

Europe Solidaire Sans Frontières > Français > Asie > Chine > Déploiement mondial (Chine) > La Chine dans les régions polaires > **La Chine et les régions polaires (1/7) : quand la boussole indique le Nord à (...)**

SÉRIE - CHINE, SUPERPUISSANCE MARITIME

La Chine et les régions polaires (1/7) : quand la boussole indique le Nord à l'empire du Milieu

mardi 27 décembre 2022, par [GAUQUELIN Igor](#) (Date de rédaction antérieure : 21 mars 2020).

Dans un monde où tous les pays ont été explorés, et toutes les mers sillonnées, « la pudeur de la terre cachait encore un dernier secret », écrit Stefan Zweig au siècle dernier. Il parle des pôles Nord et Sud, au début d'une nouvelle consacrée à la triste expédition Terra Nova, entre 1910 et 1913. À équidistance entre l'océan glacial et le continent gelé, extrémités de la Terre de moins en moins méconnues, la Chine cherche aujourd'hui sa place. De nos jours, elle se sent aussi « proche » de l'Antarctique que des régions arctiques.

Sommaire

- [QUAND LA CHINE MIT UN PIED \(...\)](#)
- [LES MYTHIQUES VOIES MARITIMES](#)
- [EXPÉDITIONS AU-DELÀ DU CERCLE](#)
- [OUVERTURE SUR LE MONDE ET \(...\)](#)
- [LE XUELONG 2, BRISE-GLACE \(...\)](#)

Lorsque le Chinois Duan Qirui est informé, en 1925, qu'un émissaire français le cherche pour lui parler du statut d'un lointain pays d'Occident nommé « Svalbard », il semble y porter assez peu d'intérêt. Certes, ce cadre de l'armée de Beiyang, deux fois Premier ministre sous Yuan Shikai, a soutenu les Alliés européens lors de la Première Guerre mondiale. Mais depuis, de l'eau a coulé sous les ponts et Duan a d'autres problèmes à gérer dans l'instant. L'année précédente, il a été sorti de sa retraite pour conduire un gouvernement provisoire précaire, aux côtés de deux seigneurs de guerre qui se détestent, Feng Yuxiang et Zhang Zuolin. Leur objectif absolu est de réunifier « leur » Chine avec l'autre, celle de [Sun Yat-sen](#).

L'empire du Milieu sort d'un siècle d'humiliations étrangères, entre guerres de l'opium et traités inégaux. En 1911, sa monarchie millénaire est tombée, sous l'impulsion du docteur Sun Yat-sen. Depuis, le pays est divisé. Aussi la réconciliation nationale prime sur tout, en 1925. Cependant, la France reste un protagoniste présent dans le pays, dont il convient de « *ménager la susceptibilité* ». Duan Qirui envoie donc quand même quelqu'un pour accéder à la requête de Paris. Et c'est en réponse à cette dernière, selon le récit officiel, que la Chine signe le traité international qui lui permettra de s'implanter, 80 ans plus tard, dans les [fragiles îles du Svalbard](#), à 450 kilomètres à l'est du Groenland.

Reconnu par quelques États dès 1920, le texte, intitulé « Traité concernant le Spitzberg » en français, établit la souveraineté de la Norvège sur ces îles stratégiques de l'Arctique, qui deviennent par la même occasion un espace démilitarisé [1]. À partir de 1925, il autorise quelques signataires

du monde entier à venir s'y implanter. La majorité des Chinois l'ignore, mais il existe, niché sur le toit de l'Europe, un endroit où ils sont les bienvenus de droit depuis près d'un siècle.

QUAND LA CHINE MIT UN PIED DANS L'ARCTIQUE

Découvrir les confins du monde connu, où la voûte céleste rejoint l'horizon ; voyager dans les archipels les plus septentrionaux de la planète, entre les mers arctiques et l'océan du même nom, prisonniers de la banquise en hiver mais accessibles en été... Tout cela semble, en 1925, fort lointain pour les autorités de Pékin ou Nankin. Si vrai que les termes du traité vont tomber dans l'oubli jusqu'à la fin du XX^e siècle. Entre-temps, le pays aura connu une nouvelle révolution en 1949, d'inspiration marxiste. Et à partir des années 1980, il se sera plutôt intéressé à [l'Antarctique](#), où il aura construit deux premières stations, puis trois autres jusqu'à aujourd'hui.

Il faut attendre 1991 pour qu'on reparle du traité du Svalbard à Pékin, lorsqu'un explorateur chinois, Gao Dengyi, se rend sur place à titre privé. Il y est invité par le professeur Y. Ye Xin, de l'université norvégienne de Bergen. La presse du régime [relate l'anecdote](#) : Gao participe à une mission d'études au pôle Nord, réunissant des scientifiques russes, islandais, norvégiens et chinois. Il confiera que le grand intérêt de son séjour aura été de pouvoir consulter la version anglaise du traité signé plus de 60 ans auparavant par son pays. Il découvre que dans l'archipel, sur l'île du Spitzberg et autour, les signataires peuvent mener des activités civiles : pêche, chasse, industrie, extraction... et surtout recherche scientifique.

Le professeur Y. Ye Xin aurait suggéré à Gao Dengyi d'évoquer la question du Svalbard avec les dirigeants en poste à cette époque, pour les convaincre d'user de ce droit à construire une station dédiée à la science dans l'archipel norvégien. L'Académie des sciences se met ensuite en branle et charge une association dédiée à l'exploration de se pencher sur la faisabilité du projet, dans le cadre d'une étude chinoise consacrée aux zones polaires, ainsi qu'au changement climatique. La station [Huanghe](#), ou « Fleuve Jaune », ouvrira ses portes une décennie plus tard, en 2004 à Ny-Ålesund, sur l'île Spitzberg. La Chine a dès lors un premier pied dans l'Arctique.

Le programme officiel chinois démarre formellement dès l'année 1989, avec la fondation d'un institut de recherches polaires basé à Shanghai. En 1988, l'Académie des sciences a déjà mis en place une revue spécialisée : le *Chinese Journal of Polar Research (Beiji yanjiu)*, entièrement consacré aux régions de l'Arctique et de l'Antarctique*. Cet intérêt grandissant des chercheurs chinois conduit également Pékin à nouer des partenariats avec des universités européennes (Kiel et Brême).

Dans ce contexte d'engouement, la Chine achète en 1993 son tout premier « brise-glace », navire servant à ouvrir - ou maintenir ouvertes - des voies de navigation dans la glace en été [2]. Sa mission : apporter du matériel aux installations chinoises, présentes et futures, dans toutes les régions polaires du globe. Pékin le nomme « [Xuelong](#) », le « Dragon des neiges ». Il a été construit dans les chantiers de Kherson, en Ukraine, sur le modèle du *Vasiliy Golovnin* soviétique. Il est ensuite passé entre les mains de la Hudong-Zhonghua Shipbuilding, compagnie nationale chinoise [3].

Capable de briser une glace d'un peu plus d'un mètre d'épaisseur, le *MV Xuelong* est désormais une fierté nationale. Depuis les années 1990, il a accumulé une dizaine de voyages au-delà du cercle arctique, et trois fois plus en Antarctique. Ce « bateau-trésor » est un véritable golgoth de 167 mètres, plus grand que le [117 Xining](#) de la marine. Il peut déplacer 21 000 tonnes, pour une capacité de port en lourd de 10 225 tonnes précisément.

LES MYTHIQUES VOIES MARITIMES DU NORD

S'assurer, avec une station dans le Svalbard, une présence terrestre septentrionale permanente et sillonner les mers arctiques et l'océan en brise-glace ; mais quel intérêt pour Pékin ? S'agit-il de participer aux travaux de la communauté scientifique mondiale, concernant les immenses dangers environnementaux actuels, exacerbés dans ces régions ? Sans aucun doute. Il s'agit aussi de découvrir des territoires exotiques, par goût de l'aventure et du progrès. Et bien sûr, de se positionner dans l'exploitation des ressources réelles ou supposées de ces lieux qui, réchauffement climatique allant, se libèrent progressivement de la banquise et du [pergélisol](#).

On entend par ailleurs, ces temps-ci, une petite musique allant *crescendo* dans le Grand Nord : et si la navigation estivale, au-delà du cercle arctique, devenait de plus en plus simple ? Et si, pour transporter des biens en provenance ou à destination de l'Asie, il devenait possible d'éviter les corridors incontournables et embouteillés de notre époque ? Éviter Panama, ou l'interminable route maritime de la soie et des épices, avec ses détroits de Malacca, Suez et Gibraltar ; partir du Pacifique en direction de [Béring](#), puis traverser l'Arctique canadien ou longer la côte sibérienne russe afin de rejoindre l'océan Atlantique en temps record.

On le sait depuis des siècles, ces voies maritimes méconnues tout au Nord, nommées « passage du Nord-Ouest » pour celui de l'archipel Arctique canadien, et « passage du Nord-Est » le long de la côte nord de la Russie, constituent les chemins les plus courts entre l'Orient et l'Occident par bateau. Alors, profiter du réchauffement climatique pour [réduire les distances](#) entre les centres commerciaux névralgiques du monde, est-ce mettre de l'huile sur le feu ? Ou s'agit-il de voir le bien dans le mal ? De fait, le commerce et le transport contribuent aux émissions de gaz à effet de serre, mais emprunter ces routes réduit aussi le temps passé en mer. S'en servira-t-on un jour comme de vraies voies de transit ? Ce ne sera jamais royal [4], mais le débat est ouvert.

Le trafic maritime s'intensifie actuellement dans l'Arctique. Non pas que les glaces de mer disparaissent, mais la fenêtre temporelle s'agrandit en période estivale, et les eaux se libèrent plus amplement entre les continents, les archipels et la banquise. Aussi, des brise-glaces ouvrent chaque année la voie aux autres cargos à la coque renforcée. Ces derniers suivent - [d'autres s'y refusent](#) -, par exemple pour aller chercher des matières premières, puis les transporter jusqu'aux marchés. La montée en puissance d'une station de production de gaz naturel liquide (GNL), dans le nord de la Sibérie, y contribue pour beaucoup.

De nos jours, le passage du Nord-Est est en plein défrichement et la Chine joue un rôle actif dans ce mouvement. C'est Moscou qui a invité Pékin à s'investir, le long de l'Eurasie, dans l'élaboration d'une « route de la soie polaire ». En 2013, la République populaire de Chine a signé, avec cet étroit partenaire ainsi qu'avec la France et d'autres pays, un accord pour extraire, liquéfier et exporter du gaz depuis la péninsule russe de Iamal. Ensemble, ils ont construit le complexe géant de Sabetta, stratégiquement situé le long de la route, [en terre indigène](#). La société chinoise CNPC et le fonds dédié par Pékin aux dites routes de la soie polaires en sont rapidement devenus les principaux investisseurs étrangers.

En 2012, à bord du *Xuelong*, une équipe chinoise a traversé pour la toute première fois le passage du Nord-Est, que les Russes administrent et où ils ont rétabli un grand nombre d'infrastructures ces dernières années. Elle s'est ensuite rendue en Islande, sous escorte amicale russe. Un « *grand encouragement* », [selon le quotidien L'Humanité](#). Le Dragon des neiges acheva son périple à Reykjavík « à la manière du drakkar du fondateur de la ville » qui, mille ans plus tôt, portait « *lui aussi dragon en proue* ». Dès l'année suivante, le cargo Yongsheng, de la compagnie nationale Cosco, s'aventurait à son tour le long de ce passage compliqué, entre Dalian et Rotterdam. Il ne sera

évidemment pas le dernier.

EXPÉDITIONS AU-DELÀ DU CERCLE POLAIRE

Le voyage islandais du *Xuelong* correspondait à la cinquième expédition chinoise dans l'Arctique. Dédiée à la science, avec le commerce en arrière-plan, chacune de ces épopées nordiques est systématiquement célébrée en grande pompe, au départ puis à l'arrivée en mer de Chine orientale. L'aventure a commencé en 1999 : à l'époque, le brise-glaces chinois traverse le Pacifique, franchit la chaîne des îles Aléoutiennes, puis le détroit de Béring et enfin le cercle arctique. Au préalable, il fait escale au port de la mine de Red Dog, en Alaska. Au-dessus du Canada, près de l'entrée du passage du Nord-Ouest, il rebrousse chemin, mais se retrouvera au centre d'un imbroglio à Tuktoyaktuk [5].

La deuxième, puis la troisième expédition, en 2003 et 2008, constituent des incursions plus au Nord encore, hors de la mer des Tchouktches, dans les eaux profondes de l'océan. La Chine va dès lors y déployer ses recherches. La quatrième expédition, en 2010, fait sensation : après avoir comme chaque fois franchi Béring, le Dragon des neiges fonce vers le Nord jusqu'aux alentours de la dorsale de Lomonossov, au cœur de l'océan, tout près du pôle. Sur place, la Russie demande une extension de ses droits au-delà du plateau continental, utilisant à bon escient le [vocabulaire géographique](#). La zone est sensible, le litige est toujours en cours.

Deux ans plus tard, un nouveau palier est franchi avec le voyage islandais. C'est la première fois que le *Xuelong* longe toute l'Eurasie, via un point-clé du passage du Nord-Est, à savoir le cap Tcheliousskine. Au retour de Reykjavík, il fera un détour près du pôle Nord à nouveau, contrairement aux sixième et septième expéditions, moins ambitieuses. Enfin, le huitième voyage est unique en son genre : en 2017, le Dragon des neiges traverse le passage du Nord-Ouest, bien plus sauvage, non sans avoir au préalable franchi celui du Nord-Est. Il effectue donc une circumnavigation, un tour du monde en 80 jours.

Un mois après la huitième expédition, un autre Chinois lui aussi nommé Gao se présente à la communauté du Grand Nord et prononce un discours emprunt de fierté ([voir la vidéo](#)). Gao Feng, c'est son nom, est alors le représentant spécial de son pays pour les affaires arctiques. Auparavant négociateur de la RPC à la COP21, il est en train, au moment de son discours, de contribuer à la réalisation d'un « livre blanc » chinois consacré au Grand Nord, qui sortira l'année suivante [6]. La Chine y développe sa vision des affaires septentrionales, celle d'un État du « *proche-Arctique* », concerné par le changement climatique et abritant les sources de plusieurs fleuves qui s'écoulent dans l'océan glacial. En Asie, il y en a trois : Irtysh, Yeniseï et Ob.

« Afin d'approfondir l'exploration et la compréhension de l'Arctique, déclare Gao Feng devant l'Arctic Circle de Reykjavík, la Chine a toujours fait la promotion active de la recherche scientifique et de l'investigation. Ces deux dernières années, nous avons accompli notre septième, puis notre huitième expédition scientifique dans l'Arctique, et nous avons organisé l'inspection de la station Fleuve Jaune. Lors de la huitième expédition, conclue pas plus tard que ce mois-ci, la Chine a effectué un tour intégral de l'océan Arctique pour la toute première fois, et a conduit une enquête multidisciplinaire dans les mers et l'océan, se concentrant sur l'environnement, les glaces de mer, la biodiversité et les déchets plastiques. »

Aux yeux de Gao, ces expéditions en brise-glaces s'adressent à tout le genre humain : « *Mesdames et Messieurs, dit-il encore, ces deux dernières années, les activités de la Chine dans l'Arctique pourraient se résumer en trois mantras chinois. Primo, celui qui n'étudie pas la situation dans son*

ensemble aura du mal à répondre à la plus petite des attentes. [...] Secundo, le sage recherchera l'intérêt commun, tandis que les autres se focaliseront sur leurs différences. [...] Tertio, rien n'est impossible pour un monde diligent ; pour relever les défis résultant des changements constants dans l'Arctique, et saisir ses opportunités, nous avons besoin d'un dessin stratégique large et d'un travail individuel acharné. »

OUVERTURE SUR LE MONDE ET INTÉRÊT NATIONAL

Depuis la grande aventure de 2017, une autre expédition chinoise a eu lieu au-delà de Béring. L'occasion pour les scientifiques du pays de publier de nouvelles données, notamment sur l'environnement et les micro-pastiques [7]. Tout du long, la Chine cherche aussi des points d'appui : la Norvège par exemple, où le port de [Kirkenes](#), situé près du passage du Nord-Est, espère devenir un jour une « *nouvelle Singapour* ». Jumelée à Harbin, la ville a inauguré un Chinatown et rêve de pouvoir prochainement bénéficier d'infrastructures qui permettraient d'acheminer les marchandises d'Asie dans toute l'Europe.

La Chine a également profité de la crise économique en Islande, étranglée financièrement en 2007-2008, pour se faire un nouvel allié régional. En échange d'un soutien à son système bancaire et d'un contrat de libre-échange avec Pékin, Reykjavík a accueilli le *Xuelong* sur ses côtes, nous l'avons vu. L'Islande a surtout porté, en 2013, la candidature de la République populaire de Chine au Conseil de l'Arctique. L'empire du Milieu souhaitait devenir membre observateur de cette organisation intergouvernementale, qui regroupe les huit pays limitrophes de l'océan. C'est désormais chose faite. Dans le nord de l'Islande, à [Kárhóll](#), les Chinois disposent d'ailleurs, depuis 2018, d'un observatoire. Les Chinois sont également présents en Laponie finlandaise, à [Sodankylä](#), où ils coopèrent à la recherche météorologique avec leurs hôtes. Certains décideurs locaux espèrent qu'un jour, les marchandises qui transiteraient par Kirkenes iront vers Rovaniemi, chez eux, via une nouvelle ligne de train que les Chinois financeraient partiellement. Elles pourraient ensuite filer vers Helsinki, puis en Estonie, grâce à un tunnel sous la mer Baltique. Là encore, il est question d'investissements chinois, mais avec Rail Baltica, projet bien concret de l'UE, la réflexion trouve de l'écho jusqu'en Pologne.



(Source : Asialyst. Les routes maritimes dans l'Arctique)

Dans le Nord du Canada, les capitaux chinois investissent dans l'énergie. Au Groenland, [île convoitée](#), ils s'intéressent aux terres rares. En 2016, dans le sud de ce territoire danois, une société

minière chinoise a tenté de racheter une ancienne base navale américaine. Washington s'y est opposé, rappelant à Copenhague qu'un accord de défense liait le Danemark aux États-Unis depuis 1951. En 2018, rebelote : une autre société chinoise voulait remporter un contrat de modernisation pour trois des principaux aéroports groenlandais, mais là encore, les Américains, qui gardent notamment une base aérienne à Thulé, au Nord-Ouest, s'y sont opposés nettement.

Le Conseil de l'Arctique a été fondé en 1992 sur les principes de la coopération, de la recherche, laissant de côté les questions stratégiques pour s'ériger en temple – parfois jugé exclusif – d'un espace qu'il convient particulièrement de protéger. Cette organisation régionale reste néanmoins un forum commercial aussi – plus inclusif, sur ce plan. Si bien que le plus petit océan du monde et ses mers constituantes forment un espace de compétition économique. Et ce dernier se double, en sus, d'un point de rencontre entre puissances. À plusieurs reprises et sous plusieurs formes, elles s'y sont confrontées par le passé. Beaucoup le déplorent, mais l'Arctique redevient [un espace militarisé clé](#) aujourd'hui.

Selon le Center for Naval Analyses, un institut de recherche américain, la Chine a investi 89,2 milliards de dollars dans les pays de l'Arctique entre 2005 et 2017. Face à cela, Washington n'y va plus par quatre chemins, pointant à la fois du doigt Moscou, accusé de rouvrir ses bases de la guerre froide, et Pékin, raillé pour son concept d'État du « proche-Arctique », qui ne lui offrirait aucun droit. L'Amérique, membre du « club » du Grand Nord grâce au rachat de l'Alaska à la Russie en 1867, avance ses pions, et [mettrait presque la Chine au défi d'essayer](#), par le biais de sa présence civile en Arctique, de contourner son « endiguement » militaire dans le Pacifique.

LE XUELONG 2, BRISE-GLACE « INDIGÈNE »

L'été dernier, un nouveau Dragon des neiges, un deuxième brise-glace chinois, est sorti non plus des anciens chantiers soviétiques d'Europe de l'Est mais de ceux de Jiangnan, en Chine. Le premier *Xuelong* était un cargo transformé en navire scientifique polaire chinois ? Le *Xuelong 2*, quant à lui, a été construit à Shanghai à partir d'un design Aker Arctic, société d'ingénierie finlandaise. C'est donc un « indigène ». Plus petit que son aîné, 122 mètres, d'un tonnage de 14 300 tonnes, il est bardé d'équipements ([voir la vidéo](#)), et propulsé par un système diesel-électrique de 15 mégawatts, lui permettant de briser une glace épaisse d'un mètre et demi. Il peut même le faire en marche arrière.

La Chine mobilise pleinement son industrie et tente de rattraper son grand retard. Fin juin 2019, l'agence gouvernementale du nucléaire a ainsi lancé son premier appel d'offres pour un troisième brise-glace « à propulsion nucléaire », comme l'explique le site spécialisé [Mer et marine](#). « Outre sa vocation nautique et scientifique, ce premier projet nucléaire en mer serait également, pour l'industrie chinoise, l'occasion de s'en servir comme banc de test avant un éventuel développement pour bâtiments militaires, en l'occurrence des porte-avions », ajoute la revue, très au fait des arrières-pensées stratégiques, et donc potentiellement militaires, de l'industrie maritime chinoise.

Un autre futur *Xuelong* – encore un – était présenté par le constructeur CSIC au salon Marintec de Shanghai l'an passé. Doté d'une propulsion conventionnelle, il afficherait en revanche un déplacement de 26 000 tonnes et une classe PC2, l'équivalent de la nouvelle série des brise-glaces russes de Rosatom. Il pourrait par ailleurs embarquer 180 scientifiques, là où le *Xuelong 1*, à l'été 2017, avait 96 personnes à son bord. De quoi envisager bien d'autres missions ! Mais la Chine reste un tout jeune acteur polaire, sans frontière dans le Grand Nord. Pour l'heure, afin de ne brusquer ni l'Amérique, ni la Russie, où sa place dans l'Arctique fait également débat, elle a préféré envoyer le *Xuelong 2* à l'autre bout du monde, un extrême dont elle se sent toute aussi « proche ».

P.-S.

- Asialyst. Publié 21 Mars 2020. Mis à jour 10 Mai 2020 :
<https://asialyst.com/fr/2020/03/21/chine-regions-polaires-1-7-quand-boussole-indique-nord-empire-milieu/>

- Igor Gauquelin. Journaliste et responsable d'édition multimédia pour le site internet de Radio France internationale, en charge de la rubrique Chine maritime et navale à Asialyst.

- DOSSIER SPÉCIAL : LA CHINE DE NOUVEAU À FLOT

Nouvelle série au long cours d'Asialyst ! Pour marquer à notre façon le 70^e anniversaire de la Chine populaire en 2019, nous vous proposons de comprendre la puissance maritime chinoise dans toutes ses dimensions. Premier volet : « La Chine maritime et navale : hier et aujourd'hui ».

Entre les grandes expéditions africaines et moyen-orientales de Zheng He, au XV^e siècle, et le 70^e anniversaire de la marine du régime communiste de Mao, en avril dernier, la Chine a dû repenser tout entier son rapport à la haute mer pour en refaire un élément constitutif de son identité millénaire. Elle s'était un temps repliée sur le continent mais constitue de nouveau une puissance maritime majeure, et même omniprésente. C'est aussi la deuxième force navale du monde en tonnage. Un retour aux sources pour ce vieux briscard des mers, qui rêve de tisser sa toile sur tous les océans.

Retrouvez ici tous les épisodes de notre série « La Chine, superpuissance maritime » :
<https://asialyst.com/fr/2019/10/18/chine-superpuissance-maritime-hier-aujourd-hui-demain/>

- Asialyst. 2021/04/26/ :
<https://asialyst.com/fr/2021/04/26/coree-du-sud-integrer-quad-chine-inquiete/>

- Asialyst est conçu par une équipe composée à 100 % de bénévoles et grâce à un réseau de contributeurs en Asie ou ailleurs, journalistes, experts, universitaires, consultants ou anciens diplomates... Notre seul but : partager la connaissance de l'Asie au plus large public.

[Faire un don](#)

Notes

[1] Parmi les autres signataires du traité dans les années 1920 : le Japon, le Royaume-Uni et par extension l'Inde. La Corée du Sud les rejoindra en 2012. C'est à l'occasion de ce traité que le nom actuel de l'archipel, « Svalbard », est par ailleurs entériné. Lire [ici le texte intégral du traité](#).

[2] Frédéric Lasserre, Olga V. Alexeeva et Linyan Huang,

[3] La stratégie de la Chine en Arctique : agressive ou opportuniste ? » in Norois (2015/3/n° 236), Presses universitaires de Rennes, pages 7 à 24.

[4] Pauline Pic, « Naviguer en Arctique », in [« Les mondes arctiques, espaces, milieux, sociétés »](#), Géoconfluences, 2020.

[5] Sébastien Pelletier et Frédéric Lasserre, [« 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 »](#), in *Monde chinois* 2015/1 (N° 41).

[6] [« China's Arctic Policy : The State Council Information Office of the People's Republic of China »](#), Livre blanc publié en janvier 2018.

[7] Zexun Wei, Hongxia Chen, Ruibo Lei, Xiaoguo Yu, Tao Zhang, Lina Lin, Zhongxiang Tian, Yanpei Zhuang, Tao Li et Zhuoli Yuan [« Overview of the 9th Chinese National Arctic Research Expedition »](#), in *Atmospheric and Oceanic Science Letters*, volume 13, 2020.