

Pharand, Donat. *Northwest Passage : Arctic Straits*. Dordrecht (Netherlands), Martinus Nijhoff Publ., Coll. « Internatinoal Straits of the World », 1984, 222 p.

André Farand

Volume 17, numéro 1, 1986

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/701993ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/701993ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut québécois des hautes études internationales

ISSN

0014-2123 (imprimé)

1703-7891 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Farand, A. (1986). Compte rendu de [Pharand, Donat. *Northwest Passage : Arctic Straits*. Dordrecht (Netherlands), Martinus Nijhoff Publ., Coll. « Internatinoal Straits of the World », 1984, 222 p.] *Études internationales*, 17(1), 218–219. <https://doi.org/10.7202/701993ar>

du Canada ou profane, s'intéresse à ces questions.

Patrick JAMES

*Département de science politique  
Université McGill, Montréal*

PHARAND, Donat. *Northwest Passage: Arctic Straits*. Dordrecht (Netherlands), Martinus Nijhoff Publ., Coll. « International Straits of the World », 1984, 222 p.

D'emblée on pourrait trouver quelque peu saugrenu le fait que cet ouvrage de Donat Pharand soit le septième d'une série consacrée aux détroits internationaux alors que le propos même de l'auteur, tout au long de son livre, est de démontrer que les eaux du Passage du Nord-Ouest peuvent être considérées comme des eaux intérieures du Canada. En fait, il ne fallait nul autre que ce grand spécialiste de questions de l'Arctique pour analyser avec autant de minutie et de science tous les aspects de la vie et du développement de cette région qui reste pratiquement inconnue pour de nombreux Canadiens.

Donat Pharand, auteur de nombreux articles et ouvrages qui font autorité sur le sujet, tire aussi la sonnette d'alarme: il est temps pour le Canada, écrit-il, de prendre des mesures concrètes pour affirmer sans équivoque sa souveraineté sur cette région puisque le développement du transport international de type commercial pourrait affecter son statut, et ce dès 1990.

Cette étude s'ouvre sur la description des cinq routes navigables, auxquelles il faut ajouter deux variantes, du Passage du Nord-Ouest. Cette description se fait en fonction des données géographiques, des relevés de bathymétrie et de la condition des glaces selon les saisons. Mention est faite des multiples détroits, golfes et bras de mer qui jalonnent ces routes.

L'analyse historique qui suit nous fait tout d'abord découvrir les expéditions de la période britannique, depuis celle entreprise

par John Cabot en 1497, jusqu'à la dernière des soixante-dix missions de recherche menée jusqu'en 1859 pour découvrir le sort de l'infortuné Sir John Franklin et de ses compagnons disparus en 1848. La période canadienne d'exploration commence en 1880, lors du transfert des possessions britanniques de la région au jeune Dominion du Canada. À cet égard, l'auteur nous fait connaître en détail les quatre expéditions menées par J.E. Bernier et par la suite les missions de patrouille de la G.R.C.. En fait cette description s'étend jusqu'à nos jours, en n'oubliant surtout pas les plus fameux épisodes que constituent la construction du système de défense. DEW vers 1955 et le passage du navire américain Manhattan en 1969.

Le potentiel commercial de l'Arctique canadien semble phénoménal selon la description qu'on en retrouve dans cet ouvrage. On a déjà commencé l'exploitation des ressources en hydrocarbures et en gaz (Dome Petroleum), de même que du minerai, tel le plomb et le zinc. On assiste ainsi au développement d'une technologie propre à l'Arctique. À ce niveau on peut penser aux instruments et aux techniques de forage, ainsi qu'aux projets de construction de pipe-lines gaziers ou pétroliers. Ce développement de l'activité commerciale va entraîner parallèlement un accroissement des besoins en transport, d'où la construction dans un avenir rapproché de pétroliers géants, de sous-marins et de brise-glaces (de classe 8 notamment).

C'est à ce stade que l'auteur aborde la question du statut juridique du Passage du Nord-Ouest, en cherchant à définir tout d'abord ce qu'est un détroit international. Après avoir rappelé les nombreuses déclarations ministérielles canadiennes à l'effet qu'on ne pourrait considérer ce passage comme étant un détroit international, Donat Pharand analyse ce terme en fonction des critères géographiques et fonctionnels et en dégagant certaines règles depuis une étude de la jurisprudence et de la doctrine.

Ayant appliqué ces critères au Passage du Nord-Ouest, l'auteur conclut que nous ne sommes pas en présence d'un détroit interna-

tional. Ses vues concernant l'interprétation à donner à certaines dispositions de la Convention de 1982 sur le droit de la mer vont dans le même sens.

L'accroissement des activités de transport dans cette région pourrait dans un très proche avenir remettre en question son statut juridique, en lui conférant un caractère international. Il y a moyen par contre pour le Canada de prévenir cela, en cherchant par exemple à contrecarrer l'affirmation du caractère international du Passage.

Le gouvernement canadien pourrait par exemple définir par voie législative des lignes de base droites (en retenant de préférence les principaux critères énoncés dans l'Affaire des pêcheries anglo-norvégiennes de 1951 plutôt que les principes codifiés en 1958 et 1982), de même que chercher à exercer un contrôle véritable sur cette région en établissant une infrastructure de services et de sécurité. En fait, même si cela devenait un détroit international, le Canada conserverait le droit de prendre des mesures pour veiller à sa protection.

Notons que le gouvernement canadien a déjà donné suite à une de ces recommandations en adoptant un décret en septembre dernier établissant les lignes de base droites autour des eaux de l'Arctique, en guise de réaction en quelque sorte à l'émoi causé par le voyage du brise-glace américain Polar Sea au cours de l'été.

Après cette analyse économique et juridique, les trois derniers chapitres de l'ouvrage abordent les questions à caractère social, à savoir l'impact sur l'environnement, les effets sur la culture propre aux Inuits vivant dans cette région de même que les implications au niveau de la défense nationale. Les recommandations faites par l'auteur aux responsables canadiens comprennent la nécessité de régler les réclamations territoriales des autochtones et de maintenir la souveraineté canadienne sur ces territoires. Au plan de la défense, il note l'urgence de renforcer la capacité canadienne de surveillance, surtout lorsqu'on considère l'importance stratégique de cette région et la facilité qu'ont les sous-marins d'y passer sans être détectés.

Cet ouvrage est donc plus qu'une étude désintéressée de la question de l'Arctique canadien. On ne peut ignorer en effet la dimension politique présente à travers toute l'étude, comme s'il s'agissait en fait d'un énoncé de politique identifiant les problèmes les plus pressants et suggérant des solutions devant être appliquées le plus rapidement possible. Donat Pharand nous fait bien sentir le sens de l'urgence attaché à toutes ces questions et nul doute que les responsables n'y resteront pas insensibles.

André FARAND

*Ministère des Affaires extérieures Ottawa  
(En détachement auprès de Québecair)*

## ÉTATS-UNIS

NYE, Joseph S. Jr. (Ed.). *The Making of America's Soviet Policy*, New Haven (Conn.), Yale University Press, Coll. Council on Foreign Relations Book, 1984, 379 p.

Depuis l'élection de Ronald Reagan à la présidence, en 1981, la politique américaine à l'égard de l'Union soviétique subit une mutation profonde dont les fondements et la logique restent encore à déterminer. Dans cette perspective, l'ouvrage édité et rédigé par Joseph Nye et ses collègues de Harvard, sous l'égide du fameux Council on Foreign Relations, constitue un effort de réflexion majeur – quoique tardif – qui tente de faire le bilan de quarante années de relations entre les États-Unis et l'Union soviétique, en se concentrant avant tout sur la politique américaine et son élaboration.

La nature de l'approche proposée est empirique, historique et normative. L'ouvrage, en effet, ne présente pas de cadre théorique qui en structurerait la démarche, l'analyse porte donc essentiellement sur les faits historiques et leur développement; par ailleurs, chacune des contributions tente de tirer de l'histoire une série de leçons pouvant servir de guide aux orientations futures de la politique