Mémoire présenté au Comité permanent des affaires étrangères et du développement international

Souveraineté du Canada dans l'Arctique

Soumis par :

Jessica M. Shadian, Ph. D.

Présidente et chef de la direction, Arctic360

jshadian@billgrahamcentre.ca

Novembre 2018

L'Arctique nord-américain, une nouvelle économie

« Nous avons besoin de routes, de voies ferrées et de pipelines pour continuer à tirer profit de nos ressources naturelles, qui paient pour la plupart des choses que nous tenons pour acquises et qui relient notre pays. »

Dave McKay, président et chef de la direction de RBC, cité dans le contexte de la législation fiscale américaine d'avril 2017 et de la capacité du Canada à demeurer concurrentiel au sein de l'économie mondiale.

Résumé

Dans ce mémoire, on fait valoir que le fait de mettre l'accent sur le besoin essentiel d'investir dans l'infrastructure du Nord canadien est la façon la plus efficace pour le Canada de protéger et de renforcer sa souveraineté dans l'Arctique¹. Au lieu de discuter du fait ou non que les navires de guerre et les sous-marins russes se dirigent vers le Nord canadien, la conversation géopolitique au sujet de la souveraineté de l'Arctique canadien devrait chercher à établir une stratégie qui comprend une vision à long terme, non seulement pour le Nord en tant que tel, mais qui s'insère dans une vision élargie du rôle futur que le Canada pourrait jouer dans les affaires politiques et économiques mondiales, et de ce que le Nord a à offrir à cet égard.

Ce mémoire présente l'argument comme suit : il commence par faire état de la situation actuelle et des conséquences des lacunes en matière d'infrastructure dans le Nord canadien. Il porte ensuite sur les investissements et les développements faits par d'autres pays arctiques dans leurs régions nordiques respectives. La section suivante étudie plus précisément l'état des investissements privés dans le Nord canadien, avant de les comparer aux investissements faits et prévus par plusieurs autres pays non arctiques dans la région. En prenant en considération tous ces facteurs, le mémoire fait valoir qu'une analyse des investissements dans l'infrastructure complète dans l'Arctique nord-américain est essentielle. Une telle analyse inciterait activement les investisseurs canadiens à trouver des façons d'investir leurs capitaux dans le Nord canadien. Du même coup, elle établirait les modèles des investissements directs étrangers dans le Nord canadien; elle pourrait ainsi réaffirmer auprès de la communauté

¹ Dans ce document, par Nord, on entend : les trois territoires dans le Nord (Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut), ainsi que le Nord-du-Québec et le Labrador, puisque ces deux régions disposent d'accords sur des revendications territoriales inuits. En outre, on considère que le Nord canadien fait partie de la nouvelle économie de l'Arctique nord-américain, qui comprend l'Alaska, le Nord canadien (comme il est défini dans le présent document) et le Groenland.

mondiale que le Canada est une nation nordique, et qu'elle tient à sa région nordique. Enfin, ce mémoire évalue la mesure actuelle dans laquelle le gouvernement fédéral canadien met l'accent sur les lacunes en matière d'infrastructure dans le Nord dans un contexte mondial, afin de souligner les fondements existants sur lesquels le gouvernement fédéral pourrait s'appuyer.

I. Introduction : lacunes sur le plan de l'infrastructure dans l'Arctique nord-américain

« Lors de la panne d'un satellite qui s'est produite en octobre 2011, la région nordique complète du Canada a été plongée dans le noir. Par cela, j'entends qu'il y a eu une interruption totale des télécommunications dans la région. Les avions ne pouvaient plus décoller. Plus personne n'était capable de communiquer dans la région ou avec le reste du monde. La région était entièrement coupée du reste du monde. En cas d'urgence lors d'une panne généralisée, des vies se trouvent dans une situation risquée... [Internet à fibre optique est] un service essentiel. Il s'agit d'un élément fondamental de l'infrastructure qui est absolument nécessaire pour gouverner, gérer et administrer. Mais il est aussi essentiel afin de pouvoir réagir en cas d'urgence. C'est essentiel pour le secteur des transports et de l'aviation. C'est essentiel pour les entreprises d'expédition. C'est essentiel pour l'armée. C'est essentiel pour la recherche dans l'Arctique. Il s'agit d'un aspect essentiel du fait de faire des affaires. »

Mairesse d'Iqaluit, au Nunavut, Madeleine Redfern, sur la nécessité d'avoir accès à Internet à fibre optique dans l'Arctique²

Il est difficile de faire valoir le contraire; l'Arctique suscite désormais l'intérêt mondial. Les changements climatiques ont fait en sorte qu'il y a un nouvel océan bleu dans la partie supérieure du monde. Ce facteur, associé au potentiel minéral bien connu de la région, aux ressources gazières prometteuses, à la capacité croissante de transformer le commerce maritime mondial, et à la géographie physique de la région au centre de la science climatique, fait en sorte que l'Arctique n'est plus une périphérie glacée. Il s'agit maintenant d'une région ayant une importance géostratégique et économique immense à l'échelle mondiale.

Contrairement à l'Arctique nordique bien développé, l'Arctique russe à nouveau de plus en plus développé, et même s'il fait partie de l'OCDE, un patrimoine historique (associé aux effets périlleux de la colonisation jusqu'à la guerre froide), et l'absence d'une stratégie de développement persistante ont fait en sorte que l'Arctique nord-américain (Alaska, Nord du Canada et Groenland) tire énormément de l'arrière par rapport à ses voisins arctiques, ainsi qu'à ses capitales plus au sud. Cette collision de deux forces, soit des économies non développées stagnantes et un intérêt mondial accru à l'égard de la région, a fait de l'Arctique nord-américain une nouvelle économie plus semblable aux économies émergentes d'autres régions du monde qu'aux économies des pays dans lesquels la région se trouve.

Dans l'Arctique nord-américain, l'infrastructure, y compris les routes, le logement, les ports, la recherche et le sauvetage, les câbles de fibre optique et d'autres composantes nécessaires d'une économie de base (beaucoup moins dans le cas d'une économie prospère), a été développée de manière inégale et, dans certains cas, elle est même absente. En ce qui concerne plus particulièrement le Canada, le discours

² <https://www.newsdeeply.com/arctic/community/2017/05/23/iqaluit-mayor-slow-internet-holds-back-canadas-eastern-arctic>.

national du Canada sur sa propre région nordique et le déficit important persistant en infrastructure fait rarement et même jamais l'objet de discussions dans le contexte de la valeur humaine et économique qu'offre le Nord. Le potentiel économique du Nord, et sa place dans le cadre du rôle du Canada sur la scène mondiale sont tristement ignorés. L'Arctique canadien est plutôt souvent perçu comme un aspect des obligations sociales du gouvernement fédéral, au lieu d'une possibilité économique importante.

L'absence d'infrastructure dans le Nord canadien contribue donc directement aux prix extrêmement élevés des aliments qui sont en mesure d'être acheminés vers les supermarchés dans le Nord. De nombreuses familles dans l'Arctique canadien ne sont même pas en mesure de combler leurs besoins alimentaires de base. Sept enfants inuits d'âge préscolaire au Nunavut sur dix souffrent d'insécurité alimentaire et ont un accès restreint à des aliments frais. Dans le même ordre d'idées, de nombreux résidents du Nord jouissent d'une éducation de la maternelle à la douzième année inférieure aux normes, ont un accès insuffisant aux soins de santé, font face à de graves pénuries de logements, n'ont pas accès à Internet (parce qu'il n'est pas offert), comptent sur des quantités rationnées de diesel pour combler leurs besoins énergétiques et n'ont pas d'eau potable.

En outre, puisqu'il y a un manque criant de routes, le transport aérien est souvent le seul mode de transport de nombreuses communautés rurales. Malheureusement, parmi les aéroports existants, nombreux sont ceux qui n'ont que des pistes en gravier. Le Nord canadien, comme la majorité de l'Arctique nord-américain, affiche aussi un déficit criant quant à la présence d'importants ports en eau profonde et, surtout, de ports en haute mer accessibles toute l'année.

Le Nord canadien dispose aussi d'énormes ressources naturelles, comme des réserves de gaz attendues, des pêches abondantes, et des ressources minérales, comme le cobalt, le nickel, le cuivre et d'autres minéraux qui sont de plus en plus accessibles et essentiels dans le cadre de la transition vers une économie mondiale axée sur les ressources renouvelables. Cependant, en raison du manque d'infrastructure, de la dépendance au diesel et d'une connectivité limitée à Internet, les coûts de la production minérale dans le Nord sont 30 % plus élevés. Ce potentiel devient ainsi, en grande partie, non concurrentiel sur les marchés mondiaux et non accessible, ne permettant pas de favoriser la prospérité et l'autonomie des économies du Nord.

Aucun élément fondamental n'empêche le développement du Nord canadien. La vision limitée qu'ont les Canadiens au sujet de la valeur du Nord représente l'obstacle le plus important au développement économique du Nord canadien et à sa prospérité. Ces limites ont pris plusieurs formes. Elles ont eu des répercussions sur la santé, le bien-être, les droits de la personne et les retombées économiques des résidents de la région, en plus de sous-évaluer les contributions que le Nord peut faire pour assurer la prospérité économique et l'importance géopolitique mondiale du Canada.

Même si les visions concernant le potentiel du Nord canadien, allant de la vision de 1946 considérant le Nord comme « la terre de l'avenir³ » de l'ancien premier ministre Lester B. Pearson au concept « Road to Resources » de 1966 de l'ancien ministre des Affaires du Nord et des Ressources du Nord, Arthur Laing, ont été envisagées tout au long du XX^e siècle, ces visions n'ont jamais représenté une stratégie à long terme ou n'ont jamais été accompagnées d'un financement pour assurer le

³ Pearson, L. B, « Canada Looks "Down North" » 1946, *Foreign Affairs* 24(4) : 638–47 : 638.

développement de l'infrastructure nécessaire pour concrétiser ces visions. Dans son rapport de 2016, David Emerson, ancien ministre du Commerce international, a écrit que, tout au long de l'histoire du Canada, les projets d'infrastructure dans le Nord ont été établis de manière ponctuelle, *sans plan cohésif ou lien aux corridors d'échanges commerciaux et de déplacements*⁴.

II. Voisins arctiques du Canada : comparaison des investissements faits dans le Nord à l'échelle de la région circumpolaire

De fait, le Canada tire de l'arrière par rapport à plusieurs de ses voisins arctiques quand vient le temps de tirer profit du potentiel immense du Nord. Au cours des 10 dernières années, la Norvège a porté une attention croissante au Nord, en élargissant ses pêches et en assurant l'exploitation des hydrocarbures extracôtiers dans l'Arctique. Snøhvit, le premier projet extracôtier dans l'Arctique, se sert du captage et du stockage du carbone pour réinjecter le CO₂. La Norvège et la Russie ont aussi résolu leur différend relatif à la frontière dans la mer de Barents. Les deux pays peuvent désormais tirer profit des gisements d'hydrocarbures attendus dans leur région.

En 2009, la Russie a dévoilé sa propre stratégie pour l'Arctique, qui fait valoir que l'Arctique est essentiel pour l'avenir de l'économie russe. Cette situation est partiellement attribuable à l'abondance des ressources naturelles présentes dans la région, tout particulièrement le pétrole et le gaz. Actuellement, environ 20 % du PIB de la Russie vient de l'Arctique⁵. Pour favoriser l'exploitation plus approfondie des ressources et en profiter, la Russie fait aussi de son passage maritime dans le Nord un nouveau corridor maritime, la route maritime du Nord (RMN). Cela permettra aux ressources d'atteindre les marchés mondiaux (c.-à-d. l'expédition), qui pourront emprunter la RMN entre l'Europe et l'Asie. En outre, les navires étrangers auront accès aux ressources de la Russie. La RMN est aussi devenue une façon importante d'obtenir des recettes additionnelles grâce aux frais d'utilisateur payés par les entreprises qui empruntent cette route. Les frais d'utilisateur servent à payer les escortes par brise-glace, qui sont presque toujours nécessaires. Des frais sont donc quasiment toujours payés.

Dans le même ordre d'idées, l'Islande est désormais entièrement alimentée par de l'énergie renouvelable⁶. Au Groenland, la dépendance au diesel a été remplacée par l'hydroélectricité sans émissions, qui représente 70 % de la totalité de l'électricité⁷. L'Alaska est le chef de file mondial en ce qui concerne les miniréseaux renouvelables⁸, faisant du vent la matière première principale pour l'alimentation des villages. Le diesel n'est qu'une source de rechange. En raison de la proximité étroite de tous dans l'Arctique nord-américain, le Canada et les Canadiens qui résident dans le Nord disposent d'un grand nombre de possibilités pour apprendre des voisins, en plus d'approfondir les collaborations.

⁴ L'usage de l'italique relève de moi, Emerson, David, « Parcours : brancher le système de transport du Canada au reste du monde » 2016, p. 54, http://publications.gc.ca/collections/collection_2016/tc/T22-216-2015-fra.pdf.

⁵ <https://www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-strategy-aimed-conflict-cooperation-part-one/>.

⁶ <https://unchronicle.un.org/article/iceland-s-sustainable-energy-story-model-world>.

⁷ <https://globalrenewablenews.com/article/education/547425/Green-Island-Living.html>.

⁸ <https://publishing.aip.org/publishing/journal-highlights/alaskan-microgrids-offer-energy-resilience-and-independence>.

Le passage du Nord-Ouest, par exemple, observe déjà une hausse de la circulation maritime. Elle devrait continuer à prendre de l'ampleur. La création d'une « ligue de ports » dans l'Arctique nord-américain, allant de l'Alaska au Groenland permettrait de favoriser un réseau maritime dans l'Arctique actif qui faciliterait la production de revenus, assurerait l'adoption de normes environnementales judicieuses, appuierait le libre-échange, et comblerait le besoin actuel et croissant en matière de capacités robustes en recherche et sauvetage et en mesures et intervention d'urgence⁹. Le développement de ports permettrait aux minéraux du Nord canadien d'atteindre les marchés mondiaux. De plus, il est évident qu'en ayant un nombre accru de ports, les communautés en profiteraient directement, que ce soit en raison des prix inférieurs des aliments, ou en ayant davantage accès à de l'énergie durable, à des logements améliorés ou à des services de base. En fait, il est juste d'affirmer que l'Arctique nord-américain demeure une région économique mondiale importante, mais exceptionnellement sous-évaluée. Son potentiel pour le Canada commence tout juste à être reconnu¹⁰.

III. Puissances mondiales non arctiques qui investissent dans l'Arctique

« La Chine est un intervenant important dans les affaires de l'Arctique... La Chine participe aussi étroitement aux enjeux interrégionaux et mondiaux dans l'Arctique, surtout dans certains secteurs, comme les changements climatiques, l'environnement, la recherche scientifique, l'utilisation des routes d'expédition, l'exploration et l'exploitation des ressources, la sécurité et la gouvernance mondiale. L'utilisation des routes maritimes et l'exploration et l'exploitation des ressources dans l'Arctique peuvent avoir d'énormes répercussions sur la stratégie en matière d'énergie et le développement économique de la Chine, qui est une nation commerçante et un consommateur d'énergie importants dans le monde. On s'attend à ce que les capitaux, la technologie, le marché, le savoir et l'expérience de la Chine jouent un rôle important pour élargir le réseau de routes d'expédition dans l'Arctique et faciliter les progrès économiques et sociaux des États côtiers le long de ces routes. La Chine partage des intérêts avec les États arctiques, ainsi qu'un avenir avec le reste du monde dans l'Arctique. »

Politique sur l'Arctique de la Chine : Bureau d'information du conseil d'État de la République populaire de Chine, janvier 2018¹¹.

En novembre 2018, Samir Saran, président de l'Observer Research Foundation, a publié un article dans le cadre du Forum économique mondial qui fait valoir que le modèle de gouvernance de l'ordre mondial libéral, où en son centre l'Occident se trouve, est modifié par les nations périphériques du système qui deviennent leurs propres centres au sein du système mondial¹². Selon M. Saran, il y aura une intersection à venir de la montée des régions du bassin Indo-Pacifique, de l'Eurasie et de l'Arctique qui reconfigureront la

⁹ <https://vimeo.com/190361437>.

¹⁰ <https://www.theglobeandmail.com/report-on-business/rob-commentary/north-america-must-seize-its-arctic-opportunity-or-risk-sbeing-left-out-in-the-cold/article38271383/>.

¹¹ http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm.

¹² Saran, Samir « The collision of these 3 geographies is creating a new world order », 1^{er} novembre 2018, Forum économique mondial, <https://www.weforum.org/agenda/2018/11/eurasia-indo-pacific-arctic-new-world-order/>.

manière dont les nations considéreront la politique mondiale à l'avenir¹³.

À cette intersection, la Chine, ainsi qu'un nombre croissant d'États non arctiques, ne fait pas que reconnaître la pertinence stratégique grandissante de l'Arctique, comme le souligne M. Saran. Elle a déjà investi ou négocie pour investir davantage dans l'Arctique, y compris l'Arctique nord-américain. Jusqu'à maintenant, la Chine est devenue l'État non arctique le plus impliqué (même si la Chine se considère comme un État à proximité de l'Arctique). En 2013, la Chine a dévoilé sa nouvelle initiative sur les réseaux et routes, une stratégie à long terme portant sur la construction d'un réseau d'infrastructure mondial au sein duquel toutes les routes mènent à Beijing. Sherri Goodman, du Council on Foreign Relations, l'a bien exprimé lorsqu'elle a déclaré que la Chine est comme une araignée, et que son initiative sur les réseaux et routes est sa toile¹⁴. Reconnaisant les changements géopolitiques qu'entraînent déjà les changements climatiques dans le Nord, y compris un accès accru aux minéraux et aux autres ressources naturelles, et les intérêts dans la recherche dans l'Arctique pour mieux comprendre les répercussions à long terme des changements climatiques, en janvier 2018, la Chine a dévoilé sa stratégie pour l'Arctique. La stratégie comprend une « route de la soie polaire », qui est devenue la vision de la Chine pour intégrer l'Arctique à son initiative sur les réseaux et routes en fonction de ce à quoi l'Arctique devrait ressembler dans les 20, 30 ou même 50 prochaines années.

Même si, actuellement, la Chine met principalement l'accent sur la route maritime du Nord, cela ne veut pas dire que les Chinois ne s'intéressent pas à l'Arctique canadien ou à l'Arctique nord-américain. Même si le passage du Nord-Ouest n'est pas près de devenir une route maritime fiable, il est, malgré tout, de plus en plus accessible et utilisé. On constate déjà une hausse des croisières touristiques et de l'expédition de destination. Conformément à ces changements, en 2016, le gouvernement chinois a publié un guide sur l'expédition par le passage du Nord-Ouest. Le livre de 365 pages comprend des tableaux et des renseignements détaillés sur la glace de mer et les conditions météorologiques, afin d'aider les navires chinois voyageant de l'Asie vers l'Atlantique par l'Arctique nord-américain¹⁵. Ce livre a été suivi, en août 2017, par le passage du *Xue Long* (dragon des neiges), le premier navire chinois à franchir le passage du Nord-Ouest, voyageant de l'océan Pacifique à l'océan Atlantique par l'intermédiaire de l'archipel de l'océan Arctique. La Chine a aussi investi dans les ressources et l'infrastructure dans l'Arctique nord-américain et prévoit investir davantage dans celles-ci. La Chine comprend que l'Arctique renferme de vastes quantités des ressources dont elle a besoin pour maintenir son économie et en assurer la croissance, et que le fait d'investir dans un nouveau système d'infrastructure commerciale mondiale sera essentiel pour réussir.

IV. Investissements de capitaux privés canadiens dans le Nord

Le mode de financement des composantes d'un corridor nordique dépendrait du type d'infrastructure. Les pipelines et les chemins de fer généreraient des flux de revenus qui les rendraient rentables, mais que les routes – qui peuvent générer des revenus seulement si des postes de péage sont en place – s'apparentent plutôt à des biens publics, qui requièrent habituellement un financement gouvernemental. Dans certains cas, les partenariats public-privé constituent une approche potentielle, mais qu'il faut approfondir la recherche sur cette question

¹³ *Ibid.*

¹⁴ <https://sea-technology.com/chinas-arctic-ambitions-qa-with-sherri-goodman>.

¹⁵ <https://www.theglobeandmail.com/news/world/china-reveals-plans-to-ship-cargo-across-canadas-northwest-passage/article29691054/#comments>.

et d'autres, liées au financement.

« Corridor national – Améliorer et faciliter le commerce et les échanges intérieurs ». Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, juin 2017.

Jusqu'à maintenant, le Canada n'a pas établi de stratégie axée sur l'économie pour sa région nordique, c'est-à-dire une analyse concertée des investissements stratégiques dans l'infrastructure guidée par le rôle croissant de l'importance stratégique de l'Arctique dans le monde, et dans le même ordre d'idées, qui orienterait le développement économique du Nord canadien. Selon l'entreprise d'investissement américaine Guggenheim Partners, l'Arctique aura besoin de près de 1 billion de dollars américains en investissements dans l'infrastructure au cours de la prochaine décennie, y compris le transport, les télécommunications et les services sociaux, afin de soutenir une nouvelle ère de possibilités économiques, allant de l'énergie, de la pêche et de l'exploitation minière à la défense et au tourisme¹⁶. En surface, ces estimations semblent être inférieures au total possible, puisqu'elles ne tiennent pas entièrement compte des besoins en infrastructure du Canada ou du Groenland¹⁷. Sans égard au chiffre définitif, les investissements nécessaires vont au-delà des sommes que les gouvernements publics au Canada peuvent verser. Les capitaux canadiens (comme les fonds de retraite) et mondiaux seront essentiels pour tirer profit des possibilités stratégiques et économiques dans le Nord canadien.

D'un point de vue économique, la majorité des grandes banques et fonds de retraite du Canada n'ont pas eu l'occasion de considérer l'Arctique nord-américain comme une économie émergente. Ils n'ont pas non plus eu l'occasion d'en apprendre davantage sur sa valeur stratégique comme investissement. Par conséquent, aucune banque principale et aucun fonds de retraite ne dispose actuellement d'une stratégie interne d'investissement dans l'infrastructure pour le Nord canadien ou l'Arctique nord-américain. Dans le même ordre d'idées, aucun fonds de retraite canadien n'a investi, jusqu'à maintenant, ses capitaux dans le Nord canadien. Reconnaisant l'importance critique de la réconciliation avec les Autochtones, le fait de trouver des façons d'inciter le secteur financier canadien à investir dans le Nord serait une excellente manière de favoriser l'atteinte de l'objectif du gouvernement fédéral qui est d'assurer la réconciliation économique, en plus d'offrir des solutions concrètes qui stimuleraient la durabilité et la prospérité des communautés nordiques¹⁸.

V. Vers l'adoption d'une stratégie d'investissement à long terme

Tandis que les partenariats mondiaux sont modifiés et que le Nord canadien est au cœur de l'intérêt international, au lieu d'être une périphérie glacée, la souveraineté de l'Arctique canadien n'est pas menacée.

Il s'agit plutôt d'une source immense de possibilités stratégiques et économiques. Pour tirer profit de ces possibilités, il est nécessaire d'établir une stratégie à long terme qui doit comprendre des mécanismes actifs pour attirer les capitaux canadiens et étrangers, en plus d'illustrer l'engagement à long terme du gouvernement fédéral. Les investisseurs à long terme (ILT) qui participeront au développement de l'Arctique seront essentiels. Comme le

¹⁶ https://www.guggenheimpartners.com/GP/media/pdf/Bloomberg_The-World-Has-Discovered-a-1-Trillion-Ocean.pdf.

¹⁷ <https://www.outsiderclub.com/the-1-trillion-map/2760>.

¹⁸ Il faut noter que, contrairement à l'argument selon lequel les profits doivent être élevés avant que les communautés en bénéficient, si cette situation se produit, l'infrastructure a des avantages directs et immédiats. Par exemple, la construction de nouveaux ports permettrait immédiatement d'accroître les expéditions d'aliments, réduisant ainsi le coût des aliments, augmentant l'accès à des aliments frais et offrant ainsi des avantages sociaux et pour la santé.

fait valoir Guggenheim, pour obtenir un permis d'exploitation à long terme pour ces investissements privés et publics, des plans de développement nationaux et régionaux dotés d'un permis social solide sont requis¹⁹. Tandis que, dans ses stratégies antérieures et futures pour l'Arctique, le gouvernement fédéral canadien reconnaît le Nord et prend des engagements à son égard, ces stratégies n'ont pas pour objectif d'offrir une stratégie d'investissement complète qui comprend des études de faisabilité, des priorités pour le développement, des modèles pour le climat économique, des analyses des risques, des modèles de partenariats public-privé, le rôle de l'IA et de l'infrastructure intelligente. De plus, elles ne mentionnent pas de feuille de route détaillée comprenant les mesures que le gouvernement prendra pour combler les besoins en investissement et réaliser le potentiel.

Si le Canada ne s'empare pas de l'occasion pour créer des plans stratégiques et établir des engagements à long terme nécessaires pour assurer le développement du Nord et si les projets d'infrastructure continuent d'être financés en fonction des besoins du moment, il est fort probable que la vulnérabilité du Canada dans l'Arctique augmente. Tandis que le Canada continue de débattre de la valeur de sa région nordique, les pays non arctiques partout dans le monde, et particulièrement l'Asie, comprennent déjà la valeur et le potentiel de l'Arctique nord-américain. Non seulement ont-ils proposé leurs propres stratégies nationales pour l'Arctique, comprenant des politiques financières, maritimes et économiques pour favoriser la présence dans la région et tirer profit de l'économie émergente de l'Arctique, mais ils prennent aussi des mesures concrètes pour commencer à tirer avantage de ce potentiel. S'appuyant sur des perspectives à long terme (décennies et siècles), la Chine s'implique déjà en ce qui concerne les investissements stratégiques et financiers qui influent sur ce à quoi ressemblera l'Arctique à l'avenir, en plus de s'appuyer physiquement sur cette vision aujourd'hui.

VI. Stratégies économiques dans l'Arctique déjà achevées – la Russie et l'Arctique nordique

Russie : En 2016, le ministère du développement de l'Extrême-Orient russe, en collaboration avec McKinsey & Company, a réalisé sa propre étude de faisabilité économique pour la route maritime du Nord. L'analyse russe a pour objectif de créer des modèles organisationnels, financiers, économiques et concurrentiels à court et à long terme du développement et du fonctionnement de la route maritime du Nord, en plus d'établir un modèle financier et économique pour faire de la route un « corridor de transport concurrentiel ayant une importance mondiale, y compris pour le transport de conteneurs²⁰ ».

Conseil nordique : En 2018, le Conseil nordique des ministres a diffusé une analyse de rentabilisation pour l'Arctique nordique, qui mettait l'accent sur l'entrepreneuriat et l'innovation, les partenariats public-privé et la coopération commerciale, la bioéconomie et les industries créatives²¹. Le Conseil économique de l'Arctique a aussi approuvé cette analyse de rentabilisation.

VII. Attention du gouvernement fédéral canadien et lacunes en matière d'infrastructure dans le Nord

En janvier 2016, le Conseil national de développement économique des Autochtones, dont le

¹⁹ <http://arctic.blogs.panda.org/the-circle/development-in-the-arctic/>.

²⁰ http://www.chnl.no/publish_files/WP4_Balmasov_S_Russia_latest_efforts_regarding_NSR.pdf.

²¹ <https://arcticeconomiccouncil.com/aec-cooperates-breakout-nordic-council-ministers-arctic-circle-conference/>.

mandat est de fournir des conseils et une orientation au gouvernement fédéral, a publié le rapport « Recommandations sur le développement d'infrastructures nordiques à l'appui du développement économique ». Parmi les recommandations formulées, il y avait les suivantes : 1) le gouvernement canadien doit financer un système pour cerner les domaines d'investissement prioritaires et pour coordonner les investissements; 2) le développement des infrastructures doit être considéré comme des possibilités d'investissement pour les gouvernements autochtones; 3) il faut étudier la possibilité de créer un modèle d'investissement privé réservé au Nord. En décembre 2016, le premier ministre Trudeau a indiqué que le gouvernement du Parti libéral s'engageait à créer conjointement un nouveau Cadre stratégique pour l'Arctique qui chercherait à former de nouveaux partenariats véritables avec les communautés autochtones de la région au Canada. Parmi les six principaux thèmes, deux mettaient l'accent sur des infrastructures complètes dans l'Arctique et cherchaient à étudier l'Arctique dans un contexte mondial. Un rapport d'Affaires autochtones et du Nord publié en mars 2017 a suivi. Il s'intitulait : « Modèle de leadership partagé dans l'Arctique²² ». La représentante spéciale de la ministre Bennett, Mary Simon, a rédigé le rapport. Elle a conclu qu'il fallait combler les lacunes dans l'infrastructure. Selon M^{me} Simon, en partenariat avec les gouvernements de l'Arctique et les chefs autochtones, le gouvernement du Canada doit élaborer des « critères pour les projets d'infrastructure dans l'Arctique, lesquels critères rendraient compte du contexte singulièrement unique en matière de dépenses d'infrastructure dans l'Arctique et de la nature de "rattrapage" pour combler les lacunes dans cette infrastructure, et qui corrigeraient le caractère punitif des allocations par habitant sans financement de base ». Elle a aussi souligné qu'il « faut combler les lacunes dans l'infrastructure de base afin de positionner l'Arctique canadien comme un membre à part entière de la collectivité mondiale ».

Actuellement, le gouvernement fédéral devrait diffuser son Cadre stratégique pour l'Arctique définitif. Transports Canada se penche sur un rapport stratégique sur l'infrastructure dans l'Arctique. Comme le soulignent ces engagements, le gouvernement fédéral dispose de fondements solides sur lesquels appuyer ces discussions.

²² Simon, Mary : <https://www.rcaanc-cimac.gc.ca/fra/1469120834151/1537886350215>.