

Stratégie nationale sur la « porte d'entrée en Arctique »

Énoncé de la question

Comme on a pu le constater au cours de la dernière décennie, le changement climatique a rapidement ouvert l'Arctique et, dans bien des cas, à longueur d'année. Cette ouverture de l'Arctique devrait accroître considérablement le trafic maritime international dans le passage du Nord-Ouest et élargir l'accès aux ressources revendiquées par le Canada, notamment minéraux et réserves de gaz et de pétrole. En dépit des démarches importantes prises par le gouvernement ces dernières années, le Canada est encore confronté à un énorme enjeu lié aux pressions de la communauté internationale concernant la domination de l'Arctique et l'accès à la région.

Contexte

La région canadienne de l'Arctique sera essentielle à l'avenir économique à long terme du pays. Dans l'optique de l'exploitation des ressources, elle pourrait contenir 412 milliards de barils d'équivalents de pétrole (ressources de pétrole conventionnel et de gaz naturel non découvertes; U.S. Energy Information Administration). Des activités minières exhaustives valant des milliards de dollars sont en cours annuellement dans le nord et l'on s'attend à ce qu'elles augmentent substantiellement lorsque la région sera plus accessible. Les activités dérivées de l'exploitation des ressources valent des millions de dollars annuellement pour les entreprises canadiennes du nord et du sud. Dans cette perspective, la protection de notre souveraineté sur les régions de l'Arctique est extrêmement importante.

Le Canada a reconnu cet impératif et a fait d'importants investissements : 720 millions de dollars ont été affectés à l'achat d'un nouveau brise-glace polaire – le CCGS John G. Diefenbaker et de navires de patrouille de l'Arctique/du large, à l'élargissement et à la modernisation des Rangers canadiens, à l'établissement d'un centre de formation pour les forces armées canadiennes à la baie Resolute, à l'établissement d'installations d'accostage et de plein en eau profonde à Nanisivik, au lancement du satellite RADARSAT II et aux exercices militaires et aux opérations de surveillance continues. Ces initiatives sont toutes avant-gardistes.

Cependant, la menace de perte du contrôle de la région de l'Arctique est réelle. Plusieurs pays revendiquent la totalité ou une partie de la région, notamment la Russie, les États-Unis, le Danemark et la Norvège. Pour diverses raisons, le Canada se dispute actuellement avec plusieurs pays à propos du statut de certaines portions de la région marine de l'Arctique. Par exemple, depuis 2004 un litige oppose le Canada et le Danemark sur la revendication de l'île Hans, une petite parcelle de terrain inhabitée qui chevauche la frontière maritime entre le Groenland et le Canada (Nunavut).

Les Nations Unies ont donné aux pays jusqu'en 2013 pour soumettre des données sur l'étendue de leurs plateformes continentales immergées dans l'Arctique. Selon la géographie de ces plateformes, les nations pourraient revendiquer des zones économiques très éloignées au large de leurs côtes. Par exemple, en août 2007 des explorateurs russes ont planté le drapeau de leur pays sur le plancher océanique 4,200 m sous le pôle Nord pour renforcer leur revendication de l'Arctique. En outre, le Japon et les États-Unis souhaitent que le passage du Nord-Ouest fasse officiellement partie des eaux internationales s'il devient non englacé.

D'autres pays ont mis en œuvre leurs propres initiatives : la Chine a investi 12 milliards de dollars dans le chemin de fer transsibérien qui diminuera de moitié la durée d'acheminement du fret entre Beijing et Moscou et de nombreux pays ont construit d'importantes infrastructures pour servir l'industrie du gaz et du pétrole dans les eaux arctiques.

La gestion internationale des régions marines du Canada a été une question importante et souvent litigieuse. Les organismes comme les Nations Unies sollicitent des renseignements sur le mappage des plateformes continentales pour résoudre les revendications internationales de l'Arctique et déterminer l'accès aux :

- voies de transport stratégiques du nord
- ressources marines y compris pêches et dépôts d'hydrocarbure
- règles établies, claires concernant la gestion des eaux côtières et internationales.

En novembre 2010, le Manitoba s'est engagé à élaborer une stratégie sur la porte d'entrée en Arctique axée sur l'amélioration des services de santé, le développement économique, le transport et le tourisme. Pour fournir de tels avantages sociaux et économiques aux gens de l'Arctique et à l'échelle nationale plutôt que régionale, on doit trouver une solution typiquement canadienne avec la participation des principaux groupes d'intervenants du nord. Cette stratégie s'ajouterait à la stratégie nationale pour le nord du gouvernement canadien.

La Stratégie pour le nord du Canada de 2007 porte sur le travail à accomplir dans l'Arctique canadien. Cependant, des efforts additionnels permettront d'établir des liens exhaustifs et permanents avec la partie sud du pays. Un plan national coordonné de portes d'entrée en Arctique s'impose pour éviter que la Stratégie pour le nord ne mène au développement d'une région qui n'est pas reliée au reste du pays. Une stratégie nationale visant à relier cette région vitale au reste du Canada indiquera également aux autres pays que le Canada prend au sérieux sa souveraineté et les autres questions stratégiques concernant son immense région du nord.

Recommandations

Que le gouvernement fédéral :

1. Mise urgemment et résolument sur sa Stratégie pour le nord avant-gardiste de 2007 en produisant une stratégie nationale sur la « porte d'entrée en Arctique » précise et ambitieuse. Cette stratégie doit être élaborée en collaboration avec les intervenants et les compétences clés et traiter de questions comme la souveraineté, le développement de l'infrastructure, la protection environnementale et le développement économique.
2. Ajoute comme une priorité de transport les investissements en infrastructure dans les portes d'entrée régionales en Arctique dans l'est, dans l'ouest et à des points stratégiques et économiquement viables dans le centre et le nord du Canada.
3. Pour chaque porte d'entrée régionale de la stratégie sur l'Arctique, formule des schémas opérationnels concernant les opérations de recherche et sauvetage, les centres météorologiques et les bases technologiques fondés sur la géographie, l'océanographie et la topographie de chaque région.