



Louis Bélanger
Directeur de l'IQHEI

Au nom de l'Institut québécois des hautes études internationales, j'aimerais profiter de l'occasion que m'offre la parution de ce numéro de *Sécurité mondiale* pour souligner le lancement récent, par l'Institut de recherches internationales sur l'eau (ORIE). Placé sous la direction de M. Frédéric Lasserre, professeur au Département de géographie à l'Université Laval, ce nouveau groupe de recherche a pour objectif d'étudier les divers enjeux associés au partage des ressources en eau ainsi que les relations interétatiques résultant de la gestion de cette ressource vitale. En adoptant une perspective d'analyse comparative et multidisciplinaire, l'Observatoire se propose d'examiner les nombreuses facettes associées à la distribution et à l'utilisation de l'eau. En outre, les problématiques institutionnelles et les défis sociétaux reliés à la gestion de l'eau sont au cœur des préoccupations essentielles de l'Observatoire. Saluons cette nouvelle entreprise qui ajoute un pôle d'expertise stratégique au sein de l'Institut et renforce sa capacité d'analyse et de recherche.

Le Passage du Nord-Ouest: une route commerciale à exploiter? Implications pour la souveraineté canadienne

Au cours des dernières années, les changements climatiques ont commencé à marquer le visage de la planète. Un changement majeur est très certainement la fonte des glaces dans l'Arctique. Les glaces de l'océan Arctique marquent un retrait réel depuis une dizaine d'années, que ce soit dans l'archipel canadien ou au nord de la Sibérie russe.

Une certaine incertitude demeure sur la pérennité du phénomène et sur sa vitesse réelle; mais les scientifiques sont maintenant globalement d'accord sur ce point: avec les changements climatiques, la banquise permanente de l'océan Arctique, du moins dans le secteur de l'archipel canadien, devrait disparaître d'ici vingt ans environ. Seule subsisterait une banquise d'hiver, dont l'étendue et le calendrier demeurent encore inconnus.

Les climatologues prévoient que l'océan Arctique pourrait être libre de glaces durant l'été d'ici 2050.

Depuis 1960, la surface globale de la banquise permanente a diminué de 14 %, et de 6 % depuis 1978; son épaisseur s'est réduite de 42 % depuis 1958. Les données recueillies en 1997, dans le cadre du programme canado-américain SHEBA

(*Surface Heat Budget of the Arctic*), lors de l'étude des glaces permanentes de la mer de Beaufort, ont montré à la fois que l'eau y était plus chaude qu'en 1975 et beaucoup moins salée: deux indices d'un réchauffement extrêmement rapide et de la fonte conséquente. Les climatologues prévoient que l'océan Arctique pourrait être libre de glaces durant l'été d'ici 2050.

Cette nouvelle donne climatique entraîne d'importantes répercussions au niveau du Passage du Nord-Ouest, notamment en regard de la navigation commerciale. Si les glaces disparaissent au cours des prochaines années, cette route maritime deviendra praticable et permettra de réduire de façon considérable la distance entre l'Europe et l'Asie par rapport au trajet du canal de Panama, avec une réduction majeure des coûts associés au transport maritime. Par le passage du Nord-Ouest, le trajet entre



Frédéric Lasserre, professeur au Département de géographie, Université Laval et **Caroline Rivard**, étudiante à la maîtrise en droit international et transnational.





Londres et Tokyo n'est plus que de 15 700 kilomètres, contre 23 300 par Panama et 21 200 par Suez, la principale route entre l'Europe et l'Asie, ce qui représente une route plus courte de 5 500 km (26 %). De plus, à la différence de Suez, et surtout de Panama, le passage du Nord-Ouest n'impose aucune limite de gabarit ni de tirant d'eau aux navires qui voudraient l'emprunter. Avec la fonte de la banquise arctique canadienne, il est possible que cette route devienne, à moyen terme, un chemin très fréquenté pour relier l'Europe à l'Asie. Grâce à la baisse des coûts des technologies de construction navale comme la double coque renforcée, il est possible pour des cargos de naviguer dans des eaux où flotte une banquise résiduelle.

Un autre des intérêts majeurs de la région de l'archipel arctique canadien est celui des ressources naturelles qu'elle renferme dans une quantité fort importante et pouvant jouer un rôle considérable dans le futur, par exemple en approvisionnement de pétrole et de gaz naturel. En outre, on retrouve toute une gamme de minerais, tels que le plomb,

le zinc, l'or, le tungstène, l'uranium et l'argent. Cependant, étant donné les conditions naturelles difficiles (pergélisol, navigation difficile pour acheminer le matériel et mettre la production en marché), l'exploitation de ces richesses supposait des coûts élevés. Avec la fonte des glaces, le développement de l'exploitation de ces ressources pourra être favorisé étant donné que le transport maritime de ces ressources est envisageable pendant une plus longue période.

Avec la fonte de la banquise arctique canadienne, il est possible que cette route devienne, à moyen terme, un chemin très fréquenté pour relier l'Europe à l'Asie.

Corollaire majeur de l'ouverture possible du Passage du Nord-Ouest : la souveraineté canadienne sur ces eaux pourrait à nouveau être remise en cause par Washington. Ce n'est pas sur le territoire des îles de l'archipel que porte le différend : la souveraineté canadienne semble bel et bien acquise. Par contre, en regard des eaux maritimes, le Canada tente d'affirmer sa souveraineté en prônant que le Passage du Nord-Ouest relève des eaux intérieures canadiennes et que, de fait, le Canada peut exercer son contrôle sur toute activité dans ce secteur. Afin d'appuyer sa position, le Canada a proclamé une ligne de base qui englobe l'ensemble de l'archipel arctique, ligne de base qui transforme les eaux en deçà de son tracé en eaux intérieures, selon la

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982. Afin de démontrer que ces eaux sont historiquement canadiennes, le Canada doit, non seulement démontrer un contrôle exclusif et un usage de longue date,

mais aussi que les États étrangers, et plus particulièrement ceux touchés par la revendication, ont acquiescé à la reconnaissance de souveraineté.

Or, la position canadienne est réfutée par les États-Unis et l'Union européenne qui affirment que le tracé des lignes de base est invalide, et que le Passage du Nord-Ouest serait plutôt un détroit international, dans lequel s'applique la liberté de passage. Si le Passage du Nord-Ouest est reconnu comme un détroit international, la problématique, pour le Canada, est le fait qu'il ne peut plus alors prétendre à un contrôle unilatéral et exclusif sur le transport maritime dans la région. Le libre passage des navires deviendrait donc la norme lorsqu'il y a respect des règles internationales, mais le Canada ne pourrait donc plus empêcher le passage de navires dans cette région. En août 1985, l'incident du *Polar Sea* avait contribué à la détérioration des relations entre les deux pays : le brise-glace américain, qui relève comme tous les brise-glaces américains de la *United States Coast Guard*, avait alors traversé l'archipel arctique par le passage du Nord-Ouest sans en demander l'autorisation au gouvernement canadien. À la suite de l'incident, Washington et Ottawa avaient convenu de demeurer poliment en désaccord. Mais les perspectives d'ouverture du Passage, avec la fonte des glaces, pourraient radicalement changer les perspectives pour les Américains. En effet, outre l'avènement possible d'une importante route commerciale maritime et la mise en valeur du potentiel minier du Grand Nord, l'ouverture du Passage du Nord-Ouest permettrait la desserte aisée de bases de lancement de missiles dans le cadre du programme de défense antimissiles. Un Passage du Nord-Ouest libre de glaces déclencherait donc probablement une remise en cause de la souveraineté canadienne sur les détroits arctiques.

Il importe, donc, au gouvernement canadien, non seulement de prétendre à une souveraineté canadienne sur ce secteur, mais aussi de démontrer qu'elle est effective. En fait, le Canada doit pouvoir actualiser cette souveraineté par une présence et un contrôle effectifs dans cette région, ceci afin d'empêcher l'internationalisation du Passage du Nord-Ouest qui est perceptible par un accroissement important du nombre de transits et de leur importance, du nombre de pavillons et des pays, surtout si ces transits ne sont pas au préalable autorisés par le gouvernement canadien dans cette région. En outre, la baisse de la présence canadienne et de ses activités dans le Passage du Nord-Ouest sont d'autres éléments à prendre en considération : les patrouilles maritimes ont diminué ; aucun bâtiment canadien ne peut naviguer dans les eaux arctiques en hiver ; et les patrouilles aériennes se font de plus en plus rares : dans les années 1980, 26 patrouilles de souveraineté étaient organisées en moyenne par année ; en 2000, on n'en a compté que 4 pour tout le territoire nordique.

Un Passage du Nord-Ouest libre de glaces déclencherait donc probablement une remise en cause de la souveraineté canadienne sur les détroits arctiques.

Les projets d'acquisitions de sous-marins, de patrouilleurs et de brise-glaces modernes et puissants (le plus puissant brise-glaces canadien est 3 fois moins puissant que ses homologues américains) ont sombré à la fin des années 1989 avec l'explosion du déficit budgétaire.

Afin de compenser sa faible présence effective, le Canada a adopté diverses mesures juridiques afin de renforcer sa position à chaque fois qu'un événement se produisait sur son territoire arctique, toujours afin d'affirmer sa souveraineté. Par exemple, le Canada a tenté d'exercer un contrôle, par le biais de la *Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques*, en invoquant un danger de pollution qui serait une menace à sa sécurité nationale pour pouvoir suspendre un droit de passage inoffensif, mais ce, de façon temporaire. Mais ces artifices risquent d'être de peu de poids si la communauté internationale décide de ne pas reconnaître, sur le fond, les prétentions canadiennes.

En somme, il importera donc au gouvernement du Canada, au cours des prochaines années, de mettre en œuvre des actions et des politiques afin d'assurer un contrôle effectif de la région de l'archipel arctique canadien afin d'empêcher l'internationalisation du Passage du Nord-Ouest et que ce dernier soit considéré comme un détroit international et afin de pouvoir conserver et de se voir reconnaître, sur la scène internationale, la souveraineté canadienne à l'égard de cette région. D'autant plus, qu'une fois que ce passage serait considéré comme international, il ne pourra plus, par la suite, être reconnu comme des eaux intérieures selon la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*.

La rédaction de *Sécurité mondiale* remercie le site www.FreeFoto.com, la Garde côtière américaine et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada pour les images.



Saviez-vous que ?

- C'est en 1967, que fut soulevée la problématique du droit de la mer. Les mers étaient alors source d'une multitude de revendications, contre-revendications et conflits de souveraineté.
- La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer fut adoptée en 1982. Il s'agit de la première constitution pour les mers et les océans. On y aborde une multitude de questions telles les droits de navigation, la délimitation de la mer territoriale, la juridiction économique, le statut juridique des ressources situées sur les fonds marins au-delà des limites de la juridiction nationale, le passage des navires par les détroits, la conservation et la gestion des ressources marines biologiques, la protection du milieu marin, etc. Elle est entrée en vigueur le 16 novembre 1994, une année après l'adhésion par la Guyane, le soixantième État à ratifier le traité.
- De nombreux États exercent une souveraineté territoriale dans la zone Arctique. Il s'agit des États-Unis (l'Alaska), de la Russie (les îles arctiques Russes), de la Norvège (le Svalbard), du Danemark (le Groenland) et du Canada (l'archipel arctique du Canada).
- Il existe deux passages permettant de relier l'océan Pacifique et l'océan Atlantique par le nord : le passage du Nord-Est qui longe la côte septentrionale de la Russie et le passage du Nord-Ouest qui longe la côte septentrionale du Canada.
- Le Canada revendique sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest puisque celui-ci se trouverait dans ses eaux intérieures (donc sans aucun droit de passage). Cette souveraineté est contestée par les États-Unis. En 1985, le *Polar Sea*, un brise-glaces américain, traversa

le passage sans autorisation canadienne, créant ainsi un froid diplomatique entre les deux pays et poussant le Canada à adopter un décret délimitant son territoire dans la région arctique.

- ▶ En 1996 le Conseil de l'Arctique fut établi. Ce conseil vise la coopération circumpolaire et a pour mandat la protection de l'environnement arctique et la promotion du bien-être économique, social et culturel des peuples du Nord. Il se compose des huit États de l'Arctique : le Canada, le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Russie, la Suède et les États-Unis. On y retrouve aussi des représentants d'organisations internationales de peuples autochtones en qualité de participants permanents : la Conférence circumpolaire inuite, l'Arctic Athabaskan Council, le Gwich'in Council International, le Conseil saami, l'Association russe des peuples autochtones du Nord (RAIPON) et l'Association internationale des Aléoutes. Enfin, des États situés à l'extérieur de l'Arctique, des organisations internationales et des ONG participent aux travaux du Conseil à titre d'observateurs.
- ▶ Le Conseil de l'Arctique a intégré la Stratégie de protection de l'environnement arctique (SPEA), devenant ainsi un des seuls organismes intergouvernementaux d'envergure circumpolaire, unique quant à l'ampleur du mandat politique qui lui a été confié par les États de l'Arctique.

Références

Huebert, R. B., "Security and the Environment in the Post Cold War Arctic", *Environment & Security*, no. 4, 2000, pp. 101-117.

Pharand, Donat, «Les problèmes de droit international dans l'Arctique», *Revue Études internationales*, volume 20, no. 1, mars 1989, pp. 131-164.

Activités publiques organisées

par l'IQHEI

Mardi le 17 février

M. Christopher M. Sands, Canada Project pour le Centre for Strategic and International Studies et Directeur de la planification et de l'évaluation stratégique pour The Institutional Republican Institute

Les relations canado-américaines en cette année de campagne électorale

11 h 30 - 12 h 30, salle 2419, pavillon Charles-De Koninck

Jeudi le 19 février

Séminaire/ Étudiants-chercheurs IQHEI

M. Hugo Loiseau, Candidat au doctorat en science politique

Adhésion ou rejet? L'exportation des normes de contrôle civil du militaire en Amérique latine

12 h 00 à 13 h 30, salle 3470, pavillon Charles-De Koninck

Vendredi le 20 février

M. Jacques Tenier, Professeur associé à l'Université de Rennes, France

Comparaison des modèles d'intégration. L'Europe versus les Amériques (titre provisoire)

12 h 00 à 13 h 00, salle 2419, pavillon Charles-De Koninck

Lundi le 23 février

M. Renéo Lukic, Professeur titulaire au Département d'histoire de l'Université Laval

L'agonie yougoslave (1986-2003): Les États-Unis et l'Europe face aux guerres balkaniques

11 h 30 - 12 h 30, salle 3244, pavillon Charles-De Koninck

Jeudi le 25 mars

Séminaire/ Étudiants-chercheurs IQHEI

M. David Forest, étudiant à la maîtrise en relations internationales

Ressources naturelles et conflits en Afrique

12 h 00 à 13 h 30, salle 5325, pavillon Charles-De Koninck

Pour plus d'informations sur ces activités, contactez le Programme paix et sécurité internationales à l'adresse suivante : psi@hei.ulaval.ca

Sécurité mondiale

- ▶ Rédaction : *Chaire de recherche du Canada en sécurité internationale*
- ▶ Publiée par : *Le Programme Paix et sécurité internationales*
Gérard Hervouet, Directeur
Institut québécois des hautes études internationales (IQHEI), Université Laval
- ▶ Supervision éditoriale : *Claude Basset*
- ▶ Conception et réalisation graphique : *Alphatek*
Le bulletin Sécurité mondiale est accessible sur Internet à l'adresse suivante : www.iqhei.ulaval.ca
Pour informations : (418) 656-7771