

## LA SOUVERAINETÉ DU CANADA DANS L'ARCTIQUE

Matthew Carnaghan  
Allison Goody  
Division des affaires politiques et sociales

Le 26 janvier 2006

**Le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement travaille exclusivement pour le Parlement, effectuant des recherches et fournissant des informations aux parlementaires et aux comités du Sénat et de la Chambre des communes. Entre autres services non partisans, il assure la rédaction de rapports, de documents de travail et de bulletins d'actualité. Les analystes peuvent en outre donner des consultations dans leurs domaines de compétence.**

**THIS DOCUMENT IS ALSO  
PUBLISHED IN ENGLISH**

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
INTRODUCTION .....	1
DÉFINIR ET AFFIRMER LA SOUVERAINETÉ DU CANADA .....	2
LA PROBLÉMATIQUE DE LA SOUVERAINETÉ DU CANADA DANS L'ARCTIQUE.....	2
A. Le passage du Nord-Ouest et le changement climatique .....	2
B. Les relations avec les États-Unis .....	4
C. L'île Hans.....	5
D. Le potentiel en ressources naturelles .....	6
POSITIONS DE PRINCIPE ET ÉNONCÉS DE PRINCIPE DE GOUVERNEMENT DU CANADA .....	7
QUESTIONS STRATÉGIQUES.....	7
A. Capacités stratégiques.....	8
CONCLUSION.....	9
BIBLIOGRAPHIE.....	10
 ANNEXE – CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS	



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

## LA SOUVERAINETÉ DU CANADA DANS L'ARCTIQUE

### INTRODUCTION

La région de l'Arctique figure au premier plan des débats sur la souveraineté canadienne. Elle suscite un regain d'intérêt en raison des effets qu'y exercent les changements climatiques, en particulier la fonte des calottes glaciaires. La possibilité de diverses incursions – aériennes, en surface (terrestres et maritimes) et sous la surface (par des sous-marins nucléaires) – dans la partie arctique du territoire canadien continue de poser problème sur le plan stratégique. Si une telle incursion territoriale devait de produire, on doute que le Canada puisse la déceler, suivre les mouvements de l'intrus et faire respecter sa souveraineté.

D'autres pays, tels que les États-Unis, la Russie, le Danemark, le Japon et la Norvège, de même que l'Union européenne, s'intéressent de plus en plus à la région et font valoir diverses revendications au regard du droit international. Selon nombre d'observateurs, la fonte des glaces entraînera au cours des prochaines décennies une intensification du trafic maritime dans le passage du Nord-Ouest, la voie de navigation qui traverse les eaux arctiques du Canada. La déclaration du Canada selon laquelle le passage fait partie de ses eaux intérieures (territoriales) est contestée par d'autres pays, dont les États-Unis, qui y voient un détroit international (c.-à-d. des eaux internationales). L'intérêt que suscite le potentiel économique de la région est tel qu'on parle de la prospection accrue des ressources et de la propriété contestée des ressources sub-superficielles, de la dégradation de l'environnement, de l'affaiblissement du contrôle et de la réglementation du transport maritime, et de la protection des populations nordiques. Il faut signaler que l'Arctique est un territoire vaste et éloigné extrêmement difficile à surveiller et à réglementer, et qu'y développer des infrastructures représente un énorme défi.

## DÉFINIR ET AFFIRMER LA SOUVERAINETÉ DU CANADA

Définir la souveraineté n'a rien de simple, car tous n'accordent pas la même importance aux éléments de contrôle, de compétence et de perception. La notion de souveraineté étatique fait partie intégrante du droit international, dont elle est un des piliers essentiels. Depuis toujours, le terme s'entend du droit qu'a tout État à l'administration et à l'intégrité de son territoire et à la non-ingérence des autres États. « La souveraineté, c'est exercer légitimement le pouvoir suprême dans un territoire [...] Cela suppose à la fois la suprématie incontestée sur ses habitants et le droit de ne pas subir d'éventuelles interventions indésirables d'autres États »<sup>(1)</sup>.

Par ailleurs, on définit aussi de plus en plus souvent la souveraineté en termes de responsabilité étatique, à savoir le contrôle et l'autorité qu'exerce l'État sur son territoire et le fait pour les autres États de bien voir ce contrôle et cette autorité. La souveraineté est donc liée au maintien de la sécurité internationale. En effet, on attend de plus en plus des États qu'ils assument leurs responsabilités en contrôlant leur territoire et en y exerçant leur autorité de façon manifeste. L'ancien ministre de la Défense nationale, Bill Graham, a déclaré qu'« être souverain, c'est assumer activement ses responsabilités dans une région »<sup>(2)</sup>.

L'affirmation de la souveraineté canadienne comporte un autre volet important, celui de l'intendance du territoire, une question qu'ont soulevée les Inuits et les peuples autochtones du Nord. Plus précisément, pour que le Canada puisse étayer la validité de ses prétentions de souveraineté dans les eaux polaires, il importe que les peuples nordiques du Canada « utilisent et occupent » le territoire<sup>(3)</sup>.

## LA PROBLÉMATIQUE DE LA SOUVERAINETÉ DU CANADA DANS L'ARCTIQUE

### A. Le passage du Nord-Ouest et le changement climatique

Habituellement, on entend par passage du Nord-Ouest le plan d'eau arctique qui sépare le détroit de Davis et la baie Baffin, à l'est, du détroit de Béring, à l'ouest. On estime que

- 
- (1) Daniel Philpott, « Sovereignty: An Introduction and Brief History », *Journal of International Affairs*, vol. 48, n° 2, hiver 1995, p. 357 [traduction].
  - (2) Graeme Smith, « Graham focuses on Arctic during visit to Russia », *The Globe and Mail* [Toronto], 2 septembre 2005, p. A5 [traduction].
  - (3) Jose A. Kusugak, « Stewards of the Northwest Passage », *National Post* [Toronto], 3 février 2006, p. A14.

cinq routes le traversent, mais qu'en fait, deux sont accessibles<sup>(4)</sup>. Le passage représente une voie de navigation commerciale qui pourrait devenir fort intéressante et convoitée si le passage devait un jour être ouvert à la navigation pendant une plus longue partie de l'année.

Le changement climatique résulte d'une élévation des températures à l'échelle planétaire consécutive au réchauffement de la planète, dont les effets ont une incidence directe sur les écosystèmes fragiles. Il contribue à la fonte des calottes polaires, et beaucoup se risquent à prédire que cela permettra une plus grande activité maritime dans le passage du Nord-Ouest. La vitesse à laquelle les glaces arctiques fondent varie selon les estimations, mais selon une étude faite en 2004 par le Conseil de l'Arctique et l'International Arctic Science Committee, il y a de 15 à 20 p. 100 moins de glaces marines à la dérive pendant les mois d'été qu'il y a 30 ans<sup>(5)</sup>. Les auteurs d'un rapport produit pour la U.S. Navy en 2001 prédisent qu'en conséquence, « d'ici cinq à dix ans, les navires non renforcés pour la navigation dans les glaces pourront emprunter le passage du Nord-Ouest pendant un mois chaque été »<sup>(6)</sup>. Selon un autre rapport, émanant celui-là de l'Institute of the North, de la U.S. Arctic Research Commission et de l'International Arctic Science Committee, les eaux de l'Arctique canadien pourraient être presque entièrement libres de glaces pendant toute la saison estivale dès 2050, mais probablement pas avant 2100<sup>(7)</sup>.

L'incidence du changement climatique ravive le différend sur le statut du passage du Nord-Ouest. Le Canada affirme que les eaux arctiques du passage font partie intégrante de ses « eaux intérieures historiques » et que la compétence et le contrôle les concernant lui ressortissent, mais cette revendication est contestée, surtout par les États-Unis et l'Union européenne. Les États-Unis soutiennent depuis toujours que le passage du Nord-Ouest est un détroit international (c.-à-d. des eaux internationales), ce qui confère aux autres pays un droit de passage en transit (supérieur au simple droit de « passage inoffensif »).

---

(4) Donat Pharand, *Canada's Arctic Water in International Law*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 187 à 189.

(5) Conseil de l'Arctique et International Arctic Science Committee, *Impacts of a Warming Arctic: Arctic Climate Impact Assessment*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004 (<http://amap.no/acia/>).

(6) Office of Naval Research, Naval Ice Center, Oceanographer of the Navy et Arctic Research Commission, « Naval Operations in an Ice-Free Arctic », colloque, avril 2001 (<http://www.natice.noaa.gov/icefree/FinalArcticReport.pdf>) [traduction].

(7) Institute of the North, U.S. Arctic Research Commission, et International Arctic Science Committee, *Arctic Marine Transport Workshop*, 2004, p. 5 ([http://www.institutenorth.org/PDF/AMTW\\_book.pdf](http://www.institutenorth.org/PDF/AMTW_book.pdf)).

Or, un détroit international doit présenter des caractéristiques « géographiques » et « fonctionnelles »<sup>(8)</sup>. En plus de relier deux plans de haute mer, en l'occurrence les océans Atlantique et Pacifique, il doit aussi respecter le critère d'utilité en étant une voie de navigation utile (et non seulement d'une utilité possible) et doit avoir servi à un certain nombre de passages en transit. Compte tenu du jugement rendu par la Cour internationale de justice dans l'affaire du détroit de Corfou, il est évident que le passage du Nord-Ouest « ne respecte pas ce critère », car il ne s'y est pas encore effectué assez de passages en transit pour qu'on puisse le qualifier de « voie utile au trafic maritime international »<sup>(9)</sup>. Toutefois, si un nombre suffisant de navires y transitaient sans demander la permission du Canada, le statut juridique que celui-ci tente de faire reconnaître au passage pourrait être contesté, car alors de plus en plus de pays soutiendraient que le passage est un détroit international et le percevraient comme tel<sup>(10)</sup>. Si le passage était international, le Canada serait moins en mesure d'en contrôler les eaux et à plus forte raison d'y établir les règles environnementales et les pratiques en matière de transport maritime, car elles relèveraient alors vraisemblablement de l'Organisation maritime internationale. De l'avis de la plupart, pour s'assurer contrôle du passage, le gouvernement du Canada devra maintenir une présence permanente dans la région afin de surveiller les allées et venues dans le passage et d'obliger ceux qui l'emprunteraient à y respecter la souveraineté qu'il revendique.

## **B. Les relations avec les États-Unis**

Les relations du Canada avec les États-Unis dans ce dossier sont faites de périodes de grand calme ponctuées d'événements controversés. Les États-Unis affirment que le passage du Nord-Ouest est un détroit international. Deux transits effectués dans le passage par des bâtiments américains – le pétrolier américain *S.S. Manhattan*, en 1969-1970, et le brise-glace américain *CGS Polar Sea*, en 1985 – ont projeté au premier plan la question de la souveraineté effective du Canada sur son territoire arctique et suscité un débat public. En 1970, le gouvernement du Canada a adopté la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, en vertu de laquelle la réglementation canadienne en matière de pollution s'applique dans une zone de 100 milles à partir des côtes, ce à quoi le gouvernement américain a réagi la même année en écrivant, dans un document sur les relations étrangères, que « [n]ous ne pouvons accepter la déclaration du Canada selon laquelle les eaux arctiques font partie intégrante de ses eaux

---

(8) Pharand (1988), p. 221 à 225.

(9) *Ibid.*, p. 224 et 225 [traduction].

(10) Andrea Charron, « The Northwest Passage: Is Canada's Sovereignty Floating Away? », *International Journal*, vol. 60, n° 3, été 2005, p. 832.

intérieures [...] Le faire remettrait en cause la liberté de navigation essentielle aux activités navales des États-Unis dans le monde entier »<sup>(11)</sup>.

En 1988, toutefois, les deux pays ont conclu une entente sur la « coopération dans l'Arctique » dans laquelle les États-Unis conviennent que les sorties de brise-glaces américains dans les eaux nordiques se feront avec l'assentiment du gouvernement du Canada. L'entente ne change en rien la position juridique des deux pays à l'égard des eaux arctiques. En ce qui concerne celle des États-Unis, toutefois, on a laissé entendre que la préoccupation des Américains concernant la sécurité du continent depuis les attentats du 11 septembre 2001 pourrait modérer leur conviction que les eaux arctiques canadiennes sont un détroit international. Le Canada pourrait alors faciliter ses relations avec les États-Unis dans le dossier du passage du Nord-Ouest en le contrôlant « afin de sécuriser le périmètre nord-américain »<sup>(12)</sup>.

### C. L'île Hans

L'île Hans fait l'objet d'un différend médiatisé au sujet du territoire terrestre du Canada dans l'Arctique. Comme elle est située entre l'île canadienne d'Ellesmere et le Groenland, un territoire danois, le Canada et le Danemark s'y disent tous deux souverains. Ces revendications concurrentes n'ont jamais été définitivement tranchées en droit international. L'entente conclue en 1973 entre les deux pays sur la « délimitation du plateau continental » entre le Groenland et le Canada n'a pas mis fin à l'impasse.

Cette île n'est pas habitée et ne s'étend que sur 1,3 kilomètre carré, mais selon certains observateurs, si le Canada arrivait à faire valoir qu'il en a le contrôle, il indiquerait de façon significative sa capacité d'exercer sa souveraineté dans le territoire arctique, envoyant ainsi un message non équivoque aux autres pays. En juillet 2005, l'ancien ministre de la Défense nationale, Bill Graham, s'est rendu dans l'île avec des militaires canadiens et y a planté un drapeau du Canada. La marine danoise avait fait la même chose en 2002 et en 2003. En septembre 2005, les deux pays ont émis une déclaration conjointe disant qu'ils « poursuivront leurs efforts pour trouver une solution durable au différend concernant l'île Hans »<sup>(13)</sup>.

---

(11) Département d'État des États-Unis, *Foreign Relations, 1969-1976*, vol. E-1, *Documents on Global Issues, 1969-1972* (<http://www.state.gov/r/pa/ho/frus/nixon/e1/53180.htm>) [traduction].

(12) Charron (2005), p. 847 [traduction].

(13) Affaires étrangères Canada, « Déclaration du Canada et du Danemark au sujet de l'île Hans », 19 septembre 2005 ([http://w01.international.gc.ca/minpub/Publication.asp?publication\\_id=383048&Language=F&docnumber=165](http://w01.international.gc.ca/minpub/Publication.asp?publication_id=383048&Language=F&docnumber=165)).



#### D. Le potentiel en ressources naturelles

Le territoire et les eaux du Canada dans l'Arctique attirent de plus en plus l'attention comme régions propices à la prospection et au transport des ressources, notamment le pétrole, le gaz, les minéraux et le poisson. L'U.S. Geological Survey estime que l'Arctique contiendrait le quart des ressources énergétiques non encore découvertes du monde entier<sup>(14)</sup>. En effet, selon certains avis, « jusqu'à 50 p. 100 des réserves non découvertes d'hydrocarbures de la planète pourraient se trouver au nord du 60<sup>e</sup> degré de latitude nord »<sup>(15)</sup>. Les mêmes sources ne manquent toutefois pas de signaler que l'extraction et le transport des ressources de l'Arctique ne seront ni faciles ni économiques.

Le Canada et les États-Unis ne s'entendent pas sur l'emplacement exact de la frontière maritime dans la mer de Beaufort, une région qui pourrait receler de très riches gisements de pétrole et de gaz. Les prétentions en matière de compétence et la délivrance de permis de prospection pourraient se poursuivre un certain temps encore<sup>(16)</sup>. Conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS)<sup>(17)</sup>, le Canada a engagé 51 millions de dollars pour cartographier et délimiter son plateau continental dans l'Arctique. Le pays a ratifié la Convention en 2003 et a 10 ans à partir de là pour s'exécuter<sup>(18)</sup>. L'établissement de cette « carte » aidera à déterminer exactement l'étendue de ses droits souverains en matière de contrôle économique (au-delà de la « zone économique exclusive » de 200 milles nautiques définie dans la Convention UNCLOS) et de prospection des ressources. Les États-Unis n'ont pas ratifié la Convention, même si, en 2004, le Comité des relations étrangères du Sénat américain a recommandé à l'Administration de le faire.

---

(14) Paul Reynolds, « The Arctic's New Gold Rush », *BBC News*, 25 octobre 2005 (<http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/4354036.stm>).

(15) Oran R. Young, « Arctic Shipping: An American Perspective », dans Franklyn Griffiths (dir.), *Politics of the Northwest Passage*, McGill-Queen's University Press, Kingston, 1987, p. 116 [traduction].

(16) Michael Byers, « We can settle this: Let's trade oil for fish. Two northern boundary disputes offer a rare win-win opportunity for Canada-U.S. relations », *The Globe and Mail* [Toronto], 11 mars 2005, p. A17.

(17) Pierre Pettigrew, « Le rôle de chef de file du Canada dans le monde circumpolaire », 22 mars 2005, discours ([http://www.dfait-maeci.gc.ca/circumpolar/sec06\\_speeches\\_003-fr.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/circumpolar/sec06_speeches_003-fr.asp)).

(18) On peut aussi délimiter les eaux territoriales au moyen de « lignes de base droites ». Pour connaître l'historique de cette méthode et ses implications pour le Canada, voir Gerard Kenney, « Message to America: Get out of our Arctic way », *The Globe and Mail* [Toronto], 9 février 2006 (<http://www.theglobeandmail.com/servlet/story/RTGAM.20060209.wcomment0209/BNStory/National/home>).

## POSITIONS DE PRINCIPE ET ÉNONCÉS DE PRINCIPE DE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le gouvernement du Canada a toujours proclamé sa souveraineté sur son territoire et ses eaux arctiques et l'a réitérée périodiquement. Son livre blanc de 1987 sur la défense, *Défis et engagements*, signalait la nécessité de doter les Forces canadiennes de moyens d'intervention dans les « trois océans » qui bordent le Canada. En 2000, le gouvernement a publié *Volet nordique de la politique étrangère du Canada* (VNPE)<sup>(19)</sup>. Le VNPE comporte quatre objectifs :

- accroître la sécurité et la prospérité des Canadiens, plus particulièrement des habitants du Nord et des Autochtones;
- affirmer et préserver la souveraineté du Canada dans le Nord;
- faire de la région circumpolaire une entité géopolitique dynamique, intégrée à un système international fondé sur des règles;
- promouvoir la sécurité humaine des habitants du Nord et le développement durable de l'Arctique.

Le Canada a récemment souligné de nouveau la nécessité de protéger et de promouvoir sa souveraineté dans l'Arctique. Dans le discours du Trône d'octobre 2004, le premier ministre a annoncé une « stratégie pour le Nord » visant notamment à « protéger l'environnement du Nord, à défendre la souveraineté et la sécurité du Canada »<sup>(20)</sup>. En avril 2005, le gouvernement du Canada a publié son *Énoncé de politique internationale du Canada – Fierté et influence : notre rôle dans le monde* (EPI). Ce document insiste beaucoup plus sur la région arctique et la question de la souveraineté du Canada que *Le Canada dans le monde : Le cadre stratégique de la politique étrangère du Canada*, de 1995. Il est question de souveraineté dans l'Arctique dans les parties « Survol », « Diplomatie » et « Défense » de l'EPI.

## QUESTIONS STRATÉGIQUES

L'importance accordée aux initiatives stratégiques visant à affirmer la souveraineté du Canada sur son territoire arctique a tendance à fluctuer. Le livre blanc de 1987 sur la Défense annonçait un plan consistant à acheter de 10 à 12 sous-marins à propulsion

---

(19) Affaires étrangères Canada, *Le volet nordique de la politique étrangère du Canada*, 2000 ([http://www.dfait-maeci.gc.ca/circumpolar/sec06\\_ndfp\\_rpt-fr.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/circumpolar/sec06_ndfp_rpt-fr.asp)).

(20) Gouvernement du Canada, *Discours du Trône*, 5 octobre 2004 ([http://www.pco-bcp.gc.ca/default.asp?Language=F&Page=sftddt&doc=sftddt2004\\_2\\_f.htm](http://www.pco-bcp.gc.ca/default.asp?Language=F&Page=sftddt&doc=sftddt2004_2_f.htm)).

nucléaire et des brise-glaces de la « classe polaire 8 » capables de naviguer en eaux arctiques pendant toute l'année<sup>(21)</sup>. Ces programmes coûteux ont été abandonnés à la fin de la guerre froide. La capacité d'exercer une surveillance sous-marine alimente un débat persistant en raison de la possibilité qu'ont les sous-marins nucléaires français, britanniques, russes et surtout américains de faire des incursions en territoire canadien. En décembre 2005, les médias canadiens annonçaient qu'un sous-marin nucléaire américain avait peut-être traversé les eaux arctiques canadiennes au cours de son périple à travers l'océan Arctique et qu'il l'avait peut-être fait sans la permission du gouvernement canadien<sup>(22)</sup>.

### A. Capacités stratégiques

La présence canadienne dans l'Arctique est actuellement assurée par un certain nombre de services.

- La Garde côtière canadienne exploite une flottille de cinq brise-glaces qui guident les navires étrangers dans les eaux arctiques du Canada et aident à l'ouverture des ports, au routage des navires et au réapprovisionnement dans le Nord. Ces bâtiments sont souvent « la seule ressource fédérale positionnée dans une zone particulière de l'Arctique »<sup>(23)</sup> et ils doivent aussi assurer leurs services dans le golfe du Saint-Laurent et dans l'Atlantique. Certains commentateurs ont opiné que pour bien patrouiller et contrôler la région, le Canada devrait avoir des brise-glaces plus lourds ou pouvant naviguer toute l'année. À l'heure actuelle, la Marine canadienne ne possède pas le type de bâtiment qu'il faut pour assurer une présence dans les glaces de l'Arctique.
- Le Secteur du Nord des Forces canadiennes (SNFC) a son quartier général à Yellowknife. Cette base compte 65 personnes qui sont soit membres de la force régulière, réservistes ou civils. Ses activités militaires annuelles comprennent deux « opérations de souveraineté » (Armée de terre), deux « patrouilles nordiques » (vols d'avions patrouilleurs Aurora), de 10 à 30 « patrouilles de souveraineté » (SNFC) et une « patrouille de souveraineté avancée »<sup>(24)</sup>. Dans le cadre de la transformation des Forces canadiennes, le SNFC jouera un rôle accru de commandement et de contrôle. En 2006, il deviendra le quartier général régional « nordique » du nouveau Commandement Canada.

---

(21) Ministère de la Défense nationale, *Défis et engagements : une politique de défense pour le Canada*, 1987.

(22) Chris Wattie, « U.S. Sub May Have Toured Canadian Arctic Zone », *National Post* [Toronto], 19 décembre 2005, p. A1.

(23) Garde côtière canadienne, *Programme de déglacage – Rapport sur le rendement : Opérations dans l'Arctique – Été 2003*, janvier 2005 (<http://www.ccg-gcc.gc.ca/ice-gla/ARCTIC%20REPORT%202003%20FRENCH.pdf>).

(24) Ministère de la Défense nationale, « Fiche de renseignements du SNFC » ([http://www.cfna.forces.gc.ca/aboutus/fact\\_sheet\\_f.asp](http://www.cfna.forces.gc.ca/aboutus/fact_sheet_f.asp)).

- Au sein du SNFC, le Groupe de patrouilles des Rangers canadiens assure une présence militaire dans les régions nordiques et éloignées en effectuant des patrouilles, en surveillant le territoire nordique du Canada et en recueillant de l'information. Ces réservistes à temps partiel constituent un élément important de la présence canadienne dans le Nord.
- En tant que membre du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD), le Canada entretient une chaîne de stations radar sans personnel appelée Système d'alerte du Nord. Ce système permet de faire une surveillance aérospatiale limitée du territoire arctique du Canada et des États-Unis. Par ailleurs, le ministère de la Défense nationale canadien vient d'annoncer la création du projet Polar Epsilon, qui permettra d'ici à mai 2009 « d'observer [en surface], jour et nuit, peu importe les conditions météorologiques, la région arctique du Canada » grâce aux données obtenues du satellite canadien RADARSAT 2<sup>(25)</sup>.

## CONCLUSION

De l'avis de certains, compte tenu des difficultés que représente la surveillance d'un territoire aussi vaste, le Canada ne dispose pas des ressources nécessaires pour imposer efficacement sa souveraineté dans la région. D'autres rétorquent que ces craintes sont exagérées, que les ressources actuellement déployées sont suffisantes et qu'il faut évaluer les orientations proposées en tenant compte d'autres dépenses prioritaires et d'autres menaces<sup>(26)</sup>. Par exemple, le Canada pourrait se donner une plus grande capacité de surveillance et d'application de ses lois en appliquant diverses stratégies allant de l'acquisition de sous-marins nucléaires et de nouveaux brise-glaces à la mise au point de stations d'écoute sous-marines ou en obligeant tous les navires souhaitant naviguer dans les eaux arctiques canadiennes à l'en aviser à l'avance, comme ils doivent le faire lorsqu'ils approchent des autres côtes du Canada<sup>(27)</sup>. À l'avenir, il sera donc tout indiqué, dans l'établissement de la stratégie globale de protection de la souveraineté canadienne dans l'Arctique, de définir les moyens les plus efficaces d'y arriver et même d'envisager des mesures potentiellement fort coûteuses.

---

(25) Ministère de la Défense nationale, communiqué de presse, « Accroissement de la capacité du Canada en matière de surveillance et de sécurité grâce au projet Polar Epsilon », 2 juin 2005 ([http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view\\_news\\_f.asp?id=1674](http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view_news_f.asp?id=1674)).

(26) Voir Rob Huebert, « Climate Change and Canadian Sovereignty in the Northwest Passage », *ISUMA*, hiver 2001, p. 86 à 94; et Franklyn Griffiths, « The Shipping News: Canada's Arctic Sovereignty Not on Thinning Ice », *International Journal*, vol. 58, n° 2, printemps 2003, p. 257 à 282.

(27) Rob Huebert, « Who Best Defends Our Arctic? », *The Globe and Mail* [Toronto], 4 janvier 2006, p. A15; et Michael Byers et Suzanne Lalonde, « Our Arctic Sovereignty Is on Thin Ice », *The Globe and Mail* [Toronto], 1<sup>er</sup> août 2005, p. A11.

## BIBLIOGRAPHIE

Affaires étrangères Canada. « Le rôle de chef de file du Canada dans le monde circumpolaire », discours de Pierre Pettigrew, ministre des Affaires étrangères, Ottawa, 22 mars 2005 ([http://www.dfait-maeci.gc.ca/circumpolar/sec06\\_speeches\\_003-fr.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/circumpolar/sec06_speeches_003-fr.asp)).

Byers, Michael, et Suzanne Lalonde. « Our Arctic Sovereignty Is on Thin Ice », *The Globe and Mail* [Toronto], 1<sup>er</sup> août 2005, p. A11.

Charron, Andrea. « The Northwest Passage: Is Canada's Sovereignty Floating Away? », *International Journal*, été 2005, p. 831 à 848.

Conseil de l'Arctique et International Arctic Science Committee. *Impacts of a Warming Arctic: Arctic Climate Impact Assessment*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004 (<http://amap.no/acia>).

Département d'État des États-Unis. « Information Memorandum for Mr. Kissinger – the White House », 12 mars 1970, *Foreign Relations, 1969-1976*, vol. E-1, *Documents on Global Issues, 1969-1972* (<http://www.state.gov/r/pa/ho/frus/nixon/e1/53180.htm>).

Elliot-Meisel, Elizabeth B. « Still Unresolved after Fifty Years: The Northwest Passage in Canadian-American Relations, 1946-1998 », *American Review of Canadian Studies*, vol. 29, n° 3, automne 1999.

Garde côtière canadienne. *Programme de déglacage – Rapport sur le rendement – Opérations dans l'Arctique – Été 2003*, janvier 2005 (<http://www.ccg-gcc.gc.ca/ice-gla/ARCTIC%20REPORT%202003%20FRENCH.pdf>).

Garvey, Bruce, « A Battle Brews for “Our True North” », *Ottawa Citizen*, 7 août 2004, p. A4.

Gouvernement du Canada.

- *Discours du Trône*, 5 octobre 2004 ([http://pm.gc.ca/grfx/docs/sft\\_f.pdf](http://pm.gc.ca/grfx/docs/sft_f.pdf)).
- *Énoncé de politique internationale du Canada – Fierté et influence : notre rôle dans le monde*, avril 2005 (<http://www.dfait-maeci.gc.ca/cip-pic/ips/ips-fr.asp>).

Griffiths, Franklyn. « The Shipping News: Canada's Arctic Sovereignty Not on Thinning Ice », *International Journal*, vol. 58, n° 2, printemps 2003, p. 257 à 282.

Huebert, Rob.

- « Climate Change and Canadian Sovereignty in the Northwest Passage », ISUMA, hiver 2001, p. 86 à 94.
- « The Shipping News Part II: How Canada's Arctic Sovereignty Is on Thinning Ice », *International Journal*, vol. 58, n° 3, été 2003, p. 295 à 308.
- « Who Best Defends our Arctic? », *The Globe and Mail* [Toronto], 4 janvier 2006, p. A15.

Institute of the North, U.S. Arctic Research Commission et International Arctic Science Committee, *Arctic Marine Transport Workshop*, 2004  
([http://www.institutenorth.org/PDF/AMTW\\_book.pdf](http://www.institutenorth.org/PDF/AMTW_book.pdf)).

Kenney, Gerard. « Message to America: Get out of our Arctic Way », *The Globe and Mail* [Toronto], 9 février 2006.

Kusugak, Jose A. « Stewards of the Northwest Passage », *National Post* [Toronto], 3 février 2006, p. A14.

McRae, Donald M. « Arctic Sovereignty: Loss by Dereliction? », *Northern Perspectives*, vol. 22, n° 4, hiver 1994-1995.

Ministère de la Défense nationale.

- « Accroissement de la capacité du Canada en matière de surveillance et de sécurité grâce au projet Polar Epsilon », 2 juin 2005  
([http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view\\_news\\_f.asp?id=1674](http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view_news_f.asp?id=1674)).
- *Défis et engagements : une politique de défense pour le Canada*, 1987.
- « Fiche de renseignements du SNFC »  
([http://www.cfna.forces.gc.ca/aboutus/fact\\_sheet\\_f.asp](http://www.cfna.forces.gc.ca/aboutus/fact_sheet_f.asp)).

United States Office of Naval Research, Naval Ice Center, Oceanographer of the Navy et Arctic Research Commission. « Naval Operations in an Ice-Free Arctic », Symposium, avril 2001  
(<http://www.natice.noaa.gov/icefree/FinalArcticReport.pdf>).

Pharand, Donat. *Canada's Arctic Water in International Law*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.

Philpott, Daniel. « Sovereignty: An Introduction and Brief History », *Journal of International Affairs*, vol. 48, n° 2, hiver 1995.

Reynolds, Paul. « The Arctic's New Gold Rush », *BBC News*, 25 octobre 2005  
(<http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/4354036.stm>).

Wattie, Chris. « U.S. Sub May Have Toured Canadian Arctic Zone », *National Post* [Toronto], 19 décembre 2005, p. A1.

Young, Oran R., « Arctic Shipping: An American Perspective », dans Franklyn Griffiths (dir.), *Politics of the Northwest Passage*, Kingston, McGill-Queen's University Press, 1987.

## ANNEXE – CHRONOLOGIE DES ÉVÉNEMENTS

- 1880** – Un décret sur les îles de l'Arctique proclame la souveraineté du Canada dans tous les territoires britanniques en Amérique du Nord.
- 1969** – Le pétrolier américain *S.S. Manhattan* franchit le passage du Nord-Ouest.
- 1970** – Le Canada adopte la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, qui déclare la réglementation canadienne sur le contrôle de la pollution applicable dans une zone de 100 milles.
- 1973** – Le Canada et le Danemark conviennent de « délimiter le plateau continental » entre le Groenland et le Canada.
- 1985** – Le brise-glace américain *CGS Polar Sea* franchit le passage du Nord-Ouest.
- 1985** – Le gouvernement du Canada annonce qu'il projette d'acheter « un brise-glace Polar 8 ».
- 1987** – Le livre blanc de 1987 sur la défense annonce le projet consistant à acquérir de 10 à 12 sous-marins nucléaires.
- 1988** – Le Canada et les États-Unis concluent un accord de « coopération arctique » en vertu duquel les brise-glaces américains qui prévoient de s'avancer dans le passage du Nord-Ouest doivent demander au préalable l'autorisation du Canada.
- 2000** – Le gouvernement du Canada publie *Le volet nordique de la politique étrangère du Canada*, qui comprend une politique d'affirmation de la souveraineté canadienne dans le Nord.
- 2003** – Le Canada ratifie la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS).
- 2004** – Publication de l'*Évaluation de l'impact du changement climatique dans l'Arctique* (Conseil de l'Arctique).
- 2004** – Discours du Trône annonçant une « stratégie pour le Nord ».
- 2005** – Le ministre de la Défense nationale visite l'île Hans en juillet.
- 2005** – En décembre, un sous-marin nucléaire américain pourrait avoir navigué dans les eaux arctiques canadiennes pour se rendre au pôle Nord.