



NOTRE REPORTER
A NAVIGUÉ SUR
LA MYTHIQUE VOIE
DU GRAND NORD
CANADIEN, QUE
LE RÉCHAUFFEMENT
CLIMATIQUE LIBÈRE
CHAQUE ANNÉE
UN PEU PLUS
DE SES GLACES.

PASSAGE DU NORD-OUEST UNE ROUTE S'OUVRE

ARTS Massin, génie du graphisme d'édition **PORTFOLIO** La banlieue mise en scène

SHOW-BUSINESS Jerry Seinfeld, le maître du stand-up **ARCHIVES** L'« enfer » de la BNF

grand reportage

NOTRE REPORTER
A NAVIGUÉ AUX
AVANT-POSTES DU
RÉCHAUFFEMENT
CLIMATIQUE, SUR
LE MYTHIQUE PASSAGE
DU NORD-OUEST.
TARD DANS LA SAISON,
LE BRISE-GLACE
« LOUIS-SAINT-LAURENT »
N'A PAS RENCONTRÉ LES
GLACES QUI OBSTRUENT
HABITUELLEMENT
LES DÉTROITS DU GRAND
NORD CANADIEN.
UNE UTILISATION
COMMERCIALE DE
CE RACCOURCI
ENTRE ATLANTIQUE
ET PACIFIQUE EST
DÉSORMAIS
ENVISAGEABLE. AVEC LES
RISQUES ÉCOLOGIQUES
QUE CELA COMPORTE.
DE NOTRE ENVOYÉE SPÉCIALE
ANNE PÉLOUAS

Une rou
sort des

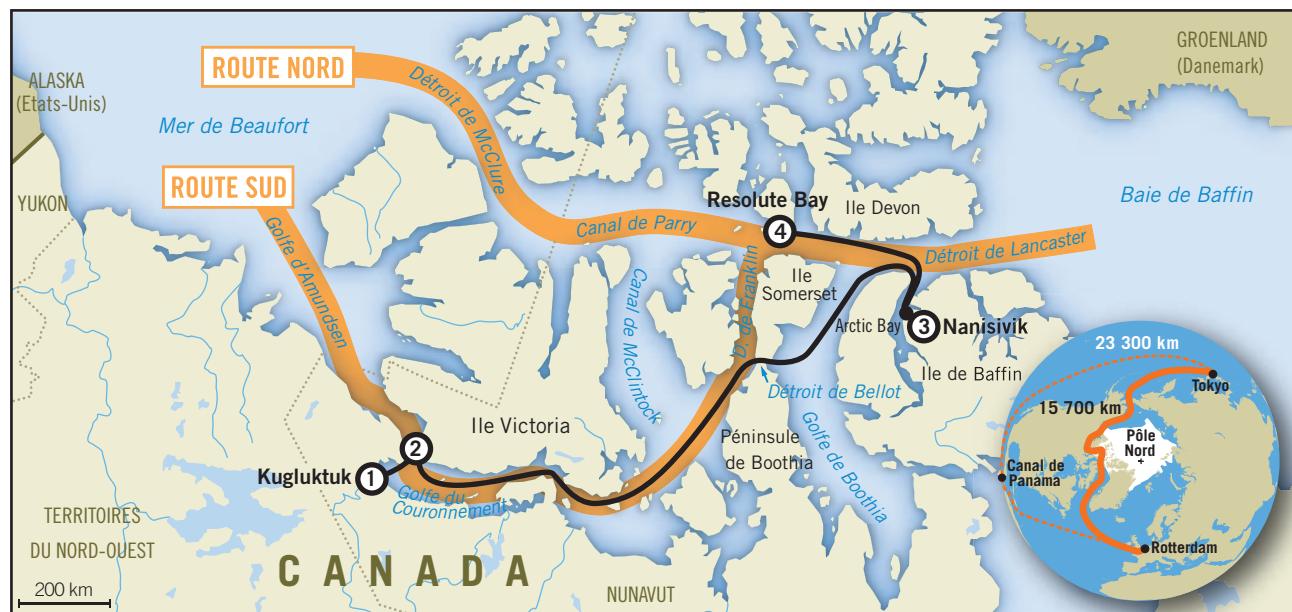
La baie de Baffin, l'entrée est du passage du Nord-Ouest, était jusqu'ici recouverte d'une vaste banquise de novembre à juillet.

te
glaces



Dans le golfe du Couronnement, près de Kugluktuk. Chaque année en juillet, le *Louis-Saint-Laurent*, brise-glace de la Garde côtière canadienne, traverse le passage du Nord-Ouest vers l'ouest pour ouvrir la saison navigable. Il la clôture en octobre par un voyage vers l'est.

LE PASSAGE DU NORD-OUEST, DU PACIFIQUE À L'ATLANTIQUE PAR LE GRAND NORD



Parti de Kugluktuk (1) le 11 octobre, le *Louis-Saint-Laurent* a attendu l'*Amundsen*, un navire de recherches, dans le golfe du Couronnement (2) avant de rejoindre, via le détroit de Bellot, l'ancien site minier de Nanisivik (3) où doit être construit le premier port en eaux profondes de l'Arctique canadien. Ce n'est qu'à Resolute Bay (4), le 19 octobre, que l'équipage a rencontré les premières « vraies » glaces d'hiver.

Rien ne sera plus pareil en Arctique.

Durant l'été 2007, la fonte de la banquise a atteint des records.

Une évolution majeure pour la physionomie et l'histoire des régions situées au nord du cercle polaire. Côté canadien, ces bouleversements se sont traduits par un fait sans précédent : le mythique passage du Nord-Ouest, qui serpente sur 2 400 kilomètres, de la mer de Beaufort à la baie de Baffin, entre la côte du continent nord-américain et les grandes îles septentrionales, s'est vidé de sa glace pendant près de deux mois. Du xvi^e siècle au début du xx^e siècle, les grands explorateurs ont cherché, au péril de leur vie, ce passage entre Atlantique et Pacifique. Il avait toujours été bloqué, l'hiver par la banquise, l'été par des glaces flottantes.

Nous avons pu naviguer sur la partie centrale du passage du Nord-Ouest du 11 au 19 octobre, soit très tard dans la saison, à l'époque où les nouvelles glaces d'hiver se sont habituellement refermées sur les détroits. Tout au long du voyage, le brise-glace *Louis-Saint-Laurent*, navire amiral de la Garde côtière canadienne sur lequel nous avons embarqué, n'a eu à casser que quelques minces plaques flottantes. A bord, l'humeur en était presque nostalgique, tant la glace est un élément essentiel pour ceux qui ont choisi de naviguer en Arctique. « *Moi, ce que j'aime, c'est l'entendre craquer contre la coque* », confie Catherine Lacombe, deuxième officier du navire. L'équipage du *Louis-Saint-Laurent* n'a toutefois guère le loisir de ressasser le passé d'une banquise en voie de disparition. Pour la première fois, le passage du Nord-Ouest a un avenir. Et il s'agit de s'y préparer.

Naviguer sur ses eaux enfin libres, c'est se situer à l'avant-poste du réchauffement climatique. C'est aussi se placer en éclaireur sur une route qui va s'entrouvrir, un axe commercial qui rapproche l'Europe de l'Asie. Il évitera aux navires le détour par le canal de Panama, abrégant d'un tiers le trajet de Rotterdam à Tokyo. Cette donnée économique soulève bien sûr des questions de sécurité, notamment pour un environnement jusqu'à présent préservé. Il fait surtout du passage du Nord-Ouest l'un des principaux enjeux entre les riverains de l'Arctique : les Etats-Unis (avec l'Alaska), la Russie, le Canada, le Danemark (avec le Groenland) et la Norvège. Un nou-

veau grand jeu, mélange de diplomatie, d'explorations scientifiques et d'intimidations militaires, se met en place pour la maîtrise des richesses régionales.

Sur l'échiquier du passage du Nord-Ouest, le *Louis-Saint-Laurent* est la pièce maîtresse du Canada. Pour s'en convaincre, il suffit de le regarder se balancer dans la baie de Kugluktuk, l'ancien village minier (à 89 % inuit) où nous embarquons lors de la relève de l'équipage. Vieux de 38 ans, le plus puissant des brise-glace de la Garde côtière canadienne est tout pimpant, rouge et blanc, aux couleurs du drapeau national. Il a cumulé les titres de gloire pour son pays – et pas seulement en servant de décor à quelques scènes du film *Titanic*. Il a été le premier navire nord-américain à atteindre le pôle en 1994, le premier bateau à grand tirant d'eau à franchir le passage du Nord-Ouest en 1995. Il devait prendre sa retraite après trente ans d'activité mais, faute de solution de recharge, le Canada a choisi de le moderniser et de le maintenir en service jusqu'en 2025. Pour les intrépides qui se risquent sur le passage, il délimite la saison navigable par un voyage d'ouverture vers l'ouest, en juillet, puis, en guise de clôture, un retour plein est. Celui pour lequel il quitte la baie de Kugluktuk ce 11 octobre.

RUÉE DE CHERCHEURS

Pour l'heure, le bâtiment doit patienter une journée dans le golfe du Couronnement à attendre son petit frère, baptisé Amundsen en mémoire de l'explorateur norvégien qui fut le premier à traverser, en 1905, le passage du Nord-Ouest au bout d'un périple de deux ans. Ce brise-glace de la Garde côtière a été transformé en navire de recherches. A bord, une quarantaine de scientifiques, en plus de l'équipage, viennent de parcourir le passage et filent, plein ouest, pour poursuivre par un hivernage en mer de Beaufort leur campagne de dix-huit mois de recherches continues en Arctique. ►



En route vers Resolute Bay, le *Louis-Saint-Laurent* longe la petite île de Beechey. L'expédition de John Franklin, partie en 1845 chercher le passage du Nord-Ouest, y a passé deux hivers. Les 129 hommes ont péri dans l'aventure.

► Après quelques manœuvres d'approche, les deux navires s'amarrent plusieurs heures l'un à l'autre, le temps de troquer, par grues, poubelles contre médicaments et vivres. D'un pont à l'autre, sous le soleil radieux de l'après-midi, quelques mots s'échangent par-dessus

« Sans glace, on traverse le passage du Nord-Ouest en trois jours et demi. Avec glace, cela peut prendre cinq jours... ou plusieurs semaines »

Stewart Klebert, capitaine du *Louis-Saint-Laurent*

bord. Jean-Eric Tremblay, chef scientifique à bord de l'Amundsen, décrit ses observations menées dans le passage. « A cette époque, d'habitude, les écosystèmes sont en sommeil. Or, actuellement, les eaux du passage du Nord-Ouest sont très productives, autant pour le poisson que pour le plancton », constate-t-il. Il n'en tire pas de conclusions hâtives, rappelant que c'est la première fois que des scientifiques étudient cette zone si tard dans l'année.

En leur permettant de travailler plus facilement et plus longtemps, la fonte des glaces a déclenché une ruée de chercheurs en Arctique. Cet engouement scientifique n'est pas seulement dû aux missions de l'Année polaire internationale en cours. Il est aussi encouragé par les pays riverains, conscients des intérêts économiques et géopolitiques qu'ils tireraient d'une meilleure connaissance des lieux. La cartographie du plateau continental étaie les revendications territoriales. L'étude des sous-sols permet d'évaluer les richesses pétrolières et minières de ce possible eldorado, qui devrait être chaque année plus aisément à explorer... et à exploiter.

L'Amundsen dresse ainsi depuis 2006 la topographie du plancher océanique du passage du Nord-Ouest, et analyse sa structure géologique. Objectif : publier des cartes en trois dimensions, qui serviront à l'exploration des ressources naturelles ainsi qu'à la gestion du futur trafic maritime. Sur ce terrain d'étude tout neuf, marins et chercheurs sont souvent surpris. Si l'Amundsen était en retard à son rendez-vous avec le *Louis-Saint-Laurent*,

explique, par-dessus le bastingage, Jean-Eric Tremblay, c'est paradoxalement parce que « le passage du Nord-Ouest est très ouvert ». Or, l'absence de glace comporte un effet pervers : la banquise isole des vents qui, « sans glace, soufflent plus fort et font grossir les vagues ». Ce qui ralentit les navires par rapport à leur tableau de marche initial.

LES EFFETS PERVERS DU DÉGEL

Après s'être séparé de l'Amundsen, le *Louis-Saint-Laurent* entreprend la traversée du passage vers l'est. A bord, la meilleure manière de tirer parti du bateau selon les conditions est un inépuisable sujet de discussion. Même en eau libre, indique Stéphane Legault, officier supérieur du « *Louis* », il faut être très prudent en Arctique. On navigue souvent avec deux moteurs sur cinq et rarement à pleine vitesse, afin d'éviter des chocs trop violents avec des icebergs ou des plaques de glace vieille de plusieurs années.

« On prend soin du navire en toutes circonstances, même s'il est conçu pour les pires conditions de glace. En eau ouverte, ajoute-t-il, tu traces ta route sur la carte et tu la suis. Dans la glace, tu peux zigzaguer longtemps. S'il y a une veine d'eau libre ou moins d'épaisseur quelque part, tu y vas, et tu reprends le cap ensuite. » Ne pas forcer les moteurs, les hélices ou la coque inutilement est le souci de tous, car « plus vous avez de glace, plus vous êtes ralenti et plus ça coûte cher en fioul, maintenance et réparations ».



C'est sur des plaques de glace que les ours polaires chassent le phoque, leur nourriture principale. Le recul de la banquise pourrait compromettre leur survie.

2007, année record pour la fonte estivale

Deux fois la surface de la France, c'est la superficie qu'a perdue la banquise, en deux ans, à la fin de l'été. Au 9 septembre 2007, les glaces de mer ne couvraient dans l'Arctique que 4,24 millions de kilomètres carrés, contre 5,32 millions de kilomètres carrés en 2005. A ce rythme, la banquise estivale pourrait avoir disparu en 2020 – alors que les modèles climatiques tablaient jusqu'ici sur des eaux libres en été au pôle Nord vers 2050.

Deux facteurs seraient en cause : des étés plus chauds avec une couverture nuageuse basse, qui accroît l'effet de serre ; et une accélération de la dérive des glaces du pôle, due à une apparente modification du régime des vents. Les images satellites montrent aussi une perte de la glace ancienne, qui pourrait signaler un amincissement de la banquise.

A ce jeu des comparaisons, la traversée en cours apporte de nouveaux points de repère. L'ingénieur en chef du *Louis*, Mark Cusack, n'avait pas navigué en octobre dans le passage du Nord-Ouest depuis douze ans. « A cette époque, se souvient-il, quitter l'Arctique était très difficile. Il fallait toute la puissance de nos cinq moteurs pour s'en sortir. Le *Louis* avait notamment mis deux semaines pour franchir 100 milles de distance dans le détroit de Lancaster. Il y avait beaucoup de vieille glace et nous avions dû secourir un navire marchand coincé. » Cette fois, le brise-glace ne met que quelques heures, en pleine eau libre.

Dans les grandes salles des machines, Mark Cusack souligne les avantages économiques liés à la fonte des glaces. « Avec deux moteurs en action en eau ouverte, on brûle 20 000 litres de fioul par jour, contre 80 000 avec cinq, dans la glace bien dure. » Sans compter les gains sur la maintenance des équipements et les réparations sur la coque.

De fait, le *Louis-Saint-Laurent* avance vite dans l'eau d'un beau bleu-vert. A l'horizon, sous un ciel d'un gris pesant, une ligne blanchâtre dessine le rivage de l'île Victoria que le passage contourne. L'excitation rompt parfois la monotonie lorsque nous rencontrons de petits morceaux de glace flottante, puis quelques plaques de glace neuve. Le plus impressionnant est alors d'assister à la formation de cette glace. Après le stade de l'eau figée, puis de la « *slush* », de gros glaçons se forment puis s'assemblent en une mosaïque flottante.

Mais le brise-glace file le plus souvent en eau libre. Penché sur une carte marine dans la timonerie, le capitaine Stewart Klebert assure qu'« en vitesse de croisière, à 15-16 noeuds à l'heure et sans glace, on peut mettre seulement trois jours et demi pour traverser le passage du Nord-Ouest. Avec glace, cela peut prendre cinq jours... ou plusieurs semaines. L'Arctique a toujours été une zone changeante, peut-être la plus imprévisible du monde ».

Dans ces changements fréquents, ce grand gaillard moustachu discerne toutefois des tendances de fond : « Mois après mois, il y a de moins en moins de couvert de glace, beaucoup moins en tout cas qu'il y a dix ans. Dans la mer de Beaufort, il n'y a pas moins de glace mais plutôt de la plus vieille, qui descend de l'océan Arctique. Dans l'archipel canadien en revanche, passage du Nord-Ouest compris, la glace est plus jeune qu'avant, quand on en trouve. Celle qui a de deux à dix ans d'âge s'est amincie et elle est souvent remplacée par de la glace qui n'a qu'un à deux ans d'existence. »

LA BANQUISE SE FRAGMENTE

Cet été, le *Louis* a même pu s'offrir une navigation inédite : le tour complet de l'immense île Victoria, en eaux entièrement libres. Le navire n'avait pu passer là que deux fois, en 1993 et 1998, et en se frayant un chemin dans la glace. Cette année, la route dite « du Nord » (par le canal de Parry), beaucoup plus directe pour les navires parce qu'elle relie presque en ligne droite le Groenland à l'Alaska, sans serpenter entre les îles comme la route sud, a aussi été pour la première fois dégagée plusieurs jours durant. Elle est pourtant d'ordinaire beaucoup plus obstruée. Les vents et les courants poussent toute l'année dans ses goulets d'étranglement les packs de vieille glace polaire de l'océan Arctique. Cet été, les bou-

chons de glace ancienne avaient sauté. Cela ne signifie pas pour autant que la voie est sans danger.

A bord, plusieurs membres de l'équipage affirment que la navigation dans le passage du Nord-Ouest ne sera pas forcément plus facile d'ici quelques années. Elle pourrait même, plusieurs semaines par an, devenir plus dangereuse. « C'est le défi de l'heure, soutient le capitaine. On connaît déjà des conditions très difficiles en mer de Beaufort, avec des packs de glace vieille de plusieurs années qu'on ne voyait pas auparavant. » Jusqu'à présent, leur dérive était freinée par la glace neuve mais, si l'eau est libre dans l'océan Arctique, craint-il, « elles n'auront plus rien pour les empêcher de progresser entre les îles de l'archipel canadien, bloquant les passages ou rendant la navigation beaucoup plus risquée ». « La banquise de l'Arctique central se fragmente et descend à travers l'archipel, nous avait prévenus, de l'Amundsen, Jean-Eric Tremblay. Normalement, les glaces



Nanisivik, île de Baffin. En aménageant un port en eaux profondes dans cet ancien site minier, le Canada entend affirmer sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest.

viennent plutôt de l'ouest. Là, elles semblent venir de la calotte polaire. » Pour mieux comprendre ces migrations, les scientifiques de l'Amundsen viennent d'installer des stations océanographiques dans le passage du Nord-Ouest et, sur la vieille glace, des bouées pour suivre par satellite leurs déformations et déplacements.

Sur le *Louis*, les officiers redoutent que ces nouveaux risques n'entraînent des catastrophes si le trafic maritime s'intensifie. « Ce qui m'inquiète, dit le capitaine Klebert, ce sont les impacts négatifs sur l'environnement, notamment les risques élevés de pollution. » L'ingénieur en chef Cusack craint aussi « de possibles tragédies écologiques si des pétroliers commençaient à transiter par le passage du Nord-Ouest ». « Pour la prévention et la protection de l'environnement, ce serait mieux que le passage soit canadien, avance Catherine Lacombe. Les normes environnementales que nous appliquons en Arctique sont plus sévères qu'ailleurs. »

L'argument est dans toutes les têtes. Sans doute parce qu'il renforce la légitimité des Canadiens dans la querelle de souveraineté sur le passage du Nord-Ouest qui les oppose aux Etats-Unis, et qui ne manquera pas ►



Dans le détroit de Lancaster. Le dégel entraîne la dérive de packs de glace ancienne, ce qui rend la navigation risquée.

► de s'aviver si la route gagne en importance. Pour Ottawa, la question est tranchée : le passage se situant dans la bande de 200 milles des eaux territoriales, il est canadien. Washington fait valoir qu'une route de commerce reliant deux océans doit être considérée comme internationale. Dans l'espoir de clore ce débat, le premier ministre conservateur Stephen Harper a lancé une stratégie d'occupation du terrain. Aux mouvements de la flotte des brise-glace, il a choisi d'ajouter le point fixe d'un tout premier port arctique en eaux profondes, Nanisivik. Le *Louis-Saint-Laurent* a reçu mandat du gouvernement de profiter de son voyage pour inspecter le site.

L'« ICE PICK » EST DÉSCEUVRÉE

Pour s'y rendre, le brise-glace doit dévier de sa route traditionnelle par une porte dérobée : le détroit de Bellot, étroit corridor entre la péninsule de Boothia, terre la plus septentrionale du continent nord-américain, et l'île Somerset. La traversée de ce détroit aux allures de fjord est somptueuse. Le navire longe un paysage où les collines, de 100 à 300 mètres de haut, alternent avec des plages de gravier gris, des champs de neige sur de hauts plateaux, de brusques falaises en à-pic sur l'eau. Le *Manuel de navigation dans l'Arctique canadien*, consulté à la timonerie, et datant il est vrai de 1985, indique que ce détroit « est rarement ouvert même si, à cause des courants de marée, la glace a tendance à fondre plus tôt et à prendre plus tard qu'ailleurs. De plus, il est rarement ouvert de bout en bout, sauf pour deux à trois jours de suite entre mi-août et fin septembre ». Il est tout en eau aujourd'hui, comme l'immense golfe de Boothia sur lequel il débouche.

Il y a « moins de glace que jamais », soupire Erin Clark, accoudée au bastingage. Pour sa première saison en Arc-

tique, la jeune « ice pick », surnom donné au spécialiste des glaces à bord, est désœuvrée. Ses rapports sur les conditions de glace rencontrées, envoyés quotidiennement à Ottawa, sont succincts. Elle sait pourtant distinguer entre sept formes d'icebergs et connaît des dizaines de termes pour différencier les glaces selon leur âge, mais cette expertise n'est guère utile pour l'instant.

Après une nuit de navigation, le *Louis* pénètre d'une quinzaine de kilomètres à l'intérieur de la baie de Strathcona, bordée de collines enneigées, coupées par des ravins et des rivières gelées. Le manuel de bord indique ici aussi que cette échancrure d'eau dans la gigantesque île de Baffin « commence à geler tôt en octobre ». Rien de cela en ce 16 du mois.

Au matin, pour la première fois depuis le départ, le brise-glace s'amarrera à un quai, celui de Nanisivik. Drôle de quai : trois gros caissons ronds en guise de ponton, cylindres d'acier remplis de gravier et recouverts de gros caoutchouc. « La meilleure technique pour que les quais demeurent accessibles quand l'eau gèle », explique le capitaine. Un vieux camion, des conteneurs sur un terre-plein adossé à une colline : c'est tout ce qu'il reste de ce qui fut pendant vingt ans, et jusqu'en 1977, la porte d'entrée d'une des plus importantes mines (de zinc et de plomb) en Arctique canadien. Les bâtiments où vivaient et travaillaient près de 300 personnes ont été rasés et la compagnie en est à décontaminer les lieux. On passera ensuite à l'étape de construction : de nouveaux quais, des bâtiments, l'infrastructure essentielle pour accueillir plusieurs gros navires civils ou militaires. Le Canada pourra ainsi envoyer plus souvent sa marine en Arctique et veiller de plus près à l'ouverture du passage du Nord-Ouest à la navigation commerciale. Le capitaine

a, lui, reçu ordre de vérifier l'état des caissons du quai en profondeur, à l'aide d'un équipement sous-marin. « Tout est beau », conclut-il.

La fermeture de la mine et le chantier du futur port concernent de près Arctic Bay. Ce village de 700 âmes est en effet relié à Nanisivik par une route d'une vingtaine de kilomètres, fait rarissime à cette latitude. Mais c'est d'hélicoptère que nous le découvrons, sur fond de montagnes, rougeoyant sous le soleil de midi : le village, niché au fond d'une petite baie, est de toute beauté avec ses maisons en éventail à flanc de colline.

Clare Kines, policier retraité de la gendarmerie royale du Canada, y a ouvert un *bed and breakfast*. Il ne cherche pas à cacher son agacement. Un port en eaux profondes ? « *En quoi cela va-t-il renforcer la souveraineté canadienne ?* », demande-t-il. On va dépenser beaucoup d'argent, sans résoudre vraiment le problème, pour construire un tel port, fournir des patrouilleurs à la marine, au lieu de renforcer la seule présence réelle du Canada en Arctique qui est celle qu'assurent les Inuits du Nunavut et leurs quelque 35 communautés. Le gouvernement aurait beaucoup mieux à faire en améliorant la qualité de vie des Inuits pour leur permettre de demeurer ici. » De fait, ces petites communautés, où la démographie explose, manquent de logements et d'infrastructures collectives. Les coûts du transport aérien sont faramineux et le prix des denrées périssables double ou triple par rapport au sud du pays...

LES SENTINELLES DE L'ARCTIQUE

Au large d'Arctic Bay, tout est déjà gelé d'habitude dès le premier week-end d'octobre. L'an passé, un retard de quatre semaines avait déjà été enregistré. « La chasse au phoque n'a pu débuter avant décembre et pour l'arctic char [omble de l'Arctique], ce n'est pas plus facile, explique Clare Kines, car on le pêche sous la glace ou en bordure de la banquise en hiver. » Ikey Kigutikarjuk, 65 ans, un ancien du village, constate aussi que « la glace n'est pas là où elle devrait être. Le soleil est trop chaud et l'eau gèle plus tard. C'est plus difficile de pêcher et de chasser, surtout les ours polaires ».

« La glace n'est pas là où elle devrait être. Le soleil est trop chaud et l'eau gèle plus tard. C'est plus difficile de pêcher et de chasser » Ikey Kigutikarjuk, 65 ans, de Resolute Bay

L'après-midi, le *Louis* largue les amarres. Il retrouve le passage du Nord-Ouest en s'avançant dans un de ses hauts lieux : le détroit de Lancaster, réputé pour ses glaces, aujourd'hui encore en eaux ouvertes. Le soleil se couche de plus en plus tôt. On perd vingt minutes de clarté par jour en cette période de l'année, quelques jours seulement avant le début de la longue nuit arctique.

L'après-midi est presque fini quand quelques craquements indiquent que le brise-glace fait son œuvre. « *La glace, enfin !* », s'exclame le capitaine. Il ne s'agit encore que de quelques plaques en formation à partir de gros glaçons qui semblent se figer ensemble. On est loin de la banquise, mais le capitaine sait reconnaître les signes annonciateurs du gel. Le *Louis-Saint-Laurent* poursuit sa route vers Resolute Bay, l'un des villages les plus au nord de l'archipel arctique canadien, et autre point

crucial de la stratégie de renforcement de la souveraineté canadienne sur le passage.

Sur place, comme à Arctic Bay, on s'affiche circonspect sur l'une des principales mesures annoncées par le gouvernement fédéral : un fort accroissement du nombre de rangers présents dans ces parages. Ils sont environ 1 500 actuellement, réservistes pour la plupart inuits, très familiers du Grand Nord. Ces « sentinelles de l'Arctique » assurent des patrouilles régulières, en motoneige ou en bateau, partout dans l'archipel. Le gouvernement compte en recruter 900 de plus. « *Ce sera très difficile* », nous ont dit deux rangers d'Arctic Bay, puis de Resolute Bay. La fonction intéresse peu les Inuits, sauf par tradition familiale. Ils préfèrent avoir de « vrais » emplois ou être libres de chasser et pêcher à leur guise. Au point qu'Ottawa peine à atteindre le nombre prévu de 35 rangers par communauté.

annoncée en grande pompe, la décision de M. Harper de construire à Resolute Bay un centre d'entraînement pour une centaine de soldats, sur le millier de militaires qui seraient déployés en permanence dans la région, ne soulève pas non plus l'enthousiasme ici. « *J'espère que ce sera bénéfique pour nous* », élude Suzanne Salluviniq, maire du village, ajoutant aussitôt : « *On aurait bien plus besoin ici d'une patinoire couverte et d'une piscine.* »

Pour Wayne Davidson, qui travaille à la station météo de Resolute Bay, la création de cette première base militaire en Arctique ne résoudra en rien le vrai problème, « *celui dont on ne s'occupe pas : les causes de la fonte de la calotte glaciaire* ». Lui s'inquiète d'avoir vu pour la première fois, cet été, une colline derrière le village perdre complètement sa surface de pergélisol. Le réchauffement climatique a toutefois offert un nouveau hobby au *weatherman*. Depuis sept ans, il participe à une étude scientifique sur la réfraction de la lumière solaire en photographiant, soir après soir, les couchers de soleil. Pour la première fois, en septembre cette année, l'astre était, d'après lui, aussi rond qu'à Montréal – alors qu'au nord du cercle polaire, il est habituellement plutôt ovale.

Ce serait le signe que l'air, à Resolute Bay, s'est nettement réchauffé.

Au petit matin, c'est encore le soleil qui offre un fabuleux spectacle au *Louis*, ancré dans la baie. A son lever, derrière une colline, il a l'allure d'une longue flamme rouge entourée d'un arc-en-ciel. C'est un parhélie, un phénomène optique dû à l'interaction de la lumière et des cristaux de glace. La température est de 17 degrés au-dessous de zéro. Autour du navire, la glace a fini par prendre dans la nuit. Et bien pris même : dans la baie, une immense plaque supporte le poids de deux ours polaires. L'un d'eux s'avance vers le large, jusqu'à la limite de la banquise, cherchant longtemps une proie dans l'eau. L'hiver commence : pendant de longs mois, la nuit et la glace vont régner. Comme si rien n'avait encore changé sur le passage du Nord-Ouest. ●