

Souveraineté, sécurité et identité : le Canada face aux défis posés par le changement climatique dans l'Arctique

Frédéric Lasserre and Stéphane Roussel

Number 36, 2007

Democracy, Rule of Law and Human Rights. Canada 25 Years after the *Charter of Rights and Freedoms*
La démocratie, l'État de droit et les droits de la personne. Le Canada, 25 ans après la *Charte des droits et libertés*

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/040785ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/040785ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Conseil international d'études canadiennes

ISSN

1180-3991 (print)

1923-5291 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Lasserre, F. & Roussel, S. (2007). Souveraineté, sécurité et identité : le Canada face aux défis posés par le changement climatique dans l'Arctique. *International Journal of Canadian Studies / Revue internationale d'études canadiennes*, (36), 267–286. <https://doi.org/10.7202/040785ar>

Article abstract

Current climate changes are rapidly diminishing summer sea ice in the archipelago of the Canadian arctic. This evolution reopens the perspective of commercial navigation in the region, as well as the disagreement between Canada and the United States on the issue of Canadian sovereignty over archipelago waters. Does Canada have the means to defend its political claim in this region? What has Canada's policy been in this regard, and how are we to understand its evolutions?

Frédéric Lasserre et Stéphane Roussel

Souveraineté, sécurité et identité : le Canada face aux défis posés par le changement climatique dans l'Arctique

Résumé

Les changements climatiques actuels induisent une régression rapide de la glace estivale dans l'archipel arctique canadien. Cette évolution relance la perspective d'une navigation commerciale dans la région, mais aussi le différend entre le Canada et les États-Unis au sujet de la souveraineté canadienne sur les eaux de l'archipel. Le Canada a-t-il les moyens de défendre sa revendication politique dans cette région? Quelle a été la politique canadienne en la matière, et comment comprendre ses évolutions?

Abstract

Current climate changes are rapidly diminishing summer sea ice in the archipelago of the Canadian arctic. This evolution reopens the perspective of commercial navigation in the region, as well as the disagreement between Canada and the United States on the issue of Canadian sovereignty over archipelago waters. Does Canada have the means to defend its political claim in this region? What has Canada's policy been in this regard, and how are we to understand its evolutions?

Il y a quelques années, Martin Shadwick écrivait que « [l'] une des caractéristiques les plus durables de la politique étrangère et de défense du Canada a été l'apparition, qui semble réglée au métronome, d'une crise de souveraineté et de sécurité dans l'Arctique tous les dix ou quinze ans¹ ». Généralement, ces crises résultaient des activités d'un autre État (souvent les États-Unis), parfois dans un contexte de recrudescence des tensions internationales. Depuis 2003, les questions relatives à la souveraineté canadienne dans l'Arctique attirent à nouveau l'attention des chercheurs et commentateurs, comme en témoigne, par exemple, le débat ayant récemment opposé Franklin Griffiths et Rob Huebert². Cette fois, la crise, si on peut la qualifier de telle, découle d'une prise de conscience des répercussions possibles des changements climatiques, en particulier la fonte des glaces, sur la croissance du trafic maritime et sur la contestation des revendications du Canada sur le passage du Nord-Ouest qui s'en suivrait.

Tout le monde (ou presque) s'entend sur l'existence d'un phénomène de réduction de la calotte glaciaire de l'Arctique, et chaque nouvelle moisson de données vient confirmer cette certitude en précisant l'ampleur et la nature du problème. Les derniers rapports de l'*Arctic Climate Impact Assessment* (ACIA)³ et du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)⁴ confirment le très fort consensus scientifique sur le constat d'un rapide retrait des glaces depuis 15 ans et sur la tendance au renforcement de ce phénomène dans les prochaines décennies. Ce phénomène aura presque certainement des conséquences sur les revendications territoriales maritimes du Canada dans cette région. Toutefois, pas plus que par le passé, il n'est possible de réduire la problématique de la présence canadienne dans l'Arctique à une simple question d'affirmation et de protection de la souveraineté⁵. En fait, le gouvernement canadien est aux prises, dans le Grand Nord, avec toute une série de questions ou de défis non seulement de nature territoriale et environnementale, mais aussi économique, sécuritaire, sociale et même identitaire. Chacune de ces questions et chacun de ces défis trouve en partie son origine dans des facteurs très différents, comme les progrès de la technologie, l'émergence de « menaces asymétriques » et l'activité industrielle au Sud, mais qui, tous, s'influencent et se renforcent mutuellement. Par exemple, la fonte des glaces stimule des activités comme l'exploitation des matières premières, la navigation commerciale et le tourisme, qui à leur tour peuvent menacer l'environnement, appelant ainsi une plus grande présence gouvernementale, et ainsi de suite. Plus encore, les termes de ces problèmes, considérés individuellement ou globalement, évoluent très rapidement, au rythme des études scientifiques et des changements technologiques. Bref, il est parfois difficile de s'y retrouver.

L'objectif du présent texte est de faire le point sur ces enjeux, de cerner les lacunes qui affaiblissent les capacités actuelles du Canada à composer avec la situation et de trouver des avenues prometteuses. Les problèmes de souveraineté occupent, bien entendu, une place importante dans ce portrait de la situation, mais ils sont loin d'être les seuls.

La présente analyse débute par l'examen de la principale cause du regain actuel d'intérêt, soit le réchauffement du climat et l'ouverture des eaux arctiques à la navigation qu'il entraîne. Il décrit ensuite les conséquences potentielles de ce phénomène, soit une augmentation des activités dans la région et une contestation éventuelle des revendications canadiennes sur le passage du Nord-Ouest. La troisième section est consacrée à deux autres dimensions des activités canadiennes dans l'Arctique également touchées par le réchauffement climatique, même si elles obéissent à une dynamique qui leur est propre, soit les questions sécuritaires et identitaires. La quatrième cerne certaines lacunes des moyens dont dispose le gouvernement canadien pour composer avec ces enjeux, tandis que la dernière propose quelques solutions pour réduire ces vulnérabilités.

L'ouverture progressive d'une route maritime dans l'Arctique et les enjeux qu'elle soulève

La fonte accélérée des glaces arctiques estivales et l'émergence de nouveaux intérêts économiques

Depuis 1960, la surface globale de la banquise permanente a diminué de 14 p. 100, et de 6 p. 100 depuis 1978; son épaisseur s'est réduite de 42 p. 100 depuis 1958. Une certaine incertitude demeure sur la pérennité du phénomène et sur sa vitesse réelle. Les récentes missions du brise-glace de recherche *Amundsen*⁶ laisseraient même entrevoir une accélération du retrait des glaces. Les scientifiques s'entendent cependant dans l'ensemble sur un point : avec les changements climatiques, la banquise permanente de l'océan Arctique, du moins dans le secteur de l'archipel canadien, devrait disparaître d'ici quelques décennies. En 2050, cet océan pourrait être libre de glaces durant l'été. Seule subsisterait une banquise d'hiver, dont l'étendue et le calendrier de formation demeurent encore inconnus. Les données recueillies en 1997 dans le cadre du programme canado-américain SHEBA (*Surface Heat Budget of the Arctic*), lors de l'étude des glaces permanentes de la mer de Beaufort, ont montré à la fois que l'eau y était plus chaude qu'en 1975 et beaucoup moins salée, soit deux indices d'un réchauffement extrêmement rapide et de la fonte qui s'en suit. À Iqaluit, la capitale du Nunavut, les glaces disparaissent de plus en plus tôt, allongeant ainsi désormais à cinq mois la saison navigable pour tous les navires. Les pilotes des brise-glaces canadiens confirment cette importante réduction de la couverture de glace des eaux en été⁷. À Churchill, dans la baie d'Hudson, l'embâcle — habituelle à la fin d'octobre — ne se produit plus aujourd'hui que vers la mi-novembre, allongeant d'autant la saison navigable. Les autorités portuaires ont déjà investi plus de 25 millions de dollars pour moderniser les infrastructures et être en mesure d'accueillir le trafic supplémentaire⁸. Dans l'Arctique russe, la saison de navigation d'été, traditionnellement de juillet à octobre, s'étend de plus en plus souvent au mois de novembre, voire au début décembre⁹.

Ce phénomène climatique a de nombreuses conséquences, dont l'une des plus importantes a trait à la navigation commerciale dans le passage du Nord-Ouest. Jusqu'à présent, les rigueurs polaires y interdisaient ce type de trafic. Si les glaces estivales disparaissent, cette route maritime pourrait devenir praticable pendant plusieurs mois, permettant ainsi de réduire de façon considérable la distance entre l'Europe et l'Asie par rapport au trajet du canal de Panama et, donc, les coûts de transport.

Tableau 1. Distances entre ports selon la route maritime (km)

Itinéraire	Londres Yokohama	New York Yokohama	Hambourg Vancouver
Panama	23 300	18 560	17 310
Suez et Malacca	21 200	25 120	29 880
Cap Horn	32 289	31 639	27 200
Passage du Nord-Ouest	15 930	15 220	14 970

Source : calculs sur logiciel de SIG Mapinfo.

À la différence de Suez, et surtout de Panama, certains itinéraires du passage du Nord-Ouest n'imposeraient aucune limite de gabarit ni de tirant d'eau aux navires qui l'emprunteraient. Avec la fonte de la banquise arctique canadienne, il est possible que cette route devienne, à moyen terme, un chemin très fréquenté pour relier l'Europe à l'Asie. Certes, des nuances importantes doivent être apportées à ce type d'analyse, étant donné certains facteurs, comme la présence de glace résiduelle ou la création de gigantesques embâcles constitués de morceaux qui se seraient détachés de la calotte polaire¹⁰. Toutefois, cette possibilité demeure suffisamment lourde de conséquences pour qu'elle préoccupe les dirigeants politiques, d'autant plus que, grâce à la baisse des coûts des technologies de construction de double coque renforcée, il deviendrait envisageable pour des cargos de naviguer dans des eaux où flotte une banquise résiduelle. Reste à savoir si les assureurs diminueront suffisamment leurs primes pour que devienne rentable la navigation dans ces eaux.

La région présente d'autres intérêts majeurs, dont celui de receler des ressources naturelles en quantité importante, notamment le pétrole et le gaz naturel. On y trouve en outre toute une gamme de minerais, tels que le plomb, le zinc, l'or, le tungstène, l'uranium et l'argent. Les gisements prouvés à ce jour sont sans commune mesure avec ceux de l'Arctique russe, mais leur pauvreté apparente s'explique probablement en bonne partie par une connaissance plus superficielle de la géologie de la région. Le gouvernement fédéral et celui du Nunavut ont entrepris un effort de prospection. La publication de chaque nouvelle carte suscite l'intérêt marqué de l'industrie minière; des projets majeurs d'exploitation de gisements de diamants, d'or, d'argent, de plomb, de cuivre, de zinc, de gaz et de pétrole sont en cours. Aujourd'hui, la confirmation de l'existence de ces gisements prometteurs d'hydrocarbures et de minerais dans l'Arctique canadien suscite, dans le contexte du retrait des glaces, l'intérêt actif d'Ottawa comme du secteur privé. Des projets de construction de ports en eau profonde sont envisagés à Iqaluit, à Bathurst Inlet et même à Kugluktuk, sur le détroit Union. Leur conception est directement reliée aux nouveaux projets miniers ainsi qu'à la perspective de navigation plus libre sur un passage du Nord-Ouest moins encombré de glace.

Un contentieux juridique ancien qui prend une nouvelle signification

Le désaccord entre le Canada et les États-Unis au sujet du statut des eaux de l'archipel arctique

L'un des corollaires de l'ouverture possible du passage du Nord-Ouest à la navigation commerciale, mais aussi à une navigation mal contrôlée, est la possible remise en cause, par d'autres gouvernements, de la souveraineté canadienne sur ces eaux. Ce n'est pas sur le territoire des îles de l'archipel que porte le différend, où l'autorité canadienne semble bien établie (à l'exception très médiatisée de la minuscule île de Hans), mais sur les espaces maritimes. Le Canada tente de faire reconnaître sa souveraineté en affirmant que le passage du Nord-Ouest relève des eaux historiques intérieures canadiennes et que, de fait, Ottawa peut exercer un contrôle sur toute activité navale dans ce secteur, qu'elle soit commerciale ou militaire. Afin d'appuyer sa position, le Canada a proclamé, le 1^{er} janvier 1986, une ligne de base qui englobe l'ensemble de l'archipel arctique, ligne qui transforme les eaux en deçà de son tracé en eaux intérieures, selon la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* de 1982. Afin d'établir que ces eaux sont historiquement canadiennes, Ottawa doit non seulement démontrer un contrôle exclusif et un usage de longue date, mais aussi que les États étrangers, et plus particulièrement ceux touchés par la revendication, ont acquiescé à la reconnaissance de souveraineté.

Or, la position canadienne est réfutée par les États-Unis et l'Union européenne, qui affirment que le tracé des lignes de base est invalide et que le passage du Nord-Ouest serait plutôt un détroit international, dans lequel s'applique la liberté du « passage inoffensif ». Si le passage du Nord-Ouest est reconnu comme tel, le problème du Canada tient au fait qu'il ne peut plus prétendre à une domination unilatérale et exclusive sur le transport maritime dans la région. Il ne pourrait donc plus empêcher le passage de navires dans cette région, pour peu que ceux-ci respectent les règles du passage inoffensif.

En août 1985, l'incident du brise-glace américain *Polar Sea*, qui s'était aventuré dans le passage du Nord-Ouest sans qu'Ottawa n'en soit averti, avait contribué à la détérioration des relations entre les États-Unis et le Canada. À la suite de l'incident, Washington et Ottawa ont convenu... de demeurer poliment en désaccord. Mais les perspectives d'ouverture du passage, avec la fonte des glaces, pourraient radicalement changer les perspectives pour les Américains. En effet, l'avènement possible d'une importante route commerciale maritime et la mise en valeur du potentiel minier et pétrolier du Grand Nord rehausseraient, à leurs yeux, l'intérêt stratégique de la liberté de navigation. De plus, ils accepteraient mal de devoir, dans le cadre d'un régime d'eaux intérieures revendiquées par Ottawa, renoncer au secret du transit de leurs sous-marins nucléaires dans

l'archipel arctique et à la possibilité de transférer rapidement des bâtiments de l'Atlantique au Pacifique. Enfin, l'immensité de ce territoire, que le Canada surveille mal, rendrait sans doute nerveux un gouvernement américain très préoccupé de la sécurité depuis le 11 septembre 2001. Un passage du Nord-Ouest libre de glace et peu patrouillé par des bâtiments canadiens déclencherait ainsi possiblement une remise en cause de la souveraineté canadienne sur les détroits arctiques.

Tenir tête à la montée des convoitises

Les différends sur le statut des eaux de l'Arctique ne sont pas récents; les États-Unis ont rappelé qu'ils n'avaient jamais reconnu la revendication canadienne en cette matière. Depuis l'incident du *Polar Sea*, cependant, bien peu de choses ont changé. C'est que, dans un contexte où le passage du Nord-Ouest demeurait gelé même en été, l'absence d'enjeu pratique réel, en matière de navigation, d'économie et de surveillance, rendait inutile tout affrontement entre Washington et Ottawa.

C'est le changement climatique, en rendant possible l'ouverture du passage du Nord-Ouest, qui a ravivé la dispute avec les États-Unis et l'Union européenne et activé l'intérêt des acteurs économiques pour cette région. Depuis le milieu des années 1990, de nombreux indices confirment l'intérêt, tant des gouvernements que des acteurs économiques privés, pour l'exploitation accrue de l'Arctique. Les milieux du transport maritime ont entamé des études sur la rentabilité des routes empruntant le passage, tandis que les campagnes de prospection minière se sont multipliées.

Au Canada seulement, l'affréteur maritime Fednav suit, avec un intérêt non dissimulé, la frénésie d'exploration minière qui se répand actuellement dans l'archipel arctique. Si la mise en exploitation du potentiel minier, tel qu'il est pressenti à l'heure actuelle, se confirmait, il en résulterait un important trafic, tant pour le transport des pondéreux par vraquiers que pour assurer la logistique des mines¹¹. En 2004, le gisement de nickel et de kimberlite (éventuellement diamantifère) de Darnley Bay Ltd à Paulatuk a été exploré, et son potentiel semble très intéressant. En 2004, des indices prometteurs de gisements de pétrole ont été découverts dans l'extrême nord de l'Arctique, selon le *US Geological Survey*¹². En janvier 2005, sentant une forte demande future pour des cargos à coque renforcée, les chantiers navals finlandais Aker Finnyards (Helsinki), ont créé une filiale spécialement destinée à la construction de ce type de navire. L'*Amundsen* a confirmé récemment la présence de bancs importants de poissons, ce qui laisse présager un intérêt du secteur des pêches pour l'exploitation de ces zones encore vierges. Enfin, le nombre de croisières touristiques dans l'archipel arctique a crû rapidement au cours de ces dernières années, passant de 1 en 1990, à 5 en 1998, puis à 15 en 1999. Cette activité nouvelle pose aussi la question de la gestion de l'immigration dans ces régions dès que les croisières font escale.

Le Japon a démontré un intérêt réel pour la navigation dans l'Arctique tôt dans les années 1990. Il était un partenaire majeur dans l'*International Northern Sea Route Program* (INSROP, 1993-1999), le projet de recherche de 8 millions de dollars américains sur la relance commerciale de la navigation par la Route maritime du Nord russe (passage du Nord-Est). Le gouvernement japonais s'est également montré intéressé par le rachat du pétrolier brise-glace *Arctic* lorsque Ottawa a décidé de s'en départir. Par ailleurs, les budgets consacrés à la recherche arctique au Japon ne cessent de croître, dépassant 30 millions de dollars en 1999, puis 33,2 millions de dollars en 2000 pour le *National Institute of Polar Research*¹³. Le gouvernement américain, par l'entremise de deux instituts de recherche, la *US Arctic Research Commission* et l'*Institute of the North* (Anchorage), finance d'autre part un ambitieux projet de recherche sur la navigation dans l'Arctique : *Marine Transport and Changing Access in the Arctic Ocean*¹⁴. Même la Chine a modifié en profondeur son programme de recherche arctique, faisant passer l'affectation de son brise-glace de recherche *Snow Dragon* de l'Antarctique à l'Arctique¹⁵. Le déficit de recherche canadienne dans l'Arctique était immense, comme en témoigne l'objectif de « relancer » cette recherche, en 2003, lorsque le gouvernement fédéral a débloqué 33 millions de dollars américains (41 millions de dollars canadiens) à cette fin¹⁶.

C'est précisément dans un contexte de diffusion rapide de cet intérêt pour le passage du Nord-Ouest, tant des gouvernements que du secteur privé, que pourraient se soulever les contestations les plus déterminées de la revendication canadienne sur les eaux de l'Arctique : dans quelle mesure le Canada a-t-il les moyens d'assurer la sécurité de la navigation dans la région? Si Ottawa invite les entreprises minières et maritimes à emprunter les eaux qu'il revendique comme intérieures, comment pourrait-il ne pas en assurer la sécurité, la surveillance et le contrôle en toutes saisons?

Deux autres enjeux : la sécurité et l'identité

Les problèmes environnementaux et les conséquences d'une exploitation économique accrue de l'Arctique pour la souveraineté canadienne sont les deux préoccupations que mentionne le plus fréquemment la documentation récente. Il en est cependant deux autres, qui s'ajoutent à celles-ci et qui contribuent à rendre le problème encore plus complexe.

Le processus de continentalisation de la défense

Les changements environnementaux et économiques s'accompagnent — quand ils n'en sont pas la cause — d'une transformation des données essentielles des activités de sécurité militaire et non militaire. Au Canada, la réflexion s'est surtout concentrée, depuis la Seconde Guerre mondiale, sur la gestion des menaces à caractère militaire (essentiellement posées par les Soviétiques), sur les activités des forces des autres États (en particulier des

États-Unis), sur leurs conséquences pour la souveraineté et sur les répercussions socioéconomiques (positives et négatives) de la militarisation de l'Arctique¹⁷. À la fin des années 1980, une série d'événements allait atténuer l'intérêt et la volonté du gouvernement canadien à investir dans les forces opérant dans ces régions : la signature, en 1988, d'une entente mettant temporairement sous le boisseau la querelle avec les États-Unis, les difficultés budgétaires qui forcent en 1989 l'abandon du projet de construction d'un brise-glace de classe 8 et surtout la disparition graduelle de la « menace soviétique¹⁸ ». Dans ce domaine (comme dans bien d'autres de la défense canadienne), l'activité diplomatique a servi à compenser, sinon à masquer, les faiblesses du dispositif militaire. Au début des années 1990, les Canadiens parlaient désormais des questions de sécurité dans l'Arctique en évoquant le contrôle des armements, la « sécurité coopérative » ou « commune » et les « relations circumpolaires¹⁹ ».

S'il demeure encore un intérêt pour les questions de sécurité militaire dans l'Arctique, celui-ci découle, d'une part, des changements environnementaux et sociopolitiques identifiés plus haut et, d'autre part, de l'accélération du processus de continentalisation de la défense et de la sécurité depuis le début des années 2000, sinon depuis le milieu des années 1990.

Ainsi, l'augmentation généralisée (actuelle et appréhendée) des activités touristiques, économiques et scientifiques dans l'Arctique a pour conséquence d'alourdir les responsabilités des Forces canadiennes (FC) dans ce secteur²⁰. Non seulement doivent-elles exercer une surveillance plus étroite et entretenir une capacité de réagir plus élevée, mais leurs tâches de dessertes des communautés isolées ou encore d'appui à la lutte contre des désastres environnementaux ne peuvent que prendre de l'importance. Pire encore, la croissance du trafic aérien au-dessus du cercle polaire pourrait obliger les FC à participer à des opérations de recherche et sauvetage de plus en plus difficiles et pour lesquelles il est à craindre qu'elles ne soient pas correctement équipées²¹.

L'évolution de la perception des menaces qui planent sur le continent nord-américain constitue un autre phénomène touchant la définition des problèmes de sécurité militaire dans l'Arctique. À la crainte de subir une attaque nucléaire généralisée s'est substituée celle d'être victime d'une « menace asymétrique », c'est-à-dire une action posée par un adversaire moins puissant, mais qui exploite certaines vulnérabilités de son opposant de manière à obtenir un effet hors de proportion²². Les exemples les plus fréquemment mentionnés par le gouvernement américain depuis le milieu des années 1990 sont l'usage de quelques missiles par un État dit « voyou » et le terrorisme.

Les régions polaires étaient généralement perçues comme trop isolées pour faire l'objet d'une telle menace ou pour servir de point de passage à un

groupe malintentionné. Toutefois, l'accès de plus en plus aisé aux eaux arctiques indique que cet isolement n'est plus une garantie de sécurité, comme en témoigne l'augmentation du trafic maritime et aérien. Les premiers signes de cette vulnérabilité se sont manifestés par l'émergence des activités des groupes mafieux, qui y voient un point de passage non surveillé²³. De là à conclure que des terroristes pourraient tenter de profiter de l'isolement de cette région pour perpétrer un attentat (en provoquant un désastre écologique ou encore en prenant en otage un navire de tourisme), il n'y a qu'un pas, que l'ancien ambassadeur américain au Canada, Paul Celluci, semble avoir franchi. La tentative d'entrée illégale d'immigrants chinois à Iqaluit en 1996 lui fournissait certes des arguments en ce sens. Il se serait cependant dit prêt à envisager une reconnaissance de la souveraineté canadienne si elle permettait une meilleure surveillance de la région²⁴. Il est, bien entendu, presque impossible de mesurer la réalité de cette menace, même si l'on peut estimer qu'elle demeure faible. Toutefois, si cette crainte germe effectivement dans l'esprit de certains dirigeants américains, elle devra être prise au sérieux par le gouvernement du Canada, que ce dernier y croit ou non!

En ce sens, l'évolution des questions de sécurité dans l'Arctique peut être perçue comme un prolongement de celles de l'Amérique du Nord dans son ensemble. Depuis le milieu des années 1990, et *a fortiori* depuis les attentats de l'automne 2001, une nouvelle phase de l'intégration de la défense nord-américaine s'est ouverte. Jusque-là concentrée sur les menaces à caractère militaire, la sécurité s'étend désormais à plusieurs domaines d'action autrefois réservés aux autorités civiles (sécurité des frontières, préparation d'urgence, collecte de renseignements, etc.). Outre les nombreux accords conclus par les deux pays sur la surveillance des frontières, ce processus est marqué par un phénomène d'harmonisation des mesures de sécurité, comme en témoignent l'adoption de règles communes en matière d'immigration et de visa ainsi que la création d'institutions semblables (*Department of Homeland Security* et *Northern Command* aux États-Unis et, au Canada, ministère de la Sécurité publique et Commandement Canada). Si la zone arctique devient un facteur préoccupant dans l'équation de la sécurité nord-américaine, il y a lieu de croire qu'une approche similaire sera utilisée.

L'enjeu socioculturel et identitaire

Lorsque Franklyn Griffiths dénonce l'obsession des Canadiens pour « une souveraineté aussi fragile que la banquise » (*sovereignty-on-thinning-ice thesis*), il la qualifie « d'erreur volontaire » (*motivated error*) qui les pousse à exagérer les menaces et qui témoigne d'un problème d'identité bien plus que de souveraineté²⁵. Bien que les craintes perçues reposent généralement sur des faits tangibles (comme le passage non autorisé d'un brise-glace américain), Griffiths a certainement raison d'établir un lien avec l'éternelle quête identitaire des Canadiens. L'Arctique fait, en effet, partie de leur

imaginaire collectif et de l'image qu'ils veulent projeter à l'étranger — dans ce cas avec raison, puisque bon nombre de citoyens étrangers perçoivent le Canada plutôt comme la terre des ours polaires que comme un membre du G-8. À certains égards, le « Grand Nord » est aux Canadiens ce que l'Ouest a longtemps représenté pour les Américains : une terre sauvage et magnifique qui doit être conquise dans un élan propre à forger un destin collectif à la nation.

Mais l'Arctique est aussi porteur d'une relation d'altérité qui renforce le sentiment identitaire. Depuis le début du XX^e siècle, les menaces à la souveraineté canadienne dans la région proviennent presque toujours des États-Unis. En ce sens, la défense de ce qui est perçu comme l'intégrité territoriale du Canada devient le prolongement de la lutte que mènent les Canadiens contre l'influence et l'attraction qu'exerce la société américaine. Plus encore, le respect (assumé) des Canadiens pour la virginité et la fragilité des territoires arctiques devient presque un moyen de se distinguer des Américains, dont l'avidité l'emporte sur la responsabilité environnementale, donnant ainsi aux relations polaires entre les deux pays un sens symbolique aussi chargé que le refus de l'administration Bush de signer le protocole de Kyoto.

Le refus des États-Unis de reconnaître les prétentions d'Ottawa sur le passage du Nord-Ouest a, bien entendu, comme effet d'exacerber le nationalisme canadien. Comme le souligne Griffiths, « The Northwest Passage is symbolic of Canada's destiny²⁶ ».

La présence des Inuits est un autre phénomène qui renforce le rôle identitaire de l'Arctique dans l'imaginaire des Canadiens. Souvent négligées, les Premières nations ont parfois été instrumentalisées (par des déplacements forcés) pour affirmer la souveraineté sur certaines îles. De façon moins brutale, certains pensent pouvoir utiliser l'occupation ancestrale de certaines régions pour étayer les prétentions territoriales du Canada²⁷. Pourtant, c'est peut-être le dynamisme international des Inuits qui attire l'attention et nourrit la fierté des Canadiens.

Cette ferveur identitaire n'est évidemment pas partagée par tous. Les Québécois ignorent souvent cette facette de l'identité de leurs compatriotes canadiens-anglais. Pour eux, le « Nord » désigne les Laurentides, l'Abitibi ou encore la Baie James. Même si la colonisation ou la construction des grandes centrales électriques en ont fait rêver plusieurs, le Nord n'est jamais devenu le mythe qu'il représente au Canada anglais. Il est d'ailleurs symptomatique que les cartes qui représentent les régions du Grand Nord omettent systématiquement le Nouveau-Québec (on y imprime généralement la légende et autres informations cartographiques), qui est *de facto* traité comme une excroissance du « Sud ».

Toutefois, de façon générale, les causes liées à l'Arctique constituent de bons drapeaux autour desquels rallier l'opinion publique canadienne. Cet engouement explique peut-être pourquoi le sujet revient aussi facilement dans les débats politiques. En fait, ce n'est pas tant d'attirer l'attention qui pose problème pour les défenseurs de ces causes; c'est plutôt de transformer cet intérêt en engagements concrets.

Peu de moyens disponibles pour la politique canadienne

La plupart des politiciens reconnaissent depuis l'époque de Pierre Trudeau que faire un saut dans le Grand Nord au cours d'une campagne électorale et s'y faire photographier emmitoufflé dans des fourrures ou émergeant d'un traîneau à chiens est un excellent exercice de relations publiques. Ils sont également prompts à faire écho, du moins verbalement, aux préoccupations des spécialistes et commentateurs lorsque se produit ce qui est perçu comme une atteinte à la souveraineté canadienne. Toutefois, depuis la même époque, force est de constater que, sauf exceptions, les ressources que les dirigeants sont prêts à consacrer à la région sont en déclin presque constant. Comme le note Martin Shadwick, ce n'est pas seulement l'intérêt pour l'Arctique qui est cyclique, c'est aussi sa disparition tout aussi rapide²⁸.

Pourtant, il faut reconnaître qu'Ottawa est loin de rester les bras croisés. Sur les fronts politiques et diplomatiques, le Canada a été très actif au cours des dernières années. Il est, par exemple, à l'origine de la création du Conseil de l'Arctique en septembre 1996²⁹. Ici comme ailleurs, le problème relève davantage de l'allocation des ressources, et ceux qui sont en première ligne attendent souvent en vain que ces déclarations se transforment en engagements financiers, matériels et humains.

Depuis le début des années 1980, la recherche civile dans la région arctique soutenue par le gouvernement canadien est sous-financée, surtout par rapport à ce qui se fait aux États-Unis. Or, il existe une dimension de souveraineté au manque de connaissance scientifique canadien : dépendre des connaissances acquises par d'autres pays pour comprendre son territoire accentue la faible maîtrise du territoire canadien. Jusqu'en 1999, le budget canadien de recherche sur l'Arctique représentait à peine 10 à 15 p. 100 du budget américain³⁰. Depuis peu, on observe une double tendance au déclin des fonds de recherche aux États-Unis et à une augmentation au Canada. En effet, le budget de recherche arctique total interagences aux États-Unis était de 156 millions de dollars en 1998, puis de 400 millions de dollars en 2004, 352 millions de dollars pour 2005 (exercice), et a été de 312 millions en 2006³¹, alors qu'au Canada, le budget fédéral était de 70 millions de dollars en 2002³².

L'institution la plus en difficulté est peut-être le ministère de la Défense nationale, à qui revient bien souvent la tâche de porter le drapeau canadien,

de s'assurer de l'application des lois et de répondre aux situations d'urgence. L'un des instruments sur lesquels semble le plus se fier le gouvernement est constitué des Rangers. Il s'agit de milices paramilitaires locales, recrutées parmi la population civile et chargées de patrouiller le Grand Nord pour y signaler toute activité anormale. Outre le fait d'être un puissant facteur d'intégration des Inuits à la structure gouvernementale, l'institution a été conservée après la fin de la guerre froide, car c'est l'outil le plus efficace pour assurer la présence officielle du Canada dans la région. En mars 2005, une patrouille spéciale des Rangers et des Forces armées a entamé un exercice de simulation de secours dans l'île Ellef Ringnes, située dans l'extrême nord-ouest de l'Arctique. Le but de cet exercice était de mesurer la capacité de réponse des FC dans l'éventualité de l'écrasement d'un avion de ligne.

Dans les années 1980, 26 patrouilles de souveraineté étaient organisées en moyenne par année; en 2000, il n'y en a eu que 4 pour tout le territoire nordique³³. Leur nombre a eu tendance, au cours des dernières années, à progresser vers l'objectif de 60 patrouilles par an³⁴. Utiliser les Rangers présente, de plus, l'avantage de tenter de s'approprier le titre historique des Inuits sur le territoire, alors que celui du Canada (ancienneté de l'administration et de l'intérêt gouvernemental) sur l'Arctique est pour le moins contestable...

La situation est encore moins reluisante pour les forces régulières. Ainsi, la base militaire de Churchill est fermée depuis la fin des années 1980; il ne reste plus que 140 militaires réguliers dans le Nord pour couvrir un territoire de 4 millions de km². Le nombre de patrouilles aériennes (*Aurora* et *Arcturus CP-140*) est passé de 22 vols en 1990 à 1 ou 2 par an. La Marine du Canada n'en a jamais été une de trois océans, puisqu'elle n'a eu de brise-glace ou de capacité de navigation de glace qu'en 1954; les programmes d'acquisition de sous-marins nucléaires, capables de naviguer en permanence dans l'Arctique, ont été abandonnés en 1965, puis en 1990; les quatre sous-marins de classe Oberon ont été abandonnés par la marine en 2005 après l'incendie du *Chicoutimi*, et les exercices occasionnels ou les déploiements navals dans l'Arctique (NORPLOY) ont cessé en 1989.

Le *2000 Arctic Capability Report* a souligné l'inquiétante dégradation des capacités opérationnelles des FC dans cette région du monde. Même le matériel, adapté dans les années 1970 aux conditions arctiques, n'est plus nécessairement fonctionnel de nos jours, souligne le rapport³⁵. En matière d'hélicoptères, le fait que les *Griffons* ne peuvent voler à des températures inférieures à -25 °C gêne considérablement les opérations dans l'Arctique : il faudrait y déployer des *Cormorants*. La suppression du Régiment aéroporté en 1995 prive aussi les Forces d'un outil utile pour intervenir rapidement dans des régions reculées.

Quant à la flotte de brise-glaces canadiens (qui ne relève pas du ministère de la Défense nationale, mais de Pêches et Océans Canada), elle est composée de navires relativement anciens et petits. Ils ont, en effet, entre 17 et 36 ans, et le plus puissant, le *Louis Saint-Laurent*, qui ne dépasse pas 20 100 CV, n'a pas de capacité de navigation hivernale dans l'Arctique.

Tableau 2. Flottes de brise-glaces de mer en 2002 – Canada, États-Unis, Russie

Pays	Classe	Nombre	Puissance (milliers CV)	Date du lancement	Propulsion
Russie	<i>Arktika</i>	4	75,0	1975-92	Nucléaire
	<i>Taymyr</i>	2	44,0	1989-90	Nucléaire
	<i>Yermak</i>	3	36,0	1974-76	Diesel
	<i>Kapitan Sorokin</i>	4	21,5	1977-81	Diesel
Canada	<i>Louis St-Laurent</i>	1	20,1	1969	Diesel
	<i>Terry Fox</i>	1	17,3	1983	Diesel
	<i>Henry Larsen</i>	1	12,2	1987	Diesel
	<i>Radisson</i>	2	10,1	1977	Diesel
États-Unis	<i>Polar Sea</i>	2	60,0	1976, 1978	Turbine à gaz
	<i>Healy</i>	1	30,0	1997	Diesel

Source : Claes Lykke Ragner, *Northern Sea Route Cargo Flows and Infrastructure, Present State and Future Potential*, FNI Report 13, Fridjof Nansen Institute, Oslo, p. 72; Garde côtière du Canada, US Coast Guard, <http://www.uscg.mil/uscg.shtm>.

Non seulement l'absence de brise-glaces peut-elle limiter la capacité du gouvernement canadien à assumer ses responsabilités immédiates, mais le fait d'avoir si longtemps négligé ce type de matériel se fera sentir encore longtemps; il faut, en effet, de nombreuses années pour construire et armer un tel navire. Presque rien n'est prévu en ce domaine au Canada, tandis que d'autres États, comme la Chine, vont déjà de l'avant.

Ce manque de moyens pourrait avoir des conséquences juridiques majeures. En effet, dans les querelles portant sur la souveraineté de territoires, terrestres ou maritimes, les juges se fondent en bonne partie sur l'ancienneté de l'occupation ou de l'administration d'un espace pour évaluer la légitimité d'une revendication. Le peu d'action concrète du Canada pour l'Arctique ne milite guère en faveur d'une revendication fondée sur l'histoire, puisque le statut revendiqué par Ottawa sur les eaux arctiques est celui d'eaux intérieures historiques. Il est fondamental, en droit, de manifester sa présence et son intérêt *continus* dans une dispute de souveraineté³⁶. De plus, une telle absence peut devenir un argument pour souligner l'incapacité potentielle du Canada à assumer ses responsabilités dans des eaux où la navigation pourrait croître rapidement. En effet, dans l'état actuel des choses, il semble que les FC soient nettement insuffisantes

pour surmonter une crise d'envergure, du moins sans l'appui des troupes américaines.

Quelques avenues

Le principal défi que devra relever Ottawa réside dans la démonstration d'une présence réelle et d'une surveillance effective en Arctique. En effet, en regard du droit international, c'est l'occupation, l'administration effective d'un territoire, maritime en l'occurrence, qui permet d'étayer la revendication d'eaux intérieures historiques. Au-delà des objections juridiques américaines et européennes sur la longueur et l'orientation des lignes de base de l'archipel, l'absence d'éléments réguliers démontrant la présence officielle du gouvernement canadien, *a fortiori* l'absence de capacité d'intervention dans un contexte d'accroissement de la navigation, seront certainement des preuves retenues contre Ottawa en cas de recours devant la Cour internationale de Justice. Comment le Canada peut-il compenser ces faiblesses? Quelles pistes de solution devrait-il explorer?

Assurer une surveillance de la région

Le lancement du satellite *RadarSat 2* devrait permettre d'assurer une couverture constante de l'archipel arctique. Le 29 août 2005, le gouvernement canadien a annoncé un investissement de 400 millions de dollars dans un contrat de fourniture d'images satellitaires prises par le futur *RadarSat-2*, qui devrait être lancé en 2007 après de multiples reports. Cette couverture permanente permettra d'obtenir des renseignements de grande qualité sur les mouvements de navires dans la région arctique.

Malgré cet investissement, la surveillance rapprochée du territoire arctique nécessite des patrouilles aériennes et de l'équipement pour transporter rapidement les troupes et leur matériel. La flotte d'*Auroras CP-140* et de *Twin Otters* est à bout de souffle et aura besoin d'être remplacée dans les prochaines années. De plus, afin de maximiser le temps de patrouille, il conviendrait soit de baser les *Auroras* dans le Nord, soit de prévoir l'achat d'un avion de ravitaillement en vol.

Par ailleurs, l'installation d'un système d'écoute sous-marin, du type Sound Surveillance System (SOSUS) pourrait être relativement peu coûteuse tout en permettant d'obtenir des renseignements sur la navigation de surface et sous-marine dans les points-clés des eaux arctiques. En 2003, Ottawa a décidé d'investir dans la surveillance accrue des côtes est et ouest (jusqu'à 250 km) par le système de radar haute fréquence à ondes de surface (RHFS); un tel système serait aussi utile dans l'Arctique.

Assurer une présence et une capacité d'intervention dans l'Arctique

Réaffecter les unités navales en été

Les dernières manœuvres navales canadiennes dans l'Arctique remontent à 1989, avant que les déploiements NORPLOY n'aient été annulés. En août 2002, la marine a organisé l'opération Narwhal 1, suivie de Narwhal 2 en août 2004. Ces exercices ont permis de mesurer le degré d'impréparation des Forces armées pour opérer efficacement dans le Nord, mais elles étaient aussi riches d'enseignement sur la façon d'y remédier. De plus, elles ont permis de témoigner du regain d'intérêt du Canada pour la surveillance de cette région. En août 2005, l'opération Hudson Sentinel a conduit deux dragueurs de mines à patrouiller la baie d'Hudson : il s'agissait de la première visite de bâtiments militaires depuis 1975. En 2006, trois exercices militaires ont été tenus dans l'Arctique par les FC.

Une augmentation significative de la navigation commerciale dans l'Arctique entraînera des demandes d'ouverture et de sécurisation des passages dans l'Arctique. Comment prétendre être souverain sur des eaux intérieures historiques si aucune présence civile ou militaire ne vient garantir la sécurité des navires qui y viennent? La question du remplacement des brise-glaces actuellement en service et vieillissant rapidement mérite donc d'être posée.

Dans le cadre d'un programme global de 2,1 milliards de dollars canadiens destiné à remplacer les AOR (*Auxiliary Oil and Replenishment*) qui ont maintenant 35 ans de service, la marine aurait reçu, au printemps 2004, l'autorisation de commander de nouveaux navires de ravitaillement à coque renforcée (AOR) capables de naviguer dans des eaux couvertes de 70 cm de glace, pour les activités navales dans le Nord³⁷. Une capacité de navigation dans des eaux englacées a également été retenue comme exigence pour les futurs contre-torpilleurs et frégates, car pour l'heure, aucun navire de la marine canadienne n'est capable de naviguer dans de telles conditions, forçant la flotte à désertir un des trois océans une bonne partie de l'année. Il reste à savoir quand le gouvernement donnera son feu vert pour un programme de construction de nouveaux bâtiments. Quant au remplacement des brise-glaces, la question demeure ouverte.

Approfondir la recherche

Au-delà de ses retombées scientifiques, la recherche est un élément important pour étayer une revendication territoriale : elle implique, tout d'abord, une présence durable pour y mener des expériences, elle permet ensuite de mieux comprendre les phénomènes liés aux changements climatiques et, enfin, elle témoigne de l'intérêt du gouvernement pour la région et permet d'étayer les revendications politiques, le cas échéant.

En août 2003, un programme de 70 millions de dollars a été lancé pour cartographier adéquatement les fonds océaniques de l'Arctique. Si les retombées économiques potentielles sont importantes, celles de nature politique le sont aussi, car le Canada pourrait éventuellement y trouver des arguments pour étayer ses revendications de zone de plateau continental. En effet, en ratifiant la Convention sur le droit de la mer, en novembre 2003, Ottawa disposait de 10 ans pour déposer auprès de l'ONU une revendication globale et documentée. En juin 2002, un consortium d'universités canadiennes et d'agences fédérales soumettait une proposition visant la transformation du brise-glace *Sir John Franklin* en un navire de recherche de pointe. La Fondation canadienne a accepté l'*Amundsen* pour l'innovation; le coût total de ce programme était 67 millions de dollars. Le brise-glace permettra au Canada de réaffirmer sa place en recherche arctique et de devenir un partenaire important dans l'effort international visant à étudier le réchauffement de cet océan.

En septembre 2005, le gouvernement annonçait, dans le cadre de l'Année polaire internationale (API, 2007-2008), une enveloppe de 150 millions de dollars canadiens supplémentaires destinés à la recherche pour permettre au Canada de demeurer proactif. En mars 2007, le gouvernement fédéral a financé 44 projets de recherche, un pas très positif pour l'affirmation du Canada dans l'Arctique, d'autant plus que les budgets américains affichent une nette tendance à la diminution dans le même temps : seuls 59 millions de dollars américains (72 millions de dollars canadiens) ont été débloqués par Washington pour l'API.

Renforcer la coopération avec la Russie

L'établissement de liens de coopération avec la Russie dans l'Arctique est un vieux rêve de la politique étrangère canadienne, qui était particulièrement miroitant à la fin des années 1980, lorsque les réformes entreprises par Mikhaïl Gorbatchev semblaient offrir la possibilité de mettre en œuvre des mesures de sécurité coopérative³⁸. Dans ce dossier également, l'intérêt s'est vite émoussé. Les changements entraînés par le réchauffement climatique pourraient éventuellement ouvrir de nouveaux horizons.

Il y a, en effet, une convergence d'intérêt entre les positions russe et canadienne dans la mesure où Moscou, comme Ottawa, se heurte au refus américain de reconnaître le tracé de ses lignes de base qui englobent une partie de la route maritime du Nord dans ses eaux intérieures. Lors de sa visite en Russie, en septembre 2005, le ministre canadien de la Défense de l'époque, Bill Graham, s'est entretenu avec son homologue russe, Sergueï Ivanov : ils ont notamment abordé la question d'une possible coopération en matière de surveillance des zones arctiques. En octobre 2005, lors de sa visite à Moscou, le premier ministre Paul Martin aurait demandé le soutien de la Russie pour la question de la souveraineté canadienne dans l'Arctique³⁹.

Conclusion

L'énoncé de politique internationale du Canada (qui fait office de livre blanc dans quatre domaines, soit la diplomatie, la défense, l'aide internationale et le commerce) fait, comme les documents qui l'ont précédé, référence aux problèmes liés spécifiquement à l'Arctique. Dans le fascicule sur la Défense, les auteurs reconnaissent que les changements climatiques peuvent avoir une incidence sur les questions de sécurité (croissances des activités économiques et commerciales, émergence de menaces asymétriques), mais les projets destinés à pallier le manque de moyens sont limités : acquérir de nouveaux avions de transport, achever la modernisation des *Auroras*, améliorer les capacités de communication des Rangers et augmenter le nombre de patrouilles dans le Nord.

En fait, l'aspect le plus original provient peut-être du livret consacré à la diplomatie. En deux endroits, le gouvernement y affirme vouloir « consacrer une attention renouvelée à l'Arctique » en « mettant davantage l'accent sur la promotion de [la] souveraineté dans l'Arctique et sur [la] coopération circumpolaire ». En fait, l'important ici n'est pas tant l'énoncé plutôt vague de ces objectifs que le fait qu'ils soient mis en parallèle avec celui consistant à « promouvoir le partenariat américain⁴⁰ », c'est-à-dire le renforcement des relations bilatérales et trilatérales avec les États-Unis et le Mexique.

Il s'agit de l'un des premiers indices de la continentalisation de la question de l'Arctique. On peut d'abord interpréter cette volonté sous l'angle identitaire, comme si l'engagement en faveur de la souveraineté dans l'Arctique pouvait faire contrepoids à la perte identitaire qui accompagnerait éventuellement un renforcement de l'intégration nord-américaine. En fait, les craintes pour la souveraineté deviennent parfois un argument militant contre une trop grande intégration de la défense canadienne avec celle des États-Unis⁴¹. Dans le même ordre d'idées, les faiblesses du dispositif militaire, qui obligent les FC à faire appel à l'appui des États-Unis en cas d'urgence, font renaître le principe de « la défense contre l'aide ». Popularisée dans les années 1980, cette notion désigne la nécessité, pour les Canadiens, d'être capables d'assumer pleinement la sécurité de leur territoire national sous peine de voir les États-Unis le faire à leur place, que cela leur plaise ou non⁴²! Le rapprochement avec Washington devrait donc s'accompagner d'un renforcement des capacités nationales dans le Grand Nord.

Mais il est aussi possible d'interpréter cet engagement comme une volonté de concevoir les questions arctiques, généralement traitées séparément, dans une perspective plutôt nord-américaine. Par exemple, il serait probablement plus pertinent d'aborder les problèmes liés à la gestion de menaces asymétriques dans l'Arctique avec les approches graduellement mises en place dans le sud du pays. En fait, il est symptomatique que

bon nombre d'études récentes sur la sécurité maritime du Canada face à ce type de menace, ne traitent que peu ou pas du tout de l'Arctique⁴³.

Il reste, bien sûr, à savoir si le Canada a seulement les moyens de ses ambitions arctiques.

Notes

1. Martin Shadwick, « L'Arctique : un territoire », *Revue militaire canadienne*, vol. 3, n° 2, été 2002, p. 65.
2. Franklyn Griffiths, « The Shipping News. Canada Arctic Sovereignty not on Thinning Ice », *International Journal*, vol. LVIII, n° 2, printemps 2003, p. 257-282; Rob Huebert, « The Shipping News Part II. How Canada's Arctic Sovereignty is on Thinning Ice », *International Journal*, vol. 58, n° 3, été 2003, p. 295-308; Franklyn Griffiths, « Pathetic Fallacy: That Canada's Arctic Sovereignty Is on Thinning Ice », *La politique étrangère du Canada*, vol. 11, no 3, printemps 2004, p. 1-15. Voir aussi Andrea Charron, « The Northwest Passage: Is Canada's Sovereignty Really Floating Away? » *International Journal*, vol. 60, n° 3, été 2005, p. 831-848.
3. Arctic Climate Impact Assessment, Changes in *Sea Ice: a Key Climate Change Indicator*, Cambridge University Press, p. 24-25.
4. IPCC, *Climate Change 2007: The Physical Science Basis. Summary for Policymakers*, février 2007, Paris, p. 16.
5. Shelagh D. Grant, par exemple, démontre comment les enjeux de souveraineté, de sécurité et de responsabilité de prestation de service se sont toujours entremêlés dans l'histoire des politiques canadiennes vis-à-vis ces régions. *Sovereignty or Security. Government Policy in the Canadian North (1936-1950)*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988.
6. Depuis 2003, le brise-glace *Amundsen*, l'ancien Franklin, a été modernisé pour devenir le navire de recherche scientifique du Canada dans l'Arctique.
7. Frédéric Lasserre, « Le passage du Nord-Ouest : future route maritime? », *Relations internationales et stratégiques*, n° 42, Paris, 2001, p. 148.
8. *Christian Science Monitor*, 7 juin 2000.
9. Lawson Brigham, « Natural Conditions, Ice Navigation and Ship Design – Pushing the Limits ». The 21st Century: Turning Point for the Northern Sea Route? Conférence organisée par l'INSROP, Oslo, 18-20 novembre 1999.
10. Voir Louis-Gilles Francoeur, « Le pôle Nord dégèlera avant le passage du Nord-Ouest », *Le Devoir*, 15 octobre 2004, p. A-1. Cette question est d'ailleurs en grande partie au cœur du débat opposant Frank Griffiths et Rob Huebert mentionné plus haut (voir note 2).
11. Tim Keane, directeur de l'exploitation, Fednav, Montréal, entrevue du 13 février 2001. Dans F. Lasserre, « Le passage du Nord-Ouest : une route maritime en devenir? », *Revue internationale et stratégique* (Paris), n° 42, 2001, p. 143-160.
12. « As Polar Ice Turns to Water, Dreams of Treasure Abound », *New York Times*, 10 octobre 2005.
13. Rob Huebert « Climate Change and Canadian Sovereignty in the Northwest Passage ». Isuma, *Canadian Journal of Policy Research*, vol. 2, n° 4, 2001, p. 86-94; National Institute of Polar Research, <http://www.nipr.ac.jp/>, c. le 24 novembre 2005.

14. Lawson Brigham, Kaj Riska, Ben Ellis, *Marine Transport and Changing Access in the Arctic Ocean*, www.iasc.no/ProjectCatalogue/MarTrans.htm, c. le 23 novembre 2005.
15. *New York Times*, op. cit., 10 octobre 2005.
16. Industrie Canada, *Allan Rock and Georges Farrah Announce \$41 Million in New Initiatives for Arctic Research*, 24 avril 2003.
17. Ron Purver, « The Arctic in Canadian Security Policy, 1945 to the Present » dans David B. Dewitt et David Leyton-Brown, dir., *Canada's International Security Policy*, Scarborough, Prentice-Hall, 1995, p. 81-110; Shelagh D. Grant, op. cit.
18. Quoique, comme le rappelle Rob Huebert, les menaces « traditionnelles » (comme la flotte sous-marine ou de surface russe) ou les problèmes qui peuvent en découler (comme la contamination nucléaire) ne sont pas disparus. « Canadian Arctic Security Issues: Transformation in the Post-Cold War Era », *International Journal*, vol. 54, n° 2, printemps 1999, p. 203-229.
19. Ron Purver, op. cit.; James MacIntosh et Michael Slack, « A Circumpolar Confidence Building Regime », *Canadian Defence Quarterly*, vol. 18, n° 2, automne 1988, p. 57-66. De façon plus générale, voir Rob Huebert, op. cit. (1999).
20. Une réalité que reconnaît l'énoncé de politique de défense publié en avril 2005. Gouvernement du Canada, *Fierté et influence : notre rôle dans le monde (Énoncé de politique internationale du Canada) : Défense*, Ottawa, 19 avril 2005, p. 19. Voir aussi Parlement du Canada, Sénat, *Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde*. Rapport du Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la Défense, Ottawa, octobre 2003, p. 26-27.
21. Entrevue avec le Colonel (à la retraite) Pierre Leblanc, 29 octobre 2005.
22. Kenneth F. McKenzie Jr., « The Revenge of the Melians : Asymmetric Threats and the Next QDR », *MacNair Papers* (National Defense University), n° 62, novembre 2000, p. 2.
23. Entrevue avec le Colonel (à la retraite) Pierre Leblanc, 29 octobre 2005.
24. Dans ses *Mémoires*, l'ambassadeur Cellucci n'aborde que vaguement la question de la sécurité dans l'Arctique, mais il l'a fait à quelques reprises lors de débats publics; en réponse à une question posée par David Major à l'Université Western Ontario, le 17 mars 2004 (interview par courriel, novembre 2005); lors d'une visite à Iqaluit, en octobre 2004 (Louis-Gilles Francoeur, « Le pôle Nord dégelera avant le passage du Nord-Ouest », *Le Devoir*, 15 octobre 2004, p. A-1) et, finalement, en réponse à une question de Stéphane Roussel, le 17 novembre 2004.
25. Franklin Griffiths, op. cit. (2003), p. 274.
26. *Ibid.*, p. 275.
27. Frédéric Lasserre, op. cit.
28. Martin Shadwick, op. cit., p. 65.
29. Rob Huebert, op. cit. (1999), p. 223-224.
30. Louis Fortier, op. cit. (2000).
31. John H. England, Arthur S. Dyke et Gregory H.R. Henry, « Canada's Crisis in Arctic Science: The Urgent Need for an Arctic Science and Technology Policy; Or, "Why Work in the Arctic? No One Lives There" », *Arctic*, vol. 51, n° 2, juin 1998, p. 185; Editorial, *Arctic Research of the United States*, vol. 19, automne/hiver 2005, p. 3.
32. David S. Hik et Karen Kraft Sloan, « Putting the Canadian Polar House in Order », *Arctic*, juin 2004, vol. 57, n° 2, p. iii-v.

33. Louis Fortier, directeur d'ArcticNet, Université Laval, « Zone libre », Société Radio-Canada, émission diffusée le 3 novembre 2000, et correspondance avec l'auteur, 19 février 2001.
34. Canadian Directorate of Defence, *Arctic Capabilities Study*, Ottawa, 2000, p. 10.
35. « Massive Arctic Military Exercise Planned », *Presse canadienne*, 11 novembre 2004, ArcticNet.
36. Frédéric Lasserre, *Le dragon et la mer. Stratégies géopolitiques chinoises en mer de Chine du Sud*. Collection Chaire Raoul Dandurand (UQAM), L'Harmattan, Montréal/Paris, 1996.
37. Rob Huebert, *Canadian Seapower in the 21st Century*, Canadian Defense and Foreign Affairs Institute, <http://www.cdfai.org/newsletter/newslettersummer2005.htm>, c. le 24 novembre 2005.
38. John Harnigan, « Les nouvelles dimensions des relations canado-soviétiques au sujet de l'Arctique », *Opinion*, n° 6, ICPSI, novembre 1988; voir aussi W. M. Dobbell, « Soviet Relations and Canadian Defence », *International Journal*, vol. 46, n° 3, été 1991, p. 536-565.
39. Société Radio-Canada, « Téléjournal », 22 h, 12 octobre 2004.
40. Gouvernement du Canada, *Fierté et influence : notre rôle dans le monde (Énoncé de politique internationale du Canada) : Diplomatie*, Ottawa, 19 avril 2005, p. 2 et 4.
41. Michael Byers, *Les forces armées canadiennes sous commandement américain*, Simons Centre for Peace and Disarmament Studies, Liu Centre for the Study of Global Issues (UBC), 6 mai 2002, p. 10-13.
42. Nils Ørvik, « Canadian Security and "Defence Against Help" », *Survival*, vol. 26, n° 1, janvier-février 1984, p. 26-31.
43. Par exemple, ce thème n'est pas abordé dans l'énoncé de politique de sécurité nationale. Gouvernement du Canada, Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale*, Ottawa, avril 2004.