



LE DÉTROIT DE BÉRING, PORTE ORIENTALE DE L'ARCTIQUE

Au cours du mois de mai 2020, le méthanier brise-glace *Christophe de Margerie* est parvenu à franchir la partie orientale de la Route maritime du Nord, habituellement impraticable avant le mois de juillet. Transitant par le détroit de Béring, le navire a appareillé du port de Sabetta, dans la région de Yamal, et a rejoint la Chine en à peine douze jours. À mesure que l'océan Arctique devient plus accessible, l'importance stratégique du détroit de Béring est vouée à s'accroître.

AU CARREFOUR DE L'ASIE ET DE L'AMÉRIQUE, DU PACIFIQUE ET DE L'ARCTIQUE

D'une largeur minimale de 85 km, le détroit de Béring sépare l'Eurasie (cap Dejnev, en Sibérie orientale) du continent américain (cap du Prince-de-Galles, en Alaska) et constitue l'unique point de communication entre les océans Arctique (mer des Tchouktches) et Pacifique (mer de Béring). En son centre se situent deux îles, la Petite Diomède, américaine, et la Grande Diomède, russe, éloignées de seulement 3 km, respectivement surnommées *Yesterday Island* et *Tomorrow Island* car séparées par la ligne internationale du changement de date. Situées juste au sud du cercle polaire, les eaux du détroit sont gelées plus de six mois de l'année, avec une saison navigable de juillet à novembre.

La région a été cartographiée à partir de 1728 par l'explorateur danois Vitus Bering à la demande du tsar Pierre le Grand. Cette expédition est à l'origine de la colonisation de « l'Amérique russe », avant que cette dernière ne soit revendue en 1867 aux États-Unis. Depuis lors, le détroit de Béring est une frontière entre les deux États et a été à ce titre le théâtre de leurs relations tumultueuses. Point de passage essentiel pour les approvisionnements militaires et les communications transfrontalières pendant la Seconde Guerre mondiale, le détroit se transforme en « Rideau de glace » (*ice curtain*, pendant du « rideau de fer » européen) aux premières heures de la guerre froide, puisque, dès 1948, l'URSS décide d'interrompre tout échange transfrontalier aux dépens des populations autochtones vivant de part et d'autre du détroit.

UN ESPACE DE COOPÉRATION RUSSO-AMÉRICAIN

En 1987, l'Américaine Lynne Cox participe au réchauffement des relations entre les deux rivaux en réalisant une traversée à la nage entre les îles Diomèdes, saluée à la fois par les présidents Gorbatchev et Reagan. Un an seulement avant la disparition de l'URSS, Moscou et Washington procédèrent officiellement à la délimitation de leurs frontières maritimes dans la région, aboutissant en 1990 à la signature du traité *USA/USSR Maritime Boundary Agreement*.

Depuis cette date, la région de Béring demeure un espace de coopération, illustrant remarquablement le concept

d'exceptionnalisme arctique selon lequel les États riverains de cet espace s'efforcent de traiter les questions régionales indépendamment des irritants extérieurs. Depuis la signature d'un accord de coopération en 1996, le District 17 des garde-côtes des États-Unis (USCG) et les garde-frontières du Bureau fédéral de sécurité (FSB) russe dans l'Extrême-Orient cultivent des liens bilatéraux et coopèrent de manière pragmatique pour défendre leurs intérêts communs : sécurité maritime, opérations de recherche et de sauvetage, protection de l'environnement ou encore lutte contre les activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Des patrouilles conjointes en mer de Béring ont même été organisées en juin 2019.

À LA CONVERGENCE DES ROUTES MARITIMES ARCTIQUES

Selon le rapport 2019 de l'*US Committee on the Marine Transportation System (US CMTS)*, l'augmentation du trafic maritime dans le détroit de Béring, bien qu'irrégulière, est une tendance structurelle soutenue par le changement climatique et le développement des routes arctiques. En 2018, 276 navires avaient transité à travers le détroit contre 120 en 2008, soit une augmentation de 150 % en 10 ans alors que le développement de la Route maritime du Nord (RMN) n'en est qu'à ses prémices. Pour accompagner cette évolution, les États-Unis et la Russie ont soumis une proposition conjointe visant à réguler le trafic dans le détroit, en désignant notamment des voies de navigation à double sens pour les navires de plus de 400 tonnes, approuvée par l'Organisation maritime internationale en mai 2018.

La circulation maritime dans le détroit est également facilitée



Photo satellite du détroit de Béring. © NASA.



par l'extension de la saison de navigation. Selon le rapport de l'*US CMTS*, elle s'est accrue de 7 à 10 jours par an au cours des années 2015-2017 et pourrait donc, d'ici la fin de la prochaine décennie et en extrapolant, s'étendre sur 2,5 mois de plus qu'actuellement. Si les infrastructures nécessaires pour en faire un nœud logistique du réseau mondial sont pour le moment loin d'être suffisantes, plusieurs projets de grande envergure se dessinent comme la création d'un *hub* de transbordement à Adak, à proximité des îles aléoutiennes, en anticipation de la viabilisation de la RMN.

Le détroit est également le point de passage obligé d'un corridor énergétique en développement qui relie les ressources de l'Arctique russe, notamment le gaz naturel (GNL) exploité dans la péninsule de Yamal, aux marchés asiatiques. Le développement d'une flotte de méthaniers brise-glaces conçue à cet effet empruntera de plus en plus souvent, et sans escorte, la RMN. En juin 2018, le *Vladimir Rosanov* fut ainsi le premier à réaliser une traversée en 17 jours depuis l'immense site de GNL de Yamal vers la Chine en empruntant la RMN.

UN POINT D'ÉTRANGLEMENT STRATÉGIQUE

La publication du rapport *US Navy Arctic Roadmap : 2014-2030* a contribué à rappeler l'importance du détroit de Béring pour la sécurité nationale des États-Unis à mesure que l'activité s'y intensifie. Washington a depuis pris des mesures pour renforcer sa position dans cette zone délaissée à la sortie de la guerre froide. Comme l'attestent de récents rapports au Congrès, l'acquisition d'une nouvelle base navale en Alaska pour le corps des garde-côtes est notamment à l'étude. La mise à l'eau d'une flotte de six brise-glaces (dont trois lourds) à leur intention est également

en développement dans le cadre du programme *Polar Security Cutter*, dont la première unité doit être livrée d'ici 2024.

La Russie a déjà commencé à remilitariser son littoral arctique afin d'y sanctuariser ses investissements logistiques et énergétiques. La nécessité pour Moscou de s'assurer un accès permanent au détroit dans le cadre du développement de la Route maritime du Nord est évidente. En 2018, la Russie a démontré sa capacité à intervenir massivement dans la zone via l'exercice stratégique *Vostok 2018*, son plus important exercice militaire depuis 1981. En septembre 2019, elle a pour la première fois déployé une unité de missiles de défense côtière *Bastion* (d'une portée de 300 km) et procédé à un exercice de tir depuis la péninsule Tchouktche, démontrant sa capacité à menacer l'accès au détroit. Un dispositif de déni d'accès permanent dans la zone (comme c'est le cas en Nouvelle Zemble ou dans la péninsule de Kola) pourrait alors menacer la liberté de navigation et risquerait d'exacerber les tensions entre riverains.

Multipliant les coopérations pour se positionner durablement comme un acteur du Grand Nord, les autorités chinoises ambitionnent de faire du passage du Nord-Est le volet arctique de leur projet des *Nouvelles routes de la soie*. En juin 2015, la marine chinoise avait pour la première fois manifesté ses capacités d'action dans la région en déployant cinq bâtiments en mer de Béring et à proximité des îles aléoutiennes concomitamment à un déplacement du président Obama en Alaska. En coopération avec Moscou, Pékin pourrait ainsi déployer davantage de moyens dans la zone pour sécuriser ses approvisionnements énergétiques depuis la péninsule de Yamal.

