

HÉLÈNE DE POOTER, *L'EMPRISE DES ÉTATS CÔTIERS SUR L'ARCTIQUE*, PARIS, PEDONE, 2009

HÉLÈNE MAYRAND*

Les questions de souveraineté en Arctique ont fait couler beaucoup d'encre ces dernières années avec la possibilité d'accéder à d'immenses territoires et de nombreuses ressources par la fonte des glaces causée par les changements climatiques. Hélène De Pooter, doctorante à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, se concentre sur les problèmes relatifs à la délimitation du plateau continental arctique et du statut juridique du Passage du Nord-Ouest et de la Route du Nord-Est dans *L'emprise des États côtiers sur l'Arctique*, un ouvrage tiré de son mémoire de maîtrise. L'intention avouée de l'auteure est de présenter un point de vue objectif sur ces deux questions liées à la souveraineté des États côtiers de l'Arctique afin d'éviter tout point de vue nationaliste. Pour ce faire, elle fait appel aux prétentions des États et de certains auteurs et elle les compare aux règles du droit de la mer telles qu'établies dans la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, dans certains arrêts de la Cour internationale de Justice et des directives et autres documents émanant des organes des Nations Unies. Elle fait également appel à certaines notions géologiques sur la question de la délimitation du plateau continental et illustre abondamment les enjeux de délimitation du plateau et ceux concernant les eaux de surface par des cartes et schémas.

L'ouvrage se divise en deux parties comportant chacune deux chapitres. Dans la première partie, intitulée « *Tentatives d'appropriation du sol et du sous-sol* », l'auteure se penche sur les revendications d'un plateau continental supérieur à 200 milles marin par la Russie et la Norvège déjà soumises devant la Commission des limites établies en vertu de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, ainsi que sur les revendications éventuelles du Canada et du Danemark (pour le Groenland). L'auteure résume les prétentions de ces États, mais également leurs réactions et commentaires, en particulier ceux des États-Unis, relativement aux revendications territoriales de leurs voisins arctiques. Dans le deuxième chapitre de la première partie, l'auteure se penche en profondeur sur l'épineuse question des dorsales que la Commission des limites devra aborder, car cet enjeu se trouve au cœur des revendications russes, et potentiellement canadiennes et danoises. L'auteure ne tire pas de conclusion claire de cette première partie, puisqu'elle est d'avis que « le droit, dès l'origine, a été mal construit, et qu'il est presque impossible, *a posteriori*, d'apporter une cohérence à un texte qui n'en comporte pas¹. » Il reviendra donc à la Commission des limites de décider si les dorsales revendiquées par la Russie et potentiellement revendiquées par le Canada et le Danemark feront partie de leur plateau continental.

La deuxième partie ayant pour titre « *Tentatives d'internationalisation de la surface* » porte essentiellement sur le statut juridique du Passage du Nord-Ouest et de

* Candidate au doctorat à la Faculté de droit de l'Université de Toronto.

¹ Hélène De Pooter, *L'emprise des États côtiers sur l'Arctique*, Paris, Pedone, 2009 à la p. 87.

la Route du Nord-Est. L'auteure passe en revue les règles de droit découlant des arrêts de la Cour internationale de Justice en la matière ainsi que celles énoncées dans la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* et autres documents internationaux pertinents. À la lumière de ces règles, l'auteure analyse les prétentions du Canada et de la Russie d'internalisation du Passage du Nord-Ouest et de la Route du Nord-Est respectivement soit comme eaux historiques, ou soit englobés par des lignes de base droites. L'auteure conclut que ni le Canada ni la Russie ne peut prétendre sur une base historique que les eaux du Passage du Nord-Ouest et de la Route du Nord-Est sont des eaux intérieures, pas plus que ces deux États peuvent englober ces routes maritimes par des lignes de base droites². Ces dernières peuvent être employées, mais pas, de l'avis de l'auteure, de façon aussi élastique que le prétendent le Canada et la Russie. Dans le deuxième chapitre sur les eaux de surfaces, l'auteure souligne que le Passage du Nord-Ouest et la Route du Nord-Est ne peuvent être assimilés actuellement à des détroits internationaux, mais pourraient le devenir éventuellement, donnant accès au droit de passage en transit. Elle souligne également les droits des États côtiers en matière environnementale découlant de l'article 234 de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*.

L'ouvrage de De Pooter a l'avantage de se pencher sur des questions techniques et de vulgariser des enjeux de l'heure portant sur la délimitation du plateau continental et le statut juridique des passages maritimes dans l'océan Arctique. Certes, cet ouvrage vulgarise très bien le droit et les prétentions des parties, en particulier à l'aide des diverses cartes et schémas, mais il va également en profondeur sur des questions pointues de droit. Cependant, cette profondeur d'analyse est mieux réussie dans la première partie. De façon ironique, c'est lorsque le droit semble moins clair que l'auteure réussit le mieux à cerner les enjeux et les subtilités entre droit, politique et science. Dans la conclusion de la première partie, l'auteure met le doigt sur le nœud du problème : le droit peut mener à diverses interprétations de la notion de dorsales sous-marines et océaniques et la géologie n'apporte pas de réponse claire pour distinguer les deux formes de dorsales.

Cependant, l'analyse très réussie de l'ambiguïté de la notion de dorsale est quelque peu assombrie par l'allusion de l'auteure selon laquelle la détermination que devra faire la Commission des limites consisterait en une création du droit, voire une décision purement politique qui n'aurait pas de fondement légitime. Or, peu de cas en droit international peuvent être qualifiés « d'application purement technique du droit³ ». Quoique l'auteure pose des questions intéressantes, elle ne supporte pas par des arguments la mise en doute de la légitimité ou/et la capacité de la Commission des limites d'émettre des recommandations sur la question de la limite du plateau continental conformément à la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. À défaut d'explications, cette allusion est surprenante, en particulier dans le contexte de la pratique des États côtiers de l'Arctique qui a, jusqu'à maintenant, suivi le processus de délimitation établi par la Commission des limites. De plus, il est à noter que cette

² Il s'agit de lignes tracées conformément à l'article 7 de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* pour relier des points appropriés de la côte pour tenir compte de la présence d'îles ou autres caractéristiques de la côte dans la mesure de la mer territoriale.

³ De Pooter, *supra* note 1 à la p. 88.

dernière n'émet que des recommandations, qui deviennent définitives et obligatoires que si elles sont adoptées par l'État. Nous sommes sympathiques au fait que l'auteure ait trouvé plus de questions que de réponses, mais elle aurait eu tout avantage à préciser les raisons pour lesquelles ces questions se posent.

Dans la deuxième partie, l'avis de l'auteure selon lequel les eaux historiques et les lignes de base droites ne peuvent être utilisées pour internaliser des eaux situées dans le Passage du Nord-Ouest et la Route du Nord-Est est plutôt clair et étoffé. Cependant, les conséquences des divers régimes juridiques des eaux de surface, soit entre les régimes des eaux intérieures, de la mer territoriale, de la zone contiguë, de la zone économique exclusive, des détroits internationaux et des eaux dans les zones recouvertes par les glaces, ne sont pas explicitées. En effet, l'auteure fait simplement référence au droit de passage inoffensif, le droit de passage en transit et la liberté de navigation sans pour autant éclairer le lecteur sur les impacts de ces régimes pour les États côtiers⁴. Certes, il ne s'agit pas à proprement parler d'une question de délimitation, mais des conséquences pour lesquelles les États sont en faveur d'un régime plutôt qu'une autre. De plus, l'application de l'article 234 au Passage du Nord-Ouest et la Route du Nord-Est n'est pas aussi évidente que le soutient l'auteure, en particulier si ces passages ne sont plus recouverts par les glaces la majeure partie de l'année ou s'ils constituent des détroits internationaux⁵.

Finalement, l'ouvrage peut aider les juristes à comprendre les enjeux de délimitation du plateau continental et du statut juridique des routes maritimes de l'Arctique, mais il ne saurait être étendu à d'autres enjeux. Or, l'auteure fait référence dans la conclusion au débat sur l'adoption d'un traité de l'Arctique, mais le lien entre cet éventuel traité et les questions précédemment posées par l'auteure est loin d'être évident. En effet, ce traité est envisagé principalement pour atténuer les conséquences environnementales sur l'Arctique que va apporter l'augmentation des activités humaines dans la région et non pour régler des différends territoriaux qui sont déjà couverts par la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*. Certes, la délimitation du plateau continental et la détermination du statut juridique des eaux de l'océan Arctique peuvent être perçues comme les précurseurs de l'augmentation des activités humaines dans l'Arctique. Cependant, le fait que les questions de souveraineté soient réglées en Arctique ne saurait répondre à la question de comment protéger la plus grande étendue sauvage qui existe en Amérique du Nord.

⁴ Voir à cet effet Suzanne Lalonde, « Increased Traffic through Canadian Arctic Waters : Canada's State of Readiness » (2004) 38 *Revue juridique Thémis* 49.

⁵ Erik J. Molenaar et Robert Corell, « Background Paper: Arctic Fisheries » *Arctic TRANSFORM* (4 septembre 2008), aux pp. 5, 20 en ligne: <arctic-transform.org>.