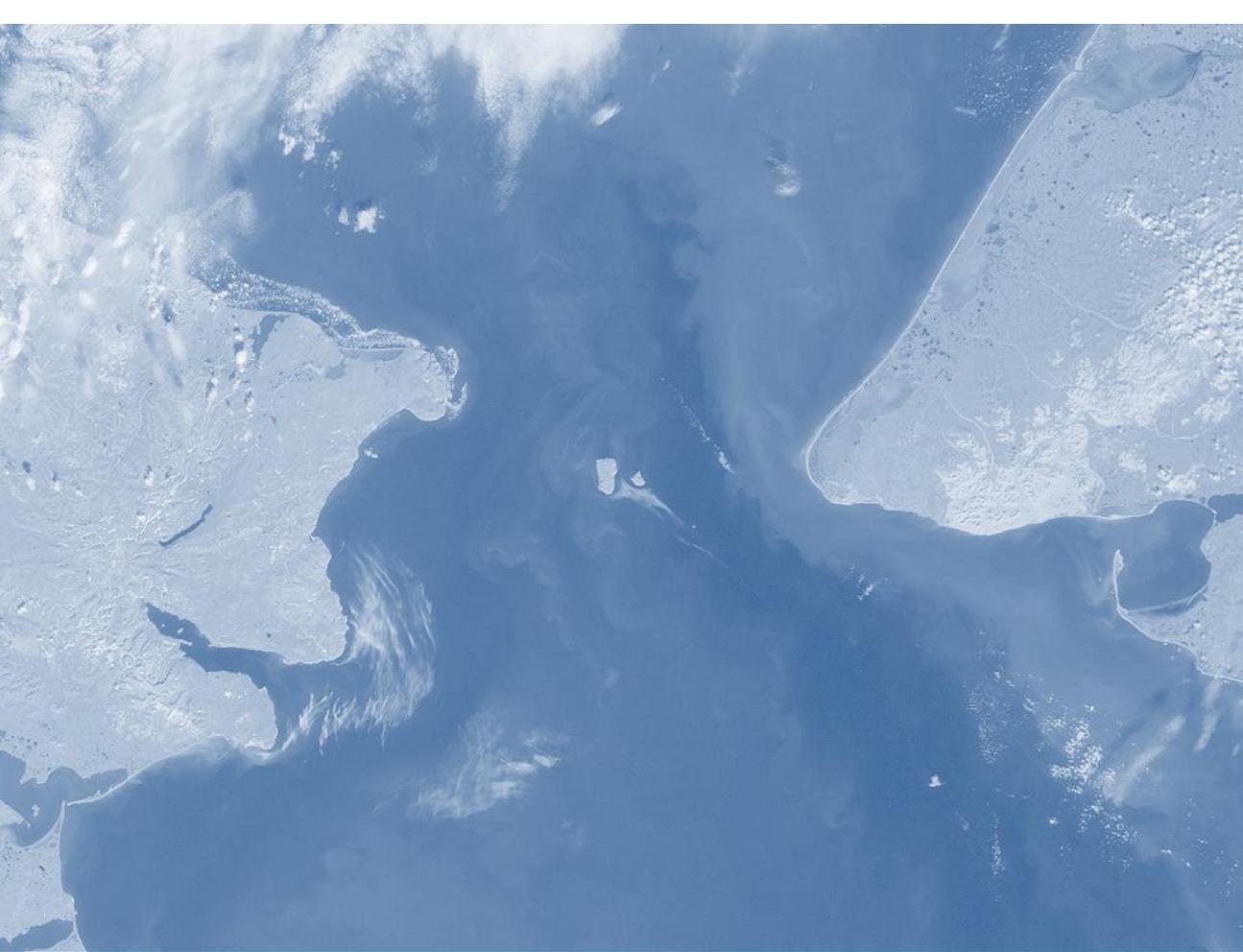




# A qui appartient le détroit de Béring ?

Entre affrontement et convergence  
des visées souverainistes  
russes et américaines



Centre  
d'Études  
Supérieures  
de la Marine

Eva CHAUVET



[cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr](mailto:cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr)

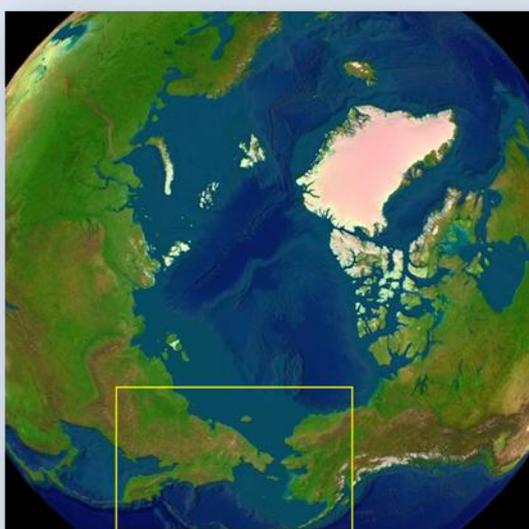
# A qui appartient le détroit de Béring ?

Entre affrontement et convergence

des visées souverainistes russes et américaines

---

Récurrente depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, l'idée ambitieuse d'un tunnel ferroviaire sous le détroit de Béring a refait surface lors de la conférence « Mégaprojets de l'Est russe », qui s'est tenue à Moscou le 24 avril 2007. Le projet s'est concrétisé en août dernier avec l'accord du gouvernement russe au plan de construction du tunnel. Vingt ans après la fin de la guerre froide, les deux anciens ennemis idéologiques, les Etats-Unis et la Russie (ex-URSS), semblent s'accorder sur un programme bilatéral colossal et hautement symbolique, puisque censé relier à terme la péninsule Tchouktche (Russie) et l'Alaska (Etats-Unis). Ce fait démontre toute l'importance de ce mince couloir qu'est le détroit de Béring, lieu catalyseur des enjeux de l'Arctique. Situé à la limite inférieure du cercle polaire Arctique, il sépare d'environ 85km la Sibérie orientale (le cap Dejnev) de l'Alaska (le cap du Prince-de-Galles) et relie la mer de Béring (partie septentrionale de l'océan Pacifique) à l'océan Arctique. Goulot d'étranglement des flux maritimes permettant l'accès aux routes du Nord, entonnoir à courants, et piège à glaçons lors de la fonte de la banquise. Avec d'un côté le continent américain et de l'autre le continent asiatique, le détroit de Béring a été le point ultime des tensions entre les Etats-Unis et la Russie pendant la guerre froide, mais suscite toujours autant les fantasmes et les convoitises des deux anciens « superpuissants ». *Comment s'exprime et s'explique cet affrontement stratégique et idéologique des Etats-Unis et de la Russie dans le détroit de Béring aujourd'hui ? Quelles perspectives sont à craindre ou à espérer, étant donné le contexte plus large de la question Arctique ?*



Géolocalisation du détroit de Béring

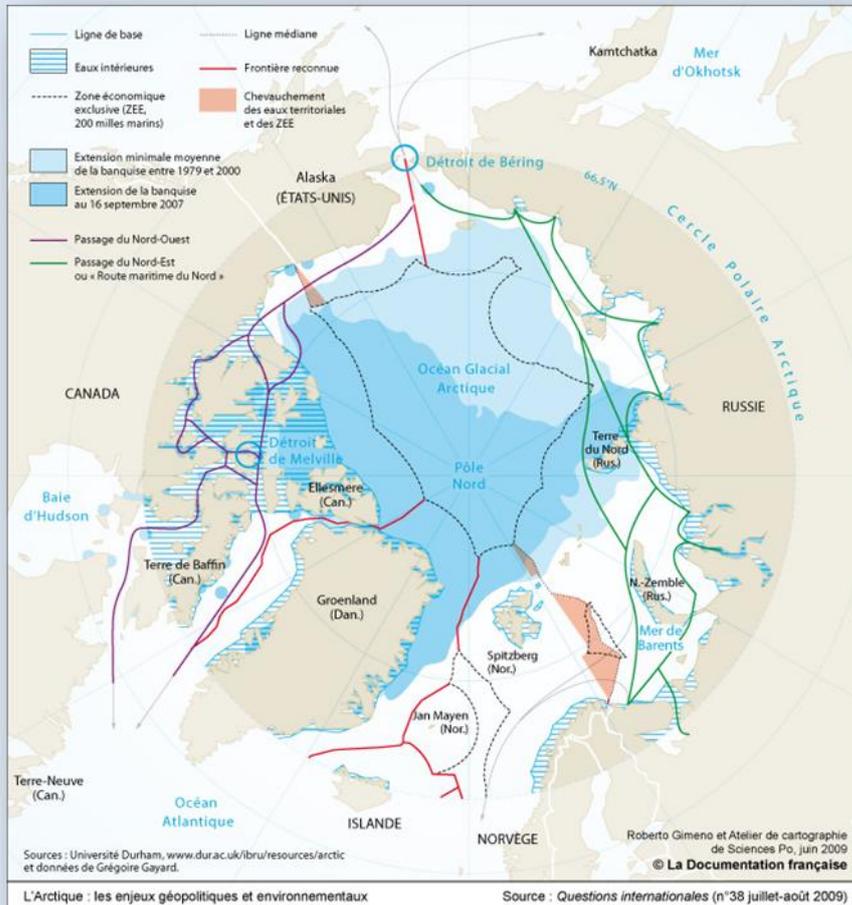
## *L'importance géostratégique du détroit de Béring : d'un marquage de frontière maritime à un lieu de passage commercial majeur*

**Pendant la guerre froide**, le détroit de Béring constituait ni plus ni moins que la frontière entre les Etats-Unis et l'Union soviétique. L'île de la grande Diomède, alors en URSS, n'est qu'à quatre kilomètres de l'île de la petite Diomède, aux États-Unis. Les traversées traditionnelles de la frontière par les peuples autochtones (pour participer à des fêtes saisonnières, ou commercer) ont été interdites durant cette époque. Ainsi, la frontière fut surnommée « ice curtain » (« rideau de glace »). Cette référence à l'appellation « rideau de fer » était claire : le détroit de Béring était un lieu hautement symbolique, puisqu'il concrétisait alors l'affrontement Est-Ouest.

C'est seulement en juin 1990, après dix ans de négociation entre les deux Grands et seulement un an avant la disparition de l'URSS, que les deux pays ont officiellement et juridiquement délimité leurs espaces maritimes dans le détroit de Béring. **Le traité USA/USSR Maritime Boundary Agreement** est signé par le secrétaire d'Etat américain Baker et le ministre des Affaires étrangères soviétique Chevardnadze. La solution finalement adoptée paraît relativement équitable car les surfaces acquises s'équilibrent à peu près. Dans l'océan Arctique la délimitation se fait à l'avantage de l'URSS car la ligne passe relativement près de la côte de l'Alaska (cap Lisburne). En revanche en mer de Béring l'ex-URSS a renoncé à une zone se situant à moins de 200mn de sa côte mais qui est située bien au-delà de cette distance de la côte de l'Alaska (zone spéciale est). De même plus au Sud, une zone située à plus de 200mn est attribuée à l'URSS (zone spéciale ouest). L'accord précise que dans chacune de ces deux zones chaque partie renonce au profit de l'autre aux droits souverains et aux prérogatives qui sont les attributs de la juridiction sur la ZEE. Enfin l'accord procède à une délimitation d'une zone de plateau continental située au-delà de 200mn, enclavée entre les juridictions des deux pays. La plus grande partie de cette zone est attribuée aux Etats-Unis. Comment expliquer les concessions soviétiques dans la région du détroit de Béring ? Pourquoi l'URSS a-t-elle accepté de céder d'immenses territoires maritimes aux Etats-Unis ? L'explication est à trouver dans la situation politique soviétique de la fin des années 80. Le gouvernement russe est alors en effet submergé par les problèmes internes et préoccupé par l'affaiblissement de la Russie sur la scène internationale. En suivant ainsi la feuille de route de l'Occident, l'Union soviétique sur le déclin veut être créditée de bon élève aux yeux du monde. La Fédération de Russie ratifiera même la Convention du Droit Maritime (1997) et démilitariser les régions arctiques. Autant de signes, de la part de la Russie, de bonne volonté et de renoncement –du moins passager– à ses visées souverainistes.

Aujourd'hui, **les répercussions du réchauffement climatique** redéfinissent les enjeux économiques et de puissance qui se trament autour du détroit de Béring. En effet, la fonte des glaces entraîne une diminution -et à terme peut-être même une disparition- de la banquise estivale. Ce phénomène favorise les activités humaines en étendant les espaces ouverts à la navigation. Pour la première fois, le passage du Nord-Ouest et la route du Nord-Est, au confluent desquelles se trouve le détroit de Béring, ont été simultanément libres de glace en septembre 2008. Ceci ouvre des perspectives quant à l'exploitation minière et des hydrocarbures dans une région qui en est extrêmement riche –l'Arctique possède 20% des ressources mondiales inexplorées de pétrole et de gaz naturel ! Passer par ces « nouvelles » routes maritimes suscite donc un intérêt certain de la part des deux anciens ennemis de la guerre froide : ceci offre un moyen de contourner l'instabilité du Moyen-Orient (OPEP) pour se fournir en pétrole et ainsi d'assurer sa sécurité énergétique. Mieux encore, passer par le pôle Nord pour commercer permet d'éviter la menace de la piraterie présente

plus au Sud. Enfin, ces routes maritimes passant par le cercle polaire raccourcissent considérablement les trajets, plutôt que de contourner l'Amérique du Nord par Panama, ou l'Asie par le canal de Suez et le détroit de Malaga.



Le détroit de Béring au confluent des « routes polaires » : un enjeu géopolitique

Ces nombreux avantages commerciaux et stratégiques ne manquent pas de susciter les convoitises des États-Unis et de la Russie, concentrées dans le point névralgique par excellence : le détroit de Béring. Une preuve en est la récente loi russe (novembre 2011) qui organise le transit de la route du Nord-Est considérée par la Douma comme une future voie commerciale majeure –elle relie l'Atlantique au Pacifique via le détroit de Béring. Alors que cette voie était jusque-là majoritairement empruntée par des navires russes, la nouvelle loi garantit son accès à l'ensemble des compagnies maritimes le souhaitant. En revanche, la Russie prévoit de garder le monopole sur la sécurisation de la route, notamment assurée par la flotte de brise-glace nucléaires, et peut-être même d'imposer une taxe à l'entrée.

*Dans le détroit de Béring, les intérêts économiques sont ainsi devenus stratégiques, nationaux, et même vitaux pour certains. Plus que jamais, ces intérêts entraînent des projets de la part des États-Unis et de la Russie, parfois conjoints, mais aussi unilatéraux et donc potentiellement déstabilisateurs.*

## *Des projets « givrés » ?*

### *Un ambitieux projet de tunnel sous le détroit de Béring : l'accord russo-américain*

Ce projet n'est pas neuf, puisqu'il date du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais c'est seulement aujourd'hui, à la fin de la guerre froide et à l'heure des technologies de pointe, qu'il se concrétise. Le tunnel prévu aurait une longueur de 100 à 110km (soit environ 6000km de voies ferrées) et relierait, approximativement, Ouelen (péninsule Tchouktche en Russie) et Wales (Alaska, États-Unis). Le président russe D. Medvedev a donné son accord<sup>1</sup> pour la construction du tunnel en août dernier. C'est le début d'une coopération concrète et de long terme entre les États-Unis et la Russie dans le détroit de Béring et au-delà. L'ouverture du tunnel est prévue en 2045.

Si un tel tunnel confèrera d'indéniables avantages aux deux parties intéressées (pour la facilitation du commerce notamment), la réalisation du projet en soi paraît presque irréaliste du point de vue économique, ou, du moins, démesurée. Évaluée à 65 milliards de dollars au départ, la réalisation du projet n'est pas évidente : le retour sur investissement serait de 30 ans à partir du moment où la voie ferrée transcontinentale atteindra le rendement prévu de 70 millions de tonnes par an, ce qui est comparable au trafic marchandises des canaux de Panama et de Suez. En effet selon ses promoteurs, ce tunnel devrait assurer à terme un fret intercontinental comparable à ceux de canaux comme Panama ou Suez (environ 70 millions de tonnes en 2006), soit 3% du trafic mondial. Mais cette estimation de trafic est trop optimiste et contestée en Russie même.

### *L'accord de coopération russo-américaine dans la région du détroit de Béring (mai 2011), simple accord de principe ?*

Un rapport de la Maison Blanche du 26 mai 2011<sup>2</sup> fait état d'un accord conjoint entre Américains et Russes sur la région du détroit de Béring. A cette occasion, les présidents Obama et Medvedev ont énoncé les grandes lignes de conduite sur la politique à tenir dans leur couloir commun. En autres, la « reconnaissance de la signification culturelle et naturelle mondiale de la région du détroit de Béring », la protection des droits des populations autochtones de l'Alaska et du Kamtchatka, « la reconnaissance de l'importance économique de la région du détroit de Béring », ou encore la mise en valeur du « Programme du Patrimoine commun en Béringie » (mis sur pied en 1991 entre les deux États). Mais ces propositions restent floues et trop générales : l'accord du 26 mai s'apparente à un accord de principe, entre deux États qui n'ont en fait pas renoncé à leurs visées souverainistes dans la région.

### *La persistance d'une course à la puissance États-Unis/Russie*

En 2001, la Russie dépose auprès de la Commission des Limites du Plateau Continental une demande très audacieuse d'extension de son plateau continental. Les Russes s'appuient sur l'argument selon lequel la dorsale de Lomonosov constitue effectivement une extension continentale du plateau sibérien. Cette demande s'inscrit dans la volonté du pouvoir russe, orchestré par Vladimir Poutine à la tête du pays depuis 2000, de redonner leur fierté aux Russes, tant au plan national

---

<sup>1</sup>IIP Digital features (<http://iipdigital.usembassy.gov>), Department of State's Bureau of International Information Programs; "Fact Sheet: U.S.-Russia Agreements and Joint Statements"

<sup>2</sup>idem

qu'international. Dans cette quête d'identité, l'extension du territoire maritime serait un bon moyen d'asseoir sa puissance.

Cependant, les contentieux avec les Etats-Unis reprennent : les Américains se sont opposés à la demande russe d'extension du plateau continental, en se fondant sur l'absence de preuves scientifiques suffisantes de la part de Moscou. Il est par ailleurs manifeste que l'expédition russe ARTIKA 2007 n'a pas contribué, par la suite, à apaiser les critiques occidentales sur la position de la Russie en Arctique.

On ne peut néanmoins nier la visée hégémonique américaine qui se manifeste en Arctique. Outre la volonté des Américains de développer leurs programmes militaro-industriels dans le détroit de Béring, ils continuent d'acquérir en termes de capacité de démonstration scientifique – qui est la condition *sine qua non* du succès d'une revendication. Et à la différence de la Russie, les Etats-Unis ne se soumettent pas aux contraintes juridiques internationales puisqu'ils n'ont toujours pas ratifié la Convention de Montego Bay.

*Etats-Unis comme Russie tentent tous deux d'imposer leurs vues dans le détroit de Béring. Et, s'ils sont parvenus à un accord (un projet de tunnel sous le détroit), ce dernier reste extrêmement ambitieux et, surtout, loin d'être achevé. Dès lors, quelles perspectives peut-on imaginer, étant donné le contexte international sur la question Arctique ?*

### ***Quelles perspectives pour les relations russo-américaines dans le détroit de Béring ?***

Russes et Américains vont-ils parvenir à définitivement « briser la glace » dans le détroit de Béring ? Sans pour autant être visionnaire, on peut esquisser trois scénarii probables :

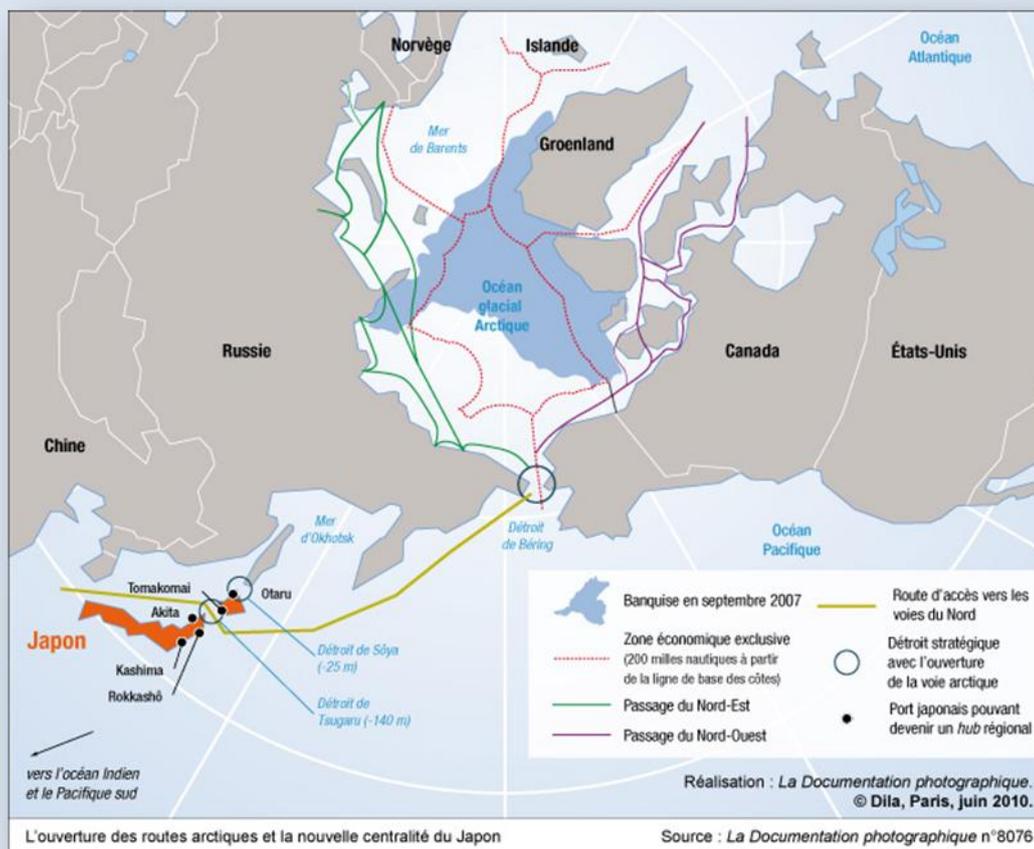
#### ***Scénario 1 : De nouveaux usagers potentiels de l'Arctique viennent complexifier la question de la gestion du détroit de Béring***

Ces usagers potentiels sont essentiellement Asiatiques –en particulier la Chine et le Japon. En effet, l'ouverture de nouvelles perspectives économiques et commerciales liées au recul de la banquise estivale ne manque pas d'intéresser ces deux pays. Leur pression se fait de plus en plus forte sur les Etats riverains de l'Arctique, au premier desquels les Etats-Unis et la Russie. Chine et Japon participent à ce qu'il convient d'appeler la « course au pôle Nord ». Et, plus précisément, c'est immanquablement sur le détroit de Béring que se cristallisent les tensions.

Pourquoi l'Arctique et le détroit de Béring en particulier intéressent-ils **la Chine** ? C'est que le plus court chemin entre les Etats-Unis et la Chine –premier exportateur mondial vers les Etats-Unis– passe par le détroit de Béring. De plus, la route la plus courte entre l'Europe et l'Asie passe par la mer de Barents, réduisant ainsi la distance entre l'Europe de l'Ouest et l'Asie de 7400km ! Outre ces avantages commerciaux certains que lui conférerait une place en Arctique et dans le détroit de Béring, la Chine s'intéresse également aux ressources minières de la région. Elle a d'ailleurs déjà mené deux expéditions au pôle Nord avec son brise-glaces Xuelong (Dragon de neige), et y a ouvert une station scientifique. Cependant, en tant que « polar-capable state », la Chine a élaboré une

stratégie assez originale. Jakobson parle à cet égard de « wait and see approach »<sup>3</sup> pour exprimer cette retenue de la Chine, qui préfère ne pas trop interférer directement en Arctique, et en particulier dans les différends entre les Etats côtiers. La menace d'intrusion chinoise dans les affaires et intérêts russo-américains dans le détroit de Béring n'est donc pas immédiate, même si elle peut se révéler dangereuse à long terme.

La carte ci-dessous exprime par ailleurs la nouvelle centralité du **Japon** en Arctique, depuis l'ouverture des routes du Nord et le regain d'importance du détroit de Béring. Sur le plan commercial et énergétique, le Japon pourrait avoir intérêt à développer sa stratégie en Arctique, et ainsi en venir à entraver les visées russes et américaines.



L'ouverture des routes arctiques et la nouvelle centralité du Japon

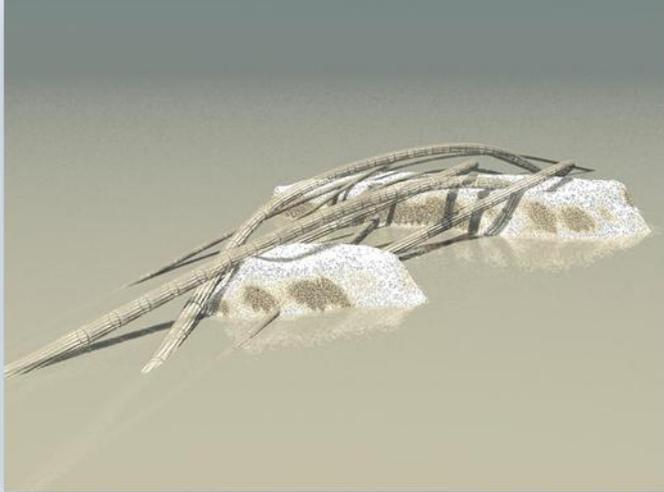
Face à ces nouveaux acteurs asiatiques, potentiels utilisateurs du détroit de Béring, la coopération russo-américaine dans la gestion de ce passage stratégique pourrait tendre à l'avenir à se renforcer.

<sup>3</sup> Article d'Aldo Chircop « The Emergence of China as a Polar-Capable State » in *Canadian Naval Review*, Volume 7, Number 1 (Spring 2011)

## Scénario 2 : Proposition : le renforcement de la coopération russo-américaine dans le détroit de Béring

Afin de dépasser leurs visées souverainistes et de se renforcer face aux nouveaux usagers potentiels de l'Arctique, Etats-Unis et Russie pourraient même aller au-delà de leur projet de tunnel sous le détroit de Béring. Des architectes français<sup>4</sup> ont ainsi récemment proposé la création d'un projet

architectural colossal dans le détroit appelé « Solidlinking », afin de relier inextricablement Etats-Unis et Russie entre eux, mais aussi au reste du monde. Il s'agit de construire des tuyaux géants, sortes de transmetteurs de flux pour toutes sortes de moyens de communication et d'approvisionnement. (voies ferrées, autoroutes, gazoducs/oléoducs, téléphonie...).



### La jonction entre les îles Diomède

Ces tubes, accrochés d'une part à l'Est du détroit en Alaska dans la ville de Wales, et d'autre part à l'Ouest du détroit en Sibérie dans la ville de Naukan, plongeraient sous l'eau et referaient surface au-dessus des deux îles Diomède. Ces dernières seraient notamment reliées par un tuyau géant, qui ne serait autre qu'un parc naturel ouvert au public, symbole d'un patrimoine commun aux Russes et aux Américains et d'un ultime engagement à la paix. Le détroit de Béring, jusqu'alors catalyseur de tensions, deviendrait alors un passage-symbole d'entente.

### Le « parc de la paix », ultime trait d'union entre les îles Diomède



<sup>4</sup>Collectif Babel, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes

Mais ce projet d'une coopération accrue dans le détroit de Béring suppose une volonté de la part des deux parties, et une grande implication. Or, Russie et Etats-Unis sont extrêmement soucieux de se forger/conservent respectivement leur place sur la scène internationale. Il n'y a finalement plus que le droit international qui soit apte à arbitrer entre les différends étatiques qui pourraient survenir dans la région concernant la gestion du détroit de Béring.

*Scénario 3 : Le maintien et le renforcement du droit international, condition sine qua non à l'évitement d'un conflit ouvert en Arctique*

Il faudrait plus largement comprendre la problématique du détroit de Béring au prisme de la question Arctique. La plupart des analystes s'accordent à dire que, s'il existe indubitablement un conflit larvé en Arctique, d'ailleurs plus économique que militaire (géopolitique de la course aux ressources naturelles), il est peu probable que la situation débouche sur un conflit armé ouvert. La raison en est la persistance du droit international : les différents accords internationaux ou bilatéraux, les différents partenariats scientifiques ou commerciaux, garantissent d'une certaine manière un pacifisme, sinon pleinement désiré, en tout cas nécessairement induit. En ce sens, le droit international marque un point. On pourrait aujourd'hui souhaiter que les Américains ratifient la convention de Montego Bay, et se soumettent ainsi pleinement aux contraintes juridiques internationales.

---

Symbole de la déchirure Est-Ouest durant la guerre froide, aujourd'hui lieu de passage stratégique majeur avec la fonte des glaces, le détroit de Béring reste un point de tension entre les Etats-Unis et la Russie, ses deux pays riverains. Entre affrontement et convergence, les deux ex-« superpuissances » tentent, unilatéralement ou en commun, de s'appropriier le détroit. La solution est peut-être finalement celle que l'on préconise en général pour contenir le conflit larvé dans la région Arctique : puisque les enjeux dans la région sont collectifs, les résolutions des tensions doivent l'être également, même si cela vient obérer la visée souverainiste des Etats.

*Eva Chauvet*