

Canadian
Forces
College

Collège
des
Forces
Canadiennes



**ARCTIQUE POUR LES NULS -
LES DÉFIS ET ENJEUX TOUCHANT LA SOUVERAINETÉ ET LA SÉCURITÉ**

Major É. Chiasson

JCSP 40

Exercice Solo Flight

Disclaimer

Opinions expressed remain those of the author and do not represent Department of National Defence or Canadian Forces policy. This paper may not be used without written permission.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of National Defence, 2014.

PCEMI 40

Exercice Solo Flight

Avertissement

Les opinions exprimées n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent aucunement des politiques du Ministère de la Défense nationale ou des Forces canadiennes. Ce papier ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre de la Défense nationale, 2014.

CANADIAN FORCES COLLEGE – COLLÈGE DES FORCES CANADIENNES
JCSP 40 – PCEMI 40
2013 – 2014

SOLO FLIGHT ESSAY –
ESSAI SOLO FLIGHT

**ARCTIQUE POUR LES NULS -
LES DÉFIS ET ENJEUX TOUCHANT LA SOUVERAINETÉ ET LA SÉCURITÉ**

Par le Major É. Chiasson

12 mai 2014

“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.”

Word Count : 6282

Compte de mots : 6282

« Quand il s'agit de défendre notre souveraineté dans l'Arctique, le Canada a un choix : soit l'exercer, soit la perdre. Et soyons clairs, notre gouvernement entend l'exercer. Parce que l'Arctique canadien est au cœur de notre identité nationale en tant que pays nordique. Il fait partie de notre histoire. Et il représente le potentiel immense de notre avenir. »

Premier ministre, Stephen Harper, Esquimalt, 9 juillet 2007.

INTRODUCTION

Depuis des siècles, l'Arctique se veut une région austère, peu peuplée et difficile d'accès pour la majorité des nations limitrophes. Cependant, compte tenu des hausses de la température enregistrée depuis le milieu du 19^e siècle¹, la majorité des chercheurs s'entendent pour dire que l'Arctique vit un réchauffement climatique sans précédent, depuis des millénaires². C'est pourquoi l'engouement des dernières années pour l'Arctique oblige le gouvernement à se préparer, à court et moyen terme, à une augmentation de l'activité humaine, commerciale et industrielle dans la région. Même si de récentes discussions et données scientifiques sur le sujet sous-entendent que le réchauffement planétaire auquel se réfèrent de nombreux chercheurs pourrait simplement être une tendance temporaire, il faudra néanmoins encore plusieurs années pour confirmer si cette tendance au refroidissement annoncée dans l'article du Mail Online reste bien réel³. En attendant, il est de la responsabilité des gouvernements d'adopter leurs visions et leurs plans pour répondre à toutes les éventualités.

¹ Wikipedia, « Climate of the Arctic », consulté le 3 mai 2014, http://en.wikipedia.org/wiki/Climate_of_the_Arctic

² National Geographic News, « Global Warming Fast Facts », consulté le 3 mai 2014, http://news.nationalgeographic.com/news/2004/12/1206_041206_global_warming.html

³ Rose, « And now its global COOLING! Return of Arctic ice cap as it grows 29% in a year », Mail Online (blogue), 7 septembre 2013, <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2415191/And-global-COOLING-Return-Arctic-ice-cap-grows-29-year.html>

Sans attendre, le Canada a rapidement réagi en annonçant et en entreprenant de nombreuses démarches pour répondre aux changements majeurs qui s'annoncent pour l'Arctique. Pourtant, malgré tous les efforts mis en œuvre, les résultats semblent insuffisants pour répondre aux défis de demain. De nombreux engagements et initiatives devront être initiés prochainement pour se préparer à une expansion de l'exploitation du territoire que ce soit en terme de développement économique, social et environnemental ou pour le maintien de la souveraineté et de la protection de nos intérêts dans l'Arctique.

L'une des premières initiatives initiées par le Canada a été de proposer et de créer le conseil de l'Arctique (CA). Cet organisme a vu le jour en 1996 avec la signature des huit pays limitrophes à la région soit : le Canada, les États-Unis (É-U), le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Russie, la Suède et la Norvège. C'est un comité intergouvernemental axé sur la coopération et visant à discuter du développement et des défis futurs liés à l'Arctique. Le comité laisse également une place importante aux trois nations autochtones habitant la région en leur accordant le statut de membres permanents. Pour le Canada, le ministère des Affaires étrangères, Commerces et Développement est l'organisme responsable de représenter le Canada au sein du CA⁴.

Afin de mieux comprendre l'ampleur de la tâche et des défis qui attendent le gouvernement canadien, cet essai démontrera qu'une approche pangouvernementale est nécessaire pour défendre les intérêts de l'Arctique en plus de démontrer que les Forces

⁴ Arctic Council, « Page d'accueil », consulté le 26 avril 2013, www.arcticcouncil.org

canadiennes ne sont pas aptes à assumer les attentes du gouvernement en matière de sécurité pour défendre la souveraineté du pays.

Pour ce faire, ce travail sera divisé en trois parties. La première partie abordera l'aspect de la souveraineté dans l'Arctique, en discutant des principaux enjeux touchant la dimension territoriale du Canada, pour tout ce qui concerne le statut du passage du Nord-Ouest (PNW), ses frontières, ses droits sur l'archipel arctique ainsi que des revendications concernant la zone économique exclusive (ZÉE) et de son prolongement au-delà des 200 milles nautiques.

La deuxième partie abordera l'aspect de sécurité, en commençant avec une discussion sur les défis que représentera l'augmentation de l'activité et de la navigation commerciale, les besoins en matière de recherche et sauvetage (SAR) en plus d'aborder certains aspects liés à l'accroissement des menaces sur l'environnement lié à l'augmentation de la navigation et à l'exploitation des ressources en Arctique.

Finalement, ce papier traitera du manque d'équipements et de ressources pour répondre aux attentes du gouvernement du Canada en matière de souveraineté et de sécurité compte tenu des défis que représentent les opérations dans l'Arctique.

PARTIE I — SOUVERAINETÉ

Frontières et revendications

Généralement, les droits et la souveraineté territoriale du Canada sur l'Arctique soulèvent peu de contestation par la communauté internationale. Malgré cela, certains désaccords nécessiteront de multiples efforts diplomatiques pour les résoudre.

Avec la ferme intention de faire reconnaître l'ensemble de ses droits et démontrer le sérieux de sa démarche, le Canada a identifié quatre sous-objectifs nationaux principaux dans sa politique étrangère concernant l'Arctique pour exercer sa souveraineté : « démontrer une forte présence dans le Nord, améliorer notre gestion de la région, délimiter notre territoire et accroître notre connaissance de l'Arctique⁵ ».

En lien avec ces quatre objectifs, les efforts diplomatiques continus pour résoudre les différends et des représentations sont toujours en cours auprès de la commission des Nations Unies pour faire valoir l'étendue de la ZÉE revendiquée. Les sections suivantes traiteront des principaux enjeux et revendications toujours en litige.

⁵ Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, *Stratégie pour le Nord du Canada, Notre Nord, notre Patrimoine, notre Avenir*, Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada (2009), p. 9. <http://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns-fra.asp>

Statut du passage du Nord-Ouest (PNW)

L'un des principaux enjeux touchant l'Arctique est certainement celui qui définit le statut du PNW. Le Canada considère ce dernier comme étant une voie de navigation intérieure qui lui conférerait les droits légaux d'établir des lois et règlements permettant de régir les activités et de refuser le passage à tous navires indésirables ou qui ne respecterait pas ces lois⁶.

Les principaux opposants, qui incluent les « États-Unis, l'Union européenne et le Japon⁷ », considèrent quant à eux que le PNW doit être reconnu comme un détroit international liant deux plans d'eau adjacents. Si ce statut lui est accordé, cela voudrait dire que les navires pourraient y circuler librement sans avoir besoin de se rapporter aux autorités, dans la mesure où les lois et règlements internationaux sont respectés.⁸

Ce nouveau statut irait à l'encontre des intentions du gouvernement canadien qui dès « 1977⁹ » adoptait un règlement demandant à tous les navires désirant transiter dans les eaux arctiques canadiennes de se rapporter au « Northern Canada Vessel Traffic

⁶ Division de l'industrie et de l'Infrastructure et des Ressources, *L'Arctique : Les revendications juridiques du Canada*, Info série, 24 octobre 2008, p. 3.

<http://www.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/prb0805-f.htm>

⁷ Rob Huebert, *Polar vision or tunnel vision the making of Canadian Arctic waters policy : The making of Canadian Arctic waters policy*, Elsevier, vol. 19(4) (juillet 1995), p. 348.

⁸ Division de l'industrie et de l'Infrastructure et des Ressources, *L'Arctique : Les revendications juridiques du Canada*, p. 4. <http://www.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/prb0805-f.htm>

⁹ Christopher P Knight, « NORDREG now Mandatory Within the Northwest Passage », MONDAQ, 8 nov 2010. <http://www.mondaq.com/canada/x/114788/Marine+Shipping/NORDREG+now+Mandatory+Within+the+Northwest+Passage>

Services Zone (NORDREG)¹⁰ ». Ce règlement n'obligeait pas les navires à s'y conformer, mais la majorité des armateurs respectaient le règlement par souci de sécurité. En 2009, « seulement trois navires avaient transité via le PNW sans obtenir, au préalable, la permission des autorités canadiennes : le Manhattan en 1969 et 1970 et le Polar Sea en 1985¹¹ [Traduction libre] ». Depuis le 1^{er} juillet 2010, tous les navires ont maintenant l'obligation de se rapporter au NORDREG¹².

La principale raison expliquant l'opposition des É-U est liée à la peur de créer un précédent concernant la navigation sur les détroits internationaux actuels. On a qu'à penser au détroit d'Ormuz, liant le golfe Persique au Golfe d'Oman où circule la majorité des pétroliers du Koweït et de l'Arabie Saoudite ou encore le détroit de Malacca et de Gibraltar qui représentent des voies de navigation importantes. Ainsi, advenant que la demande du Canada de considérer le PNW comme des eaux intérieures soit acceptée, les opposants au débat craignent que cette décision puisse servir de jurisprudence en procurant des outils supplémentaires aux pays accolés à ces détroits, comme le Liban et l'Inde, pour revendiquer les mêmes droits¹³.

¹⁰ Garde Côtière Canadienne, « Northern Canada Vessel Traffic Services Zone (NORDREG) », consulté le 4 mai 2014, http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/MCTS/Vtr_Arctic_Canada

¹¹ Rob Huebert, *Canadian Arctic Sovereignty and Security in a Transforming Circumpolar world*. Toronto : Canadian International Council, N° 4 (July 2009), p. 26

¹² Garde Côtière Canadienne, « Northern Canada Vessel Traffic Services Zone (NORDREG) », accédé le 4 mai 2014, http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/MCTS/Vtr_Arctic_Canada

¹³ Huebert, *Canadian Arctic Sovereignty and Security in a Transforming Circumpolar world*, p. 26.

Pourtant et comme le démontre Huebert¹⁴, les É-U auraient pourtant avantage à s'allier à la demande du Canada puisque la désignation du PNW, en tant que détroit international, permettrait systématiquement le passage de navires de guerre et marchands portant pavillon normalement considéré comme réfractaire (Corée du Nord, Iran, etc.) aux politiques internationales des É-U et du Canada. En bénéficiant de ce droit, il profiterait d'un accès et d'une proximité, au continent nord-américain, jamais égalée précédemment. Dans le même ordre d'idée, la désignation de détroit international ouvre également les corridors aériens au trafic international ce qui permettrait, par exemple, aux bombardiers russes à longue portée (Tu-95) de survoler la région en toute liberté¹⁵.

Il est donc évident que même si les É-U s'opposent officiellement à la désignation du PNW en tant que voie de navigation intérieure pour protéger leurs intérêts internationaux, il est raisonnable de penser, comme le suggère Huebert, qu'ils ne seront pas les plus farouches opposants à cette reconnaissance puisqu'ils demeurent conscients des risques et de la nécessité de maintenir la sécurité du continent.¹⁶ Ainsi en affichant son désaccord, sans réellement s'y opposer, ceci leur permet de garder leur droit de s'objecter à toutes demandes similaires touchant les autres détroits internationaux.

¹⁴ Dr. Rob Huebert is a 2008-2009 CIC Senior Research Fellow and a Fellow with Canadian Defence and Foreign Affairs Institute. He is an Associate Professor in the Department of Political Science at the University of Calgary. He is also the Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies. His areas of research include: international relations, strategic studies, the Law of the Sea, maritime affairs, Canadian foreign and defence policy and circumpolar relations. He publishes on the issue of Canadian Arctic Security, Maritime Security and Canadian Defence. His work has appeared in *International Journal*; *Canadian Foreign Policy*; *Isuma: Canadian Journal of Policy Research* and *Canadian Military Journal*. Rob is a frequent commentator on Canadian security and Arctic issues in both the Canadian and international media.

¹⁵ *Ibid*, p. 27.

¹⁶ *Ibid*, p. 17.

L'autre argument que le Canada devra faire valoir en sa faveur est que le PNW n'est pas une voie navigable ordinaire, étant donné qu'il ne peut toujours pas être ouvert à l'année et que les risques à la navigation et à l'environnement sont énormes, d'où la nécessité de lui accorder un statut particulier permettant un contrôle légitime de la navigation.

Île de Hans

Le deuxième point de friction concernant la souveraineté du Canada en Arctique a trait au désaccord opposant le Danemark et le Canada sur la propriété de l'île de Hans « située au milieu du passage Kennedy du détroit de Nares entre l'île d'Ellesmere, qui est canadienne et le Groenland »¹⁷. Malgré le fait que l'île n'ait aucun attrait, certains observateurs s'entendent pour dire que le différend ne sert qu'à « garder intacts les droits du Canada sur l'archipel et de renforcer sa défense contre d'éventuelles contestations¹⁸ ».



Figure 1 – Frontière entre le Canada et le Groenland signée en 1973 excluant spécifiquement l'île de Hans entre les points 122 et 123. Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%8Ele_Hans

¹⁷ Division de l'industrie et de l'Infrastructure et des Ressources, *L'Arctique : Les revendications juridiques du Canada*, p. 1, <http://www.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/prb0805-f.htm>

¹⁸ *Ibid.*

Au cours des dernières années, diverses actions se sont produites de part et d'autre de la frontière pour démontrer la souveraineté du rocher. En 2002 et 2003, la marine danoise débarquait sur l'île pour y planter un drapeau. En juillet 2005, des soldats canadiens imitaient le geste danois. Cette affirmation à caractère anodin prenait toutefois une autre dimension, une semaine plus tard, lorsque le ministre de la Défense, Bill Graham, débarquait sur l'île. Ce geste provoqua des contestations officielles de la part du gouvernement danois.¹⁹

Pour mettre fin à cette dispute, les deux gouvernements ont accepté de continuer les discussions pour résoudre l'impasse et en arriver à une solution viable pour les deux pays. Bien qu'aucun accord de principe n'ait été signé, des pourparlers ont eu lieu en avril 2011, suggérant la division de l'île en deux parties égales²⁰. Le fait que rien n'ait encore bougé, démontre bien un manque d'intérêt stratégique de part et d'autre d'en arriver à un accord définitif. Même s'il semble raisonnable de penser qu'une solution moitié-moitié pourrait convenir, il apparaît que chaque pays préfère maintenir le statu quo plutôt que de concéder la victoire à l'autre.

¹⁹ Wikipédia, « Ile Hans », consulté le 25 avril 2014.
http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%8ELe_Hans

²⁰ Adrian Humpreys, « New proposal would see Hans Island split equally between Canada and Denmark » *Globe and Mail*, 11 avril 2012.
<http://news.nationalpost.com/2012/04/11/new-proposal-would-see-hans-island-split-equally-between-canada-and-denmark/>

Frontière Canada – États-Unis

Le troisième désaccord touche la ligne de délimitation dans la mer de Beaufort entre le Canada et les É-U. Le Canada revendique que la frontière devrait suivre la limite déjà établie entre l'Alaska et le territoire du Yukon qui longe actuellement le 141^e méridien. Cette division remonte au « traité de St-Petersburg de 1825²¹ » signé entre la Grande-Bretagne et la Russie. Conséquemment, le Canada prétend que cette division devrait s'appliquer également à la division des eaux territoriales. Les É-U, quant à eux, prétendent que la limite frontalière devrait suivre « le principe de l'équidistance qui se veut une méthode reconnue de délimitation des eaux selon laquelle une ligne est tracée à égale distance du plus proche point terrestre de chaque état ²² ». La majorité des experts s'entendent pour dire que ce différend revêt un caractère beaucoup moins important que les autres disputes et que la diplomatie devrait permettre de résoudre l'impasse qui y perdure. L'enjeu principal lié à ce débat concerne les droits d'exploitation des ressources situées dans la ZÉE. De nombreuses études sont en cours pour confirmer la présence possible de ressources importantes d'hydrocarbure. Comme pour l'île de Hans, une solution de



Figure 2 – Revendication Can – EU dans la mer de Beaufort.

Source :

<http://byers.typepad.com/arctic/beaufort-sea-us-and-canadian-claims.html>

²¹ Wikipédia, « Traité de St-Petersburg (1825) », consulté le 25 avril 2014, [http://en.wikipedia.org/wiki/Treaty_of_Saint_Petersburg_\(1825\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Treaty_of_Saint_Petersburg_(1825))

²² Division de l'industrie et de l'Infrastructure et des Ressources, *L'Arctique : Les revendications juridiques du Canada*, p. 4. <http://www.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/prb0805-f.htm>

compromis pourrait permettre de résoudre le désaccord dans la mesure où, chaque parti consent à une exploitation conjointe des ressources dans la zone disputée²³.

Prolongement des limites du plateau continental

Enfin, le dernier point revendiqué par le Canada et toujours en négociation, concerne la détermination de l'étendue du plateau continental. Cet enjeu touche cinq des huit participants au CA (Canada, Russie, É-U, Danemark et la Norvège) qui ont tous le pouvoir de réclamer des droits sur le prolongement du plateau continental. Selon l'article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), « le plateau continental du Canada s'étend par défaut jusqu'à 200 milles marins [...], mais il est également possible de revendiquer le prolongement du plateau continental si l'on peut prouver scientifiquement [...] que le plateau est le prolongement géologique du continent²⁴ ». Le Canada travaille depuis plus de 10 ans à obtenir les preuves scientifiques pour déterminer les limites de son plateau continental en Arctique. À cet effet, il a soumis, le 6 décembre 2013, des données préliminaires à la commission pour se conformer aux délais imposés par la convention signée le 7 décembre 2003²⁵.

²³ Rob Huebert, *Canada and the Changing International Arctic: At the Crossroads of cooperation and conflict*. Ottawa : Institute for Research on Public Policy, 2008, p. 17-18.
<http://archive.irpp.org/books/archive/AOTS4/huebert.pdf>

²⁴ Division de l'industrie et de l'Infrastructure et des Ressources, *L'Arctique : Les revendications juridiques du Canada*, p. 2. <http://www.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/prb0805-f.htm>

²⁵ Affaires Étrangères, Commerce et Développement Canada, *Le plateau continental étendu du Canada*, Ottawa : Groupe communication Canada, 2013.
<http://www.international.gc.ca/arctic-arctique/continental/index.aspx?lang=fra>

Dans ce rapport, le Canada mentionne que malgré les efforts et les ressources importantes allouées jusqu'à maintenant pour la détermination de sa limite du plateau continental extérieur, le travail n'a pu être complété compte tenu des conditions difficiles dans lesquelles ces travaux de recherche doivent être effectués et du couvert de glace recouvrant la majorité de la zone revendiquée. Ils confirment, néanmoins, que les données supplémentaires qui seront éventuellement fournies à la commission pourraient s'étendre jusqu'à la limite du pôle Nord²⁶. Le ministre Baird, ministre des affaires étrangères, a également garanti que les travaux de recherche se poursuivront afin de fournir un rapport complet à la commission²⁷.

Enjeux pour les Forces armées canadiennes (FAC)

Le rôle des FAC dans le maintien de la souveraineté s'exercera principalement en démontrant une présence plus importante en Arctique. Or, le manque d'infrastructures et d'équipements limite grandement leur capacité à agir. Avec une force de rangers de « 4986 hommes²⁸ », leur rôle reste très limité compte tenu de la grandeur du territoire et de leur dispersion sur le terrain. L'ouverture récente, du centre d'instruction en Arctique à Résolute Bay, permettra d'augmenter les connaissances nécessaires de nos soldats pour survivre, dans cet environnement austère, mais l'impact sera négligeable et ne permettra

²⁶ Affaires Étrangères, Commerce et Développement Canada, *Le Canada franchit une étape importante dans la définition de son plateau continental*, Ottawa : Groupe communication Canada, 2013. <http://www.international.gc.ca/media/aff/news-communiques/2013/12/09a.aspx?lang=fra>

²⁷ Affaires Étrangères, Commerce et Développement Canada, *Le plateau continental étendu du Canada*, 2013. <http://www.international.gc.ca/arctic-arctique/continental/index.aspx?lang=fra>

²⁸ Présentation du lieutenant-général Hainse, Commandant de l'AC, 24 avril 2013.

pas d'assurer une présence plus significative, à moins qu'une base permanente soit éventuellement ouverte. Un autre moyen envisagé sera de déployer nos navires de guerre dans l'Arctique. Si cette solution semble intéressante, elle se limite toutefois aux périodes où aucun couvert de glace n'est présent puisqu'aucun navire actuel de la Marine royale canadienne (MRC) n'a la capacité d'opérer dans la glace. À cet effet, seule la garde côtière possède une capacité de brise-glace qui se veut vieillissante et limitée. La dernière capacité disponible pour assurer une surveillance provient des Forces aériennes. Toutefois, l'isolement, l'autonomie et le fait qu'aucune installation de ravitaillement et de maintenance ne soit disponible en Arctique limitent grandement l'utilisation de plateformes à voilures fixes ou tournantes. Un autre facteur limitatif important et non négligeable lié à cette tâche est que les FAC ne disposent pas de la légitimité pour exercer seules ce rôle. Indépendamment du type d'intervention, des agents de la Gendarmerie Royale du Canada, des douanes, de l'immigration ou des pêches sont nécessaires pour intervenir contre les contrevenants éventuels.

Pour terminer, le maintien de la souveraineté canadienne sera une lourde tâche comportant de nombreux défis dans les années à venir. Compte tenu des faits discutés, il est évident que cette responsabilité est avant tout diplomatique et que l'exercice de la souveraineté nécessitera un effort pangouvernemental pour assurer le bon déroulement de cette tâche.

PARTIE II – SÉCURITÉ

Augmentation du trafic maritime

L'Arctique est une très grande région et plusieurs routes seront éventuellement navigables à différents moments de l'année.



Figure 3 – The Future of arctic shipping

Source : http://www.thearcticinstitute.org/p/topics_22.html#ArcticShipping

Par exemple, en 2011, la route du Nord (NSR) a permis à 33 navires de transiter dans l'Arctique, sur une période totale de 141 jours soit de juillet à la mi-novembre. L'année 2012 a été un record pour ce qui est de la surface totale libre de glace alors qu'en 2013 le PNW est demeuré fermé à la navigation suite à l'accroissement du couvert de glace de 533 000 miles carrés par rapport à l'année 2012²⁹.

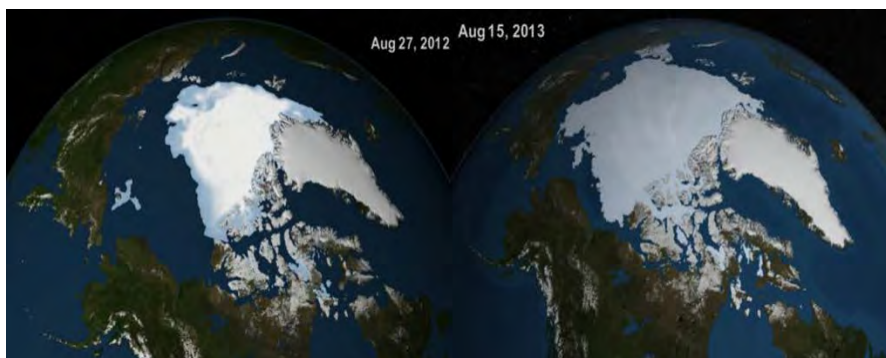


Figure 4 — And now its global COOLING! Return of Arctic ice cap as it grows 29% in a year
Sources : <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2415191/And-global-COOLING-Return-Arctic-ice-cap-grows-29-year.html>

Malgré cela et à moins que la tendance au refroidissement rapporté dans l'article de David Rose³⁰ ne se confirme, au cours des prochaines années, il est toujours envisagé que la route polaire (TSR) et le PNW seront également navigables dans la prochaine décennie, et ce, même si la fonte des glaces se veut moins rapide, dans ces deux régions. D'ici là, la navigation restera limitée et incertaine pendant de courtes périodes allant du milieu de l'été au début de l'automne.

Tenant pour acquiescer cette éventualité, dans quelle mesure est-ce que le PNW pourrait être avantageux? Les passages réussis ont permis d'établir qu'un transit par le Nord permettait aux transporteurs de gagner, temps et argent, en « retranchant environ 7100 kilomètres du couloir habituel entre certains ports européens et asiatiques³¹ ». Il est donc possible pour un capitaine d'augmenter le nombre de voyages ou encore d'ajuster sa vitesse pour respecter un horaire fixe tout en diminuant ses besoins en carburant et ses

²⁹ Rose, « And now its global COOLING! Return of Arctic ice cap as it grows 29% in a year », Mail Online (blogue), 7 septembre 2013, <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2415191/And-global-COOLING-Return-Arctic-ice-cap-grows-29-year.html>

³⁰ *Ibid*

³¹ Tony Balasevicius, « Pour un concept d'opération des Forces canadiennes dans l'Arctique », *Revue militaire Canadienne*, Vol 11, n° 2 (Printemps 2011), p. 23.

émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, le carburant ainsi épargné a représenté en 2011, pour le Nordic Orion, une économie de 80 000 \$ pour un voyage de Vancouver au port de Pori en Finlande. Son temps de transit a été diminué d'une semaine en plus de lui permettre d'augmenter sa charge de 25 % compte tenu des limites de profondeur qu'impose un transit par le canal de Panama³².

Naviguer dans l'Arctique ne comporte pas seulement que des avantages et n'est certainement pas accessible à la majorité des transporteurs compte tenu des risques, des lois et des règlements présentement en vigueur. Par exemple, la Russie ne permet actuellement que les navires possédant la « classification glace la plus élevée. En 2011, seulement trois navires de type Panamax³³ sur 2000 possédaient cette classification³⁴ [Traduction libre] ». De plus, parmi les risques les plus importants, on compte : les conditions d'embruns verglaçants, les conditions météorologiques imprévisibles, les conditions de glace changeante, les risques de collision avec un iceberg ou de blocage d'un passage, le manque de ressources en SAR en cas d'accident. À tout cela s'ajoute le manque d'infrastructures pour le ravitaillement et le soutien³⁵.

³² John McGarrity et Henning Gloystein. « Big freighter traverses Northwest Passage for 1st time », Reuters, 27 septembre 2013.
<http://www.reuters.com/article/2013/09/27/us-shipping-coal-arctic-idUSBRE98Q0K720130927>

³³ Les navires classés comme *Panamax* ont les dimensions maximum pour rentrer dans les écluses du canal de Panama. Cette taille est déterminée par les dimensions des écluses et par la profondeur dans le canal. *Panamax* est un facteur déterminant en architecture navale lors de la détermination de la taille d'un navire cargo : nombreux sont ceux qui sont conçus à la limite de cette taille.
<http://fr.wikipedia.org/wiki/Panamax>

³⁴ Malte Humpert et Andreas Raspotnik, « The future of arctic Shipping », The Arctic Institute | Center for Circumpolar security Studies, 11 oct 2012, p. 2.
<http://www.thearcticinstitute.org/2012/10/the-future-of-arctic-shipping.html>

³⁵ *Ibid.*

Recherche et sauvetage (SAR)

Au cours de l'histoire, divers incidents importants se sont produits dans l'Arctique. En 1950, un Lancaster de l'aviation royale canadienne s'écrasait près d'Alert après qu'un parachute se soit accroché à la queue de l'avion lors d'une opération de largage aérien. Le 21 janvier 1968, un B52G armée d'ogives thermonucléaires, des Forces aériennes des É-U, s'écrasait à douze kilomètres de la base aérienne de Thule au Groenland. Le 30 octobre 1991, un Hercules (CC-130) s'écrasait, en plein Blizzard, tout près d'Alert faisant quatre morts, parmi les dix-huit passagers à son bord³⁶. Le 20 août 2011, un Boeing 737-200 de First Air s'écrasait à deux kilomètres de l'aéroport de Résolutive Bay au Nunavut, entraînant la mort de douze passagers et membres d'équipages. Seulement trois passagers survécurent grâce à l'intervention rapide des FAC qui s'entraînait à proximité des lieux de l'accident³⁷. Fait à noter, dans l'ensemble de ces accidents, les incidents se sont produits à seulement quelques kilomètres d'une base logistique importante facilitant l'intervention des équipes de secours. Prenons ces mêmes incidents et imaginons qu'ils se soient produits à des centaines, voire des milliers de kilomètres de tout support logistique. Il est facile d'imaginer que le travail de SAR aurait été beaucoup plus complexe.

³⁶ Ron Wallace, « *Why Canada needs a Robust Arctic Air Rescue Capability* », *Canadian Defense and Foreign Affairs Institute* (mars 2009), p. 1-3.
<http://www.cdfai.org/PDF/Why%20Canada%20Needs%20a%20Robust%20Arctic%20Air%20Rescue.pdf>

³⁷ Ministère de la Défense Nationale, *JTFN After Action Response to First Air Crash* (Ottawa : MDN, 2011), p. 2-3.

Conséquemment, avec l'augmentation des activités industrielles, maritimes et touristiques en Arctique, l'une des premières préoccupations ayant retenu l'attention du CA est celle touchant les opérations de SAR. Étant donné le manque de ressources disponibles dans cette région, il était critique pour l'ensemble des participants de mettre en place une entente précisant et divisant les responsabilités de chacun. C'est pourquoi, le 12 mai 2011, les représentants gouvernementaux des états membres du CA ont négocié et entériné, pour la région de l'Arctique, la première entente légale en matière de SAR³⁸.

Cet accord de coopération, délimite le territoire de responsabilités de chaque pays membre du CA et met en place certaines conditions ayant pour objet, selon l'article deux, de « renforcer la coopération et la coordination en matière de SAR maritime et aéronautique dans l'Arctique³⁹ ». Il prévoit entre autres que chaque partie doit faciliter la coopération en matière de communication en établissant des procédures claires et en organisant des exercices annuels pour confirmer les plans mis en place. Le Canada a d'ailleurs pris en charge un premier exercice en octobre 2011 alors que le Danemark dirigeait les deux exercices pratiques de septembre 2012 et 2013⁴⁰. Dans la même veine, le Canada tient

³⁸ Arctic Council, « Search and Rescue in the Arctic », consulté le 15 avril 2013, <http://www.arctic-council.org/index.php/en/document-archive/category/20-main-documents-from-nuuk>

³⁹ *Ibid*

⁴⁰ Ministère de la Défense Nationale, « Communiqué — Exercice de SAR dans l'Arctique Greenland Sea 13 », consulté le 6 avril 2013, <http://www.forces.gc.ca/fr/nouvelles/article.page?doc=exercice-de-recherche-et-sauvetage-dans-l-arctique-greenland-sea-13/hldepbdv>

annuellement l'opération NANOOK⁴¹ qui se veut un exercice pangouvernemental auquel participent certains partenaires du CA tels que le Danemark et les É-U.

L'entente identifie également les différents partenaires responsables de la coordination des activités de SAR, en plus de définir les conditions et autorisations nécessaires afin d'entrer dans le territoire d'un partenaire pour répondre à une opération de SAR ou pour simplement obtenir le soutien logistique nécessaire pour assurer la continuité des activités. Là où l'entente démontre une certaine faiblesse, c'est au niveau de l'article 12(2) qui stipule que « la mise en œuvre du présent accord est subordonnée à la disponibilité des ressources nécessaires⁴² ». Or, ceci peut être interprété comme quoi, chaque pays est responsable du territoire octroyé dans les limites de ses capacités financières, d'équipements, d'infrastructures ou de ses capacités aériennes et maritimes. Elle n'engage aucun des signataires à développer les capacités nécessaires pour assurer le succès de cette tâche.

Par exemple, au Canada, le centre de SAR responsable pour les opérations en Arctique se trouve à Trenton en Ontario. Compte tenu des distances énormes à parcourir, le Canada peut difficilement répondre rapidement à une urgence et doit donc compter sur l'utilisation de partenaires civils non mandatés ou équipés pour ce genre de tâches. En aucun temps, l'accord ne demande à ce qu'un centre de SAR comprenant navires, avions et hélicoptère soit établi dans le nord pour permettre des interventions respectant un délai

⁴¹ OP NANOOK, représente une série d'exercices désignée pour simuler l'intervention pangouvernementale et autres alliés dans des scénarios divers de désastres aériens, maritime ou terrestre.

⁴² Arctic Council, « Search and Rescue in the Arctic », consulté le 15 avril 2013, <http://www.arctic-council.org/index.php/en/document-archive/category/20-main-documents-from-nuuk>

acceptable. Possiblement qu'avec l'augmentation des activités, dans l'Arctique cette option sera éventuellement considérée par le gouvernement canadien, mais pour le moment certaines études démontrent qu'il en coûterait près de « 850 millions à un milliard de dollars⁴³ » pour assurer le soutien logistique d'une présence accrue des FAC dans l'Arctique. Si cette dépense ne peut être justifiée actuellement, le gouvernement devra néanmoins définir précisément sa vision et ses intentions quant au développement du Nord pour permettre la construction graduelle des infrastructures nécessaires à l'augmentation des activités.

Finalement, il va de soi que le CA continuera à jouer un rôle clé pour assurer la sécurité des communautés, des travailleurs, des infrastructures et des équipements qui opéreront dans l'Arctique. Comme dans tout bon projet gouvernemental le facteur prédominant qui permettra le développement de l'Arctique à sa pleine capacité sera la disponibilité des fonds en lien avec les priorités établies par les autorités gouvernementales.

Menaces environnementales

Au niveau des risques environnementaux, l'augmentation de l'activité humaine et industrielle en Arctique aura certainement des répercussions importantes pour ce fragile écosystème et sa biodiversité. Déjà, on attribue le réchauffement planétaire à l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre. Il est donc raisonnable de penser

⁴³ Ron Wallace, « *Emerging Canadian Priorities and Capabilities for Arctic Search and Rescue* », *Canadian Defense and Foreign Affairs Institute* (janvier 2012), p. 3.
<http://www.cdfai.org/PDF/Emerging%20Canadian%20Priorities%20and%20Capabilities%20for%20Arctic%20Search%20and%20Rescue.pdf>

que l'augmentation de l'activité industrielle dans l'Arctique aura un effet encore plus néfaste sur la flore, l'environnement et l'acidification de l'océan.

Avec l'accroissement de la demande d'hydrocarbures, l'augmentation des prix à la consommation et l'épuisement éventuel des gisements pétroliers et miniers, l'Arctique représente une opportunité sans égale pour la découverte de nouvelles sources d'approvisionnement encore inexploitées. Conséquemment, depuis plusieurs années, de nombreuses compagnies pétrolières et minières investissent des sommes considérables pour confirmer la présence d'hydrocarbure, de métaux et autres ressources exploitables. Déjà, des compagnies exploitent des mines d'or et de diamants dans les territoires du Nord-Ouest et du Nunavut. La découverte récente de gisements d'hydrocarbure laisse présager qu'une exploitation éventuelle sera possible lorsque les conditions environnementales, économiques et technologiques permettront aux compagnies de s'exécuter.

Lorsque ce moment viendra, l'augmentation de la pollution liée à l'activité humaine constituera un casse-tête. Les risques de catastrophes naturelles dues à un déversement croîtront inévitablement. Il n'y a qu'à penser à la catastrophe de l'Exxon Valdez en Alaska en mars 1989 ou celle de la plateforme de Forage Deep Water Horizon en avril 2010 dans le golfe du Mexique, pour mesurer l'ampleur des dégâts qui pourraient survenir si un accident semblable venait à se produire dans cette région isolée.

L'augmentation de la navigation commerciale qui sera nécessaire pour soutenir cette nouvelle industrie apportera également son lot de problèmes pour l'environnement. La contamination des écosystèmes de l'Arctique par l'introduction d'espèces toxiques d'algues ou de poissons indésirables par l'entremise des systèmes de ballast des navires demeurera un risque important, peu importe la réglementation qui sera mise en place⁴⁴.

Enjeux pour les Forces armées canadiennes

Comme pour les enjeux touchant la souveraineté du Canada, la responsabilité des FAC pour assurer la sécurité de l'Arctique demeurera limitée. À moins qu'un conflit majeur ne survienne, les FAC ne sont pas la première force d'intervention en matière de sécurité dans les eaux territoriales. Advenant que le PNW soit désigné comme détroit international, la responsabilité du sous-sol et des ressources resteront sous juridictions canadiennes alors que les lois internationales s'appliqueront aux navires transitant par le PNW. Si c'est le cas, le gouvernement canadien devra déterminer qui aura la responsabilité et la légitimité d'assurer la sécurité de la navigation commerciale.

Au Canada, la tâche de « recherche et sauvetage est une responsabilité partagée entre des organisations fédérales, provinciales/territoriales, municipales ainsi qu'entre des organisations bénévoles⁴⁵ ». Conséquemment, la principale responsabilité des FAC se

⁴⁴ Michael Byers, « Unfrozen Sea : Sailing de Nothwest Passage », Option politiques, mai 2007.
<http://irpp.org/assets/po/the-arctic-and-climate-change/byers.pdf>

⁴⁵ Ministère de la Défense Nationale, « Recherche et Sauvetage », consulté le 5 mai 2014,
<http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-actuelles/canada-sar.page?>

traduit donc par la prestation de services de SAR aéronautique et maritime. Pour ce qui est de l'Arctique, cette responsabilité demeurera, en théorie, la même. Toutefois, l'isolement, la grandeur du territoire et le peu de ressources disponibles dans la région sont tous des facteurs qui contribueront à augmenter les demandes de soutien envers les FAC. S'il est raisonnable d'anticiper cet accroissement en tant que premier répondant, la rapidité d'intervention des FAC n'entrave en rien la responsabilité des ministères fédéraux, provinciaux ou municipaux à mettre en place les conditions nécessaires pour assurer la gouvernance et le déroulement des opérations subséquentes (c.-à-d. enquêtes, nettoyage, etc.).

Enfin, pour ce qui est de la prévention, du contrôle et de l'intervention contre les menaces environnementales. Le rôle des FAC en sera un de soutien aux organismes gouvernementaux détenant la responsabilité et les connaissances pour agir et intervenir contre les contrevenants.

À la lumière des faits rapportés, le rôle des FAC pour le maintien de la sécurité dans l'Arctique sera complémentaire à celui des agences identifiées comme responsables. La seule exception où les FAC pourraient devoir assumer temporairement ce rôle, est lorsqu'elles se retrouvent dans un rôle de premier répondant comme dans le cas d'une opération de SAR.

PARTIE III

Depuis déjà plusieurs années, le Canada a démontré son intérêt pour l'Arctique. Dès les années 80, le gouvernement conservateur de Brian Mulroney annonçait divers projets d'acquisition en réponse aux problèmes de souveraineté dans le nord. Le 10 sept 1985, le ministre Joe Clark annonçait la construction d'un super brise-glace, le Polar 8. En 1987, le même gouvernement signalait, dans son livre blanc sur la défense, son intention d'acquérir de dix à douze sous-marins d'attaques nucléaires français permettant, entre autres, de patrouiller submergé sous les glaces de l'Arctique pendant de longues périodes. Malheureusement, toutes ces annonces se sont avérées futiles puisqu'avec les compressions budgétaires de l'époque et la fin de la guerre froide, le projet d'acquisition des sous-marins était coupé dès 1989 et celui du brise-glace subissait le même sort en février 1990^{46, 47}.

Ces décisions prises compte tenu des conditions économiques difficiles de l'époque démontrent, souvent, le manque de vision à long terme récurrent du gouvernement en place dans ces projets d'acquisition. Plus soucieux de maintenir la faveur populaire en se concentrant sur un horizon de quatre ans, de nombreux projets sont ainsi annulés. Inévitablement, lorsqu'un projet est simplement repoussé, le temps, l'effort

⁴⁶ CanWest news service, « Short sighted '80s politics now compromising Northern Sovereignty », *Globe and Mail*, 9 août 2007.

<http://www.nationalpost.com/news/story.html?id=4b4147c5-eee3-49ac-a11a-8ad4846e48db&p=2>

⁴⁷ Michael Byers and Stewart Webb, « The Sinking Feeling : Canada's Submarine Program Springs a Leak », *Canadian Center for Policy Alternatives : Rideau Institute* (June 2013), p. 5-9. <https://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20Office/2013/06/ThatSinkingFeeling.pdf>

et l'argent déjà investi sont perdus. Remettre en avant-plan un projet, se traduit généralement, par une augmentation substantielle des coûts d'acquisition ou de remplacement.

C'est ainsi qu'avec le réchauffement de l'Arctique et l'augmentation éventuelle de l'activité humaine, maritime et industrielle, le gouvernement Harper se voit maintenant dans l'obligation d'agir rapidement pour assurer la souveraineté et la sécurité de l'Arctique. Malheureusement, la majorité des ministères responsables d'assumer un rôle actif dans la région fera face à un manque de ressources et à un déficit capacitaire majeur qui nécessitera des engagements fermes et des investissements importants du gouvernement. Les prochaines sections feront un survol de certains projets déjà en cours et de possibilités envisageables en terme d'achat d'équipement qui permettront d'assurer la souveraineté et la sécurité de l'Arctique.

Garde côtière canadienne (GCC)

La flotte actuelle de la GCC compte seulement deux navires capables d'opérer dans l'Arctique. Le NGCC Louis St-Laurent est un navire de classe 4⁴⁸. Lancé en 1969, il est à l'apogée de sa vie utile et devait normalement être désarmé en 2017. Le NGCC Terry Fox, également de classe 4 a été construit en 1983. Racheté en 1992 par la GCC, il est entré en service en 1994 et devait être désarmé en 2020^{49, 50}. Comme la flotte se veut

⁴⁸ Navire capable d'opérer dans la glace répondant aux caractéristiques suivantes : « Year-round operation in thick first-year ice which may include old ice inclusions ».

⁴⁹ Garde Côtière Canadienne, « Programme de déglacage », consulté le 3 mai 2014, http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Glace_Flotte

vieillissante, le gouvernement Harper annonçait dès 2008 la construction du NGCC John G. Diefenbaker pour remplacer le Louis St-Laurent. Après de nombreux reports, le gouvernement annonçait récemment que la construction du navire ne débiterait pas avant 2018. Compte tenu de ces nouveaux délais et de la sous-estimation des coûts initiaux, le projet de construction prévu est maintenant de 1,3 milliard, comparativement au 700 millions initialement prévue en 1985. Finalement, avec le désarmement éventuel des deux navires capables de naviguer dans l'Arctique, le Canada devrait dès maintenant envisager la construction d'un deuxième brise-glace arctique pour assurer une redondance du service et la navigation en tandem lorsque nécessaire⁵¹.

Marine Royale canadienne (MRC)

Comme mentionnée précédemment, la MRC n'a pas non plus échappé aux coupures des années 90. Même si le rôle de la marine n'est pas d'assurer un service de déglacage, le gouvernement veut s'assurer que les FAC soit prêtes à assurer une présence active dans l'Arctique afin de protéger les droits et la souveraineté du pays.

Compte tenu de ces faits, le gouvernement Harper a annoncé en juillet 2007, la construction de six à huit navires de patrouille capables d'opérer en Arctique en saison estivale dans des eaux comportant jusqu'à un mètre de nouvelle glace. Encore une fois,

⁵⁰ Pêche et Océan Canada, « Le gouvernement Harper annonce la conception du nouveau navire amiral de la Garde côtière canadienne à Vancouver », consulté le 3 mai 2014, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/npres-communique/2012/hq-ac05-fra.htm>

⁵¹ Lee Berthiaume, « Coast guard's new icebreaker to cost twice as much as originally estimated », O Canada News (blogue), 13 novembre 2013. <http://o.canada.com/news/coast-guards-new-icebreaker-to-cost-twice-as-much-as-originally-estimated>

des reports répétitifs se sont multipliés et la construction devrait maintenant commencer en 2015 avec la première livraison prévue pour 2018.

Si l'intention du gouvernement Harper est très louable, il s'avère que le projet fait face à de nombreuses critiques. Michael Byers⁵² et Stewart Webb⁵³, identifient plusieurs déficiences avec la construction de ces navires. Tout d'abord, ceux-ci seront des navires de patrouille capable d'opérer en Arctique, seulement durant les mois d'été et au début de l'automne. La grosseur et le poids de ces derniers ne permettront pas de faire du déglacage pour les autres navires. Leur autonomie sera insuffisante pour permettre au navire de la côte ouest de compléter le voyage entre Esquimalt et Nanisivik, sans devoir faire le plein. Quant à ceux de la côte Est, ils auront tout juste la capacité pour effectuer le voyage en supposant qu'aucunes complications ne surviennent. Finalement, Byers soutient que les officiers et membres d'équipage n'auront pas l'expérience requise pour opérer dans les glaces⁵⁴.

Lorsque les navires ne seront pas requis pour l'Arctique, ces derniers patrouilleront dans les eaux canadiennes et de la ZÉE. Avec une vitesse maximale de croisière de 17 nœuds, ils seront trop lents et en raison de leur grosseur et de la forme de

⁵² Michael Byers holds the Canada Research Chair in Global Politics and International Law at the University of British Columbia. He is a project leader with ArcticNet, a federally funded consortium of scientists from 27 Canadian universities, and the author of the forthcoming book *International Law and the Arctic* (Cambridge University Press).

⁵³ Stewart Webb is a Visiting Research Fellow with the Rideau Institute and a Research Associate with the Salt Spring Forum. He holds a Bachelor's degree in Political Science from Acadia University and a Master's degree in Security Studies from Aberystwyth University.

⁵⁴ Michael Byers and Stewart Webb, « Titanic Blunder : Arctic/Offshore Patrol ships », Canadian Center for Policy Alternatives : Rideau Institute, April 2013, p. 12-24.
http://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20Office/2013/04/Titanic_Blunder.pdf

la coque, ils deviendront rapidement instables et incapables de déployer leur hélicoptère dans une mer agitée de niveaux trois⁵⁵. En voulant en faire une plateforme multi rôle, on crée un navire incapable d'exécuter l'une ou l'autre des deux fonctions de façon optimale. De plus, il est jugé que l'armement des navires sera inadéquat et ils seront trop coûteux. À titre d'exemple, 3.1 milliards ont été attribués pour l'achat de ces navires. Or, il en coûterait 1.5 milliard pour acquérir quatorze intercepteurs américains de la classe sentinelle, mieux adapté pour exercer notre souveraineté dans l'Atlantique et le Pacifique. Finalement, Byers conteste la pertinence d'équiper la MRC avec des navires arctiques alors que la garde côtière possède l'expérience dans les manœuvres de déglacage. Il suggère plutôt d'acheter quelques brise-glaces, de grosseur intermédiaire et de les armer. Ces navires pourraient facilement patrouiller dans l'Arctique en été en plus de pouvoir remplacer certains brise-glaces vieillissants utilisés en hiver dans les eaux territoriales canadiennes⁵⁶.

Aviation royale du Canada (ARC)

L'ARC sera appelé à jouer un rôle clé dans la surveillance de l'Arctique. Possédant déjà une gamme de plateformes à voilure fixe et à voilure tournante. L'Aurora (CP-140) sera certes la plateforme de choix pour effectuer cette tâche. Spécialisée dans la chasse anti-sous-marine, l'Aurora est également pourvu d'équipements spécialisés pour

⁵⁵ The Beaufort Sea State Code is a simple scale that can be used to give an approximate but concise description of sea conditions. **Sea State 3, Conditions:** Large wavelets. Few white caps here and there. **Wind Speed:** 7 - 10 knots (leaves and smaller twigs in constant motion) **Wave Height:** 2 feet/60cm.

⁵⁶Byers and Webb, « Titanic Blunder : Artic/Offshore Patrol ships », p. 12-24.

la reconnaissance et la détection qui lui permettent d'identifier les navires, qui circuleraient illégalement dans l'Arctique ou encore pour amasser les preuves nécessaires à l'incrimination de pollueurs illégaux par la prise de photos à hautes résolutions. La plus grosse problématique d'opérer en Arctique est que les avions sont normalement basés à Greenwood en Nouvelle-Écosse. Pour compenser, l'avion et son équipe de soutien doivent s'installer à Yellowknife temporairement, ce qui oblige le personnel impliqué d'être loin de leur famille. Ces deux réalités limitent donc grandement la durée des missions alors qu'une mission de vol durera un maximum de « quatorze heures⁵⁷ » incluant le temps de transit.

Une autre possibilité pour effectuer cette tâche serait de faire l'acquisition de drones spécialisés pour l'Arctique. Le Polar Hawk, produit par la Cie américaine Northrup Grumman, représente un exemple de drone possédant les systèmes de télécommunications, d'observations et de détections nécessaires pour opérer dans le Nord. Ayant une autonomie de 36 heures, la Cie a évalué qu'il faudrait trois appareils pour assurer une surveillance 24/7 de l'Arctique durant les mois d'été. En 2012, la Cie évaluait qu'il en coûterait 1,6 milliard au Canada pour acheter et opérer trois drones pendant vingt ans⁵⁸. Or, des chiffres dévoilés par les É-U ont démontré qu'il en avait coûté 133 millions pour l'année fiscale 2013 pour opérer et maintenir un Global Hawk (RQ-4B)⁵⁹. En extrapolant sur une période de 20 ans, le coût d'opérations réelles se

⁵⁷ Information provenant d'un officier des systèmes de combat aérien travaillant sur les Auroras.

⁵⁸ Paul Kauring, « In the Arctic, drones could close the gap », *Globe and Mail*, 9 juillet 2013, <http://www.theglobeandmail.com/news/national/in-the-arctic-drones-could-close-the-gap/article4398883/>

⁵⁹ Canadian American Strategic Review, « DND's JUSTAS Project Candidates – Northrup Grumman *Polar Hawk* », Canadian Forces JUSTAS Project, July 2013 <http://www.casr.ca/bg-uav-justas-polar-hawk.htm>

situerait aux environs de 2,7 milliards. Une étude de coût et de faisabilité devrait être initiée pour déterminer la rentabilité d'un tel projet.

Pour ce qui est des autres plateformes de l'ARC, soit les avions de combats, de transports ou les hélicoptères, aucune de ces plateformes n'est doté d'équipements de surveillance et de détection sophistiqués adéquats pour ce genre de tâches. De plus, les mêmes limitations concernant l'autonomie, le maximum d'heure de vol et le besoin d'infrastructure s'appliquent. Si un hélicoptère a l'avantage de pouvoir être prépositionné dans n'importe laquelle des communautés, moyennant la disponibilité d'un abri et d'une capacité de ravitaillement à proximité, son autonomie de vol et rayon d'action sont certainement deux des facteurs très limitatifs.

Suite à l'analyse sommaire du déficit capacitaire effectuée, il apparaît évident que l'équipement disponible au sein des ministères concernés et les projets annoncés jusqu'à maintenant ne permettront pas de rencontrer l'intention du gouvernement. La réalité est que par souci d'économie et par peur de déplaire à sa population, le gouvernement évite d'investir dans une capacité robuste qui permettrait de protéger et défendre à long terme ses intérêts. À la place, le Canada se satisfait de capacités de deuxième ordre tout en se réconfortant du sentiment de sécurité que lui procure le fait d'être le voisin de la plus grande puissance mondiale.

CONCLUSION

Pour mieux comprendre les nombreux enjeux auxquels le gouvernement canadien est confronté en arctique, cet essai avait pour but de démontrer que les FAC ne sont pas aptes pour assurer, seules, le rôle de gardien de la souveraineté et de la sécurité en Arctique. L'analyse effectuée a clairement démontré qu'une approche pangouvernementale sera nécessaire pour rencontrer les effets recherchés prouvant par le fait même, la thèse proposée.

Pour ce faire, trois thèmes ont été couverts pour expliquer les difficultés liées au développement de l'Arctique. Nous avons tout d'abord parlé des quatre enjeux principaux touchant la souveraineté soit le statut du PNW, le différend concernant l'île de Hans, le désaccord pour la délimitation de la frontière en mer de Beaufort et pour finalement, discuter des revendications concernant le prolongement de la ZÉE.

En deuxième partie, nous avons abordé les enjeux liés à la sécurité dont l'augmentation du trafic maritime, les opérations de SAR et les menaces liées à l'environnement. Finalement, la troisième partie a permis de faire ressortir les manquements liés au projet d'acquisitions en cours, en plus d'identifier certains déficits capacitaires.

Cet essai a également permis d'établir que pour conserver sa crédibilité en Arctique, le Canada devra passer de la parole aux actes en revoyant sa vision et sa

stratégie. L'instauration d'une approche globale comprenant des objectifs clairs pour chaque ministère sera de mise et les projets d'acquisition en cours devraient être revus pour confirmer leurs pertinences et identifier, dès que possible, si les ressources investies seront rentables.

Pour le futur, il sera intéressant de voir l'évolution de la partie de bras de fer qui se joue présentement avec la Russie pour déterminer lequel des deux pays gagnera les droits sur les ressources du pôle Nord. En effet, au lendemain du dépôt du rapport préliminaire pour la reconnaissance du plateau continental étendu et en réponse aux déclarations du ministre Baird, le président Poutine envoyait un message clair à ses forces militaires, « I would like you to devote special attention to deploying infrastructure and military units in the Arctic⁶⁰ ». Le 30 janvier 2014, le capitaine du sous-marin russe, le SMOLENSK, faisait une sortie et annonçait que lui et son équipage se rendraient, cet été, au Pôle Nord pour y planter le drapeau russe. Si on ajoute à cela, les dix ports répartis le long du littoral de l'Arctique, capables de supporter sa flotte de sous-marins nucléaires, ces cinq brise-glaces arctiques et la construction, en cours, du plus gros brise-glace au monde, il ne fait aucun doute que la Russie déploiera tous les efforts nécessaires pour maximiser ses gains en arctique. Si nous prenons la situation de l'Arctique et qu'on y ajoute la position récente du Canada envers l'Ukraine, il ne fait aucun doute que la bataille de l'Arctique est loin d'être réglée⁶¹.

⁶⁰ The Province, « Russia fires back at Canada's Arctic Claims, vows increased military presence », 11 déc 2013. (Article no longer available)

⁶¹ Rob Huebert, « Is Canada ready for Russia's Hardball approach to the North Pole », extrait de *Globe and Mail*, 30 janv 2014.

BIBLIOGRAPHIE

Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada, *Énoncé de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique*, Ottawa, 2010.

http://www.international.gc.ca/arctic-arctique/arctic_policy-canada-politique_arctique.aspx?lang=fra

Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada, Brochure pour l'Énoncé de la politique étrangère du Canada pour l'Arctique, Ottawa, 2010.

<http://www.ft.dk/samling/20091/almdel/gru/bilag/101/895827.pdf>

Affaires Étrangères, Commerce et Développement Canada, *Le Canada franchit une étape importante dans la définition de son plateau continental*, Ottawa : Groupe communication Canada, 2013.

<http://www.international.gc.ca/media/aff/news-communiques/2013/12/09a.aspx?lang=fra>

Affaires Étrangères, Commerce et Développement Canada, *Le plateau continental étendu du Canada*, Ottawa : Groupe communication Canada, 2013.

<http://www.international.gc.ca/arctic-arctique/continental/index.aspx?lang=fra>

AMSA (Arctic Marine Shipping Assessment). « AMSA Report 2009 », accédé le 6 avril 2013. http://www.arctic.gov/publications/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf

Arctic Council. « Page d'accueil », accédé le 26 avril 2013, www.arcticcouncil.org

Arctic Council. « Search and Rescue in the Arctic », accédé le 15 avril 2013, <http://www.arctic-council.org/index.php/en/document-archive/category/20-main-documents-from-nuuk>

Balasevicius, Tony. « Pour un concept d'opération des Forces canadiennes dans l'Arctique », *Revue militaire Canadienne*, Vol 11, n° 2 (Printemps 2011), p. 21-31.

Barentsobserver. « First through Northeast Passage », 9 September 2009, accédé le 29 mars

2013. <http://www.barentsobserver.com/index.php?id=4629485&xxforcedir=1&noredir=1>

Byers, Michael, « Unfrozen Sea : Sailing de Nothwest Passage », *Option politiques*, mai 2007. <http://irpp.org/assets/po/the-arctic-and-climate-change/byers.pdf>

Byers, Michael et Stewart Webb. « The Sinking Feeling : Canada's Submarine Program Springs a Leak », Canadian Center for Policy Alternatives : Rideau Institute, June 2013. <https://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20Office/2013/06/ThatSinkingFeeling.pdf>

Byers, Michael et Stewart Webb. « Titanic Blunder : Artic/Offshore Patrol ships », Canadian Center for Policy Alternatives : Rideau Institute, April 2013.
http://www.policyalternatives.ca/sites/default/files/uploads/publications/National%20Office/2013/04/Titanic_Blunder.pdf

Canada. Division de l'industrie et de l'Infrastructure et des Ressources, *L'Arctique : Les revendications juridiques du Canada*, Info série, 24 octobre 2008, p. 1-8.
<http://www.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/prb0805-f.htm>

Canada. Ministère des Affaires Étrangères, Commerce et Développement, *Le plateau continental étendu du Canada*, Ottawa : Groupe communication Canada, 2013.
<http://www.international.gc.ca/arctic-arctique/continental/index.aspx?lang=fra>

Canada, Ministère de la Défense Nationale, *JTFN After Action Response to First Air Crash*, Ottawa : Ministère de la Défense Nationale, 2011.

Canadian American Strategic Review, « DND's JUSTAS Project Candidates – Northrop Grumman *Polar Hawk* », Canadian Forces JUSTAS Project, July 2013.
<http://www.casr.ca/bg-uav-justas-polar-hawk.htm>

CanWest news service, « Shortsighted '80s politics now compromising northern sovereignty », extrait de *Globe and Mail*, 9 août 2007.
<http://www.nationalpost.com/news/story.html?id=4b4147c5-eee3-49ac-a11a-8ad4846e48db&p=2>

Finland. Prime Minister's Office, *Finland's Strategy for the Arctic Region*, Finland: Prime Minister's Office Publication 2010, p. 94.
<http://formin.finland.fi/public/download.aspx?ID=63216&GUID=%7BC92863F7-1188-4975-9CC8-34EA16C26D07%7D>

Garde Côtière Canadienne. « Programme de déglacement », accédé le 3 mai 2014,
http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Glace_Flotte

Garde Côtière Canadienne. « Northern Canada Vessel Traffic Services Zone (NORDREG) », accédé le 4 mai 2014,
http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/MCTS/Vtr_Arctic_Canada

Huebert, Rob. *Canada and the Changing International Arctic: At the Crossroads of cooperation and conflict*. Ottawa : Institute for Research on Public Policy, 2008.
<http://archive.irpp.org/books/archive/AOTS4/huebert.pdf>

Huebert, Rob. *Canadian Arctic Sovereignty and Security in a Transforming Circumpolar world*. Toronto : Canadian International Council, n^o. 4 (July 2009), p. 1-44.
<http://opencanada.org/wp-content/uploads/2011/05/Canadian-Arctic-Sovereignty-and-Security-Rob-Huebert1.pdf>

Huebert, Rob. « Is Canada ready for Russia's Hardball approach to the North Pole », extrait de *Globe and Mail*, 30 janv 2014.

Huebert, Rob. *The Newly Emerging Arctic Security Environment*. Calgary : Canadian Defence & Foreign Affairs Institute, 2010.
<http://www.cdfai.org/PDF/The%20Newly%20Emerging%20Arctic%20Security%20Environment.pdf>

Huebert, Rob. *Polar vision or tunnel vision the making of Canadian Arctic waters policy : The making of Canadian Arctic waters policy*. Elsevier, vol. 19(4) (juillet 1995), p. 343-363.

Humpert, Malte et Andreas Raspotnik. « The future of arctic Shipping », The Arctic Institute | Center for Circumpolar security Studies, 11 oct 2012, p. 3.
<http://www.thearcticinstitute.org/2012/10/the-future-of-arctic-shipping.html>

Humpreys, Adrian. « New proposal would see Hans Island split equally between Canada and Denmark », extrait de *Globe and Mail*, 11 avril 2012.
<http://news.nationalpost.com/2012/04/11/new-proposal-would-see-hans-island-split-equally-between-canada-and-denmark/>

Kauring, Paul. « In the Arctic, Drones could close the gap », extrait de *Globe and Mail*, 9 juillet 2013, <http://www.theglobeandmail.com/news/national/in-the-arctic-drones-could-close-the-gap/article4398883/>

Knight, Christopher P. « NORDREG now Mandatory Within the Northwest Passage », MONDAQ, 8 nov 2010
<http://www.mondaq.com/canada/x/114788/Marine+Shipping/NORDREG+now+Mandatory+Within+the+Northwest+Passage>

Lackenbauer, P. Whitney. *From Polar Race to Polar Saga : An Integrated Strategy for Canada and the Circumpolar World*. Toronto : Canadian International Council, No 3 (July 2009), p. 1-95.
<http://opencanada.org/wp-content/uploads/2011/05/From-Polar-Race-to-Polar-Saga-Whitney-Lackenbauer1.pdf>

Levon, Bond. « JUSTAS et le Projet Polar Epsilon : Renseignement, Surveillance et Reconnaissance Intégrés dans l'Arctique Canadien », extrait de *Revue militaire canadienne*, Vol 11, n° 4 (automne 2011), p. 24-29.

McGarrity, John et Henning Gloystein. « Big Freighter traverses Northwest Passage for 1st time », Reuters, 27 septembre 2013.
<http://www.reuters.com/article/2013/09/27/us-shipping-coal-arctic-idUSBRE98Q0K720130927>

Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, *Stratégie pour le Nord du Canada, Notre Nord, notre Patrimoine, notre Avenir*, Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada (2009).

<http://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns-fra.asp>

Ministère de la Défense Nationale. « Communiqué — Exercice de SAR dans l'Arctique Greenland Sea 13 », accédé le 6 avril 2013,

<http://www.forces.gc.ca/fr/nouvelles/article.page?doc=exercice-de-recherche-et-sauvetage-dans-l-arctique-greenland-sea-13/hldepbdv>

Ministère de la Défense Nationale. « Recherche et Sauvetage », accédé le 5 mai 2014, <http://www.forces.gc.ca/fr/operations-canada-amerique-du-nord-actuelles/canada-sar.page?>

National Geographic News. « Global Warming Fast Facts », accédé le 3 mai 2104, http://news.nationalgeographic.com/news/2004/12/1206_041206_global_warming.html

Norway, Norwegian Ministry of Foreign Affairs. *High north strategy*, Oslo: Ministry of Foreign Affairs, December 2006, p.

76. <http://www.regjeringen.no/upload/Ud/Vedlegg/strategien.pdf>

Pêche et Océan Canada. « Le gouvernement Harper annonce la conception du nouveau navire amiral de la Garde côtière canadienne à Vancouver », accédé le 3 mai 2014,

<http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/npres-communique/2012/hq-ac05-fra.htm>

Sweden. Department of Foreign Affairs. *The Arctic: Sweden's strategy for the region*, Stockholm: Government Offices of Sweden, 2011, p.52.

<http://www.government.se/content/1/c6/16/78/59/3baa039d.pdf>

The Province. « Russia fires back at Canada's Arctic Claims, vows increased military presence », 11 déc 2013. (Article no longer available)

United States. President of the United States Office. *Arctic Region Policy: National security presidential directive/NSPD-66*, Washington D.C.: U.S. Government Printing Office, 2009. <http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm>

Wallace, Ron. « *Why Canada needs a Robust Arctic Air Rescue Capability* », *Canadian Defense and Foreign Affairs Institute* (mars 2009), p. 1-3.

<http://www.cdfai.org/PDF/Why%20Canada%20Needs%20a%20Robust%20Arctic%20Air%20Rescue.pdf>

Wallace Ron. « *Emerging Canadian Priorities and Capabilities for Arctic Search and Rescue* », *Canadian Defense and Foreign Affairs Institute* (janvier 2012), p. 1-8.

<http://www.cdfai.org/PDF/Emerging%20Canadian%20Priorities%20and%20Capabilities%20for%20Arctic%20Search%20and%20Rescue.pdf>

Wikipédia. « Climate of the Arctic », accédé le 3 mai 2014, http://en.wikipedia.org/wiki/Climate_of_the_Arctic

Wikipédia. « Ile Hans », accédé le 25 avril 2014, http://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%8Ele_Hans

Wikipédia « Traité de St-Petersburg (1825) », accédé le 25 avril 2014, [http://en.wikipedia.org/wiki/Treaty_of_Saint_Petersburg_\(1825\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Treaty_of_Saint_Petersburg_(1825))