

La nouvelle route vers le Pacifique

La sortie : on l'atteint en cinq jours aujourd'hui

Il y a un siècle, Roald Amundsen avait mis trois ans pour effectuer ce trajet. Parti avec six hommes en 1903, ce navigateur vainqueur du passage du Nord-Ouest n'en sortira vivant qu'en 1906.

L'entrée du passage : elle s'ouvre bientôt

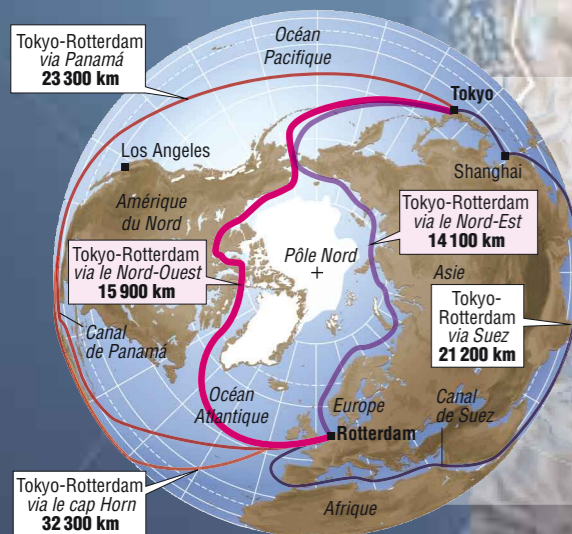
Quand pourra-t-on emprunter le passage du Nord-Ouest ? Les scientifiques estiment qu'il devrait être navigable plusieurs mois par an d'ici une vingtaine d'années. Durant la belle saison, le pôle Nord serait entouré d'une calotte blanche, elle-même entourée par un océan ouvert.

Le contrôle des côtes : le Canada veut s'imposer

L'archipel arctique représente 40 % du territoire du Canada. Jusqu'à présent, personne ou presque ne remettait en cause la souveraineté que ce pays s'était auto-attribuée. Avec l'ouverture de la nouvelle route, s'annonce aussi une bataille diplomatique pour son contrôle.

Vers l'Asie, le chemin le plus court passe désormais par le nord

Le passage du Nord-Ouest est, avec la route dite du Nord-Est qui longe la côte sibérienne, une des nouvelles voies maritimes dégagées par les effets du réchauffement climatique. Beaucoup plus courts que les routes empruntant le canal de Panama ou le canal de Suez, ces deux passages permettront aux navires de relier l'Europe et l'Asie plus rapidement. Elles faciliteront aussi l'exploitation de gisements considérables de minerais et de pétrole dans la région arctique.



Avec la fonte des glaces dans l'océan Arctique, s'ouvre un fabuleux raccourci pour les navires qui font route vers l'Asie : le passage du Nord-Ouest. Les enjeux commerciaux, diplomatiques et écologiques sont colossaux.

Les explorateurs du XVI^e siècle en ont rêvé, le réchauffement climatique est en passe de le réaliser ! Ça fond, ça casse, ça passe... Autour du pôle Nord, la disparition de la banquise plusieurs mois par an n'est plus qu'une question de temps. L'océan Arctique sera alors navigable. De nouvelles routes maritimes se dessinent ainsi, réservées jusqu'à présent aux seuls puissants brise-glaces. Côté canadien, le passage du Nord-Ouest deviendra praticable. Côté russe, la route du Nord-Est pourra être empruntée sans escorte plusieurs mois par an (voir encadré). Pour les navires, l'intérêt est immense. De Londres à Tokyo, ils gagneront 5 500 kilomètres par rapport au trajet actuel passant par le canal de Suez ; et 7 600 par rapport à celui empruntant le canal de Panama. Le tout sans limite de gabarit ni de tirant d'eau. Quand ? En 2080... 2060... 2030... 2011... En quelques années, les scientifiques ont tous révisé à la baisse leurs prévisions concernant la date à laquelle le bassin arctique sera entièrement libéré par les glaces plusieurs mois par an. Wieslaw Maslowski, océanographe à l'école navale de Monterey, en Californie, est le plus audacieux. Il prédit que tout l'océan Arctique sera dégagé dès 2011, et que subsistera seulement une lisière de glace autour de l'archipel canadien. «Je trouve ça tellement effarant, dit Louis Fortier, directeur d'ArcticNet, le principal réseau de scientifiques canadiens travaillant sur la région, que je préfère parler de 2015-2020. Mais il reste que ça cogne à la porte ! Comme si la banquise était en train de se volatiliser à la verticale.»

Tous ceux qui œuvrent en Arctique le confirment : 2006 aura été une grande année d'«eaux libres» dans le passage du Nord-Ouest. Côté canadien, «on a établi un record de fonte des glaces et de transit de navires», note Jean Ouellette, qui dirige les opérations des brise-glaces de la garde côtière canadienne en Arctique. Entre fin août et fin octobre, «le passage s'est quasiment vidé de glace, même dans le canal de McClintock, près de l'île Victoria, qui était toujours bouché». Depuis 1903 et la première tentative réussie ▶

Ça fond, ça casse, ça passe... Les nouvelles routes maritimes excitent les convoitises

► du Norvégien Roald Amundsen, à peine deux cents navires avaient parcouru entièrement les 5 000 kilomètres entre le détroit de Davis, à l'est, et l'océan Arctique, à l'ouest. En 2006, les Canadiens ont recensé onze traversées : trois bateaux de croisière, trois remorqueurs de barges, trois voiliers et deux brise-glaces canadiens.

A Resolute Bay, l'un des derniers villages canadiens habités en bordure du passage du Nord-Ouest, la mythique route de navigation, qui a fait rêver tant de marins et en a tué tant d'autres, fait l'objet de bien des conversations. Les Inuits sont partagés sur les bienfaits de l'ouverture estivale. «C'est bon et mauvais en même temps», résume Allie Salluvinik, employé municipal dans ce village d'une cinquantaine de maisons serrées autour d'une minuscule église anglicane avec son petit port de pêche. Bon pour le développement économique des communautés, grâce à la hausse du trafic maritime, la construction possible de nouveaux ports en eau profonde et une exploitation plus rentable des riches gisements de pétrole et gaz de l'Arctique, évalués à un quart des réserves mondiales. Mauvais pour l'environnement et le mode de vie traditionnel des Inuits. «Chaque printemps, raconte Allie Salluvinik, je partais chasser le canard en motoneige jusqu'à une île au large. Depuis cinq ans, c'est très difficile. La glace est trop mince. Il faut attendre d'y aller en bateau, l'été... mais les canards sont partis.»

Riverains du passage, les Inuits ont un cauchemar : une catastrophe écologique. Imaginez une marée noire comme celle de l'«Exxon Valdez» en Alaska, en 1989, qui souillerait l'Arctique blanc, l'une des zones les plus fragiles de la planète. Là-haut, un accident pourrait avoir des conséquences irréversibles sur l'environnement. Et comment intervenir dans un univers si hostile, si éloigné de toute infrastructure ? Le Canada a bien adopté une loi sur la prévention de

la pollution en Arctique en 1970, mais son système d'enregistrement des navires reste basé sur une déclaration volontaire des bateaux eux-mêmes. Les scientifiques canadiens n'hésitent pas à mettre les pieds dans le plat. «Le Canada, disent-ils, n'est absolument pas équipé pour faire face à un déversement majeur de pétrole en Arctique.» «Le contrôle dans le passage doit être renforcé et accompagné de normes plus strictes», ajoute Paul Okalik, Premier ministre du territoire canadien du Nunavut, qui se dit «très inquiet». Ses angoisses ne sont pas sans fondement. «Eau libre ne veut pas dire absence de danger, relève Lionel Haché, prévisionniste au Service canadien des glaces. C'est la jeune glace de première année qui fond de plus en plus et permet aux vieilles glaces de se déplacer du pôle Nord vers le sud, avec le risque de voir ces gros packs, durs comme du ciment, pénétrer dans l'archipel et rendre la navigation très dangereuse».

La question clef : à quel pays appartient le passage du Nord-Ouest ?

Jean Ouellette, de la Garde côtière canadienne, renchérit : «L'avenir, côté trafic, est un gros point d'interrogation. Les Canadiens devront avoir en permanence un de leurs six brise-glaces dans le passage, pour assister au besoin les navires.» Si le trafic augmente, «il ne sera pas forcément rentable», met-on en garde du côté d'ArcticNet, car les coûts d'assurance vont monter en flèche. Et comment éviter l'arrivée probable de pavillons de complaisance ? Toutes ces questions ne sauraient masquer le principal enjeu de l'ouverture du passage du Nord-Ouest : à qui appartient-il ? Le Canada joue gros. Tout en îles et en eau, l'archipel arctique occupe 40 % de la surface du pays. Jusqu'à présent, la banquise, quasi impénétrable, assurait gratuitement la sécurité du pays et n'intéressait pas grand monde. Personne non plus n'avait contesté la souveraineté du Canada sur les lieux que le pays s'était en quelque sorte auto-attribués. «Il n'y avait pas de sentiment d'urgence», note Michael Byers, professeur de politique internationale à l'université de Colombie-Britannique. Ce n'est plus le cas avec la perspective d'un passage du Nord-Ouest sans glace.

Les Etats-Unis, l'Europe et le Japon ont affiché leur position : ils veulent conférer au passage un statut de détroit international, que chacun pourra donc emprunter. Avec un argument massue : traditionnellement, la communauté internationale estime que toute voie d'eau qui relie deux océans doit être considérée comme faisant partie des eaux internationales. Le Canada, lui, revendique pour le passage le statut «d'eaux territoriales». En clair, les siennes. Il a accepté que l'armée américaine participe également à la surveillan-

Resolute Bay, au Canada, est l'un des derniers villages riverains du passage du Nord-Ouest. Au recensement de 2001, on y comptait deux cent quinze habitants.



Kyle Cahvo / Visual & Written SL / Alamy

INÉDIT !

Ci-contre, en dépliant à détacher, l'Arctique et l'Antarctique en majesté.



Keith Levesque / ArcticNet

L'«Amundsen», brise-glaces de la Garde côtière canadienne est devenu un navire scientifique chargé d'étudier les glaces dans le passage du Nord-Ouest. Il mouille ici, en 2006, dans le fjord Nachvak, au Canada.

► ce maritime. Mais la question de fond sur le statut du passage du Nord-Ouest demeure et doit être «débatue par la voie diplomatique», rappelait en novembre son ministre de la Défense, Gordon O'Connor. Les Etats-Unis, partisans dans un premier temps du statut de détroit international, auraient, indique Michael Byers, déjà changé d'optique et seraient «prêts à reconnaître la souveraineté canadienne en échange de sérieuses garanties sur la protection de leurs intérêts», notamment la sécurité. En clair, les Américains veraient volontiers les Canadiens effectuer des contrôles sur leurs frontières désormais accessibles par le passage du Nord-Ouest. L'ancien ambassadeur américain à Ottawa, Paul Cellucci, proche de George W. Bush, soutient même que ces intérêts seraient mieux protégés avec une voie maritime sous contrôle canadien.

Les pays européens et le Japon risquent d'être mis hors jeu

Michael Byers voit dans la position variable des Américains une façon pour eux de négocier en position de force avec le Canada un traité qui ouvrirait l'accès à la navigation commerciale, sous contrôle canadien, mais dont la sécurité serait assurée avec un droit de regard de leur part. «Le Canada a tout intérêt à pousser dans cette voie», dit Michael Byers. Car, une fois un tel accord conclu en coulisses, obtenir l'aval des Européens et des Japonais sera, selon lui, une simple formalité. Les pays non-riverains du passage, comme le Japon ou les Etats de l'Union européenne, seraient ainsi mis hors jeu. La bataille diplomatique pour le contrôle de l'océan Arctique s'annonce très chaude. ■

Anne Péloous

A l'Est aussi, un nouveau passage

A l'Est, c'est le dégel... de la banquise. La fonte des glaces arctiques ouvre une seconde route, dite du Nord-Est, qui longe la côte nord de la Sibérie. S'il existait une compétition entre les deux passages, il serait judicieux de parier sur celui-là. «Les choses y sont plus avancées», indique Jean-Pierre Beurrier, professeur à l'université de Nantes. C'est du côté russe que le réchauffement a été le plus significatif depuis 1979. La mer de Kara est désormais libre de glace. Plus spectaculaire encore, l'île Vrangél n'est plus reliée au continent par la banquise. Vaincue en 1879 par Adolf Nordenskjöld, cette voie maritime a subi les ricochets de l'histoire du xx^e siècle. Dès 1926, l'URSS s'est déclarée souveraine de la partie comprise entre ses côtes et le pôle Nord. Le Severny Morskoy Put (en russe) était en effet le chemin le plus court, mais pas le plus facile, pour se rendre d'une extrémité à l'autre du territoire. A la fin des années soixante, le passage a été maintenu ouvert grâce aux bri-



AFP / Alexander Nemerov

Au nord du cercle polaire, le port de Mourmansk (Russie), dans la mer de Barents, va profiter du dégel.

se-glaces nucléaires. Depuis 1989, «les Russes voient l'ouverture du passage du Nord-Est avec des dollars pleins les yeux», rapporte Christian de Marliave, qui organise des expéditions dans l'Arctique. Les tarifs prohibitifs demandés pour l'escorte (obligatoire) de tout navire par un brise-glaces ont toutefois retardé le recours à cette nouvelle voie maritime. Bientôt, on pourra se rendre d'Europe au Japon sans escorte. Une coque renforcée et équipée suffira...