

## Archived Content

Information identified as archived on the Web is for reference, research or record-keeping purposes. It has not been altered or updated after the date of archiving. Web pages that are archived on the Web are not subject to the Government of Canada Web Standards.

As per the [Communications Policy of the Government of Canada](#), you can request alternate formats on the "[Contact Us](#)" page.

## Information archivée dans le Web

Information archivée dans le Web à des fins de consultation, de recherche ou de tenue de documents. Cette dernière n'a aucunement été modifiée ni mise à jour depuis sa date de mise en archive. Les pages archivées dans le Web ne sont pas assujetties aux normes qui s'appliquent aux sites Web du gouvernement du Canada.

Conformément à la [Politique de communication du gouvernement du Canada](#), vous pouvez demander de recevoir cette information dans tout autre format de rechange à la page « [Contactez-nous](#) ».

COLLÈGE DES FORCES CANADIENNES  
CCEM 32

EXERCICE NEW HORIZONS

**LA SOUVERAINETÉ ET LA SÉCURITÉ DANS L'ARCTIQUE, ET LES  
IMPLICATIONS POUR LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA**

par le major Jean-Pierre Côté  
syndicat 11, Terme 4

*This paper was written by a student attending the Canadian Forces College in fulfilment of one of the requirements of the Course of Studies. The paper is a scholastic document, and thus contains facts and opinions, which the author alone considered appropriate and correct for the subject. It does not necessarily reflect the policy or the opinion of any agency, including the Government of Canada and the Canadian Department of National Defence. This paper may not be released, quoted or copied, except with the express permission of the Canadian Department of National Defence.*

*La présente étude a été rédigée par un stagiaire du Collège des Forces canadiennes pour satisfaire à l'une des exigences du cours. L'étude est un document qui se rapporte au cours et contient donc des faits et des opinions que seul l'auteur considère appropriés et convenables au sujet. Elle ne reflète pas nécessairement la politique ou l'opinion d'un organisme quelconque, y compris le gouvernement du Canada et le ministère de la Défense nationale du Canada. Il est défendu de diffuser, de citer ou de reproduire cette étude sans la permission expresse du ministère de la Défense nationale.*

## RÉSUMÉ

La sécurité et la souveraineté du Canada dans l'Arctique est un défi considérable. La vaste superficie du territoire et l'accès difficile ont souvent contribué à amener les différents gouvernements canadiens à limiter l'allocation de ressources, considérant la menace faible et peu significative. L'ouverture éventuelle du passage du Nord-Ouest, causée par le réchauffement climatique, contribuera à accroître dans un avenir rapproché la circulation maritime qui empruntera le corridor entre les océans Atlantique et Pacifique. Le Grand Nord canadien connaîtra sans aucun doute une forte croissance économique résultant de l'exploitation potentielle de richesses naturelles que l'on y retrouve, notamment du pétrole, du gaz naturel, et des diamants.

Le Canada réclame la souveraineté du passage, prétextant que ces eaux sont canadiennes. La communauté internationale, les États-Unis en tête, conteste la prétention canadienne et estime plutôt que le passage est un détroit international auquel l'accès est illimité et qu'aucune permission n'est requise pour l'emprunter. De plus, les événements du 11 septembre 2001 ont drastiquement redéfini le concept de la sécurité nationale. Le gouvernement canadien doit accroître sa présence dans le Grand Nord afin de contrôler l'accès à son territoire et démontrer sa capacité à protéger son territoire. Par conséquent, la Force aérienne du Canada sera appelée à jouer un rôle significatif dans l'exercice de la sécurité nationale et de la souveraineté canadienne dans l'Arctique.

« La souveraineté du Canada dans l'Arctique est indivisible. Elle inclut la terre, la mer et la glace. Elle s'étend sans interruption des côtes longeant la voie maritime des îles Arctique. Ces îles sont unies et non divisées par les eaux. Elles sont rattachées entre elles par la glace la majorité du temps pendant l'année. Le peuple Inuit du Canada utilise et occupe ces glaces comme il utilise et occupe cette terre ». (Traduction libre)

Joe Clark, Ministre des Affaires Étrangères, septembre 1985

La défense du Canada est un exercice gouvernemental complexe. Le vaste territoire canadien exige des ressources en quantité suffisante, de qualités technologiques et techniques supérieures, afin d'exécuter cette tâche difficile dans un cadre financier parfois stricte et réduit. Plusieurs ministères sont impliqués dans l'exercice de la sécurité et la souveraineté au Canada, mais le ministère de la Défense nationale en est le mandataire principal. Au cours des dernières années, l'Arctique a fait l'objet d'une attention plus marquée de la part du public et des politiciens. La raison principal de cet intérêt soudain réside dans l'ouverture potentielle et prochaine du passage du Nord-Ouest, créant ainsi une voie navigable d'une grande valeur dans les eaux canadiennes. Le Canada se retrouve désormais propulsé au cœur d'un problème qu'il a trop longtemps ignoré, la sécurité et la souveraineté dans l'Arctique.

Depuis que la Couronne Britannique a transféré le territoire de l'Arctique au Canada en 1870, les politiciens canadiens ont accordé une importance relative à y démontrer une présence. Cependant, depuis la prise de conscience sur l'alerte du réchauffement climatique et des conséquences sur une possible augmentation de la navigation maritime à travers le passage du nord-ouest, le gouvernement canadien recherche des solutions sur l'exercice de sa souveraineté

et la sécurité dans l'Arctique. Cette question est devenue très épineuse et a repris une haute importance.

L'exercice de la souveraineté canadienne dans cette région représente un contentieux constitutionnel de taille. En effet, quoique la souveraineté canadienne sur les îles de l'archipel ne soit pas contestée par la communauté internationale, les droits territoriaux du Canada sur les voies maritimes de l'arctique font l'objet d'un débat plus pointu dont les enjeux politiques, économiques et militaires sont appréciables<sup>1</sup>. Les États-Unis sont particulièrement concernés par le sujet; ils considèrent les eaux de l'Arctique comme étant internationales, leurs garantissant ainsi un droit de passage illimité. Le Canada estime, quand à lui, que ces eaux sont canadiennes et relèvent de sa juridiction<sup>2</sup>. Cette dispute prendra bientôt une signification majeure. En effet, le réchauffement climatique en cours pourrait contribuer à faire fondre une partie des glaces dans l'Arctique, et permettre pendant un certain temps, l'utilisation du passage du Nord-Ouest comme voie navigable entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. Plusieurs pays surveillent la situation de près et ont manifesté un vif intérêt à éventuellement utiliser cette voie navigable pour accélérer leurs activités commerciales. Le Canada, qui réclame la souveraineté du passage, pourrait être sommé par la communauté internationale de prouver sa juridiction légale.

La situation qui se développe face à l'Arctique exige que le Canada détermine de quelle façon il entend y manifester sa souveraineté et assurer sa sécurité dans ce vaste territoire. Le nouveau gouvernement qui vient d'être élu à Ottawa, en 2006, entend s'attarder davantage à la

---

<sup>1</sup> Douglas M. Johnston, *Le Canada et le nouveau monde de la mer*, Ministère des Approvisionnements et Services Canada, 1983, p. 21.

<sup>2</sup> Andrea Charron, « Le passage du Nord-Ouest », », *Revue Militaire Canadienne*, Vol. 6, No. 4, Hiver 2005-2006, p. 3.

question, et il n'est sûrement pas le dernier. Dans un discours prononcé devant l'assemblée générale annuelle de l'Institut de la Conférence des associations de la défense le 23 février 2006, le ministre de la Défense nationale réaffirmait l'intérêt du gouvernement canadien envers l'Arctique et l'urgence d'y investir des ressources nécessaires pour remplir son mandat à cet égard<sup>3</sup>. Le problème est de nature politique et la décision d'allouer les ressources nécessaires à l'accroissement de la sécurité est stratégique et essentiel.

L'environnement actuel de la sécurité demande l'habilité de surveiller l'Arctique et d'être en mesure de le faire adéquatement. La circulation maritime et aérienne ainsi que la population augmente considérablement dans cette région et requière une présence accrue des Forces canadiennes. L'ouverture du passage du Nord-Ouest devient un facteur important et exige l'exercice et la démonstration de notre souveraineté dans l'Arctique. Par conséquent et à la lumière des événements qui se dessinent, je démontrerai dans cet essai que la Force aérienne du Canada sera appelée à jouer un rôle significatif et crucial dans l'accroissement de la surveillance et de la sécurité dans l'Arctique canadien. Dans un premier temps, je discuterai du nouveau concept de la menace qui a redéfini les règles de sécurité territoriale et qui remet en perspective les obligations politiques du gouvernement canadien à cet égard. Malgré les ententes de défense et de sécurité continentale que nous partageons avec notre partenaire économique et militaire majeur, les États-Unis, le Canada demeure l'ultime responsable de la sécurité et la souveraineté sur son territoire. Deuxièmement, je discuterai de la position ferme et inflexible adoptée par les États-Unis, source d'un contentieux dans lequel le Canada affirme sa souveraineté territoriale.

---

<sup>3</sup> Notes de discours pour l'Honorable Gordon O'Connor, C.P., député, ministre de la Défense nationale à l'assemblée générale annuelle de l'Institut de la Conférence des associations de la défense, 23 février 2006, [www.forces.gc.ca](http://www.forces.gc.ca).

Troisièmement, j'expliquerai que le réchauffement climatique en cours accélère grandement l'agenda gouvernemental dans le dossier et que des actions concrètes devront être prises rapidement. Enfin, je proposerai une solution qui démontrera que la Force aérienne, dans sa capacité à couvrir rapidement et effectivement le vaste territoire de l'Arctique canadien, sera un élément contributif de grande valeur pour assister le gouvernement canadien à réaliser son mandat constitutionnelle, et de sécurité nationale dans cette région.

### **La menace, la sécurité et la surveillance de l'Arctique**

L'océan Arctique est très vaste : 14 millions de kilomètres carrés<sup>4</sup>. Conscient de l'immensité du territoire qui lui a été transféré en 1880, le gouvernement canadien a depuis démontré à divers degrés sa souveraineté et son intérêt à protéger cette partie du pays et à le défendre. À la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le Canada effectuait des patrouilles de surveillance de la pêche, pour collecter des frais douaniers et pour renforcer l'application des lois canadiennes<sup>5</sup>. Jusqu'au début de 1939, personne au Canada ne croyait qu'une menace sérieuse pourrait venir du Nord<sup>6</sup>. « Compte tenu de la superficie du territoire, de la complexité des menaces et des conditions climatiques, il paraît presque impossible d'assurer la sécurité de cette région<sup>7</sup> ». La fin de la deuxième Guerre Mondiale et particulièrement la période de la Guerre Froide, ont amené le Canada à effectuer une plus grande prise de conscience quant à la sécurité dans l'Arctique.

---

consulté le 25 février 2005.

<sup>4</sup> Capitaine de corvette Guy Killaby, « Le grand jeu dans le Grand Nord : remise en question de la souveraineté du Canada dans l'Arctique », *Revue Militaire Canadienne*, Vol. 6, No. 4, Hiver 2005-2006, p. 4.

<sup>5</sup> Smith, Gordon W. «The Strategic Significance of the Canadian Arctic, extrait de *The Arctic frontier*, sous la direction de R. St. J. Macdonald : University of Toronto Press, 1966, p.206.

<sup>6</sup> Sutherland, R.J. «The Strategic Significance of the Canadian Arctic, extrait de *The Arctic frontier*, sous la direction de R. St. J. Macdonald : University of Toronto Press, 1966, p. 258.

<sup>7</sup> Rob Huebert, Ph. D., « Un regain d'intérêt pour la sécurité de l'Arctique canadien ? », *Revue Militaire Canadienne*, Vol. 6, No. 4, Hiver 2005-2006, p. 2.

Craignant de possibles attaques d'ennemis par la porte du Nord, le gouvernement canadien a élargi la gamme des moyens pour y accroître sa présence. Sur le plan domestique, le gouvernement avait ordonné à cette époque aux forces terrestres de s'entraîner à effectuer des opérations militaires au nord du 60<sup>e</sup> parallèle<sup>8</sup>. Une série de mesures furent prises par le gouvernement afin d'accroître la visibilité canadienne dans le Nord et ses intérêts en Arctique, telles la création d'un centre d'entraînement de l'Arctique, au Manitoba, et l'établissement du Canadian Forces Northern Regional Headquarters (NRHQ, en 1970), maintenant connu sous l'appellation Quartier Général Secteur Nord des Forces canadiennes. Malgré ces efforts, la position gouvernementale à l'égard de la sécurité dans le nord canadien a variée avec les changements de gouvernement à Ottawa :

“In 1970, Pierre Trudeau put economic growth and social justice ahead of peace and security. By 1985 Brian Mulroney made national unity and sovereignty his main themes. In 1995 Jean Chrétien put prosperity first, then security<sup>9</sup>”.

Sur le plan international, le Canada était tout nouvellement membre de l'OTAN et a signé à la fin des années 50, l'accord du NORAD avec les États-Unis. Le Canada s'était associé avec un partenaire de taille pour assurer la protection continentale, mais nous devons considérer également que c'est par l'entremise de cette plate-forme qu'il a pu bénéficier de ressources additionnelles pour accroître son rôle et sa présence dans l'Arctique. Les budgets militaires reliés à l'accord ont permis la construction de plusieurs sites de radar, qui étaient auparavant trop coûteux pour le Canada seul, et du même coup, lui donner accès à des régions encore trop

---

<sup>8</sup> Ministère de la Défense nationale, *North of 60 – The Canadian Military in the Arctic*, 1985. p. 2.

<sup>9</sup> Paul Martin, “Defining Canada’s Role in the world”. *Toronto Star*, 30 October 2004, p. H06.

éloignées. « Entre 1951 et 1961, les États-Unis et le Canada ont investi plus de \$50,000,000,000 dans la défense continentale (traduction libre) <sup>10</sup> ».

L'accord du NORAD permet aux deux nations de partager des ressources communes pour assurer la protection de l'espace aérien continentale, mais l'accès aux voies navigables du Canada ne fait pas partie de cette entente. Le passage d'éléments maritimes américains dans l'Arctique est un sujet d'une très grande complexité, d'une sensibilité politique et diplomatique considérable, et de surcroît, qui attire l'attention internationale sur la réaction canadienne par rapport à l'exercice de sa souveraineté dans l'Arctique. Je traite de cet aspect plus loin dans cet essai.

La surveillance de l'Arctique est actuellement accomplie à travers différentes sources. Le gouvernement canadien compte sur le travail effectué par les Rangers canadiens, responsables d'assurer une présence militaire dans les régions peu peuplées du Nord canadien. Créées en 1947, leur rôle est d'aider le gouvernement à protéger la souveraineté du Canada en signalant toutes activités ou phénomènes inhabituels, en recueillant des informations pouvant être d'importance pour les opérations militaires et d'effectuer, si requis, des patrouilles de surveillance<sup>11</sup>.

Également, des patrouilles aériennes de surveillance sont actuellement exécutées par des appareils de la Force aérienne de type Aurora, basés en Nouvelle-Écosse et en Colombie-Britannique, et Twin Otter, basés à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces

---

<sup>10</sup> Sutherland, R.J. *The Strategic Significance*... p. 265.

missions consistent à recueillir des renseignements sur les activités maritimes dans le Grand Nord, d'assister les activités de recherches et sauvetages selon le cas, et bien entendu, de démontrer une présence. Les avions Aurora sont particulièrement efficaces dans la chasse anti-sous marine et la surveillance à long rayon d'action, mais en raison de l'épaisse couche de glace qui couvre la majorité du temps les eaux de l'Arctique, il est parfois très difficile d'y déceler la présence de sous-marins. Parce que le Canada a la surveillance côtière de trois océans, l'Atlantique, le Pacifique et l'Arctique, les ressources doivent être réparties stratégiquement afin d'assurer une surveillance là où il y a un plus grand nombre de mouvements maritimes, soit à l'approche des côtes canadiennes, et vers les ports d'intérêts, Halifax et Vancouver. Conséquemment, il ne reste que peu de ressources aériennes dédiées essentiellement à la surveillance de l'Arctique.

« La présence des forces aériennes et leur capacité de déploiement dans le Nord ont aussi été systématiquement réduites durant les années 1970 et 1980....Le nombre de survols de la région par un aéronef de patrouille à long rayon d'action a atteint un record de 22 en 1990. Toutefois, comme la menace semblait moins grave, la fréquence de ces opérations a énormément diminué, si bien qu'à partir de 1995 les forces aériennes n'effectuaient plus qu'un survol ou deux par année<sup>12</sup> ».

Les événements du 11 septembre 2001 allaient drastiquement changer le climat de confiance qui s'était établi. « Ils ont révélé l'existence de nouvelles menaces qui remplacent celles qu'étaient censés poser l'ancienne Union soviétique et les pays signataires du Pacte de Varsovie<sup>13</sup> ». La question de la sécurité en Arctique fait maintenant l'objet d'une attention particulière par les instances gouvernementales. Le Groupe de travail interministériel sur la

---

<sup>11</sup> Site internet [www.ranger.forces.gc.ca](http://www.ranger.forces.gc.ca), consulté le 26 février 2006

<sup>12</sup> Rob Huebert, Ph. D., *Un regain d'intérêt...*, p. 6.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 20.

sécurité dans l'Arctique (GTISA), auquel se sont joints les gouvernements territoriaux, s'est vu saisir de plusieurs questions relatives au sujet pour « préparer une politique territoriale commune sur la sécurité et la souveraineté dans l'Arctique canadien<sup>14</sup> ». Selon le colonel Leblanc, commandant du Secteur Nord, le rôle des Forces canadiennes dans la région du Nord sera grandement accru :

« Au cours des prochaines décennies, la protection de l'environnement, l'expansion du transport maritime pouvant résulter des changements climatiques, l'intensification du trafic aérien et les éventuelles activités criminelles transnationales seront au nombre des nouveaux défis que les forces canadiennes pourraient être appelées à relever dans l'Arctique<sup>15</sup> ».

L'évolution du concept de la menace où l'ennemi n'est plus le même, a fait place à une nouvelle dynamique et une prise de conscience sociale considérable par rapport à notre sécurité collective. Les Canadiens réalisent davantage que des activités subversives peuvent désormais prendre place dans leurs environnements immédiats, et que des cellules terroristes peuvent même emprunter le Nord canadien pour pénétrer plus profondément au pays. « ...il est troublant de constater que, dans beaucoup d'aéroports du Nord, hormis ceux des capitales des territoires, il n'y a aucun contrôle de sécurité lors de l'embarquement des passagers<sup>16</sup> ». L'application de mesures strictes et spécifiques pour contrer ce problème est extrêmement difficile. Les Canadiens et les autorités gouvernementales ne peuvent pas ignorer le problème; la politique de l'autruche ne peut être adoptée et espérer que le problème disparaîtra par lui-même<sup>17</sup>. Le Canada doit assumer ses responsabilités et cibler les actions à prendre. Le réchauffement climatique qui

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 12.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 20.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 20.

affectera le nord canadien ajoute à la complexité de la situation : le niveau d'activité économique augmentera, entraînant avec lui un accroissement du risque en matière de sécurité.

### **L'Arctique canadien et le réchauffement climatique**

La majorité de la population canadienne vit dans la partie sud du Canada, près de la frontière américaine, ne laissant qu'un faible pourcentage dans l'Arctique. Cet immense territoire constitue plus du tiers de l'ensemble du pays.

Autrefois terre plus hostile, la fonte de la glace dans l'Arctique causée par le réchauffement climatique en cours contribuera largement à ouvrir d'ici une vingtaine d'années, des voies de navigations maritimes qui seront empruntées pour effectuer beaucoup plus rapidement la traversée entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. Selon le Sailing Directions of Arctic Canada, le passage du Nord-Ouest couvre l'Arctic de l'Amérique du Nord, du Détroit Davis et la Mer de Baffin à l'est, jusqu'au Détroit de Bering à l'ouest<sup>18</sup>. Toutefois, ces voies ne seront praticables que pendant un certain temps de l'année, estimé à approximativement 8 à 10 semaines selon l'endroit<sup>19</sup>. Quoique la situation soit très préoccupante, la période de navigabilité dans l'archipel de l'Arctique demeurera relativement courte mais l'ensemble du problème est considérable. Le réchauffement climatique et l'ouverture potentielle du passage du nord-ouest permettront également une exploitation majeure des ressources naturelles de cette région. Le niveau d'activité économique causé par le réchauffement se fait déjà ressentir : « Ainsi, ces dernières années, des entreprises ont profité des plus longues saisons libres de glace pour

---

<sup>18</sup> Pharand, Donat. *Canada's Arctic waters in international law*, Cambridge University Press, 1988, p.187.

fréquenter davantage le port de Churchill, dans la baie d'Hudson<sup>20</sup> ». Le gouvernement du Canada est conscient des enjeux économiques de ce réchauffement. L'exploitation de ressources naturelles n'est qu'une question de temps. Les industries minière et pétrolière deviendront des moteurs économiques d'importance dans l'Arctique : « À l'heure actuelle, l'exploitation de la pêche offre peu de perspectives dans l'océan Arctique mais, comme nous l'avons vu, l'exploitation minière extracôtière présente un potentiel considérable<sup>21</sup> ».

« Après la découverte de diamants dans les Territoires du Nord-Ouest, le Canada est devenu le troisième pays producteur de diamants bruts, derrière le Botswana et la Russie. Cependant, c'est la mise en valeur des ressources pétrolières et gazières qui suscite le plus d'attention<sup>22</sup> ».

« Selon les estimations, l'Arctique renferme entre 100 et 200 milliards de barils de pétrole extractible et environ 2 000 trillions de pieds cubes (56,6 trillions de mètres cubes) de gaz naturel... On estime qu'entre 4 et 12 milliards de barils de pétrole et entre 13 et 63 trillions de pieds cubes de gaz (entre 0,37 et 1,78 trillion de mètres cubes) sont exploitables commercialement dans la mer de Beaufort et que les réserves de pétrole dans le delta du Mackenzie et sous la mer de Beaufort représentent plus de 10 % des réserves totales du Canada<sup>23</sup>. »

Avec l'augmentation potentielle des activités économiques dans la région et des nombreux acteurs qui la façonneront, nous pouvons anticiper un plus grand risque à notre sécurité et une surveillance accrue s'imposera. Les Américains, en particulier, surveillent de très près l'ouverture potentielle du passage du nord-ouest car des gains considérables en temps et de fortes économies substantielles pourraient éventuellement réalisés en raison de l'accès rapide aux eaux de l'Arctique.

---

<sup>19</sup> Franklyn Griffiths, *New Illusions of a Northwest Passage*, paper presented at the Conference on International Energy Policy, the Arctic and the Law of the Sea, June 23-26, 2004, St-Petersburg, Russia

<sup>20</sup> Capitaine de corvette Guy Killaby, *Le grand jeu dans le Grand Nord...*, p. 5.

<sup>21</sup> Douglas M. Johnston, *Le Canada...*, p. 23.

<sup>22</sup> Rob Huebert, Ph. D., *Un regain d'intérêt...*, p. 21.

<sup>23</sup> Capitaine de corvette Guy Killaby, *Le grand jeu...*, p. 4.

« Unimpeded access to the passage could significantly reduce the time expenses of shipping, for example, Alaska crude to the eastern United States, and eliminate the need for a costly and environmentally risky pipeline from Alaska, through Canada, to the lower 48 states. »<sup>24</sup>

Le Canada doit contrôler l'accès à son territoire pour des raisons de sécurité d'abord et avant tout, mais également afin d'y assumer sa responsabilité souveraine et s'assurer que les futurs utilisateurs de l'Arctique se conforment à toutes ses règles, particulièrement celles en matière d'environnement.

### **L'accord Canado-américain**

Le contentieux canado-américain concernant l'accès aux eaux de l'Arctique remonte à plusieurs années. Le désaccord des Américains réside dans leur non-reconnaissance du passage du Nord-Ouest en tant qu'eaux canadiennes, et ils maintiennent leur interprétation à ce qu'il constitue un détroit international<sup>25</sup>.

“With respect to oceanic Archipelagos, the United States has traditionally taken the view that the use of the straight baselines to form a perimeter around a group of islands was “no more justified than a corresponding line along the mainland”.”<sup>26</sup>

L'attitude du gouvernement américain par rapport à l'Arctique canadien consiste à appliquer une politique d'intransigeance concernant les eaux polaires : « ...it has made no claim

---

<sup>24</sup> Alison Appelbe, “Canada revives claim of Arctic sovereignty”, *The Gazette*, 27 August 2002, p. A16.

<sup>25</sup> Donat Pharand, *Sovereignty and Security in the Arctic*, sous la direction de Dosman Edgar, Routledge, 1989, p.162.

<sup>26</sup> Donat Pharand, *Canada's Arctic waters in international law*, Cambridge University Press, 1988, p. 151.

for itself and it has recognized none for others »<sup>27</sup>. À la fin des années 70, le pétrolier Américain *Manhattan* accompagné d'un brise-glace avait navigué à travers les eaux en utilisant le passage du Nord-Ouest, sans demandé l'autorisation du Canada. Plus tard, en août 1985, un autre navire américain, de la garde-côtière cette fois-ci, le *Polar Sea*, a navigué lui aussi dans les eaux de l'Arctique sans également demander l'autorisation au Canada. Cette dispute a créé des tensions telles que les deux gouvernements se sont empressés de conclure un protocole d'entente afin de détendre le climat qui s'était développé. Bien entendu, le Canada ne se serait pas lancé dans une croisade militaire contre les Américains, mais se devait d'intervenir afin d'affirmer sa souveraineté. Par conséquent, il était important pour le gouvernement canadien de trouver une solution acceptable et démontrer au reste du monde sa position, et que les relations cordiales entre le Canada et les États-Unis étaient intactes. Cette entente signée en 1988 conclu notamment que les deux pays reconnaissent l'importance de la recherche sur l'environnement et que les brise-glaces Américains (et Canadiens, bien entendu) pourraient naviguer en toute liberté dans les eaux territoriales de l'Arctique puisqu'ils pourraient être impliqués dans des activités de recherche en environnement. Également, les Américains s'engagent à aviser le Canada de la présence de tous ces navires dans les eaux considérées internes au Canada<sup>28</sup>.

Depuis plusieurs années, le Canada est clair dans ses demandes. Les énoncés politiques exprimés par les différents gouvernements canadiens dans les livres blancs de la défense de 1987, de 1994 et de l'énoncé sur la politique de défense de 2005 expriment une détermination à assumer la souveraineté canadienne dans cette région du pays et à veiller à ce que la surveillance soit accrue et marquée; « ...redoubler d'efforts pour assurer la souveraineté et la sécurité du

---

<sup>27</sup> Donat Pharand, *The Law of the Sea of the Arctic*, University of Ottawa Press, 1973, p. 169.

territoire, de l'espace aérien et des abords maritimes du Canada, y compris dans l'Arctique<sup>29</sup> ». Tel qu'illustré par le Contre-amiral Charles Thomas, ancien commandant de MARCOM (Maritime Command), devant le Comité Permanent de la Défense nationale, à Ottawa, en 1988, «...I suspect that anybody operating in waters of interest to Canada will make sure Canada knows about it, because the prospect of blue bumping into blue in the night at 600 feet is not entertaining<sup>30</sup> ».

Le Canada exige tout simplement de contrôler l'accès aux eaux territoriales de l'Arctique et non pas d'en restreindre l'accès. Ainsi, il pourra s'assurer que les utilisateurs se conforment aux règlements canadiens sur l'environnement, d'assurer la sécurité, et de démontrer au reste de la communauté internationale qu'il exerce sa souveraineté sur son territoire.

## **Solutions et ressources**

Malgré le climat de relative détente dans lequel nous vivons aujourd'hui, la politique de défense en matière de surveillance des eaux territoriales de l'Arctique a été forgée par la période de la guerre froide qui s'est terminée au début des années 1990. La crainte que des sous-marins soviétiques puissent transiter à travers le territoire canadien, tel qu'énoncé dans le livre blanc de 1987<sup>31</sup>, a été à la base de notre stratégie de la surveillance et de la protection de notre territoire, et plus particulièrement de l'Arctique. Dans l'énoncé politique de 2005 portant sur la défense du

---

<sup>28</sup> Agreement between the government of Canada and the government of the United States of America on Arctic cooperation, 11 January 1988, [www.lexum.umontreal.ca](http://www.lexum.umontreal.ca), site consulté le 12 janvier 2006.

<sup>29</sup> Gouvernement du Canada, Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Défense, 2005, p. 20.

<sup>30</sup> Joseph T Jockel, *Security to the North, Canada-U.S. Defence relations in the 1990s*, Michigan State University Press, 1991, p.171.

<sup>31</sup> National Defence, Challenge and Commitment : a Defence Policy for Canada, 1987, p. 11.

Canada, le ministre de la Défense d'alors, l'honorable Bill Graham, exprimait l'inquiétude du gouvernement face à la menace asymétrique qui existe aujourd'hui. Il insiste dans ce document sur la nécessité d'effectuer de la surveillance dans le Grand Nord. Il constate que la menace est différente de celle que nous avons connue jusqu'à présent et qu'elle pourrait avoir des incidences néfastes pour le Canada. « Des adversaires pourraient être tentés de profiter de nouvelles occasions s'offrant à eux si nous négligeons de nous préparer à composer avec des menaces asymétriques partout dans le Nord<sup>32</sup> ».

Le public canadien ne peut plus considérer l'Arctique comme une terre de glace inhabitée et sans intérêt. Collectivement, nous ne pouvons plus ignorer l'obligation accrue du gouvernement d'y accorder une attention particulière à la lumière de son développement potentiel. En 2002, les Forces canadiennes ont déployé des éléments des forces maritimes, terrestres et aériennes dans le cadre de l'exercice Narwhal Ranger dans le Grand Nord canadien, visant à renforcer la position du Canada quant à sa souveraineté territoriale, dans l'éventualité où celle-ci serait contestée<sup>33</sup>.

Cependant, le Canada dispose de très peu de ressources pour effectuer une surveillance adéquate et suffisamment dissuasive. De concert avec d'autres agences fédérales, le ministère de la Défense nationale et les Forces canadiennes se sont vus accorder par le gouvernement fédéral, le mandat d'effectuer la surveillance de l'arctique<sup>34</sup>. La Gendarmerie Royale du Canada (GRC) et la Garde-Côtière sont les deux partenaires principaux, disposant de certaines ressources telles

---

<sup>32</sup> Gouvernement du Canada, Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Défense, 2005, p. 19

<sup>33</sup> Alison Appelbe, *Canada revives claim...*, p. A16.

brise-glaces et avions pour accomplir leur mandat. Quant aux Forces canadiennes, la Force aérienne et la marine canadienne disposent d'un certain nombre d'appareils et de navires qui y sont dédiés

Une étroite collaboration entre les divers acteurs est essentielle pour donner des résultats concrets quant à la démonstration de la souveraineté du Canada en Arctique. Il existe déjà une structure en place à laquelle contribuent de diverses façon ces intervenants- Force aérienne, marine canadienne, GRC, Garde-Côtière, Rangers canadiens- et tous ont un rôle important à jouer dans la surveillance du Nord. Toutefois, dans l'expectation de voir une augmentation potentielle des activités commerciale dans l'Arctique dans un avenir rapproché, ces mesures exigeront d'être plus robustes et significatives.

Le nouveau gouvernement canadien conservateur récemment élu s'est engagé à allouer plus de ressources pour assumer ses responsabilités constitutionnelles et opérationnelles dans cette région du Canada. Dans un article publié dans le National Post le 23 décembre 2005, alors en pleine campagne électorale, le Parti Conservateur proposait une série de mesures pour protéger l'Arctique<sup>35</sup>. Dans son tout premier discours prononcé devant l'assemblée générale annuelle de l'Institut de la Conférence des associations de la défense le 23 février 2006, le nouveau ministre de la Défense nationale réitérait son intérêt pour le Nord canadien et annonçait sa vive intention d'injecter des ressources additionnelles pour remplir le mandat du gouvernement à cet égard :

---

<sup>34</sup> Gouvernement du Canada, Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Défense, 2005, p. 20.

“This is why the government has developed an ambitious plan to bolster Canada’s military capabilities in the Arctic. It’s our intention to devote more people, more equipment and more money to the defence of our great Northern areas”.<sup>36</sup>

Cependant, qu’en est-il des ressources actuelles dont dispose la Force aérienne pour remplir son mandat relativement à la surveillance de l’Arctique, et d’y exercer la souveraineté canadienne dans cette région. Actuellement, seul l’escadron de transport 440 basé à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, assure une présence permanente dans le Grand Nord. Il existe quatre postes avancés d’opérations à Inuvik, Iqaluit, Yellowknife et Rankin Inlet, pour appuyer les déploiements des CF-18 canadiens dans le cadre de l’accord du NORAD. Les appareils de recherches et sauvetages n’y sont déployés qu’en cas de besoins, et tel que mentionné auparavant, les avions à long rayon d’action Aurora y effectuent de moins en moins de mission de surveillance<sup>37</sup>.

L’énoncé sur la politique de la défense de 2005 apporte certains éléments de réponse quand aux efforts qui devront être déployés à cet égard, mais concentrons nous essentiellement sur celles concernant la Force aérienne<sup>38</sup>.

#### Patrouilles de reconnaissance et de détection anti-sous-marine

Les vols de surveillance sont essentiels pour assurer la sécurité dans le Grand Nord et assumer sa souveraineté territoriale. La Force aérienne déployait auparavant des avions de type

---

<sup>35</sup> Natalie Alcoba, “The Tory plan for protecting the Arctic”, *National Post*, 23 december 2005, p. A5.

<sup>36</sup> Notes de discours pour l’Honorable Gordon O’Connor, C.P., député, ministre de la Défense nationale à l’assemblée générale annuelle de l’Institut de la Conférence des associations de la défense, 23 février 2006, [www.forces.gc.ca](http://www.forces.gc.ca), site consulté le 26 février 2006.

<sup>37</sup> Rob Huebert, Ph. D., *Un regain d’intérêt...*, p. 24.

Aurora en Arctique pour y effectuer des patrouilles de surveillance et de détection anti-sous-marines. Ces appareils à long rayon d'action sont essentiels pour s'assurer que les eaux arctiques ne sont pas fréquentées par des navires de surfaces ou encore des sous-marins non-autorisés. Conséquemment, la Force aérienne doit maintenir la présence de ces avions de surveillance dans leur rôle d'effectuer des patrouilles dans le Nord<sup>39</sup>.

### Un réseau de surveillance, de détection et d'intervention

La démonstration de la souveraineté dans l'Arctique doit s'effectuer pendant toute l'année, sans exception. Selon l'énoncé politique sur la défense du Canada, nous devons « améliorer les méthodes de collecte, d'analyse, d'intégration et d'utilisation des données obtenues à l'aide d'une gamme de système de surveillance maritime, terrestres, aérienne et spatiale<sup>40</sup> ».

En 1985, M. Donald Pharand, expert en droit international, avisait le gouvernement canadien que « le Canada devrait mettre en place un système de détection sous-marin, couvrant les détroits Est et Ouest menant à l'archipel, afin de surveiller les navires étrangers » (traduction libre)<sup>41</sup>. La mise en place d'un système de détection sonar dans les eaux de l'océan Arctique permettra de détecter la présence de sous-marin sous les épaisses glaces pendant l'hiver<sup>42</sup>. Ce réseau de surveillance, de détection et d'intervention augmentera de façon substantielle la

---

<sup>38</sup> Gouvernement du Canada, Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Défense, 2005, p. 22.

<sup>39</sup> Gouvernement du Canada, Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Défense, 2005, p. 22.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 20.

<sup>41</sup> Donald Pharand, "Canada doing well on Arctic sovereignty", *The Ottawa Citizen*, 12 december, p. C19.

<sup>42</sup> Natalie Alcoba, *The Tory plan...*, p. A5.

capacité du Canada à réagir beaucoup plus rapidement à une situation à la lumière des renseignements reçus. Les décideurs politiques canadiens sont bien informés de la situation et de plusieurs propositions possibles à explorer pour résoudre une partie du problème. Au début des années 1990, le gouvernement d'alors avait décidé de ne pas acquérir un tel système au coût de 100 millions de dollar, le considérant trop cher<sup>43</sup>. L'idée est à nouveau proposée.

### Radars, satellites et drones

Une surveillance continue du Nord est la base de la politique de souveraineté canadienne dans cette région<sup>44</sup>. Afin de pouvoir intervenir auprès des contrevenants, nous devons être capable d'identifier une violation de notre territoire a effectivement eu lieu. L'utilisation de satellites et des drones offre des avantages certains tels des coûts d'opération peu élevés, une endurance opérationnelle presque illimité en raison de l'absence de la présence humaine à bord dans la cabine d'opération de vol de ces appareils, et une très grande couverture géographique. Le gouvernement canadien considère que ces ressources peuvent apporter une contribution précieuse à la réalisation de son mandat de surveillance dans le Nord<sup>45</sup>. Dans le cadre du *projet Epsilon*, le Canada prévoit surveiller le trafic maritime dans l'Arctique continuellement et sans obstruction causée par les nuages, grâce à l'utilisation du satellite canadien *RadarSat II*<sup>46</sup>. Cependant, ce radar ne pourra pas à lui seul fournir une couverture permanente de l'Arctique en raison de son orbite et de la rotation de la Terre. Le satellite effectue des passages au-dessus d'un point précis à toutes les 90 minutes et change son axe de

---

<sup>43</sup> Rob Huebert, Ph. D., *Un regain d'intérêt...*, p. 9.

<sup>44</sup> Gouvernement du Canada, Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Défense, 2005, p. 22.

<sup>45</sup> *Ibid.*

passage de 15 degrés à chaque rotation. « Toutefois, la fréquence de passage à certaines latitudes peut être un facteur limitatif pour des applications nécessitant un suivi fréquent<sup>47</sup> ». Selon Monsieur Benoît Marcotte, Directeur, Ingénierie d'exploitation et gestionnaire de programme à l'Agence spatiale canadienne, il faudrait une formation de plusieurs satellites inter-reliés ensembles et capables de se relayer l'imagerie captée du sol afin d'accroître la mise à jour de la situation, et dans ce cas-ci, de pouvoir suivre la trajectoire éventuelle d'un navire dans l'Arctique<sup>48</sup>.

### Appareils de recherches et sauvetages

La souveraineté canadienne dans l'Arctique est également réalisée par la présence d'unité de recherches et sauvetages. Toutefois, les appareils de l'escadron de transport 440 actuellement utilisés, les Twin Otter, seront bientôt désuets et en nombre insuffisant. Le gouvernement canadien examine actuellement le projet de les remplacer par des appareils plus performants, offrant de meilleurs paramètres opérationnels<sup>49</sup>. Ces vols, en plus d'appuyer les activités de recherches et sauvetages, font également partie des moyens d'effectuer de la reconnaissance pour détecter tout navire étranger présent dans les eaux canadiennes sans y être autorisé ou d'effectuer la surveillance pour prévenir des désastres environnementaux. Avec l'augmentation anticipée des activités commerciales dans l'Arctique, nous pouvons croire que le risque potentiel d'accident maritime augmentera également, et avec lui, les demandes en

---

<sup>46</sup> Rob Huebert, Ph. D., Un regain d'intérêt..., p. 18.

<sup>47</sup> Site internet de l'Agence spatiale canadienne, [www.espace.gc.ca](http://www.espace.gc.ca), consulté le 27 mars 2006.

<sup>48</sup> Rencontre avec M. Benoît Marcotte, Directeur, Ingénierie d'exploitation et gestionnaire de programme, Programme canadien de la Station spatiale, Exploitation spatiale, Agence spatiale canadienne, Montréal, 25 mars 2006.

<sup>49</sup> Gouvernement du Canada, Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Défense, 2005, p. 22

intervention de recherches et sauvetages. Par conséquent, le Canada doit être capable de répondre à plusieurs de ces situations qui reflètent l'exercice de notre souveraineté à l'intérieur de nos limites territoriales.

### Les CF-18 canadiens

Le Canada possède une flotte de 80 avions chasseurs CF-18 basés à Bagotville, au Québec, et à Cold Lake, en Alberta, et leur rôle principal est la défense aérienne du Canada<sup>50</sup>. Ce rôle a été reconfirmé dans l'énoncé sur la politique de défense du Canada de 2005, et l'Arctique représente un défi à cet égard<sup>51</sup>. Ces appareils sophistiqués, dotés d'une capacité d'intervention rapide, s'ajoutent aux ressources déjà disponibles du gouvernement canadien pour assurer une présence dans l'Arctique pour y effectuer des missions d'intervention, de surveillance et de souveraineté territoriale. Le déploiement des avions de chasse canadiens dans le Nord est possible grâce à des postes avancés d'opération.

### Infrastructures des postes avancés d'opération

Le Canada dispose de quatre postes avancés d'opération (Forward Operating Locations – FOLs) à Iqaluit, Yellowknife, Rankin Inlet et Inuvik dans le Grand Nord canadien<sup>52</sup>. Ces postes sont principalement utilisés lors d'exercices du NORAD, lorsque le niveau de surveillance du NORAD l'exige, ou lorsque le gouvernement canadien le juge nécessaire pour des opérations

---

<sup>50</sup> Site de la Force aérienne du Canada, [www.airforce.gc.ca](http://www.airforce.gc.ca), consulté le 8 mars 2006.

<sup>51</sup> Gouvernement du Canada, Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Défense, 2005, p. 22.

<sup>52</sup> Ministère de la Défense nationale, FG/CANR HQ FOL HANDBOOK, 1st Edition (Feb 89), p. I-1.

domestiques nationales. Ces quatre postes avancés d'opérations comportent des infrastructures qui permettent une utilisation accrue selon les besoins opérationnels.

Leur utilisation pour y déployer des ressources de la Force aérienne représentent une base potentielle pour développer des concepts d'opérations qui répondront aux besoins du Canada. Entres autres, ils devraient être capables de recevoir une structure de commandement, contrôle et communication adéquate (C3) pour permettre la conduite d'opération. Ils pourraient également servir de base de déploiement pour les unités expéditionnaires de la force terrestre pour y loger les unités requises qui pourraient être utilisées pour les activités de recherches et sauvetages et d'intervention selon le cas. Ces propositions rencontrent certes celles proposées par le gouvernement canadien actuel<sup>53</sup>. Récemment, le 24 mars dernier, le Major-général C. Bouchard, commandant de la 1<sup>ere</sup> Division aérienne du Canada, annonçait que deux CF-18 canadiens accompagnés d'un avion Challenger CC-144 transportant le personnel au sol et de soutien, s'envoleront pour Yellowknife et Inuvik afin de se familiariser avec les installations nordiques qui servent d'appui aux opérations du NORAD. « Ces activités de formation permettent également à la Force aérienne de préserver la souveraineté du Canada dans le Nord<sup>54</sup> ». Ces courts déploiements, quoique sporadiques, constituent une manifestation du gouvernement canadien envers sa souveraineté dans le Nord. Ses effectifs militaires doivent demeurer compétents et aptes à utiliser ces postes avancés.

---

<sup>53</sup> Natalie Alcoba, *The Tory plan...*, p. A5.

<sup>54</sup> [http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view\\_news\\_f.asp](http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view_news_f.asp).

## L'ouverture de la voie navigable du passage du nord-ouest

La communauté scientifique s'entend quant au réchauffement de la planète, mais il y a une différence d'opinion sur la vitesse du phénomène et des impacts potentiels<sup>55</sup>. Il est estimé que le niveau d'activité maritime pourrait augmenter de façon substantielle approximativement que pendant 8 semaines à compter de 2030<sup>56</sup>.

L'élément central de la stratégie du gouvernement canadien d'exercer sa souveraineté dans l'Arctique tourne autour de la nécessité d'accroître la présence canadienne dans cette région afin d'établir les bases qui serviront de référence dans l'éventualité où celle-ci est contestée.

« Le gouvernement (canadien) a indiqué en 2005 qu'il était disposé à intensifier ses interventions symboliques. La décision du ministre de la Défense, Bill Graham, d'envoyer une patrouille Rangers dans l'île Hans avant de s'y rendre lui-même, montre clairement que le Canada est déterminé à prendre des mesures vigoureuses, voire controversées, pour protéger et promouvoir ses intérêts dans le Nord. Le but de cette visite était de faire comprendre aux Canadiens et à la communauté Internationale que le gouvernement veut se pencher sérieusement sur la sécurité et la souveraineté dans l'Arctique<sup>57</sup> ».

Le réchauffement climatique accentue cette nécessité d'y déployer plus de ressources afin de contrôler l'augmentation potentielle de navires de surfaces et sous-marins. La force aérienne a définitivement un rôle important à jouer. La capacité opérationnelle dont elle jouit grâce à la diversité de ses équipements et l'avantage de la couverture territoriale qu'elle apporte, accentue la valeur de sa contribution.

---

<sup>55</sup> Franklyn Griffiths, *New Illusions of a Northwest Passage*, paper presented at the Conference on International Energy Policy, the Arctic and the Law of the Sea, June 23-26, 2004, St-Petersburg, Russia, p.1.

<sup>56</sup> *Ibid.*, 4.

<sup>57</sup> Rob Huebert, Ph. D., *Un regain d'intérêt...*, p. 19.

Le déploiement de ressources aériennes dans la surveillance de l'Arctique devrait suivre l'évolution du nombre d'activités prévisibles. Des équipements spécialisés tels les drones, les satellites, les radars et un système de détection sous-marin contribueraient de façon permanente à surveiller les activités nordiques et assurer la sécurité dans l'Arctique. L'ouverture éventuelle du passage du Nord-Ouest exigera que la Force aérienne augmente les ressources pour effectuer des vols de surveillance, de chasse anti-sous-marine et d'intervention. Par conséquent, des appareils Aurora, des CF-18 et avions utilitaires (Twin Otter), seraient déployés lors des périodes d'activités intenses de navigation maritime pour accroître la surveillance et la sécurité du territoire. Les éléments de recherches et sauvetages seront également requis afin de remplir leur rôle d'assistance en cas de désastre, de détresse, ou d'aide humanitaire.

## **Conclusion**

Le problème de la sécurité et de la souveraineté qui se dessine dans l'Arctique est considérable et croît très rapidement. Étant autrefois considéré comme un simple territoire inaccessible, inhospitalier et sans valeur, l'Arctique canadien est en train de devenir un élément important dans la sécurité du Canada. Nous assistons depuis quelques années à une réflexion sérieuse de la part des dirigeants politiques canadiens quand à la souveraineté et la sécurité dans cette région. Plusieurs spécialistes ont contribué à amener les différents gouvernements à manifester un intérêt à protéger l'Arctique, mais il reste un travail colossal à terminer afin de mettre en place les ressources nécessaires à la réalisation de cette tâche.

---

La découverte de richesses naturelles pétrolifères, en gaz naturel et en diamants attirent l'attention de plusieurs politiciens et agents de développement économiques. L'ouverture potentielle de la voie navigable du passage du Nord-Ouest résultant du réchauffement climatique, amènera une dynamique économique et sociale intense dans cette région du Canada. En plus des infrastructures requises pour accueillir cette nouvelle activité, le gouvernement canadien doit renforcer la base de la sécurité et définir comment elle sera exercée.

L'ignorance et l'inaction par les instances politiques sont inacceptables. Les canadiens ne peuvent pas déconsidérer l'ampleur du problème de la sécurité du pays, sur toutes ses frontières, même les plus éloignées. Des choix devront être faits selon nos ambitions et la sécurité et la souveraineté dans l'Arctique en font partie. Nos dirigeants doivent agir maintenant afin d'être prêt à assumer nos responsabilités selon nos engagements. Si le Canada prétend être souverain dans l'Arctique, et principalement au sujet du passage du Nord-Ouest, il doit être capable de défendre sa position. Malgré l'opposition exprimée par la communauté internationale, et principalement par les États-Unis, le Canada doit demeurer sur ses gardes et rassembler les éléments qui lui permettront de se défendre et appuyer sa prétention.

Le gouvernement canadien, à travers les nombreux documents et livres blancs, a réitéré l'urgence et la nécessité d'assurer la sécurité dans l'Arctique et d'agir rapidement. Jusqu'à présent, la présence canadienne dans cette région a plutôt été mitigée et sporadique. Seulement quelques habitants partagent ce vaste territoire en guise symbolique de l'occupation et de la souveraineté canadienne. Les événements du 11 septembre ont bousculé un ordre social paisible et redéfinit le concept de la menace. Le public canadien s'attend à ce que les mesures

appropriées soient appliquées, même dans les régions les plus éloignées de la frontière avec les États-Unis. L'Arctique fait partie du Canada et nous devons le protéger.

La manifestation concrète et significative d'une force armée déterminée à protéger la population et les terres que les communautés Inuits occupent est faible. Les Forces canadiennes, aidées de la Garde-Côtière et de la Gendarmerie Royale, sont mandatées pour assurer la sécurité du Canada dans le grand Nord. La mise en œuvre d'un plan concerté et coordonné est exigeante et coûteuse. La Force aérienne du Canada jouit d'une capacité opérationnelle permettant aux Forces canadiennes d'accéder rapidement, avec précision et sur de longues distances à des régions extrêmement éloignées qui seront bientôt la source de problèmes de sécurité et de souveraineté. L'utilisation des technologies de pointe tels les drones et les satellites, offrent d'immenses avantages qui devront être exploitées. D'autres moyens existent et une stratégie d'intervention, appuyée par des moyens financiers adéquats pour la soutenir, doit faire l'objet d'une attention particulière afin d'établir un plan qui pourra être appliqué dans un très proche avenir. La Force aérienne du Canada sera appelée à jouer un rôle accru et significatif dans la surveillance de l'Arctique, et aider le gouvernement canadien à exercer sa souveraineté dans cette région.

Si le Canada est vraiment sérieux avec les affirmations relatives à la sécurité et la souveraineté en Arctique, le contexte politique se prêtera prochainement à la concrétisation de ses ambitions.

## **BIBLIOGRAPHIE**

### **Livres**

Butler, William E. *International Straits on the World*, Sijthoff & Noordhoff, The Netherlands, 1978.

Dosman, Edgar. *Sovereignty and Security in the Arctic*, Routedledge, 1989.

Dosman, Edgar. *The Arctic in question*, Oxford Press University, 1976.

Jockel, Joseph T. *Security to the North, Canada-U.S. Defence relations in the 1990s*, Michigan State University Press, 1991.

Macdonald, R. St. J. *The Arctic frontier*, University of Toronto Press, 1966.

Pharand, Donat. *Canada's Arctic waters in international law*, Cambridge University Press, 1988.

Pharand, Donat. *The Law of the Sea of the Arctic*, University of Ottawa Press, 1973.

### **Rapports publiés**

Canadian Institute of International Affairs, *The Arctic Environment and Canada's International Relations*, Canadian Arctic Resources Committee, 1991.

Johnston, Douglas M. *Le Canada et le nouveau monde de la mer*, Ministère des Approvisionnement et Services Canada, 1983.

### **Périodiques**

Huebert, Rob. « Un regain d'intérêt pour la sécurité de l'Arctique canadien ? », extrait de la *Revue Militaire Canadienne*, Vol. 6, No. 4, Hiver 2005-2006.

Killaby, Capitaine de corvette Guy. « Le grand jeu dans le Grand Nord : remise en question de la souveraineté du Canada dans l'Arctique », extrait de la *Revue Militaire Canadienne*, Vol. 6, No. 4, Hiver 2005-2006.

Charron, Andrea. « Le passage du Nord-Ouest », », extrait de la *Revue Militaire Canadienne*, Vol. 6, No. 4, Hiver 2005-2006.

### **Arcticle de Journaux**

Alcoba, Natalie “The Tory plan for protecting the Arctic”, extrait de *National Post*, 23 décembre 2005..

Appelbe, Alison. “Canada revives claim of Arctic sovereignty”, extrait de *The Gazette*, 27 août 2002.

Martin, Paul. “Defining Canada’s Role in the world”, extrait de *Toronto Star*, 30 octobre 2004.

Pharand, Donald, “Canada doing well on Arctic sovereignty”, extrait de *The Ottawa Citizen*, 12 décembre 1985.

### **Gouvernement du Canada**

Canada. Ministère de la Défense nationale. *Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Défense*. Ottawa, 2005.

Canada. Ministère des affaires étrangères et du Commerce international. *Énoncé de la Politique Internationale du Canada : Fierté et Influence: notre rôle dans le monde, Diplomatie*. Ottawa, 2005.

Canada. Ministère de la Défense nationale. *Le Livre Blanc sur la Défense nationale de 1994*, Ottawa : Groupe communication Canada, 1994.

Canada. National Defence. *Challenge and Commitment : a Defence Policy for Canada*. Ottawa: Canada Communication group, 1987.

Canada. Ministère de la Défense nationale. *North of 60 – The Canadian Military in the Arctic*. Ottawa, 1985.

Canada. Ministère de la Défense nationale. *FG/CANR HQ FOL HANDBOOK*. Ottawa, 1st Edition February 1989.

### **Rapports d'études**

Charters, David. “The future of Canada’s Security and Defence Policy : Critical Infrastructure Protection and DND Policy and Strategy”, Center for Conflict Studies, University of New Brunswick, 2005.

Griffiths, Franklyn. “New Illusions of a Northwest Passage”, paper presented at the Conference on International Energy Policy, the Arctic and the Law of the Sea, June 23-26, 2004, St-Petersburg, Russia, 2004.

Holroyd, Suzanne. “Canadian and U.S. Defence Planning toward the Arctic”, RAND Corporation, 1989.

Huebert, Rob. “Sovereignty and Freedom of navigation in the Canadian Arctic : The Voyage of the Polar Sea, A paper for the Maritime Strategy Series Maritime Interest, Conflict, and the Law of the Sea”, Center for foreign Policy Studies, Halifax, 1991.

## Sites internet

Agence spatiale canadienne,  
<http://www.espace.gc.ca/asc/eng/satellites/radarsat2/applications.asp>, consulté le 27 mars 2006.

Force aérienne du Canada, [http://www.airforce.forces.gc.ca/equip/cf-18/intro\\_f.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/equip/cf-18/intro_f.asp), consulté le 8 mars 2006.

Force aérienne du Canada, [http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view\\_news\\_f.asp](http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view_news_f.asp), consulté le 28 mars 2006.

Ministère de la défense nationale, Rangers canadiens,  
[http://www.rangers.forces.gc.ca/pubs/rangers/intro\\_f.asp](http://www.rangers.forces.gc.ca/pubs/rangers/intro_f.asp), consulté le 8 mars 2006.

Ministère de la Défense nationale, Notes de discours pour l'Honorable Gordon O'Connor, C.P., député, ministre de la Défense nationale à l'assemblée générale annuelle de l'Institut de la Conférence des associations de la défense, 23 février 2006  
[http://www.forces.gc.ca/site/Newsroom/view\\_news\\_e.asp](http://www.forces.gc.ca/site/Newsroom/view_news_e.asp), consulté le 23 février 2006.

NORAD, <http://www.norad.mil/>, consulté le 8 mars 2006.

[www.lexum.umontreal.ca](http://www.lexum.umontreal.ca), Agreement between the government of Canada and the government of the United States of America on Arctic cooperation, 11 January 1988, consulté le 8 mars 2006.

## Mémoires

Ouellet, Major M. “Sovereignty and Security of the Canadian Arctic: a Canadian Defence Policy Perspective”. Toronto : travail rédigé dans le cadre du Cours de commandement et d’état-major – Nouveaux horizons, Collège des forces canadiennes, 2005.

Dowsett, Major P. “Sovereignty enhancement in the Canadian Arctic in the 1990’s”. Toronto : travail rédigé dans le cadre du Cours de commandement et d’état-major – Nouveaux horizons, Collège des forces canadiennes, 1989.

## Entrevue

Rencontre avec M. Benoît Marcotte, Directeur, Ingénierie d’exploitation et gestionnaire de programme, Programme canadien de la Station spatiale, Exploitation spatiale, Agence spatiale canadienne, Montréal, 25 mars 2006.