

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2014)
Heft: 4

Artikel: La politique de sécurité du Canada : du complexe canadien de sécurité de l'Arctique et les cartes cachées du développement économique du nord
Autor: Ravary, Etienne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781150>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Après avoir rendu ses *Leopard* 2A6M empruntés à l'Allemagne, les forces canadiennes reçoivent petit à petit leurs *Leopard* 2A4M. Les 20 premiers ont été livrés en octobre 2010. Cinq ont été déployés en Afghanistan de décembre 2010 à juillet 2011. 42 engins ex-néerlandais seront utilisés pour l'entraînement. 18 seront convertis en engins du Génie. 15 *Leopard* supplémentaires ont été acquis en Allemagne pour servir de réserve de pièces détachées et en février 2011, 12 chars 87 suisses ont été acquis pour être convertis en engins de dépannage.

International

La politique de sécurité du Canada: Du complexe canadien de sécurité de l'Arctique et les cartes cachées du développement économique du nord

Etienne Ravary

Candidat à la Maîtrise de l'Ecole de Politique Appliquée de l'Université de Sherbrooke

Le Canada, connaît une situation passablement complexe en termes de sécurité territoriale. La politique de sécurité s'est révélée être un véritable casse-tête de coordination pour les experts canadiens au courant de la dernière décennie. Pour cause, les enjeux de sécurité canadiens relevant directement des impératifs contextuels, comme les frontières du pays ne sont pas limitrophes à aucun autre pays que les Etats-Unis. A titre d'illustration, la politique de sécurité territoriale de la Suisse s'appuie simultanément à la sienne, simultanément à celle de la France et des autres Etats voisins. La concertation régionale est ici la clef de voûte des relations de défense européenne, la variété des accords et pactes élaborés depuis celui de Westphalie en est l'honorable preuve. Les notions de protection du territoire varient entre le cas suisse et le cas canadien. La raison principale de la complexité de la défense canadienne est le format de son territoire. Considéré comme un des plus vastes territoires politiques, le Canada possède une barrière naturelle à l'Est comme à l'Ouest, entouré par les océans Pacifique et Atlantique. Au Nord, une frontière poreuse s'ouvrant elle aussi sur la perméabilité de l'océan Arctique. Il reste que la dynamique entre les Canada et les Etats-Unis est la clef de la défense du territoire.

La dynamique tend à évoluer. Dû aux changements climatiques, l'émergence de l'Arctique apparaît comme une valeur économique sûre et affecte indéniablement la stratégie de défense du Canada. Il reste que l'ensemble de l'Arctique est disputé par plusieurs Etats. Selon un dossier du journal *The Guardian* sur le sujet, on estime que le potentiel de la région contient 30% des réserves mondiales de gaz et 15% du pétrole¹. Une capacité suffisante pour stimuler un grand intérêt. Le développement de l'Arctique canadien est toutefois limité par son caractère impraticable, où son accès est rendu difficile par un climat hostile et une absence totale d'infrastructure. Mais surtout par le complexe problème de gestion multilatéral. Une gestion commune certes difficile, un territoire immense, mais où les enjeux climatiques rendent la donne

de la question de sécurité différente, année après année. Si le développement économique du nord semble parvenir à résoudre la problématique des infrastructures, elle ne parvient pas à prévenir le différend de la reconnaissance de la souveraineté du territoire, encore disputé.

La transition : l'économie au cœur de la stratégie de défense : développer le nord pour garantir la sécurité

La création il y a presque 20 ans du Conseil de l'Arctique démontre que l'agenda politique change à l'égard de l'Arctique². Le besoin de concertation augmente, et la coopération multilatérale est directement au cœur du processus, au même titre que l'impératif économique. La question de l'Arctique n'est pas récente pour la politique canadienne, mais elle n'est devenue qu'une obligation de sécurité déterminante au courant des dernières décennies³.

Concernant les exigences de sécurité du territoire canadien, elles sont facilitées par la proximité des Etats-Unis. Le Canada jouit d'une relative aisance avec son voisin du Sud, aisance qui s'illustre principalement par une relation bilatérale économique forte, et par un clivage politique s'inscrivant historiquement dans un partenariat politique où les échanges sont priorisés afin de garantir la sécurité des deux Etats et de la stabilité de l'ensemble de l'Amérique. Depuis la création de l'Accord de Libre-échange Nord-Américain (ALENA) en 1994, les provinces canadiennes font plus de commerce avec les Etats américains qui leur sont limitrophe qu'avec les provinces voisines⁴. Cette caractéristique de commerce fort entre le Canada et les Etats-Unis renforce le caractère commercial du potentiel de l'Arctique canadien selon Frédéric Beauregard-Tellier⁵. Un potentiel de grand intérêt pour le

¹ *The Guardian*. Disponible en ligne à l'adresse <http://www.theguardian.com/world/2013/dec/10/russia-military-arctic-canada-north-pole>, page consultée le 10 mai 2014

² Tiré du document de l'Institut de la défense et des affaires étrangères canadien, <http://www.cdfai.org/PDF/Welcome%20to%20a%20new%20era%20of%20Arctic%20Security.pdf>, disponible en ligne. Page consultée le 20 mars 2014

³ PLOUFFE, Joël. « USA le pragmatisme du Grand Nord », tiré de la revue *Outre-Mer*, no. 25-26, 2010

⁴ *Ibid.*

⁵ BEAUREGARD-TELLIER, Frédéric. Document gouvernemental disponible sur le site du Parlement canadien, [<http://www.parl.gc.ca/content/LOP/researchpublications/prbo807-f.pdf>], paru en octobre 2008.

voisin américain, mais aussi pour la Russie qui représente à la fois un partenaire probable et son premier compétiteur en termes d'exploitation des ressources pétrolières et gazières⁶.

Evidemment, comme le Canada est un pays exportateur de matières premières, les relations de coopération en matière de sécurité résident également dans l'économie. Au début de l'année, la Russie soumettait une idée de projet ferroviaire, embryonnaire, de 65 milliards de dollars, reliant l'Alaska et les provinces des prairies canadiennes via le détroit de Béring. L'idée s'ajoute à celle de route maritime (PNO : passage du Nord-Ouest), encensée par l'industrie maritime mondiale et chef de file du développement économique de l'Arctique. Selon le journal *The Economist*, le consortium vise un investissement de 3,2 milliards de dollars sur la période allant de 2014 à 2018. Le projet ferroviaire vise à rendre viable un partenariat commercial d'exploitation et de commercialisation tripartite des ressources pétrolière présente dans la région de l'Arctique, et une meilleure circulation du pétrole à travers son cycle de transformation jusqu'à la commercialisation. Cette idée, bien qu'embryonnaire, témoigne de la réalité croissante caractérisant l'Arctique. Une idée qui détonne à l'heure actuelle dans le tableau politique de tensions et de menaces de sanctions entre le Canada et la Russie.

Pour la Russie, la stratégie avec le projet ferroviaire est de tourner son marché vers d'autres partenaires pour asseoir sa croissance et ouvrir son marché en Amérique du Nord, selon le journal *Spielberg*. Et une alternative nécessaire à la saturation des pipelines nord-américains sans nuire au potentiel économique du marché canadien et américain, selon Mia Bennett⁷, spécialiste américaine de la géopolitique de l'Arctique.

Une perspective économique séduisante pour la région, au-delà des nouveaux impératifs en matière de sécurité qui s'imposeront tôt ou tard pour le Canada. Cette dynamique d'émergence du potentiel économique du nord du Canada a engendré ses répercussions depuis une dizaine d'années sur les législations provinciales, dans les cas où l'exploitation des ressources naturelles est de compétence provinciale. Le gouvernement du Québec en 2011, sous le gouvernement des Libéraux a procédé à une stratégie d'exploitation des régions au nord du 49° parallèle, appelé Plan Nord. Le projet a été grandement décrié comme ayant comme seul objectif de privatiser les ressources naturelles sous forme de partenariats offerts au plus offrant⁸. L'investissement économique, de l'ordre de 80 milliards sur 25 ans, créé par les collaborations permet de créer plus de 20'000 emplois. La stratégie repose notamment sur l'investissement privé en vue de bâtir les infrastructures nécessaires afin d'assurer le développement économique. Le document gouvernemental officiel du développement économique du l'Arctique canadien,



Le Canada, premier acquéreur du LAV III, à raison de 650 exemplaires, l'a dénommé *Kodiak* dans sa version de combat d'infanterie, armée d'un canon 25 mm M242. Certaines de ses unités ont été déployées dans le cadre d'inondations.



Une mitrailleuse C6 (FN MAG) est montée sur le toit de ce *Coyote* de reconnaissance, du 21 Troop, Royal Canadian Dragoons.



Depuis 1982, 98 CF-18A et 40 CF-18B ont servi au sein des Forces aériennes canadiennes. 17 ont été perdus depuis 1984 et 77 sont encore actifs, répartis à Bagotville au Québec (3 Wing) et Cold Lake en Alberta (4 Wing).

intitulé *Stratégie pour le Nord du Canada* fait état l'impératif de sécurité comme étant un des objectifs principaux visés⁹ par le développement économique.

⁶ *Ibid.*

⁷ BENNETT, Mia. "Oil companies push ahead with plans in Russia and Canada while sidelined in the U.S.", tire du document de la *Foreign Policy Association*. <http://foreignpolicyblogs.com/2014/02/20/oil-companies-push-ahead-with-plans-in-russia-and-canada-while-sidelined-in-the-u-s/>, disponible en ligne. Page consultée le 15 mars 2014

⁸ VÉZINA, Andrée-Anne. « Sagesse et savoir pour le développement durable. L'exemplarité des peuples autochtones. 15. », tiré de la revue *Vraiment Durable*, 1^{ère} édition de 2013, No.3

⁹ Tiré du document du gouvernement canadien sur la stratégie pour le nord du Canada, <http://www.northernstrategy.gc.ca/cns/cns.pdf> disponible en ligne, page consultée le 14 avril 2014

La politique de sécurité du territoire et la souveraineté : les litiges avec les États-Unis, maître d'orchestre

Le contexte ainsi décrit, en termes de sécurité canadienne et d'impératifs économiques, demeure riche à plusieurs égards.

D'une part, la question de sécurité territoriale mise en relation avec la question de l'Arctique est intéressante en ce sens où, résolument, la question de la porosité du territoire et le besoin de reconnaissance de la souveraineté contestée du territoire vont être appelés à devenir le cheval de bataille de la politique de sécurité nationale du Canada. L'attrait de la défense de l'Arctique ne date pas d'hier. Au tout début de l'OTAN (Organisation du Traité de l'Atlantique Nord), les territoires nordiques du Canada et de l'Arctique étaient perçus à l'époque comme étant un espace stratégique potentiel et non-négligeable. Tout comme l'organe de défense conjoint du NORAD (North American Aerospace Defense Command) en a fait le cœur de sa stratégie de défense pour l'ensemble de l'Amérique du Nord. La question des changements climatiques amène progressivement une réalité avec laquelle le gouvernement fédéral devra inévitablement manœuvrer d'ici quelques années. Frédéric Lasserre, dans son article publié en 2001 mentionnait déjà à l'époque l'accès aux territoires du nord comme étant un enjeu de sécurité nationale et régionale, à la fois pour le Canada et pour l'Amérique du nord. Il soulignait le caractère probable de la révision complète des politiques de défense canadienne afin de s'ajuster au contexte, amorcé en 2010 lorsque le Premier Ministre canadien Stephen Harper annonçait que la souveraineté de la région était la « priorité non-négociable »¹⁰ et avec l'attribution immédiate de 110 millions de dollars à cette fin. En 2011, l'initiative s'est poursuivie avec la décision de remplacer la flotte de F-18 et une série de nouvelles bases militaires en Arctique canadien¹¹.

De l'autre côté, la variable de l'Arctique en termes de question de sécurité et d'économie est intéressante, car la souveraineté de certaine partie de l'Arctique reste disputée entre plusieurs États, dont des alliés directs du Canada. La dispute affligeant les relations canado-américaines s'illustre avec le cas du litige concernant la reconnaissance du caractère international des eaux des archipels de l'Arctique. La souveraineté des territoires au nord du Canada avait déjà été mise à vif en 1969 lorsque le pétrolier américain *Manhattan* emprunta la route maritime qui sera baptisée près de 30 ans plus tard le Passage du Nord-Ouest, sans autorisation du parquet d'Ottawa. Le contexte actuel est aggravé du fait que les États-Unis sont l'un des rares États à ne pas avoir ratifié la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹². La problématique réside également dans la mésentente concernant la poursuite du tracé de frontières au nord, séparant l'Alaska des Territoires du Nord-Ouest Canadien, exigé par Washington. Il est alors difficile d'entrevoir un futur économique durable dans l'immédiat tant que perdureront les questions de reconnaissances juridiques du territoire.

Il ne faut cependant pas espérer la même chose concernant les politiques bilatérales de défense et de sécurité du territoire, car il s'agit d'un enjeu national prioritaire pour les deux pays.

Néanmoins, les désaccords territoriaux n'affligent pas seulement le Canada et les États-Unis. Au nord, les territoires environnants l'île d'Elsmere et la dorsale de Lemonosov sont disputés alors là, par le Canada et la Russie qui réclament la souveraineté sur cette partie septentrionale de l'arctique.

La question de la zone économique exclusive versus le potentiel caractère international des eaux revient encore une fois ici l'enjeu économique, cachant la question de sécurité territoriale comme réel impératif. L'intérêt russe pour la région, symbolisé par l'idée de projet ferroviaire, signifie également un élément stabilisateur pour une Russie belliqueuse et économiquement émergente. Son isolement de plus en plus marqué de l'Europe l'encourage à se tourner vers d'autres marchés pour assouvir son émergence économique et sa quête de légitimité politique. En développant ses initiatives et sa présence dans l'Arctique, la Russie vise à asseoir sa stabilité politique en cherchant un partenariat accru en Amérique, en priorisant la coopération économique au détriment du conflit, vieux concept libéral élaboré par Montesquieu. Pour la Russie, l'avantage contenu dans l'idée qu'elle développe réside en une intéressante alternative à l'Europe saturée par les accords économiques exclusifs réservés aux pays de l'Union Européenne et fermée à l'attitude russe jugée perturbante¹³ pour le fragile ordre économique et politique en vogue.

La variable du développement économique de l'Arctique est donc un facteur déterminant dans la stratégie de la politique de défense canadienne. D'un côté, l'Arctique est un élément conjoint à plusieurs pays, ce qui en fait davantage un terrain de concertation plutôt que de conflit à l'heure actuelle. De l'autre, miser sur le développement économique du territoire permet de garantir le développement des infrastructures nécessaires pour la défense du territoire sans toutefois garantir la souveraineté *de Jure*. Néanmoins, le contentieux concernant la souveraineté du territoire reste l'enjeu prioritaire pour le dénouement. Si la situation politique canadienne reste à être définie, notamment dû aux changements orchestrés dans la stratégie politique, reste à parier que le Canada priorise un épilogue adéquat pour les questions de sécurité liée à l'Arctique. La question de la reconnaissance de la souveraineté reste le pivot et le cœur de l'enjeu. Reste à voir si est révolu le temps où l'Arctique est le dernier continent où le contentieux politique n'existe pas¹⁴.

E. R.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ *Ibidem*.

¹² PLOUFFE, Joël. *Opus. Cit.*

¹³ Le sujet a été évoqué maintes fois lors de la 25^e session du Conseil des Droits de l'Homme de Genève, tenu du 3 au 28 mars 2014, durant la crise Ukrainienne.

¹⁴ Citation du politologue Lincoln Bloomfield. YOUNG, R. Oran. "The Age of the Arctic", tire de la revue *Foreign Policy*, no.61 édition hiver 1985

Commandant de Compagnie: Lettres de Bosnie

Colonel BEM (BE Army) Bruno Smets, MA
Membre de la Faculté, détaché par la Défense belge au
Geneva Centre for Security Policy (GCSP)

Commencé à Sarajevo, le XX^e siècle s'achèvera à Sarajevo. En retraçant sa première mission opérationnelle au travers de son courrier personnel envoyé à son épouse, d'où les « lettres de BOSNIE », cet officier fait revivre les aventures de la Compagnie BELBOS, une histoire unique dans les annales de la participation militaire belge dans les Balkans. Durant cette opération sous l'égide de l'ONU, il est le commandant d'une compagnie d'infanterie tout juste professionnalisée qui œuvre cinq mois en Bosnie centrale, aux ordres d'un régiment britannique. Il ne s'agit toutefois pas d'un récit de guerre ; il n'y rapporte aucune bataille et n'y glorifie ni héroïsme, ni bravoure. C'est avant tout son histoire personnelle, une histoire vraie, une histoire authentique. Il y partage ses sentiments du moment, ses craintes, ses doutes, ses peurs, ses émotions vraies et simples, ses instants de joie ou de fierté, ses rares moments d'exaltation... bref, tout ce qui a habité en lui pendant de longues semaines et qu'il accepte enfin - vingt ans après - de partager avec les hommes de son ancienne compagnie, avec ses amis et surtout avec sa famille. Le tout est raconté sous l'œil souvent réducteur, parfois naïf, mais toujours sincère du jeune capitaine d'infanterie qu'il était à l'époque. A défaut de faits d'armes, ce courrier fourmille d'anecdotes sur la culture militaire et fait, parfois avec humour, (re)découvrir cet ensemble social dont beaucoup parlent mais que fort peu ont appréhendé sous la même optique que l'auteur.

Depuis plusieurs mois, nous nous entraînons pour relever le bataillon de Casques bleus belges stationné en Slavonie orientale (Croatie occupée). Mais en ce début de printemps 1994, un tout autre scénario se profile à l'horizon pour la Compagnie Bravo du 1^{er} Régiment de Chasseurs Ardennais. Un mois avant son départ programmé pour la Baranja (Croatie), elle est déroutée vers la Bosnie. Elle passe en état d'alerte et doit se tenir prête à partir pour une « mission temporaire de quelques jours » dans la poche de Vitez à l'ouest de Sarajevo. Mais quelle est la raison de tout ce remue-ménage ? Pourquoi ce changement de mission de dernière minute ? La raison est à rechercher sur le terrain de l'ex-Yougoslavie.

Une autre guerre yougoslave s'est en effet déclenchée le 6 avril 1992 : la guerre d'indépendance de la Bosnie-Herzégovine. C'est là aussi une guerre violente entre, cette fois, les trois communautés serbes, croates et bosniaques de Bosnie qui ne respectent aucune règle. Mais c'est aussi et surtout une guerre où les populations civiles sont victimes de massacres, de destructions de biens et de déplacements forcés.

Si l'année 1994 devait toutefois annoncer quelques améliorations politiques avec un nouveau plan de paix prévoyant la constitution d'une Union de la Bosnie-Herzégovine, sur le terrain, malheureusement, les affrontements se poursuivent. Des variations d'alliances rendent la situation très complexe. Alors que les Croates se battent aux côtés des Bosniaques contre les Serbes à Sarajevo, en état de siège depuis deux ans, les Serbes prêtent main forte aux Croates contre les Bosniaques en Bosnie centrale où les Croates sont réduits au contrôle de quelques enclaves isolées.

Le 5 février 1994, un tir d'obus sur le marché de Markale à Sarajevo fait soixante-six morts et environ deux cents blessés. En réaction, l'OTAN entre en scène et lance un premier ultimatum : les Serbes doivent retirer leurs armes lourdes à 20

kilomètres du centre de Sarajevo. Ils se plient provisoirement à cette exigence. Au vu de ce drame, une réaction en chaîne se déclenche. Une réunion organisée à Zagreb entre dirigeants militaires bosniaques et croates au plus haut niveau débouche, le 23 février 1994, sur un cessez-le-feu en Bosnie centrale. Il est dès lors nécessaire d'envoyer immédiatement des troupes onusiennes en renfort afin d'en vérifier la bonne application sur le terrain et de stabiliser cette situation extrêmement fragile. C'est dans ce contexte que le 15 mars 1994, je m'envole pour Sarajevo, en advance party avec deux sous-officiers. Contre toute attente, nous serons finalement rejoints à la fin mars 1994 par l'ensemble du personnel de la compagnie. Mais toutes les informations se recourent : BELBOS ne devrait rester en Bosnie que tout au plus quelques jours.

Source : Aide-mémoire BELBAT-1 ChA 1994

A partir de ce moment, sur le terrain, Bosniaques et Croates de Bosnie unissent leurs efforts pour tenter de repousser les forces serbes de la République serbe de Bosnie, qui gagnent du terrain depuis le début de la guerre. Mais les Serbes maintiennent la pression sur d'autres zones de sécurité. À la fin de ce même mois de mars, ils lancent une offensive d'infanterie et d'artillerie sur Gorazde, à l'est de Sarajevo. Les bombardements d'artillerie à l'aveugle, qui frappent la ville et les villages environnants, font de nombreuses victimes parmi la population civile. Cette attaque entraîne une première riposte de l'OTAN, dont les avions pilonnent les positions serbes devant la ville. Corollaire, les Serbes entravent sérieusement la liberté de mouvement du personnel de la FORPRONU stationné sur les territoires se trouvant sous leur contrôle. Tous les Casques bleus sur le terrain sont en état d'alerte. Devant l'impasse diplomatique et face à la poursuite des combats, l'ONU doit-elle envisager de retirer ses Casques bleus de Bosnie ? Le « maintien de la paix » dans un pays manifestement en guerre, et où les belligérants ne pensent qu'à en découdre, n'est pas un cadeau pour ces soldats de la paix. C'est ici, aux confins de cette Bosnie ravagée par la guerre, que débute l'histoire de la Compagnie BELBOS...

Intéressé par ce livre-témoignage ?

Vous pouvez nous rejoindre sur :

<https://sites.google.com/site/lettresdebosnie/>

ou contacter l'auteur : col.bruno.smets@gmail.com

