



Ranier Lesniewski/Alamy Stock Photo/H8B3YY

Carte du passage du Nord-Ouest.

Au Nord, rien de nouveau?

par Martin Shadwick

Une des « caractéristiques les plus durables » de la politique étrangère et de la politique de défense du Canada, comme je l'ai fait observer à maintes reprises dans la présente chronique, a résidé dans la mention périodique des crises ou controverses liées à la souveraineté et à la sécurité du Canada dans l'Arctique. Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'arrivée massive de militaires américains liée à la construction de l'autoroute de l'Alaska et à d'autres projets a soulevé des questions troublantes au sujet de la souveraineté du Canada dans le Grand Nord. Il en a été de même de la mise en service du Réseau d'alerte avancé (DEW) formé de stations radars financées et exploitées par les États-Unis, vers le milieu des années 1950. En 1969-1970, les divergences de vues du Canada et des États-Unis au sujet du statut juridique du passage du Nord-Ouest ont été nettement mises en évidence par l'affaire du *Manhattan*. Des discussions de nature semblable — exacerbées par les débats concomitants sur l'invitation controversée que le Canada a reçue des États-Unis de participer à l'Initiative de défense stratégique (IDS), et par des analyses parlementaires et médiatiques lamentablement éclairées concernant les liens perçus entre des éléments de l'Accord sur la modernisation du système de

défense aérienne de l'Amérique du Nord (entre autres, le Système d'alerte du Nord) et l'Initiative de défense stratégique — ont porté sur le voyage du brise-glace *Polar Sea* de la garde côtière américaine dans le passage du Nord-Ouest en 1985.

Dans les décennies postérieures au gouvernement Mulroney, le discours a eu tendance à s'éloigner de la longue suite de crises et de controverses périodiques et quasi prévisibles concernant la souveraineté et la sécurité dans l'Arctique. Pourquoi? Il se peut qu'un seul événement, par exemple le franchissement très médiatisé du passage du Nord-Ouest tel que celui effectué par le *Manhattan* ou le *Polar Sea* (quoi qu'il en soit, quelque chose de plus important que le transit d'un navire de croisière) constitue un élément précurseur ou un catalyseur nécessaire pour donner lieu à un examen durable de la part du Parlement, des médias et du public. Il se peut aussi que les changements climatiques dans l'Arctique, en particulier peu après la fin de la Guerre froide, aient été trop abstraits ou en apparence trop lointains pour susciter l'intérêt de la population canadienne et de ses dirigeants. De même, il est possible que les tribulations plus vastes des Forces canadiennes, après la Guerre froide, et, plus tard, une série de grands et douloureux engagements pris à l'étranger et ayant

absorbé d'énormes ressources (mentionnons notamment le conflit en Afghanistan) aient détourné l'attention du pays de ces enjeux. Ou peut-être que, comme Franklyn Griffiths, professeur émérite de sciences politiques de l'Université de Toronto, l'a proposé en 1999, le Canada a tout simplement délaissé le point de vue traditionnel

qui lui faisait voir le passage du Nord-Ouest à la lumière de ses « intérêts nationaux ».

Il ne faut pas penser ici que la souveraineté et la sécurité dans l'Arctique ont disparu de l'écran radar du pays après les années

Mulroney. Le gouvernement Chrétien, par exemple, a été critiqué pour avoir affaibli constamment la présence et le profil des forces armées dans le Nord canadien et pour avoir omis d'admettre clairement que les changements climatiques faciliteraient l'accès commercial et naval accru au passage du Nord-Ouest et qu'ils susciteraient par conséquent pour le Canada toute une gamme de défis liés à la sécurité (définie en termes généraux), à la souveraineté et à l'administration. Quant à lui, le gouvernement Harper a réussi la rare manœuvre consistant à être mis au pilori pour avoir cherché à *accroître* la présence militaire dans le Nord... afin, a-t-on fait valoir dans certains milieux, de « militariser » le Nord conformément à la philosophie de



Royal Geographical Society/Alamy Stock Photo/ABBA59

Le superpétrolier SS *Manhattan* dans le détroit du Vicomte de Melville.



DVIDS/photo 1082102, courtoisie du PA3 Andy Devibias

Le brise-glace *Polar Sea* de la garde côtière américaine participe à une opération dans les glaces en 1996.

Photo du MDN YK-2017-018-005 prise par le maître de 2e classe Belinda Groves



Un membre du 1^{er} Groupe de patrouilles des Rangers canadiens quitte le camp de base afin d'effectuer une patrouille dans le cadre de l'opération *Nunalivut 17*, qui s'est déroulée à Hall Beach, au Nunavut, le 1^{er} mars 2017. Les installations du Système d'alerte du Nord du Nunavut sont visibles en arrière-plan.

© Agence spatiale canadienne/image datée du 5 juillet 2018.



Image de la Constellation RADARSAT.

« pays guerrier » qu'il semblait préconiser et à son approche de la politique étrangère et de la politique de défense du Canada. Comme cet accroissement était axé sur un programme comparativement modeste prévoyant la construction de six à huit navires de patrouille *extracôtiers* (l'italique est ajouté) et de l'Arctique, d'un centre

d'entraînement dans le Nord et d'une installation navale de ravitaillement en carburant — programme qui est devenu encore plus modeste à cause de facteurs budgétaires et autres —, l'emploi du terme « militarisation » a été au mieux impropre et irréflecté.

En ce qui concerne le gouvernement Trudeau, il a dressé toute une liste de défis liés à la souveraineté, à la sécurité et aux changements climatiques dans le Nord et une série parallèle de « nouvelles initiatives » dans la publication *Protection, Sécurité, Engagement* — sa politique de défense publiée en 2017, et il a décrit, dans son Cadre stratégique de 2019 pour l'Arctique et le Nord, une gamme encore plus large d'enjeux dans le Nord, y compris la santé, le développement durable, les priorités des peuples autochtones, de même que la sécurité et la défense. Afin d'« accroître la capacité des Forces armées canadiennes de mener des opérations dans l'Arctique et de s'adapter à un nouveau contexte de sécurité », le gouvernement s'est engagé, dans sa politique *Protection, Sécurité, Engagement*, à faire ce qui suit : (a) « accroître la mobilité, la portée et la présence des Forces armées canadiennes dans le Nord canadien afin d'appuyer les opérations, les exercices et la capacité de rayonnement des Forces armées canadiennes dans la région »; (b) « [faire correspondre] la Zone d'identification de la défense aérienne du Canada (CADIZ) à notre espace aérien souverain »; (c) « améliorer et augmenter l'instruction et l'efficacité des Rangers canadiens »; (d) « collaborer avec les États-Unis à la mise au point de nouvelles technologies destinées à améliorer la surveillance et le contrôle exercés sur l'Arctique, notamment en renouvelant le Système d'alerte du Nord » et (e) « mener des exercices conjoints avec nos alliés et nos partenaires dans l'Arctique, et contribuer au renforcement de la connaissance de la situation et des moyens d'échange d'information dans la région,

notamment avec l'OTAN ». Dans un sens plus large ne se limitant pas expressément à l'Arctique, le gouvernement s'est engagé, dans sa politique de 2017, à « moderniser le NORAD en vue de faire face aux défis actuels et aux menaces en évolution visant l'Amérique du Nord, tout en tenant compte de l'ensemble des menaces ».

En outre, les Forces armées canadiennes devaient « [mettre] en place de nombreuses nouvelles capacités visant l'Arctique, notamment des vaisseaux comme les navires de patrouille extracôtiers [et] de l'Arctique, des ressources de surveillance spatiale comme la mission de la Constellation RADARSAT et la communication par satellite polaire, des systèmes d'aéronef télépilotés, des sites de soutien opérationnel comme l'installation navale de Nanisivik et une famille de nouveaux véhicules terrestres capables de se déplacer sur le terrain accidenté du Nord canadien. Pour surveiller l'Arctique, nous intégrerons ces capacités dans une approche axée sur un « système de systèmes » comprenant des ressources aériennes, terrestres, maritimes et spatiales reliées par des technologies modernes. » Les forces armées devaient aussi « [mettre leurs] nouveaux moyens à profit pour aider les partenaires pangouvernementaux à renforcer leurs capacités et à réaliser leurs mandats dans le Nord canadien et pour appuyer les priorités globales du gouvernement du Canada dans la région de l'Arctique » et « élargir et resserrer [leurs vastes] relations avec les collectivités [autochtones], notamment par l'intermédiaire des Rangers canadiens et des Rangers juniors canadiens ».

Le document plus récent intitulé « Cadre stratégique pour l'Arctique et le Nord » — document qui, pour reprendre les mots de l'éminent stratège politique, écrivain et professeur canadien Thomas S. Axworthy, « a été publié discrètement la veille du déclenchement de la campagne électorale fédérale [de 2019] qui a commencé sans tambour ni trompette et encore moins de louanges » [TCO] — avait intrinsèquement un objet beaucoup plus large que celui de la politique de défense de 2017, mais il comportait un volet sur la sécurité et la défense. Inspiré par la politique *Protection, Sécurité, Engagement*, le Cadre a réaffirmé l'engagement à « rehausser la présence militaire du Canada » dans le Nord et il a attiré une attention particulière sur la nécessité de renforcer la « [connaissance du] domaine et les capacités de surveillance et de contrôle du Canada dans l'Arctique et le Nord ». Le Cadre dans son ensemble a été critiqué sans ambages dans certains milieux. Par exemple, Axworthy l'a décrit comme « une occasion ratée : les changements climatiques, la fonte des glaces marines et l'intérêt que les grandes puissances manifestent pour l'Arctique, voilà autant d'éléments qui devraient donner lieu à une dynamique politique sur l'Arctique qui ferait partie intégrante des priorités clés de la politique étrangère. Or, la politique du Canada sur l'Arctique n'est qu'une liste interminable d'objectifs — qui n'a rien à voir avec une stratégie ou même une politique » [TCO]. La politique *Protection, Sécurité, Engagement* et son volet sur la souveraineté et la sécurité dans l'Arctique ont obtenu une meilleure cote, mais ils ont déçu (sans toutefois que la population s'en aperçoive vraiment) ceux qui espéraient y trouver un renforcement plus vigoureux des capacités militaires du Canada dans le Nord, tant dans leur ensemble (p. ex. une expansion généralisée de la minuscule présence militaire dans le Nord) qu'à un niveau plus modeste [p. ex. un renforcement de la capacité de recherche et de sauvetage (SAR) dans le Nord]. D'autres s'attendaient à plus de détails (le mode d'exécution) sur les « nouvelles initiatives » mentionnées, notamment celle concernant le renouvellement du Système d'alerte du Nord.

Au cours des dernières décennies, les enjeux liés à la souveraineté et à la sécurité dans l'Arctique ont suscité peu d'attention, comparativement au passé plus lointain, mais cela ne signifie pas que rien

de nouveau ne se passera — sur la scène politique, dans les médias et dans l'opinion publique — sur le front Nord. En effet, divers faits nouveaux éventuels — la présence controversée d'un navire dans le passage du Nord-Ouest, un incident grave qui remettrait en question le caractère adéquat des capacités de recherche et de sauvetage du Canada dans le Nord, ou des tensions visibles dans la relation avec les États-Unis au sujet de la défense continentale — pourraient ranimer l'intérêt latent ou résiduel du Parlement, des médias ou du public pour l'Arctique, raviver le débat sur la souveraineté et la sécurité dans l'Arctique et attiser des controverses de divers types qui étaient devenues courantes au cours des décennies plus reculées.

Dans ce dernier contexte se trouve une intervention particulièrement intrigante, à savoir le commentaire de James Fergusson, Ph.D., directeur adjoint du Centre for Defence and Security Studies de l'Université du Manitoba, paru en janvier 2020 pour le compte du Macdonald-Laurier Institute sous le titre *Missed Opportunities: Why Canada's North Warning System is Overdue for an Overhaul*. M. Fergusson présente de façon assez détaillée les arguments techniques, militaires et opérationnels en faveur de la modernisation du Système d'alerte du Nord (SAN) en soulignant l'obsolescence (ou pire) du réseau de radars à longue et à courte portée traversant l'Arctique canadien et s'étirant jusqu'à la côte du Labrador, la nécessité d'exercer une surveillance plus au nord, les défis que comporte « une nouvelle génération de [missiles de croisière russes à lanceur aérien] possédant un rayon d'action beaucoup plus grand et la capacité de voler à des vitesses beaucoup plus élevées », et « la menace éventuelle que représentera un missile de croisière à longue portée lancé du sol (GLCM), qui sera probablement envoyé dans l'Arctique russe et qui pourra atteindre des objectifs importants en Amérique du Nord » [TCO]. Il ajoute que « le SAN de remplacement devra sans doute être doté d'un système intégré de capteurs multidomains (des dispositifs terrestres, aériens, maritimes et spatiaux) » [TCO]. M. Fergusson poursuit en indiquant que le remplacement du SAN sera compliqué, car ce sera un projet ambitieux du point de vue technique, et coûteux par voie de conséquence (surtout quand des accessoires essentiels seront ajoutés), qui suscitera à coup sûr des questions très délicates, par exemple la perte éventuelle ou perçue d'une partie de la souveraineté canadienne : « D'après ce que nous savons sur la progression tortueuse des projets de construction de pipelines, la modernisation ou le remplacement du SAN donnera probablement lieu à un long processus réglementaire et à un examen public minutieux. Les groupes environnementalistes ne garderont sans doute pas le silence. En outre, le gouvernement devra mener des consultations sérieuses avec les collectivités autochtones de l'Arctique canadien, ce qui exigera du temps et risquera de susciter la division. La probabilité que le gouvernement actuel ou de futurs gouvernements fassent la promotion de ce projet pour des motifs liés strictement à la sécurité nationale sera sans doute extrêmement faible, tout comme leur volonté de ce faire, surtout parce qu'ils craindront les répercussions politiques éventuelles » [TCO].

M. Fergusson postule que, « du point de vue politique, il semble logique à court terme de ne pas inclure le SAN dans le débat public, vu les questions compliquées inhérentes à ce dossier. Cependant, la question fera tôt ou tard surface dans le domaine public et, quand cela se produira, le gouvernement aura manqué de jeter les bases d'un débat raisonnable et risquera d'être immédiatement accusé d'avoir « trompé » le public. Si tel est le cas relativement au SAN, la possibilité sera encore plus prononcée quand on se mettra à examiner ce qu'elle signifiera dans le contexte des missions futures possibles du NORAD » [TCO], notamment à cause de l'ambiguïté éventuelle des distinctions à faire entre la *défense aérienne* et la *défense contre les missiles balistiques*.



Design Pics Inc/Alamy Stock Photo/FlYE72

Installations du Système d'alerte du Nord, au Nunavut.



Ruben Ramos/Alamy Stock Photo/WWYTBM

Une aurore boréale éclaire le ciel dans la baie Lady Richardson de l'île Victoria, dans le passage du Nord-Ouest du Canada.

que l'argent serait mieux dépensé s'il était affecté à d'autres programmes économiques et sociaux plus importants. À cela s'ajouterait un débat peu éclairé sur la nature de la menace pour l'Amérique du Nord, menace qui nécessiterait l'affectation de milliards de dollars au titre du SAN. En outre, il serait alors facile d'aller un peu plus loin et de soutenir que la militarisation de l'Arctique canadien nuit en fait à la sécurité canadienne en constituant une menace pour la Russie et ses intérêts vitaux dans sa partie de l'Arctique. Bien sûr, ce débat aborderait aussi l'argument selon lequel il s'agirait là uniquement d'une initiative américaine par laquelle les États-Unis entraîne-

M. Fergusson poursuit en mentionnant ce qui suit : « On peut imaginer le débat émotif futur mal informé qui aurait lieu sur le SAN, sans parler des missions futures du NORAD, à commencer par les critiques qui s'interrogeraient sur les coûts et feraient valoir

raient le Canada dans leurs plans militaires agressifs, ce qui indiquerait clairement que notre pays n'est qu'une marionnette manipulée par Washington. Si l'on s'en tient à ce raisonnement, le Canada aurait alors perdu sa souveraineté et son indépendance » [TCO].



Un hélicoptère AW101 *Cormorant* prend son envol dans le cadre d'un exercice au large des côtes de l'Alaska.

« Il est possible de prévenir ces résultats, affirme M. Fergusson de façon plutôt optimiste, si les représentants du gouvernement, les chefs des forces armées et de la bureaucratie et les dirigeants politiques sortent de leur « bulle » à Ottawa et vont dialoguer avec le public et l'informer au sujet de l'importance de remplacer le SAN, non seulement pour assurer la défense du Canada et de l'Amérique du Nord en coopération avec les États-Unis, mais aussi pour faire en sorte qu'il n'existe aucun manque de capacités dans la posture globale dissuasive de l'OTAN, car ce serait là une lacune que Moscou (et Beijing, éventuellement) pourrait exploiter sur le plan politique. Ce faisant, les dirigeants doivent bien préciser que la coopération nord-américaine en matière de défense, même si le NORAD est pleinement intégré dans tous les domaines, n'entraîne pas une perte de souveraineté pour le Canada. En jetant les bases du remplacement du SAN à cet égard, on jette aussi celles du NORAD de l'avenir » [TCO].

Il existe, sans doute à l'autre extrémité du spectre de la souveraineté et de la sécurité dans l'Arctique, des points de vue de la raison d'être, de la complexité et du coût — mais tout aussi importantes en elles-mêmes et tout aussi susceptibles de susciter une controverse dans les milieux politiques, dans les médias et dans la population (les tragédies qui ont frappé Marten Harwell et Burton Winters en 1972 et 2012, respectivement, nous viennent encore rapidement à l'esprit) —, des fonctions telles que la recherche et le sauvetage (SAR) dans l'Arctique. Un article instructif à cet égard a paru à point nommé le 17 décembre 2019 dans le *National Post*, sous la plume de Michael Byers et de Nicole Covey, deux experts en SAR de l'Université de la Colombie-Britannique. Il faut aussi mentionner un examen ultérieur et plus complet des opérations de SAR et du « dilemme de la sécurité » dans l'Arctique publié dans l'*International Journal*. Byers et Covey font valoir, à bon droit à mon avis, que l'Arctique canadien devient un endroit de plus en plus achalandé à mesure que la glace marine fond et qu'elle favorise un accroissement de la navigation commerciale, de la mise en valeur des ressources et du tourisme. Le Canada « devra [donc] bientôt accroître ses capacités de SAR dans l'Arctique afin d'y sauver des vies humaines » [TCO].

Cependant, leur recherche ne met pas l'accent sur cet « impératif humanitaire », mais « sur une seconde raison pour améliorer les capacités de SAR dans l'Arctique, à savoir que le personnel et l'équipement de SAR peuvent servir à renforcer la sécurité dans l'Arctique canadien » [TCO] — plus précisément la sécurité à caractère non étatique ou policier — « sans contribuer à un dilemme classique en matière de sécurité » dans le cadre duquel « un accroissement perçu de la présence militaire d'un État entraîne une réaction parallèle d'un autre État et ainsi de suite jusqu'à ce qu'existe une course

aux armements. Il en est ainsi parce que les opérations de SAR dans l'Arctique font intervenir des ressources à double usage qui peuvent remplir la plupart des rôles [non étatiques] existants et raisonnablement prévisibles liés à la sécurité dans l'Arctique dans le cadre de leur mission secondaire » [TCO]. Dans le contexte des relations entre le Canada et la Russie, il est essentiel d'éviter « un dilemme en matière de sécurité. Dans la région arctique, la Russie se perçoit comme étant entourée par des pays de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) au cours d'une période de tensions considérables entre elle et ces mêmes États ailleurs dans le monde. Bien que la Russie soit la principale responsable de ces tensions, il est tout de même dans l'intérêt du Canada d'éviter d'attiser l'incertitude et l'insécurité de la Russie relativement à l'Arctique, étant donné que le renforcement de la présence militaire dans la région risque de causer l'instabilité et même un conflit » [TCO]. Parallèlement, soutiennent Byers et Covey, « tous les pays de l'Arctique ont intérêt à renforcer leurs ressources policières (par opposition aux forces de combat) dans la région. Plus l'Arctique sera achalandé, plus l'activité criminelle s'y accroîtra, y compris la pêche illégale, la contrebande et l'immigration illicite. Le matériel de SAR en service dans l'Arctique, en particulier les hélicoptères à long rayon d'action et les brise-glace, est à même de relever ces défis. L'amélioration des capacités de SAR du Canada dans l'Arctique pourrait donc servir à deux fins : sauver des vies humaines et faire échec aux menaces non étatiques susceptibles de peser sur la sécurité dans l'avenir prévisible » — dans les deux cas « sans susciter un dilemme touchant la sécurité dans l'Arctique » [TCO].

Les auteurs font observer que la majorité des équipements de SAR se prêtent bien à l'exécution de fonctions de police visant des acteurs non étatiques et ils soutiennent que l'arrivée prochaine des appareils Airbus CC-295, en sus des équipements de SAR, permettra de remplir un important rôle secondaire, à savoir la surveillance, et même de recourir à des parachutistes au besoin. De même, « les hélicoptères [SAR] à long rayon d'action munis de treuils sont idéaux pour interdire les activités illégales des petites embarcations et des navires commerciaux » [TCO] (bien qu'il faille sans doute ici réfléchir à divers aspects liés à la formation, à la doctrine et aux sphères de

compétence). Les auteurs ne parlent pas de l'affectation permanente ou temporaire d'aéronefs à voilure fixe de SAR dans l'Arctique, mais ils font valoir qu'il serait probablement logique de baser au moins un hélicoptère [*Cormorant*] dans l'Arctique au cours des mois occupés de l'été et de l'automne afin de réduire les délais d'intervention. Ils admettent que, vu le nombre modeste de *Cormorant*, même si l'on prend en compte la promesse quelque peu fluide en apparence faite par Ottawa de moderniser les hélicoptères de SAR et d'augmenter la flotte, cette recommandation risque de rester lettre morte. Vu l'âge grandissant du *Cormorant* et la lenteur du processus d'approvisionnement du matériel de défense au Canada, les auteurs concluent aussi que le moment est maintenant venu d'amorcer le processus d'acquisition d'une flotte complète de nouveaux hélicoptères de SAR.

Byers et Covey réclament l'accroissement des capacités de SAR dans l'Arctique, et cela paraît logique, tout comme l'admission, comme je l'ai souvent préconisé dans la présente chronique, que les aéronefs de SAR modernes bien équipés peuvent utilement remplir d'autres rôles secondaires importants. Dans ce contexte, il ne faut pas oublier que le CC-295, qui entrera bientôt en service, et le *Cormorant*/AW101 de la prochaine génération concrétiseront une évolution prodigieuse des moyens de surveillance, entre autres, par rapport à ceux des avions Buffalo et Hercules de SAR et des *Cormorant* existants, respectivement. Byers et Covey envisagent un éventail de rôles de SAR principaux et de fonctions secondaires non étatiques de sécurité et de police. Cependant, il serait concevable d'aller un peu plus loin et d'inclure dans la gamme une panoplie plus large de rôles non militaires (p. ex. les missions de SAR) et quasi militaires (p. ex. les patrouilles de sécurité et de police) et certains rôles militaires (p. ex. la surveillance). Il faudrait toutefois faire des choix judicieux sur ce plan étant donné que le fonctionnement multitâche a de véritables limites. Il est vrai que certains rôles militaires risqueraient de ne pas bien cadrer avec les préoccupations des auteurs relatives au dilemme en matière de sécurité, tout comme (mais d'une façon beaucoup plus spectaculaire, à n'en pas douter) la modernisation du SAN et du NORAD.

La proposition sur le déploiement saisonnier d'hélicoptères de SAR dans le Nord est intéressante; à cet égard, il y a eu plusieurs précédents historiques dans le sud du Canada (p. ex. les déploiements spéciaux d'hélicoptères toujours prêts à décoller sur la côte Est pendant les opérations de forage, avant l'arrivée d'hélicoptères de SAR fournis par un entrepreneur), mais ces déploiements avaient lieu relativement près des principales bases d'opérations et nécessitaient un soutien relativement simple comparativement à celui que devrait fournir une base d'opérations avancée dans l'Arctique. Même si l'initiative naissante de modernisation et d'accroissement de la flotte d'hélicoptères de SAR produit un nombre viable d'appareils nouveaux ou modernisés AW101/*Cormorant* (on ne peut s'empêcher d'être préoccupé par le fait que le gouvernement a parlé de « sept autres hélicoptères de SAR au maximum » en 2018, mais qu'il s'est révisé en 2019 en disant « au moins deux » seulement), le déploiement, même temporaire, d'équipages aériens et de techniciens influera sur le mandat des unités de SAR dans le sud. En fait, il est sans doute temps que le Canada rompe avec la tradition et les restrictions budgétaires et qu'il dote l'Aviation royale du Canada d'une capacité de SAR permanente, à un endroit approprié de l'Arctique. Il s'agirait logiquement d'un escadron ou d'une unité multirôle, dont les missions seraient « la surveillance et le sauvetage » plutôt que les opérations traditionnelles « de transport et de sauvetage » (mais, selon les types d'aéronefs assignés, l'escadron ou l'unité en question pourrait aussi en théorie posséder une certaine capacité de transport).

En dernière analyse, le remplacement du Système d'alerte du Nord, la modernisation du NORAD et la transformation des opérations de recherche et de sauvetage dans l'Arctique constituent des thèmes très différents de la politique publique, mais ne nous leurrons pas : les préoccupations, les controverses et les enjeux liés à la souveraineté et à la sécurité dans l'Arctique sont sur le point de retenir de nouveau l'attention dans les milieux politiques, médiatiques et publics du Canada. La question n'est pas de savoir si cela se produira, mais plutôt quand. Espérons que le dialogue qui s'ensuivra transcendera les

débats mal informés, embrouillés et franchement gênants du milieu des années 1980.

Martin Shadwick a enseigné la politique de défense du Canada à l'Université York de Toronto pendant de nombreuses années. Il a été rédacteur en chef de la Revue canadienne de défense et il est actuellement le commentateur attitré sur les questions de la Défense de la Revue militaire canadienne.

RMC



Photo du MDN prise par le caporal Chris Ringius

Le NCSM *Kingston* circule dans le détroit de Davis dans le cadre de l'expédition de 2014 dans le détroit de Victoria qui visait à trouver les épaves des navires qui prenaient part à l'expédition de John Franklin dans l'Arctique canadien.