

**Colloque sur l'Arctique**  
***Changements climatiques et ouverture de l'Arctique :***  
***Défis économiques et politiques majeurs pour le Canada***  
Rapport final d'activité

**Le 2 mai 2008**  
**Université Laval, Québec**



Crédit photo : Environnement Canada, [http://www.ec.gc.ca/EnviroZine/images/issue39/iceberg\\_1.jpg](http://www.ec.gc.ca/EnviroZine/images/issue39/iceberg_1.jpg)

**Colloque présenté par :**  
**L'Institut québécois des hautes études internationales (HEI),**  
**l'Observatoire de Recherches Internationales sur l'Eau (ORIE) et le**  
**Programme Paix et sécurité internationales (PSI)**



## **Table des matières**

---

|  | <b>Page</b> |
|--|-------------|
| <b>PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ÉVÉNEMENT</b>        | <b>1</b>    |
| <b>ASPECTS DISCUTÉS LORS DU COLLOQUE</b>           | <b>2</b>    |
| 1) L'angle juridique                               | 2           |
| 2) L'angle économique                              | 2           |
| 3) L'angle géographie                              | 4           |
| 4) Enjeux associés aux communautés autochtones     | 5           |
| 5) L'angle politique                               | 5           |
| <b>SOMMAIRE DE L'ACTIVITÉ</b>                      | <b>7</b>    |
| <b>LISTE DES PARTICIPANTS ET DES PARTICIPANTES</b> | <b>8</b>    |



## Présentation générale de l'événement

---

L'objectif principal du colloque « *Changements climatiques et ouverture de l'Arctique : défis économiques et politiques majeurs pour le Canada* » était de mettre en lumière les divers problèmes et enjeux associés aux changements climatiques pour la région arctique. Dans une perspective multidisciplinaire, l'ambition était de considérer les impacts des changements climatiques sur la région arctique et comment le Canada, à titre de pays nordique, devait réagir, agir et planifier sa politique en fonction de ces bouleversements environnementaux. Dans cet esprit, le colloque a réuni 12 spécialistes issus de disciplines universitaires différentes afin d'examiner les ramifications géographiques, juridiques, économiques, politiques et autochtones de l'influence anticipée des changements climatiques sur la région arctique. De façon générale, les intervenants semblent avoir convenu que les changements climatiques ne semblent guère modifier de façon substantielle l'importance de l'Arctique pour le Canada. Au contraire, nonobstant les aspects politiques et les conditions de vie des autochtones, il n'y a pas lieu de s'inquiéter outre mesure des bouleversements environnementaux dans le Nord pour la politique canadienne. De fait, si l'on observe le problème sous divers angles, on arrive généralement au même constat; les évaluations à court et moyen terme ne signalent aucune crise majeure pour le Canada en Arctique.



## Aspects discutés lors du colloque

---

### 1) L'angle juridique

Sur le plan juridique, Kristin Bartenstein, professeur au département de droit à l'Université Laval, tentait d'évaluer la pertinence juridique de planter des drapeaux (comme l'a fait la Russie en 2007) sur le plateau continental et comment, de façon légale, les États peuvent acquérir des droits sur les fonds marins. Selon Bartenstein, la dimension de l'exploitabilité des plateaux continentaux n'a aucune force juridique. Ainsi, la démonstration russe à cet effet (en plantant un drapeau) semble plutôt être un étalage des capacités technologiques et scientifiques de la Russie et destinée essentiellement à un public domestique. En outre, la Commission des limites du plateau continental des Nations unies (CLPC), où les États doivent soumettre leurs revendications territoriales sur le plateau continental, est, pour le moment du moins, efficace et permet de penser que les conflits territoriaux en Arctique pourront être résolus de façon pacifique à l'intérieur de cet organe onusien. En définitive, malgré les coups d'éclat de la part de la Russie, on peut demeurer optimiste quant à la résolution à moyen terme des différends territoriaux sur le plancher océanique en Arctique.

### 2) L'angle économique

Sur le plan économique, trois présentations tentèrent de mettre à jour les diverses modalités et perspectives commerciales de l'ouverture éventuelle des routes maritimes arctiques. Premièrement, Emmanuel Guy, de la Chaire en transport maritime à l'Université du Québec à Rimouski, et Jean-François Pelletier, de l'École de Management de Normandie (absent pour le colloque), présentèrent leur étude sur le potentiel commercial du passage du Nord-ouest. Dans cette perspective, ils ont examiné la capacité maritime de la flotte commerciale canadienne, ainsi que les mouvements de navires commerciaux en Arctique (à partir des données de l'INNAV) afin de déterminer dans quelles mesures les mers du Nord pourraient être exploitées à des fins commerciales. Dans l'ensemble, le potentiel économique du transport maritime dans le Grand Nord s'avère être relativement limité. D'une part, la flotte commerciale canadienne ne semble guère préparée pour exploiter davantage les routes du Nord. Le nombre de navires commerciaux



canadiens n'a pas augmenté et la flotte a de la difficultés à se renouveler (l'âge moyen des navires canadiens est de 42 ans, comparativement à une moyenne mondiale de 28 ans). Ainsi, l'image d'une flotte commerciale canadienne empruntant les routes du Nord à court et moyen terme est peu crédible. D'autre part, le mouvement des navires (tous pavillons confondus) dans les mers du Nord est modeste. On dénote une réduction de l'activité maritime dans le Grand Nord; la traversé du PNO est relativement courte, le passage est rarement emprunté et on ne signale aucun transport de conteneurs. En conclusion, malgré une croissance des activités de ravitaillement, la tendance du transport commercial en Arctique ne semble guère favorable à des investissements massifs.

Deuxièmement, Claude Comtois et Pascale Bourbonnais, de l'Université de Montréal, ont examiné les défis associés à l'utilisation d'établissements portuaires arctiques en sol canadien. Comme le reconnaissent les auteurs, nous devons examiner la problématique de façon globale dans la mesure où l'industrie maritime exige des transformations des installations portuaires. Ainsi, ce point de vue général permet de considérer l'amplitude des difficultés associées à l'exploitation économiques des passages maritimes dans le Grand Nord. Or, les ports arctiques présentent des conditions spécifiques : enneigement, 10 degrés celcius en juillet, pergélisol continu et problèmes de glaces. De fait, très peu de ports sont attribués au commerce arctique, Anchorage (Alaska), Churchill (TNO), Mourmansk et Archangel (Russie). De ce groupe, seul Anchorage est destiné à l'importation, tandis que les trois autres sont dévoués à l'exportation, principalement de vrac. Aucun n'est réellement un port multifonction. Ainsi, considérant les problèmes spécifiques des ports arctiques, on ne peut guère espérer que l'Arctique canadien deviendra, à court et moyen terme, une porte maritime importante pour le transport maritime mondial.

Finalement, Sophie Dupré, du département de géographie à l'Université Laval, évaluait les ramifications de l'industrie touristique dans l'Arctique canadien. Elle dénote trois périodes du développement des croisières touristiques dans la région. D'abord, de 1974 à 1987, on dénombre quelques croisières touristiques éparées, concentrées en une saison sur quatre et où les arrêts sur le territoire sont rares. Ensuite, de 1988 à 1997, on remarque un ancrage sur le territoire canadien et, dès 1991, les Russes semblent avoir davantage profité de cette industrie. Enfin, de 1998 à



2007, l'activité touristique semble être bien établie et 62% du trafic total des navires de croisières depuis 1974 a eu lieu depuis 1998. En définitive, l'industrie touristique dans le Grand Nord canadien semble être en plein essor et on peut penser que les retombées économiques à moyen terme pourront être intéressantes. On signale trois types de lieux, soit les sites touristiques, les villages à fonction touristique - il s'agit là des communautés autochtones - et les ports de départ et d'arrivée des croisières. Néanmoins, comme le souligne l'auteur, les communautés autochtones locales restent encore marginalisées de ce processus et il y a lieu de favoriser le développement de cette industrie dont le potentiel n'a pas encore été pleinement atteint.

### 3) L'angle géographique

Sur le plan géographique, Frédéric Lasserre, Directeur de l'Observatoire de recherches internationales sur l'eau à l'Université Laval, étudiait la signification des changements climatiques sur le transport maritime arctique. Ces changements climatiques offriront, à moyen terme, un retrait de la banquise, un dégagement de la Sibérie et une grande variabilité du niveau des glaces (donc incertitude). De fait, pour des raisons géographiques, le potentiel d'une autoroute du Nord s'avère modeste. D'une part, le PNO n'est pas toujours une voie qui réduit le temps de transport maritime; la fonte de la banquise donnera lieu à des problèmes de glaces dérivantes, de débâcles et, par extension, d'une vitesse maritime réduite. En outre, le coût des assurances pour les compagnies de transport maritime est élevé et le restera. D'autre part, le développement de la navigation pour l'exploitation des ressources minières pourrait augmenter puisque les gisements miniers sont importants dans le Grand Nord et l'allongement de la saison chaude permettra d'augmenter la rentabilité de l'exploitation. En outre, comme le remarquaient Guy Emmanuel, Claude Comtois et Pascale Bourbonnais, le commerce maritime dans le Nord se spécialisera dans le transport de vrac. Les entreprises de conteneurs ne sont pas intéressées à une route du Nord en raison de la complexité, l'incertitude et le risque de la navigation. Les entreprises de vrac, quant à elles, gardent un œil attentif sur les perspectives futures et demeurent soucieuses de la variabilité de la glace et du coût des assurances associé à la navigation. En définitive, plusieurs problèmes demeurent : une très grande variabilité de la glace, les projections géographiques semblent démontrer que la route de la mer du Nord sera plus rapide (donc plus avantageuse) que le PNO; que les changements climatiques favoriseront le passage par le pôle



nord plutôt qu'à travers le Canada. Ainsi, l'auteur reste sceptique quant aux perspectives d'une autoroute dans le Nord canadien.

#### **4) Enjeux associés aux communautés autochtones**

Jules Lamarre (Université Laval), Louise Lamarre (Université Concordia) et Édith Mukakayumba s'intéressaient, quant à eux, aux ramifications sociales des changements climatiques dans le Grand Nord canadien. Plus spécifiquement, ils tentent de mettre en lumière comment les communautés inuites se sont intégrées et ajustées aux bouleversements environnementaux en Arctique. Les auteurs se proposent d'analyser trois dimensions importantes. Premièrement, quelles sont les contraintes derrière les communautés; c'est-à-dire comment la vie locale change. Deuxièmement, quels sont les modes de fonctionnement des communautés. Troisièmement, quelles sont les institutions formelles et informelles de ces communautés et comment les relations de pouvoir se développent. Les auteurs désirent ainsi examiner l'action de ces trois groupes d'indicateurs à travers trois communautés inuites distinctes. L'étude demeure, pour le moment, au stade de développement.

#### **5) L'angle politique**

Sur le plan politique, trois présentations ont été offertes. D'abord, Nicolas Vézeau (Université Laval) tentait de démontrer comment le discours politique gouvernemental est dichotomique. En effet, il semble y avoir un paradoxe entre, d'une part, la politique conservatrice sur les changements climatiques, et d'autre part, celle portant sur l'Arctique. En effet, si le gouvernement canadien demeure relativement circonspect sur la lutte aux changements climatiques (surtout chez Stephen Harper), il n'en demeure pas moins que le traitement politique du Grand Nord met en évidence la nécessité de planifier l'action canadienne en raison de ces mêmes changements climatiques. En quelque sorte, l'auteur dénote un paradoxe dans l'ensemble du discours gouvernemental à Ottawa. Celui-ci explique cette antinomie par la présence et l'action des communautés autochtones qui, en raison de l'impact direct des changements climatiques sur leur mode de vie, influencent directement le discours gouvernemental sur la région arctique, mais non sur la politique environnementale canadienne.



Ensuite, Stéphane Roussel, de la Chaire de recherche du Canada en politique étrangère et de défense canadiennes à l'Université du Québec à Montréal, analysait le discours sécuritaire sur la région arctique présentement mis en œuvre par le gouvernement canadien. Comme le remarquait Roussel, la politique de sécurité du Canada met en valeur trois défis importants, soit l'ouverture éventuelle du PNO, l'exploitation des ressources naturelles et la sécurité humaine. Du point de vue du ministère de la défense nationale, ces enjeux aident à dresser une liste de priorités : drogue, recherche et sauvetage, terrorisme et hausse de la criminalité. En outre, les diverses querelles territoriales dans le Grand Nord, soit l'Île d'Hans, la mer de Lincoln, la mer de Beaufort et le PNO mettent en évidence, dans l'esprit du ministère de la défense nationale, la nécessité d'assurer une présence militaire en Arctique afin d'affirmer la souveraineté du Canada. Néanmoins, selon l'auteur, ce discours sécuritaire se caractérise par le fait qu'il demeure pour l'essentiel, dans un monde d'anticipations; il n'y a rien, aujourd'hui, qui s'avère être une menace à la sécurité canadienne. En définitive, Stéphane Roussel croit que le discours « alarmiste » sur la sécurité dans le Grand Nord canadien est fondamentalement le produit d'une tentative pour les gouvernements d'Ottawa de mettre l'accent sur la souveraineté canadienne face aux Américains. Or, face à une absence de menace réelle à la sécurité canadienne, il semblerait que le présent discours gouvernemental sert surtout à un auditoire domestique qui remet parfois en cause l'indépendance politique d'Ottawa face aux États-Unis.

Enfin, Diddy Hitchins, de l'University of Alaska, tentait de mettre en lumière les relations frontalières entre le Canada et l'Alaska. Pour l'essentiel, elle a dénoté une très grande collaboration des autorités américaines et canadiennes sur le sujet. Ainsi, depuis l'achat de l'Alaska par Washington en 1867, le Canada a toujours conservé des rapports cordiaux avec cet État, malgré de multiples tensions sur la définition de la frontière terrestre puis maritime en mer de Beaufort.



## Sommaire de l'activité

---

Les membres du colloque semblent reconnaître que les enjeux des changements climatiques sur le Grand Nord s'avèrent être relativement mineurs. Dans l'ensemble, la perspective à court et moyen terme d'un bouleversement important de l'activité humaine en Arctique est mince. Outre les enjeux associés aux communautés autochtones (tant les dimensions touristiques et sociales), tous les indicateurs économiques, géographiques et politiques pointent vers une relativisation des défis futurs associés aux changements climatiques dans le Grand Nord canadien. Il y a lieu de croire que le gouvernement canadien et la province de Québec doivent maintenir un œil attentif aux développements dans l'Arctique, néanmoins, les perspectives ne devraient pas être alarmistes.



## Liste des participants et participantes

---

### **Panel 1 : *Changement et cadre juridique dans la région arctique / Changes and legal framework in the Arctic region.***

**Kristin Bartenstein**, Professeure au Département de droit, Université Laval, « Le droit de la mer et l'Arctique ».

**Jules Lamarre**, Professionnel de recherche, Université Laval et  
**Louise Lamarre**, Université Concordia, « L'intégration du changement par les communautés de l'Arctique ».

**Nicolas Vézeau**, Candidat à la maîtrise en Études internationales, Université Laval (HEI), « La place du Canada en Arctique : Perspectives de gouvernance internationale de l'environnement ».

### **Panel 2 : *Perspectives économiques / Economical perspectives.***

**Claude Comtois**, Professeur au Département de géographie, Université de Montréal et  
**Pascale Bourbonnais**, Candidate à la maîtrise, Département de géographie de l'Université de Montréal, « Les ports en milieu Arctique: conditions de développement d'un système de transport intégré ».

**Emmanuel Guy**, Chaire en transport maritime, Université du Québec à Rimouski (UQAR) et  
**Jean-François Pelletier**, École de Management de Normandie, « Navigation dans l'Arctique : perspectives pour l'industrie maritime canadienne ».

**Frédéric Lasserre**, Professeur au Département de géographie à Université Laval et Directeur de l'Observatoire de recherches internationales sur l'eau (ORIE), « La navigation dans l'Arctique : vers une autoroute maritime? ».

**Joseph Spears**, Horseshoe Bay Marine Group, « Navigation in the Arctic : what prospects ? ».



**Panel 3 : *Environnement politique des enjeux dans la région arctique / Political environment of issues in the Arctic region.***

**Sophie Dupré**, Doctorante au Département de géographie, Université Laval, « Quel tourisme dans l'Arctique ? ».

**Diddy Hitchins**, Professeur au Département de science politique, University of Alaska: « Canada and the US: How Neighbo(u)rly in the Arctic? ».

**Stéphane Roussel**, Professeur au Département de science politique à l'Université du Québec à Montréal (UQAM) et Titulaire de la Chaire de recherche du Canada en politique étrangère et de défense canadiennes, « La question de l'Arctique dans la politique intérieure canadienne ».