

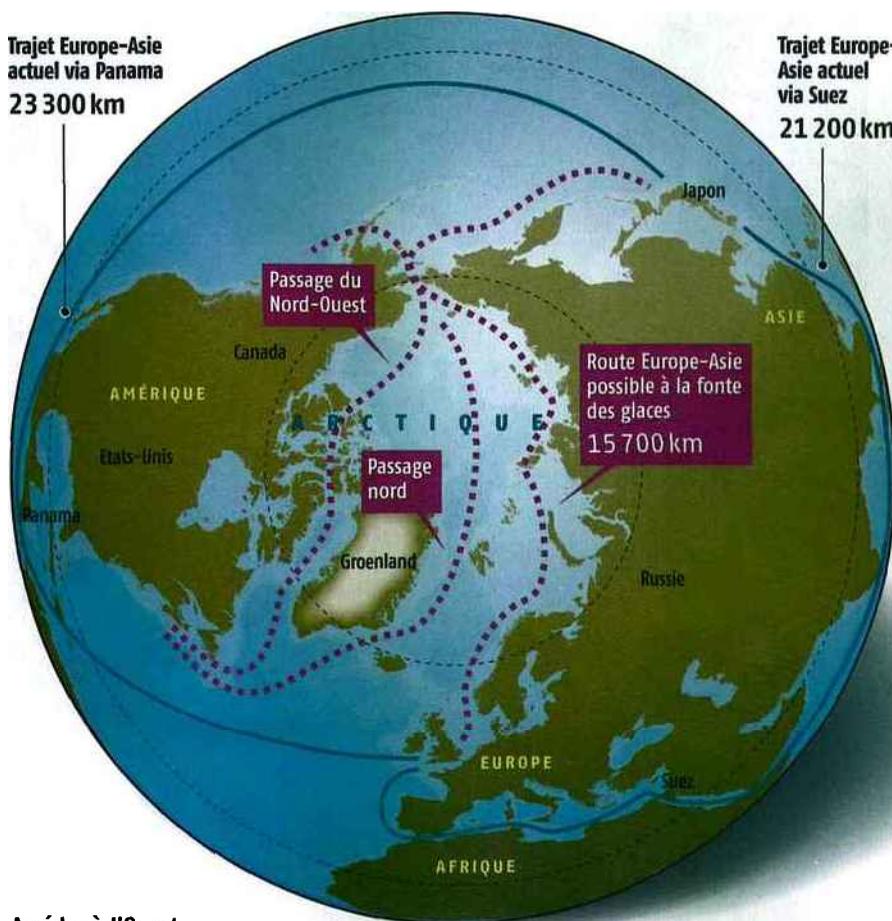
Quand la voie nord s'ouvrira au trafic maritime

Avec la fonte des glaces, l'océan Arctique pourrait devenir navigable. Une nouvelle voie maritime qui présente une alternative alléchante aux routes existantes.

Le réchauffement climatique pourrait bien finir par donner raison aux Ulloa, Davis, Hudson, Franklin ou Amundsen. Obstinément, depuis le XV^e siècle, ces explorateurs ont tenté de rallier l'Atlantique au Pacifique par la route du Nord. Cargos, pétroliers ou méthaniers pourraient passer d'ici à quelques décennies par ces voies libérées des glaces. «Au pôle Nord, c'est, chaque année, l'équivalent de la superficie de la Bretagne en glace pérenne qui disparaît», prévient Fanny Arduin, chercheuse à l'**Ifremer**. La saison navigable sur le passage à l'est du Groenland ira ainsi de 20 à 30 jours par an actuellement, à près de 100 jours en 2080. Une possibilité qui ne laisse pas de glace les armateurs.

Trajet Europe-Asie
actuel via Panama
23 300 km

Trajet Europe-Asie
actuel via Suez
21 200 km



LE CANAL DE PANAMA ENGORGÉ

Naviguer sur l'océan Arctique permettrait de s'affranchir des canaux de Panama et de Suez. Avec 13 000 navires s'y engouffrant chaque année, le premier est engorgé: 270 millions de tonnes de marchandises (6% du trafic mondial) transitent par ses 77 kilomètres de voie d'eau. Même si son extension a été annoncée l'an dernier, les travaux risquent de prendre plus de dix ans. Passer par la voie du Nord-Ouest permettrait à un vraquier allant de la côte Est du Canada à la Chine d'économiser 4,5 jours de traversée sur les 27,5 jours actuellement nécessaires. Privilégier le passage du nord-est du Groenland à la traversée du canal de Suez, où transitent 17 000 navires par an, représente un gain de distance de 40% pour relier l'Europe du Nord et l'Asie du Nord-Ouest, tout en évitant les rencontres avec les pirates de la mer de Chine.

Accéder à l'Ouest par le Nord... Ce rêve d'explorateur pourrait devenir réalité. Réchauffement climatique oblige, les glaces des pôles fondent. Le passage du Nord-Ouest se libère progressivement. Un raccourci qui intéresse pétroliers et porte-conteneurs.

«La voie du Nord pourrait être intéressante pour les trafics de céréaliéristes entre le Canada et la Chine ou les côtes Est et Ouest des Etats-Unis», confirme Antoine Person, le secrétaire général de Louis Dreyfus Armateurs. «Le trafic des minéraux ou du pétrole depuis la Russie pourrait s'y intensifier», complète Paul Tourret, le directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime. Preuve de l'intérêt de ces routes alternatives, le bras de fer entre les Etats-Unis et le Canada sur l'accès maritime au nord du Canada. Ce débat entamé

en 1985 vient d'être remis sur la table le 15 février par James Kraska, le conseiller en politique maritime de la Maison-Blanche. Pour les Etats-Unis, qui revendiquent la liberté de passage, il s'agit là d'eaux internationales. Pour les Canadiens, ces eaux sont territoriales, donc l'accès peut être contrôlé et empêché, au besoin. Le Canada souhaite surtout protéger ses espaces naturels des pollutions qui risquent d'accompagner, un jour, l'accroissement du trafic maritime dans la région. ▀

AGATHE REMOUÉ