucléaire sous-marine. A ce titre, les images du lancement de missiles à partir de batteries côtières mobiles, largement diffusées à l'automne 2018, témoignent de cette posture défensive : de telles batteries peuvent servir à interdire l'accès aux bases ou aux détroits sibériens, mais pas à attaquer des positions adverses. De plus, le besoin de renforcer la défense côtière témoigne d'une menace perçue qui ne peut être contrée efficacement par la force aérienne ou maritime : elle accréditerait donc la reconnaissance russe que sa propre marine n'est pas suffisante pour défendre ces bases arctiques russes.
- Il est difficile de parler d'investissements rapides et de hausse conséquente des capacités militaires russes, quand celles-ci interviennent après deux décennies de déclin continu, tant sur le plan du matériel que du financement et, de fait, du manque d'entrainement. De fait, certes depuis quelques années on assiste à un effort réel de la part de l'appareil militaire russe, mais il est trop tôt pour pouvoir dire que cela vient seulement enrayer la poursuite du déclin dans le cas de la marine, ou donner un avantage significatif en Sibérie. Par ailleurs, que l'armée russe s'entraine et organise des manœuvres dans l'Arctique fait partie des attributs normaux d'une armée : c'est l'absence d'entrainement qui serait étonnant. Que ces exercices puissent constituer des messages politiques, ce que les politologues appellent parfois de la gesticulation pour signifier le désir d'être pris en considération, est tout aussi probable (Lasserre et al 2012; Lasserre et Têtu 2016).
- « L'Ouest » n'a pas réinvesti au même rythme que la Russie ces dernières années, mais il faut dire aussi que l'Ouest n'a pas connu de déclin capacitaire comparable

à celui de la Russie. Ainsi, de 1991 à 2012, le tonnage de la marine norvégienne a augmenté de 62%; de la marine danoise, de 45%. Au sein de la flotte américaine, qui a certes vu sa taille diminuer, on relevait 87 SNA en 1991, 54 en 2015 et 45 sont prévus pour 2040; 6 porte-avions (CV) et 8 CVN (porte-avions nucléaires) en 1991, 11 CVN en 2015 et 11 prévus pour 2040.

- Les représentations, les perceptions sont éminemment subjectives. On peut s'interroger sur le message que cherche à faire passer Moscou à travers ses manœuvres importantes en Arctique – sans doute, sont-elles destinées à souligner la détermination russe à défendre cette zone considérée comme stratégique, à l'intérieur de l'espace considéré comme russe par Moscou. Or Moscou n'a pas affiché de stratégie expansionniste – le cas des plateaux continentaux étendus est discuté plus loin. Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que, du fait de la rhétorique du gouvernement conservateur canadien (2006-2015), du réinvestissement militaire et de l'accroissement important des manœuvres militaires canadiennes dans l'Arctique, le Canada a aussi été perçu en Europe comme particulièrement agressif dans la zone arctique[23].

1.5. Quelle capacité de projection militaire pour la Russie dans l'Arctique ?

La marine russe n'est plus que l'ombre de ce qu'elle était en 1991 à la chute de l'URSS, et il en est de même pour l'armée de l'air, dont les capacités de projection à longue distance sont considérablement diminuées par l'attrition des bombardiers stratégiques Tu-160 et Tu-95[24], ainsi que la faible disponibilité d'avion de ravitaillement en vol (Lasserre et al 2013).

[23] Olivier Truc, "Des cinq pays riverains de l'Arctique, le Canada est assurément celui qui mène la politique arctique la plus agressive". *Le Monde – Bilan géostratégique*, 2010, p.90.
Neil Hamilton, "Le Canada s'est disqualifié lui-même [d'un rôle de leadership en Arctique] en faisant de l'Arctique un thème politique nationaliste et populiste"; dans "Les défis de la gouvernance de l'Arctique", P. Jacquet et al (ed.), *Regards sur la Terre 2011*, Armand Colin, Paris, 2011, p.327.
Jean-Marie Collin, "Le Canada, avec le Premier ministre Harper, est le plus agressif et exigeant dans son désir d'affirmation de souveraineté dans l'Arctique". "Arctique, un territoire en recherche de souveraineté", *Cahiers de la Revue Défense Nationale*, numéro spécial *L'Arctique, théâtre stratégique*, oct. 2011, p.17.

[24] Les Tu-95 étant, par ailleurs, de vieux bombardiers turbopropulseurs des années 1950, constamment entretenus, témoins de leur endurance mais aussi des faibles moyens financiers de la Russie pour les remplacer (Lasserre et Têtu, 2016).

Fig. 5. Un chasseur CF-18 Hornet fighter intercepte un bombardier Tu-95 près du territoire arctique canadien.

Source : DND, avec permission.

Le profil de la marine se présente de plus en plus sous la dualité d'une force stratégique sous-marine importante, outil de la stratégie de dissuasion nucléaire; et d'une marine de plus en plus côtière, même si elle peut encore intervenir à moyenne distance de ses bases comme lors de sa campagne de Syrie – sachant que le port de Tartous lui servait aussi de point d'appui, facilitant grandement sa logistique. Mais la marine russe a peu de moyens d'assaut amphibie de longue portée; son seul porte-avion est en cale sèche depuis 2018; elle a de moins en moins de grandes unités de surface (croiseurs et destroyers) et aucune de ses grandes unités n'a de classe de glace.

Les bases militaires réactivées en Sibérie, de taille relativement modeste, sont soumises à une forte contrainte logistique – il faut acheminer carburant, matériel, munitions sur place – et à une certaine vulnérabilité face à d'éventuelles frappes aériennes ou par des missiles mer-sol. De plus, leur taille modeste les rend peu adaptées pour monter une importante opération d'assaut contre l'Arctique nord-américain – il faudrait y concentrer bombardiers, chasseurs d'escorte, matériel d'appui. Leur rôle semble davantage défensif, politique (souligner la détermination russe à défendre ce territoire) et destiné à appuyer des opérations de recherche et sauvetage.

De plus, *en Arctique*, la Russie a peu de différends avec les États-Unis, le Canada ou même les États scandinaves. Le traité de 2010 a réglé le différend russo-norvégien en mer de Barents; la revendication russe sur la dorsale de Lomonossov ne parait pas

excessive, du moins pas davantage que celle du Canada, et en tout cas bien plus modeste que la revendication danoise.

Ainsi, comme le disent Lackenbauer et Lajeunesse, « whatever Putin's global intentions may be, the vague but provocative forecasts of Russian military adventurism in the Arctic are simply unrealistic. They also tend to overstate Russia's conventional expeditionary capabilities in the region, playing into Putin's hands as he attempts to depict his country as an Arctic hegemon. » (Lajeunesse et Lackenbauer, 2017).

S'il fallait adapter la posture de la force aérienne canadienne pour contrer cette menace potentielle, pour l'heure limitée, il faudrait donc penser à des appareils à long rayon d'action, capables d'assurer des veilles de surveillance en cas de tension et d'intercepter rapidement des escadrilles approchantes, et à la motorisation fiable du fait des grands espaces sans base. On devrait donc penser à des biréacteurs, avec un rayon d'action supérieur à celui des monoréacteurs F-35 (1 000 km seulement, et plus adaptés à des théâtres d'opération denses à forte intensité technologique) : ainsi, le CF-18 Super Hornet (2 100 km), le Typhoon (1 850 km) ou le Rafale (1 750 km). Leur capacité de réaction serait appuyée par l'achat de quelques patrouilleurs.

1.6. Demeurer attentifs dans l'Arctique européen et en mer Baltique.

Ceci dit, si la Russie dispose de peu de capacité de projection de forces à longue distance, et si elle a peu intérêt à déclencher un conflit contre l'OTAN, il importe de demeurer attentifs. Ainsi que souligné ci-dessus, la pression sur le théâtre est-européen, baltique et scandinave, est sans commune mesure avec ce que le NORAD peut observer dans l'Arctique nord-américain. Sans doute gesticulation politique et traduction du mécontentement russe face aux sanctions occidentales dans la crise ukrainienne, les multiples patrouilles aériennes, plus agressives (basse altitude, transpondeurs éteints, pas d'avertissement, pénétrations brèves mais répétées des espaces aériens baltes, finlandais, suédois; accrochage radar…) soulignent la forte densité d'actifs militaires dans la région et les faibles distances en jeu. L'enclave de Kaliningrad rassemble plusieurs bases militaires russes majeures, et la frontière russe avec les pays baltes ou la Finlande est très proche : à 165 km d'Helsinki; à 180 km de Tallin…

S'il fallait imaginer une zone où la vulnérabilité des pays de l'OTAN, ou occidentaux en général, est plus grande, c'est bien sur ce théâtre. Les faibles distances évoquées ci-dessus et l'importance des effectifs militaires rendent possible la stratégie du coup de force, comme la Russie l'a pratiquée en Crimée en 2014, plus plausible. La prise de contrôle de l'ile de Gotland est ainsi un scénario sérieusement envisagé par les forces armées suédoises et est sans doute à l'origine de sa remilitarisation par Stockholm : il est plus facile de dissuader Moscou avec la perspective d'une bataille rangée que si aucune force ne se trouve sur l'ile. La présence d'un fort déploiement militaire russe sur Gotland permettrait de verrouiller l'est et le nord de la mer Baltique (Montel, 2017). A l'heure actuelle, rien n'indique que cette perspective soit sérieusement envisagée par Moscou; mais ce scénario démontre que c'est bien davantage l'Arctique européen et l'espace baltique qui présente une certaine vulnérabilité face aux forces armées russes, pas le Canada.

2. La politique arctique de la Chine.

La Chine a manifesté son intérêt pour la région arctique en déposant sa candidature comme observateur au Conseil de l'Arctique en avril 2007, soit avant l'épisode du dépôt du drapeau russe au pôle Nord. Le premier transit du passage du Nord-Est, au nord des côtes sibériennes en août 2013, par un navire de commerce chinois, le *Yongsheng* de la compagnie d'État COSCO, illustre-t-elle les ambitions arctiques de Pékin? Ces efforts chinois, sur les plans diplomatique avec le Conseil de l'Arctique, ou économique avec des projets miniers, gaziers ou de transport maritime, suscitent des réactions négatives depuis 2009 environ de la part des médias ou de certains analystes occidentaux, qui dressent souvent un portrait d'une Chine ambitieuse et arrogante prête à bousculer l'ordre juridique établi pour défendre ses intérêts en Arctique et qui n'hésiterait pas à bousculer la souveraineté des pays de la région (voir par exemple *Edmonton Journal* 2007 ; *New York Times* 2012 ; pour des analyses soulignant la menace potentielle de la Chine en Arctique, voir Wright DC 2011, 2011b, 2013; Wright TC, 2013; Beck 2014). Pourtant, si la Chine nourrit certes une ambition politique internationale réelle, elle n'a jamais, à ce jour, cherché à remettre en cause la souveraineté des États arctiques; elle s'est même engagée à respecter ces revendications lors de son admission comme observateur au sein du Conseil de l'Arctique en 2013 (Alexeeva et Lasserre, 2012, 2015; Peng et Wegge 2014).

Des études récentes (Lasserre et al 2016; Lackenbauer et al 2018) a souligné le rôle des représentations dans cette idée d'une Chine potentiellement menaçante pour les souverainetés des États arctiques, mais aussi d'une attitude parfois ambiguë de la part de Beijing. La Chine aurait ainsi tardé à clarifier sa position par rapport aux espaces de souveraineté en Arctique, par rapport aux statuts des passages arctiques, par rapport à ses ambitions économiques, notamment son intérêt pour l'exploitation des ressources naturelles et le développement de routes maritimes actives (Huang et al 2014; Alexeeva et Lasserre 2015).

2.1. Une politique publiée pour rassurer ?

C'est afin de lever ces ambiguïtés que la Chine a publié, en janvier 2018, son livre blanc sur sa politique arctique, *China's Arctic Policy* (State Council Information Office, 2018). Ce document vient combler une lacune, puisqu'aucun texte officiel ne venait préciser les ambitions arctiques de la Chine, mais la perception de ce manque, surtout dans le public occidental, découlait de la prémisse que l'Arctique occupait nécessairement une place importante et qu'une politique cohérente devait la structurer, mais demeurait cachée. Or, l'ordre de priorité de l'Arctique dans la politique internationale de la Chine n'est pas aussi élevé que veulent bien le croire les pays arctiques[25], même si la Chine constitue un acteur avec un poids économique et politique notable et que donc ses projets peuvent y avoir un impact réel. Un autre facteur qui venait entretenir cette idée d'un manque de

[25] Par exemple, le Canada a-t-il publié un livre blanc sur sa politique en Amérique latine ? Être en mesure de définir les priorités d'une diplomatie active n'implique pas nécessairement la rédaction d'un document formel de politique.

transparence chinois résidait dans le fait que la Corée du Sud (2013) et le Japon (2015) avaient, de leur côté, publié des politiques arctiques officielles.

Depuis la publication de la politique arctique de la Chine, certains chercheurs soulignent la permanence de la menace chinoise, comme Wright par exemple (Wright 2018), qui accuse la Chine de révisionnisme et d'être agressive (*hawkish*). D'autres sont plus nuancés, mais soulignent toujours un risque de la part de la Chine, comme Rodman (2018). D'autres enfin soulignent la coopération que semble vouloir développer la Chine (Dolata 2018). Que dit la Chine dans cette politique arctique ?

Ce document, probablement rédigé à l'intention du public des États arctiques, fait écho à l'ambiguïté, réelle ou supposée, que nombre d'observateurs occidentaux prêtent à la posture chinoise en Arctique. Il semble chercher à rassurer : on y recense, sur 14 pages, 45 fois le concept de coopération; 22 fois le concept de respect de la Chine envers les États, les sociétés, les institutions arctiques et internationales, à une nuance près exposée ci-dessous; 4 fois le concept de durabilité (*sustainability*), et 3 fois le concept de gagnant-gagnant (*win-win*). La Chine participera « in Arctic affairs in accordance with the basic principles of "respect, cooperation, win-win result and sustainability'' ».

2.2. Un énoncé émaillé d'ambigüités

Pourtant, le document n'est pas exempt d'ambiguïtés, encore une fois.

Ainsi, la Chine reconnait explicitement la souveraineté des États arctiques : « The continental and insular land territories in the Arctic cover an area of about 8 million square kilometers, with sovereignty over them belonging to Canada, Denmark, Finland, Iceland, Norway, Russia, Sweden and the United States [...]. These coastal States have within their jurisdiction internal waters, territorial seas, contiguous zones, exclusive economic zones, and continental shelves in the Arctic Ocean. » Mais elle demeure silencieuse sur les points de friction, comme les passages arctiques. Il est possible que la Chine ait choisi de demeurer silencieuse à ce sujet du fait du différend qui, précisément, oppose les États arctiques entre eux au sujet du statut des passages arctiques du Nord-ouest et du Nord-est, les États-Unis demeurant opposés aux revendications canadienne et russe; les États arctiques européens demeurant neutres. Mais ce silence fait place à une certaine ambigüité : quelle est la position de la Chine par rapport aux passages arctiques ?

La suite du document entretient cette ambigüité : « States from outside the Arctic region do not have territorial sovereignty in the Arctic, but they do have rights in respect of scientific research, navigation, overflight, fishing, laying of submarine cables and pipelines in the high seas and other relevant sea areas in the Arctic Ocean, and rights to resource exploration and exploitation in the Area, pursuant to treaties such as UNCLOS and general international law. » Tout ceci est exact, et vise à rassurer quant aux ambitions spatiales que l'on prête parfois à la Chine, mais ici encore, la juxtaposition des deux paragraphes semble souligner les droits des États non arctiques dans la région, comme si ceux-ci étaient contestés – peut-être est-ce la perception de la Chine. La Chine précise

justement qu'elle est « an important stakeholder in Arctic affairs. Geographically, China is a "Near-Arctic State"[26], one of the continental States that are closest to the Arctic Circle »: pourquoi cette mention, sachant que la proximité n'a aucune valeur juridique ? Est-ce pour souligner la légitimité de l'intérêt de la Chine pour l'Arctique, ce que les États de la région ne contestent pas ; ou pour laisser entendre que la Chine peut légitimement jouer un rôle particulier dans la gouvernance arctique – lequel ?

De plus, dans une section visant à préciser comment la Chine entend participer à la gouvernance arctique, le texte affirme immédiatement que « "Respect" is the key basis for China's participation in Arctic affairs. Respect should be reciprocal. It means all States should abide by international treaties such as the UN Charter and the UNCLOS, as well as general international law. They should respect the sovereignty, sovereign rights, and jurisdiction enjoyed by the Arctic States in this region, respect the tradition and culture of the indigenous peoples, as well as respect the rights and freedom of non-Arctic States to carry out activities in this region in accordance with the law, and respect the overall interests of the international community in the Arctic. » La Chine place le droit international comme principe fondamental de la gouvernance arctique[27], en soulignant que, si elle respecte les États arctiques, ceux-ci doivent la respecter également selon les principes du droit international. Sans précision des aspects particuliers auxquels la Chine peut penser, cette formulation, qui fait écho au rappel des « droits » des États non-arctiques, est encore ambiguë. Aucun État arctique ne peut contester la légitimité de l'argument – tous les États arctiques invoquent le caractère fondamental du droit international – mais ce rappel et cette insistance sur les droits des États tiers laisse perplexe : la Chine a-t-elle le sentiment que l'on cherche à l'exclure de l'Arctique ? ou entretient-elle des vues particulières sur certains points de droit, comme le statut des passages arctiques, un point cher aux yeux du Canada comme de la Russie ?

La Chine cherche aussi à souligner sa place dans le concert des États arctiques. Ainsi, « through global, regional, multilateral and bilateral channels, all stakeholders — including States from both inside and outside the Arctic, intergovernmental organizations, and nonstate entities — are encouraged to take part in cooperation on climate change, scientific research, environmental protection, shipping route development, resource utilization and cultural activities ». Comme la Chine se considère comme partie prenante (*stakeholder*), cela s'applique à elle. Oui, personne ne peut être contre la vertu, mais dans quel cadre politique la coopération en matière de développement des ressources et des

[26] A noter que le Royaume Uni a adopté une expression similaire dès 2013, soulignant dans sa politique arctique que « the United Kingdom is not an Arctic State, but we are the Arctic's nearest neighbour. » *Adapting To Change. UK policy towards the Arctic.* Polar Regions Department, Foreign and Commonwealth Office, Londres, 2013. L'expression est demeurée inchangée dans la politique de 2018, *Beyond the Ice. UK policy towards the Arctic*.

[27] Ce qui n'est pas sans ironie, car, dans d'autres régions, la Chine rejette l'application du droit international. Ainsi, la Chine refuse le jugement de la Cour permanente d'arbitrage rendu le 12 juillet 2016 sur la question de la souveraineté sur les îlots de mer de Chine du Sud. Cour permanente d'arbitrage, Arbitrage relatif à la mer de Chine méridionale (La République des Philippines c. La République populaire de Chine), 12 juillet 2016, https://pca-cpa.org/fr/news/pca-press-release-the-south-china-sea-arbitration-the-republic-of-the-philippines-v-the-peoples-republic-of-china/.

routes maritimes doit-elle s'inscrire ? S'il est clair aux yeux de la Chine que cette coopération est subordonnée à la souveraineté et aux droits souverains des États arctiques, alors la réflexion mentionnée dans le document peut se comprendre, mais le paragraphe précédent du document officiel mettait précisément un bémol à la souveraineté des États arctiques. De plus, cette mise en perspective de la coopération selon la Chine banalise le rôle du Conseil de l'Arctique, institution fondamentale aux yeux des États arctiques, puisque cette coopération que la Chine appelle de ses vœux doit se placer à des niveaux globaux, régionaux, multilatéraux et bilatéraux, même si la Chine, « as an accredited observer to the Arctic Council, highly values the Council's positive role in Arctic affairs, and recognizes it as the main intergovernmental forum on issues regarding the environment and sustainable development of the Arctic ».

De fait, le livre blanc chinois cherche à rassurer et souligne la volonté de coopération de la Chine. Mais il souligne aussi le souci de la Chine de voir sa place respectée dans le concert des États afin de développer la gouvernance de la région. Il est alors légitime de se poser la question du message : est-ce que Beijing a le sentiment que les États arctiques refusent de coopérer avec la Chine ? ou est-ce que la Chine nourrit une autre interprétation du droit international sur certains points, comme le statut des passages arctiques ou le cadre institutionnel approprié pour cette gouvernance? Ce n'est pas clair. Cette ambigüité n'est pas nécessairement un danger, on l'a vu, car le silence de la Chine peut en partie s'expliquer par le souci de ne pas s'impliquer dans les disputes des États arctiques.

2.3. Le voyage du *Xuelong* : une occasion manquée?

A ce titre, le récent transit du brise-glace chinois *Xuelong* à travers le passage du Nord-ouest en 2017 aurait pu être l'occasion de valider la position chinoise. Le bâtiment a déjà transité plusieurs fois à travers le passage du Nord-est et il est probable que la Chine ait validé qu'elle avait la permission de Moscou, ce qui constitue un précédent. Mais il n'y avait jamais eu de transit du *Xuelong* dans l'archipel arctique canadien. Afin soit de demeurer neutre dans le différend canado-américain, ou de maintenir ses options (sachant que le précédent avec la Russie est établi), la Chine a présenté le voyage de son navire comme une « recherche scientifique marine » (marine scientific research), qui relève d'un statut différent : elle suppose le consentement de l'État côtier, effectivement demandé auprès du Canada, mais demeure distincte du transit possible de navires commerciaux. Ainsi, « dubbing their transit a science expedition allowed China to keep everyone happy without giving away its own position on whether it should be allowed to transit without Canada's consent for commercial or other purposes » (Rodman 2018, p.63).

Maladresse chinoise ? ou interprétation légitime de la part de Beijing, puisque le Xuelong effectuait en effet une mission scientifique, mais qui laisse un certain goût amer aux yeux de la partie canadienne ? jeu délibéré de la Chine ? Il faut se méfier des interprétations hâtives : la littérature a longtemps rapporté que le *Xuelong* avait illégalement abordé les côtes canadiennes en 1999 à Tuktoyaktuk, témoin, selon plusieurs analystes (voir notamment Teeple 2010), du jeu caché de la Chine; or il s'est avéré que le

gouvernement chinois avait bien prévenu Ottawa et que c'est la lenteur bureaucratique canadienne qui était à l'origine de la mauvaise information des autorités à Tuktoyaktuk (Pelletier et Lasserre, 2015).

Cette ambigüité du livre blanc chinois appelle à être levée à travers le dialogue avec la Chine, en gardant à l'esprit que l'Arctique n'est pas la priorité de la politique chinoise (Lasserre et al 2016; Tunjsø[28], dans Shek 2018).

[28] « The Arctic is the last thing on Chinese President Xi Jinping's mind when he wakes up in the morning », Ø. Tunjsø, professeur de politique internationale, Norwegian Institute for Defence Studies (Shek 2018).

3. Les enjeux du plateau continental étendu

Début décembre 2013, le gouvernement du Canada a déposé une demande partielle de plateau continental étendu portant sur le secteur atlantique auprès de la Commission sur les Limites du Plateau Continental (CLPC) des Nations Unies, l'organisme chargé d'évaluer, sur la base des données géologiques et géomorphologiques, les revendications d'extension des droits souverains des États côtiers sur les ressources potentielles des fonds marins. Les États disposent, selon la Convention sur le Droit de la mer de 1982, de 10 ans après la date de ratification, pour remettre ce document à la CLPC. Ottawa avait ratifié la Convention en décembre 2003. Le Canada bénéficiait ainsi, de facto, de la tolérance de la CLPC pour les États qui ne remettent que des demandes partielles, le délai maximum étant suspendu dès qu'une demande partielle est déposée.

Il semble que le gouvernement canadien avait pourtant un dossier prêt à être soumis pour la région arctique, et que ce soit une décision politique du premier ministre Stephen Harper qui a conduit le gouvernement à surseoir au dépôt de sa revendication en Arctique. La raison invoquée fréquemment par les médias, et confirmée à demi-mot par le gouvernement, est d'étendre la revendication d'un plateau continental étendu jusqu'au pôle Nord[29].

Rappelons que le plateau continental étendu, en vertu du droit international précisé par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, est une zone marine au-delà de la limite des 200 miles marins qui forme l'enveloppe extérieure de la Zone Économique Exclusive (ZEE). Un État côtier n'est pas souverain, ni sur la ZEE, ni sur le plateau continental étendu : il y détient des droits souverains sur l'exploitation des ressources des fonds marins et de la mer (ressources de pêche) dans la ZEE; sur les seules ressources des fonds marins dans le plateau continental. Cette nuance parait subtile, mais elle est de taille : en dehors de ces sphères de contrôle, l'État côtier ne régit pas les activités des tiers dans la ZEE et le plateau continental étendu. Il est donc abusif de parler de souveraineté canadienne à propos du plateau continental étendu, il est préférable de parler d'intérêts canadiens ou de droits souverains.

La ZEE est définie de manière géométrique : sa limite externe est située à 200 miles nautiques (320 km) de la ligne de base des côtes. Le plateau continental étendu est déterminé par la limite du talus continental, soit la ligne où s'arrête la plaque continentale et où débutent les grands fonds marins de la plaque océanique. C'est donc une limite à déterminer à travers des recherches géomorphologiques et géologiques, les États devant instruire leurs preuves dans le dossier remis à la CLPC. Celle-ci n'examine que les arguments d'ordre géomorphologique : elle ne trace pas de frontière et ne se mêle pas de possibles revendications croisées. A noter aussi que le droit à un plateau continental est imprescriptible : tout État côtier y a droit, quel que soit l'ordre du dépôt des revendications. Ce n'est donc pas du tout sur la base du « premier arrivé, premier servi » que sont

[29] Chase, S., Arctic claim will include North Pole, Baird pledges as Canada delays full seabed bid. *The Globe and Mail*, 9 décembre 2013, https://www.theglobeandmail.com/news/politics/ottawa-delays-full-bid-for-claim-to-north-pole/article15824139/.

déterminées les attributions à des plateaux continentaux étendus. Il n'y a pas de course aux zones arctiques : il n'y a qu'une course contre la montre, les États devant déposer leur premier dossier moins de 10 ans après leur ratification.

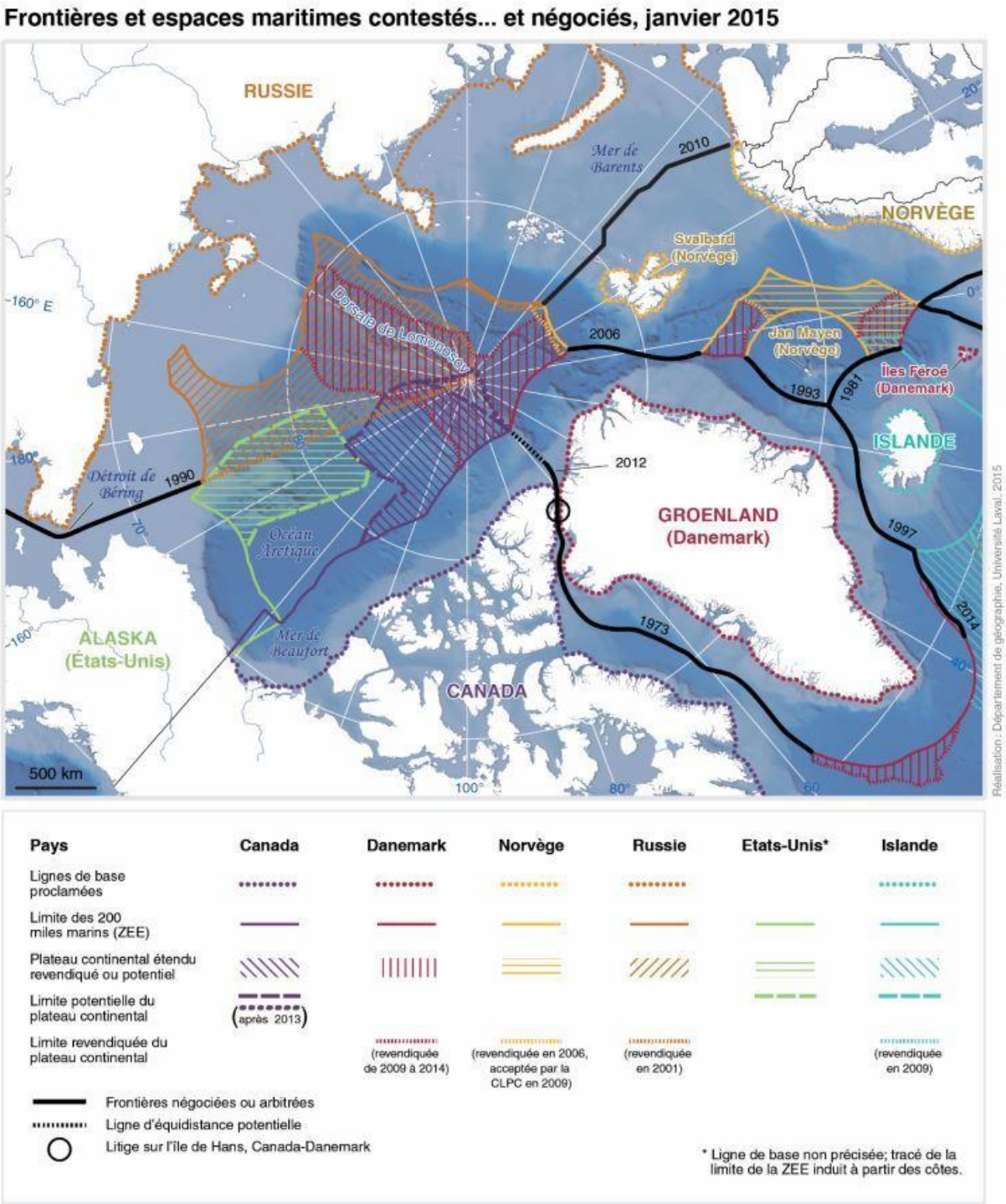
Dans le cas spécifique de l'océan Arctique, les États sont rendus à des étapes différentes de leurs revendications (tableau 5).

Tableau 5. État des revendications sur un plateau continental étendu en Arctique.

	Russie	**Norvège**	**Danemark**	**Canada**	**É-U**
Date de ratification	12 mars 1997	24 juin 1996	16 nov. 2004	7 déc. 2003	Non ratifiée
Date butoir	13 mai 2009	13 mai 2009	16 nov. 2014	7 déc. 2013	-
Dépôt des revendications	20 déc. 2001 Nouveau dépôt, 3 août 2015	27 nov. 2006	Soumissions partielles: - Nord des Féroé, 29 avril 2009 - Sud du Groenland, 23 juin 2012 - Est du Groenland, 27 nov. 2013 - Nord du Groenland, 11 déc. 2014	6 déc. 2013, partielle (Atlantique)	-
Avis de la Commission	Demande de précisions, 14 juin 2002	Revendications acceptées, 27 nov. 2009	Revendication au nord des îles Féroé acceptée, 25 mars 2014.	-	-

La revendication de la Russie était la première à avoir été rendue publique. Elle a suscité de nombreuses réaction du fait qu'elle revendiquait la dorsale de Lomonossov jusqu'au pôle nord. Or, le Canada semble décidé à faire de même, tandis que le Danemark a révélé en 2014 une revendication nettement plus étendue, dépassant le pôle Nord pour se rendre jusqu'à la limite de la ZEE russe (voir Fig. 6).

Fig. 6. Revendications sur des plateaux continentaux étendus et frontières maritimes en Arctique



Source : compilation, F. Lasserre

A noter que, contrairement à une idée reçue, de nombreuses frontières maritimes ont été tracées et mutuellement agréées entre États : on est loin de l'état de vive tension que certains analystes et médias dépeignent dans la région.

De fait, il est étonnant, dans ce contexte, de qualifier systématiquement la revendication russe de menace face aux intérêts canadiens, alors que les chevauchements possibles sont minimes et que les deux revendications, canadienne et russe, s'appuient sur le pôle Nord, sans doute en vertu du rôle symbolique de ce point qui n'a aucune valeur stratégique (Burke 2018). En revanche, la revendication danoise est bien plus étendue puisqu'elle traverse le bassin océanique pour s'étendre jusqu'à la ZEE russe, et empiète largement sur les revendications potentielles du Canada (et vice-versa, d'ailleurs).

Tout dépend en réalité de l'interprétation que les experts de la CLPC donneront des éléments scientifiques fournis par le Canada, la Russie et le Danemark. Plusieurs scénarios sont possibles :

- La dorsale de Lomonossov relève du plateau continental eurasien, et en ce cas seule la revendication russe est légitime;
- La dorsale de Lomonossov est rattachée au plateau continental nord-américain, et alors les revendications danoise et canadienne sont légitime, à charge pour eux de départager leurs espaces maritimes. Le pôle Nord se trouvant sur le versant européen de la dorsale, il est peu probable que le Canada puisse conserver l'atelier du Père Noël dans son espace maritime.
- La dorsale de Lomonossov est distincte des plateaux continentaux et ne peut donc être revendiquée : en ce cas, les trois revendications sont nulles sur cette dorsale.
- La dorsale de Lomonossov est un morceau de croûte continentale qui peut être rattachée tant aux continents eurasien que nord-américain : auquel cas, les trois revendications seraient légitimes, à charge ensuite pour les trois États de se départager l'espace maritime en jeu et de définir des frontières maritimes. La CLPC n'a pas ce mandat.

Références

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2012). Le Dragon des Neiges. Les stratégies de la Chine en Arctique. *Perspectives chinoises* 3, CEFC, Hongkong, p.61-68.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2015). Quelle stratégie pour la Chine en Arctique? dans Mottet, É., B. Courmont et F. Lasserre (dir.). *La Chine et le Monde. Quelles nouvelles relations, quels nouveaux paradigmes ?* Presses de l'Université du Québec, Québec, p.271-292.

Bartenstein, K. (2010). "Use it or lose it": An Appropriate and Wise Slogan?. *Options politiques/Policy Options* 31(7), 69-73.

Borgerson, S. (2008). Arctic Meltdown: the Economic and Security Implications of global Warming. *Foreign Affairs* 87(2), 2008, 63, 66-69.

Borgerson, S. (2009). The Great Game Moves North. *Foreign Affairs*, online version, 25 March 2009, www.foreignaffairs.com/articles/64905/scott-g-borgerson/the-great-game-moves-north.

Bosbotinis, J. (2018). 'Fire for Effect': Russia's Growing Long Range Strike Capabilities. *Wavell Room, Contemporary British Military Thought*, 5 septembre, https://wavellroom.com/2018/09/05/fire-for-effect-russias-growing-long-range-strike-capabilities-and-its-implications/#easy-footnote-30-10045.

Burke, D. C. (2018). *International Disputes and Cultural Ideas in the Canadian Arctic*. Cham : Springer.

Byers, M. (2010). *Who owns the Arctic?: Understanding sovereignty disputes in the North*. Vancouver : Douglas & McIntyre.

Conley, H. A. et Rohloff, C. (2015). *The New Ice Curtain: Russia's Strategic Reach to the Arctic*. Rowman & Littlefield.

Dolata, P. (2018). A Global Arctic ? Chinese Aspirations in the North. Policy *Perspective*, Canadian Global Affairs Institute.

Edmonton Journal (2007). Who will guard our gaping back door?, 18 novembre.

Foxall, A. (2017). Russia's Po.licies towards a Changing Arctic: Implications for UK Security. *Russia Studies Centre Research Paper* No. 12, Henry Jackson Society.

Giusti, S. et Penkova, T. (2008). Russia: just a normal great power? *Working Paper*, n°34, Instituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI), Rome.

Gramer, R. (2017), Here's What Russia's Military Build-Up in the Arctic Looks Like, *Foreign Policy*, 25 janvier, https://foreignpolicy.com/2017/01/25/heres-what-russias-military-build-up-in-the-arctic-looks-like-trump-oil-military-high-north-infographic-map/

Griffiths, R. (2003). The shipping news: Canada's Arctic sovereignty not on thinning ice. *International Journal*, *58*(2), 257-282.

Huang, L.; F. Lasserre & O. Alexeeva (2014). Is China's interest for the Arctic driven by Arctic shipping potential? *Asian Geographer*, doi: 10.1080/10225706.2014.928785, 1-13.

Huebert, R. (2001). Climate Change and Canadian Sovereignty in the Northwest Passage. *ISUMA*, 1/2001, p. 86-94.

Huebert, R. (2005). The Return of the Vikings. Dans Berkes, F. ; Huebert, R. et al (dir.) *Breaking Ice: Renewable Resource and Ocean Management in the Canadian North*. Calgary : Univ. of Calgary Press, 319.

Huebert, R. (2011). Climate change and Canadian sovereignty in the Northwest Passage. *The Calgary Papers in Military and Strategic Studies*, (4).

Lackenbauer, P. Whitney; Adam Lajeunesse, James Manicom, and Frédéric Lasserre (2018). *China's Arctic Ambitions and What They Mean for Canada.* Calgary : University of Calgary Press.

Lajeunesse, A. (2016). *Lock, stock, and icebergs: a history of Canada's Arctic maritime sovereignty*. Vancouver : UBC Press

Lajeunesse, A. et Lackenbauer, W. (2017). Russia's Arctic Militarization: A Reality Check. *Arctic Deeply*, 17 mars, www.newsdeeply.com/arctic/community/2017/03/17/russias-arctic-militarization-a-reality-check.

Lasserre, F. (2010). L'Arctique, zone de confrontation ou de coopération ? Genèse de relations complexes et anciennes. Dans Lasserre, F. (dir.) *Passages et mers arctiques. Géopolitique d'un espace en mutation*. Québec : Presses de l'Université du Québec.

Lasserre, F. ; O. Alexeeva et L. Huang (2016). La stratégie de la Chine en Arctique : agressive ou opportuniste? *Norois – environnement, Aménagement, Société* 236 - 2015/3 (publié mars 2016), 7-24.

Lasserre, F. et Têtu, PL. (2016). Russian Air Patrols in the Arctic: Are Long-Range Bomber Patrols a Challenge to Canadian Security and Sovereignty? *Arctic Yearbook* 2016, 304-327, www.arcticyearbook.com/images/Articles_2016/scholarly-articles/11-AY2016-Lasserre-and-Tetu.pdf.

Lasserre, F. ; Le Roy, J. et Garon, R. (2013). Is there an arms race in the Arctic? *Journal of Military and Strategic Studies*, 14(3-4).

Lasserre, Frédéric (2017). Arctique : le passage du Nord-Ouest sous tension. *Politique étrangère*, 2017-1, p.141-153.

Montel, A. (2017). Mutations stratégiques et instances de coopération en mer Baltique : un point de vue suédois. *Regards géopolitiques* 3(3), 30-35, Conseil québécois d'Études géopolitiques, https://cqegheiulaval.com/regards-geopolitiques/

New York Times (2012). Race Is On as Ice Melt Reveals Arctic Treasures, 18 septembre.
Pelletier, S. et Lasserre, F. (2015). Intérêt de la Chine pour l'Arctique. Analyse de l'incident entourant le passage du brise-glace Xue Long en 1999 à Tuktoyaktuk, Territoires du Nord-Ouest. *Monde chinois, Nouvelle Asie*, 41, 109-129.

Peng, J. et Wegge, N. (2014). China and the law of the sea: implications for Arctic governance, *The Polar Journal*, 4(2) p.287-305.

Rodman, L. (2018). China's ambitions in the North American Arctic. *Diplomat and International Canada* 29(3), 62-66.

Samus, M. (2018). Russia Postpones Future Aircraft Carrier Program. *Eurasia Daily Monitor* 15(69), https://jamestown.org/program/russia-postpones-future-aircraft-carrier-program/.

Shek, C. (2018). China's Arctic ambitions no clearer after white paper. *Natural Gas Daily*, 2 février, http://interfaxenergy.com/gasdaily/article/29388/chinas-arctic-ambitions-no-clearer-after-white-paper.

Sheldon-Duplaix, A. (2015). Quels ambitions maritimes pour la Russie? *Défense et Sécurité internationale*, nº 112, novembre.

State Council Information Office (2018). *China's Arctic Policy*. 26 janvier. http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm.

Teeple, N. (2010). L'histoire des intrusions dans l'Arctique canadien, en bref. *Le Journal de l'Armée du Canada*, 12(3), 52-77.

Thorne, S. (2017). Testing North American air space. *Legion. Canada's Military History Magazine*, 10 mai, https://legionmagazine.com/en/2017/05/testing-north-american-air-space/

Wright, D. C. (2018). The Dragon and Great Power Rivalry at the Top of the World: China's Hawkish, Revisionist Voices Within Mainstream Discourse on Arctic Affairs. *Policy Paper*, Canadian Global Affairs Institute.

Wright, D.C. (2011). The Panda Bear Readies to Meet the Polar Bear: China Debates and Formulates Foreign Policy Towards Arctic Affairs and Canada's Arctic Sovereignty, *Canadian Defence & Foreign Affairs Institute Papers*, Calgary, 10 p.

Wright, D.C. (2011b). *The Dragon Eyes the Top of the World: Arctic Policy Debate and Discussion in China*. Naval War College, Center for Naval Warfare Studies, China Maritime Studies Institute: Newport, RI, 56 p.

Wright, D.C. (2013). China's Growing Interest in the Arctic. *Journal of Military and Strategic Studies* 15(2), http://jmss.org/jmss/index.php/jmss/article/view/528

Wright, T.C. (2013). China's New Arctic Strategem: A Strategic Buyer's Approach to the Arctic. *Journal of Military and Strategic Studies* 15(1), http://jmss.org/jmss/index.php/jmss/article/view/512