

DEUXIÈME PARTIE - LA DÉFENSE

systématique par des avions du Système aéroporté d'alerte et de contrôle américain (AWACS). Il est convenu qu'à bord des AWACS patrouillant au-dessus du Nord canadien, un des membres de l'équipage doit être canadien. Par ailleurs, le 30 juin 1989, M. Bill McKnight, alors ministre de la Défense, annonçait l'achat de trois appareils de surveillance arctique et maritime, baptisés *Arcturus*. Ces avions, des Lockheed P-3, seront utilisés pour des patrouilles militaires, écologiques et maritimes dans l'Arctique, pour la surveillance des activités de pêche, et comme appareils de renfort pour des missions de recherche et de sauvetage. Contrairement aux *Aurora*, qui sont eux aussi des Lockheed P-3, les *Arcturus* ne seront pas dotés de dispositifs coûteux pour la détection des sous-marins et le traitement de l'information. M. McKnight décrivait l'achat comme «un moyen d'un bon rapport coût/rendement pour répondre à la nécessité d'assurer une surveillance efficace le long du littoral canadien et d'affirmer notre souveraineté».¹

S'agissant de la souveraineté du Canada dans l'Arctique, le plus grave problème est celui posé par le statut juridique contesté des eaux de l'archipel canadien, notamment du passage du Nord-Ouest. En 1969, le pétrolier *Manhattan* franchit ce passage afin de voir s'il était possible de tracer pour les pétroliers une route commerciale qui relierait Prudhoe Bay au littoral Est. En 1970, devant cette éventualité, le gouvernement Trudeau fit adopter la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui établissait unilatéralement la juridiction canadienne en matière d'environnement jusqu'à 100 milles au large du littoral arctique canadien. Depuis 1973, Ottawa a toujours proclamé que les eaux de l'archipel Arctique sont des eaux territoriales canadiennes et affirmé que le droit de passage inoffensif ne s'y applique pas.

En août 1985, le passage du Nord-Ouest était franchi d'est en ouest par le brise-glaces américain *Polar Sea*, une fois encore sans que la permission du gouvernement canadien ait été officiellement demandée. Le 10 septembre 1985, le gouvernement Mulroney réagit en revendiquant la pleine souveraineté sur les eaux de l'archipel Arctique, et en établissant par décret des lignes de base droites autour de l'archipel, fermant par là-même le passage du Nord-Ouest en faisant une voie navigable intérieure. En outre, il annonçait plusieurs autres mesures destinées à affirmer la souveraineté du Canada en l'espèce, notamment la construction d'un brise-glaces de classe 8 et l'accroissement du nombre de vols de surveillance. Peu après, les gouvernements canadien et américain engageaient des pourparlers pour régler leur différend sur le statut du passage du Nord-Ouest. Deux ans plus tard, le 11 janvier 1988, ils signaient l'Accord de coopération dans l'Arctique, qui définit des mesures de coopération visant à faciliter la navigation des brise-glaces dans l'Arctique.

¹ Ministère de la Défense nationale, *Communiqué*, 30 juin 1989.