

Tiré du quotidien français LIBÉRATION, 29 septembre 2009.





Port avec vue sur le pôle

Churchill, bourg canadien au bord de l'Arctique, se prépare à devenir une plaque tournante du trafic maritime. Ottawa et Washington se disputent le contrôle de la route ouverte par la fonte de la banquise.

Churchill. Le port a été acheté 10 dollars par une société américaine en 1997.

truffé de courbes et modèles, publié mi-septembre par l'USGS, l'office géologique des États-Unis (1).

La nouvelle n'a guère surpris les habitants de la petite localité de Churchill, dans le Nord de la province canadienne du Manitoba, sur les rives de la baie d'Hudson. Certes, ce petit port d'un millier d'âmes a été baptisé « capitale mondiale de l'ours polaire » et ce titre honorifique continue à attirer les touristes... Mais au fil des ans, l'ours déserte peu à peu les lieux et les touristes pourraient bien en faire de même. Pourtant, Churchill regarde vers l'avenir et attend sereinement la fonte des glaces. Une profonde mutation est en marche qui pourrait transformer la commune en gigantesque port commercial, capable de rivaliser avec Montréal et Halifax. Avec ses deux rues principales et ses quatre carrefours, le village voit déjà son nom briller sur la carte de la navigation mondiale.

Montréal envoyée spéciale

Au milieu du XXI^e siècle, l'ours polaire n'existera plus en Alaska et les deux tiers de la population actuelle de plantigrades disparaîtront des régions polaires. Telle est la conclusion d'un rapport d'une centaine de pages

L'artisan de cet avenir radieux s'est présenté un beau jour de l'année 1997 sous les traits d'un Américain de Denver (Colorado), Pat Bros, représentant de la société OmniTrax, spécialisée en transport de marchandises qui a tout simple- ●●●

Le passage du Nord-Ouest

... ment acheté le port et la voie de chemin de fer qui le relie à la plus proche grande ville... pour 10 dollars canadiens. Son entreprise avait alors une longueur d'avance. Elle a parié sur les conséquences et l'enjeu de ce qui n'était encore qu'un sujet pour spécialistes: le réchauffement global. Si la banquise fond, l'océan se dégage. Des voies maritimes jusque-là praticables uniquement quelques semaines par an deviendraient des vraies autoroutes de la mer: entre le port russe de Mourmansk et Churchill, par exemple, l'océan arctique libre de glace mettrait le continent américain à portée de l'Asie. Mais il y a mieux: le réchauffement climatique pourrait rendre praticable toute l'année le fameux passage du Nord-Ouest, la difficile route qui relie le Groenland à l'Alaska.

Village à l'abandon

Aujourd'hui, pour acheminer des marchandises entre Londres et le port japonais de Yokohama, les navires doivent passer par le canal du Panama. Demain, le passage du Nord-Ouest, devenu praticable, offrirait un trajet 30% plus court, soit 15930 km au lieu de 23300 km. Churchill deviendrait alors un havre pour les bateaux qui emprunteront



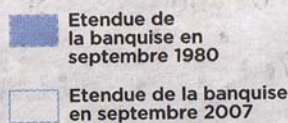
régulièrement ces nouvelles routes surgies des glaces. Son port leur offrirait les installations dont ils auront besoin pour décharger la marchandise et l'expédier à travers tout le continent américain.

Certes, aucune route ne relie aujourd'hui la « capitale mondiale de l'ours polaire » au reste du pays. Mais une voie de chemin de fer mène en 36 heures à 1700 km de là, à Winnipeg, la grande ville du sud du Manitoba. Le port fera bon ménage avec le rail. C'est ainsi qu'OmniTrax a décidé d'acheter les deux.

La somme symbolique qu'il verse alors pour se rendre maître des activités économiques de Churchill n'émeut personne à l'époque. Le port est à l'abandon. Il est la propriété du gouvernement fédéral qui n'a pas de plan particulier pour la petite ville. L'Américain, lui, se met au travail en priant pour que le mercure grimpe au plus vite et que le passage du Nord-ouest sorte de la mythologie pour entrer dans l'économie.

Voilà un siècle seulement que les marins les plus téméraires s'aventurent à naviguer dans ces eaux glacées, dans le sillage de Roald Amundsen qui, en 1905, au terme de deux ans de périple, a réussi à relier le Groenland à l'Alaska. Mais le lieu porte encore le souvenir des morts: en 1845, lors de l'expédition organisée par Sir John Franklin, 129 marins ont péri là dans le naufrage de leur bateau pris dans les glaces. Depuis, seuls de rares brise-glace s'aventurent dans ces eaux.

Le passage du Nord-Ouest praticable douze mois durant: l'hypothèse est



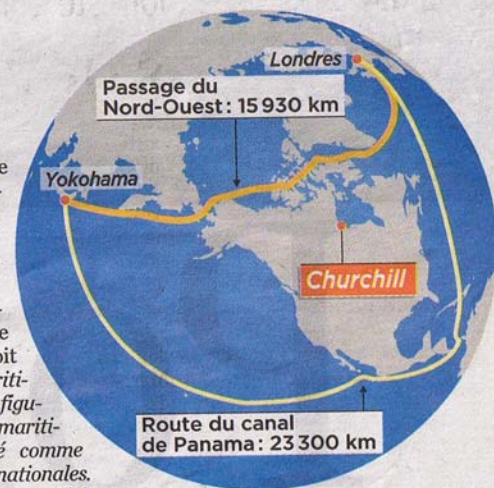
aujourd'hui de plus en plus envisagée. Même si personne ne peut avancer à coup sûr une date. « En octobre dernier, nous avons traversé le passage à bord d'un brise-glace, mais nous nous sommes rapidement rendu compte qu'il n'était pas nécessaire d'être ainsi équipé, la voie était libre en cette saison », raconte Suzanne Lalonde, professeur de droit International à l'université de Montréal. Auteure de plusieurs études sur le sujet (2), elle avait embarqué avec quelques collègues du réseau ArcticNet (3) sur l'Amundsen, le brise-glace canadien, pour mieux se rendre compte de la situation. Car cette nouvelle géographie que dessi-

« Contrôler les trafics illicites, voilà un argument fort contre le classement du passage du Nord-Ouest dans les eaux internationales... »

Suzanne Lalonde, professeure de droit

nera dans l'Arctique le réchauffement climatique attise une étonnante polémique entre Etats-Unis et Canada sur le statut juridique de ces eaux. Une polémique à tiroirs, source de problèmes inextricables sur les questions de défense, d'environnement, d'économie, source d'une surenchère entre Montréal et Washington. « Selon la convention des Nations Unies sur le droit de la mer, UNCLOS, proposé en 1982 et officialisé en 1994, la zone économique exclusive des Etats s'étend jusqu'à une distance de 200 miles nautiques

des côtes, explique Suzanne Lalonde. Or, l'archipel arctique où se trouve le passage du Nord-Ouest est totalement dans cette limite. Il est donc considéré comme faisant partie des eaux intérieures canadiennes. » Affaire classée? Ce serait sans compter sur le droit coutumier: « Un passage maritime qui relie deux océans et qui figure sur une route de commerce mondiale est considéré comme faisant partie des eaux internationales. Ce fut le cas du détroit de Corfou sur décision de la cour internationale de Justice », rappelle Suzanne Lalonde. Un argument que font valoir les Etats-Unis qui voudraient classer le passage du Nord-Ouest dans les eaux internationales. Pas si simple, car ce droit coutumier a été peu exercé: « Depuis plus d'un siècle, rappelle la spécialiste, une soixantaine de navires à peine a emprunté le passage et toujours avec l'aide des Canadiens. » Pas de quoi déclarer cette route indispensable au trafic mondial! Sauf que la fonte des glaces pourrait rapidement donner raison aux Etats-Unis. D'où la volonté des Canadiens d'affirmer haut et fort leur présence sur ces eaux. C'est ce qu'a fait le Premier ministre Stephen Har-



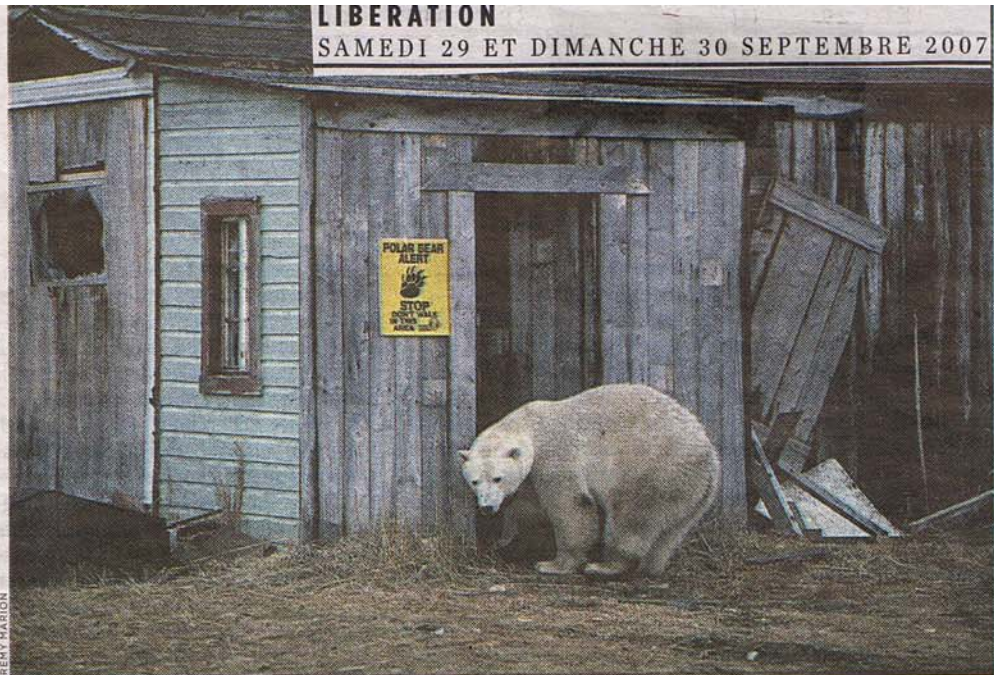
per, en annonçant en juillet dernier la décision de construire 6 à 8 navires militaires pour patrouiller dans les eaux de l'Arctique d'ici 2013.

« Mais, objecte Joël Plouffe, chercheur en études stratégiques et diplomatiques de l'université du Québec à Montréal, ces navires ne sont pas vraiment de taille à rivaliser avec les brise-glace de classe polaire. Ils ne peuvent avancer que dans des régions surmontées d'un mètre de glace au plus... contre six mètres pour les brises glaces polaire dont disposent les Russes ». Justement, les Américains examinent le projet de construire deux nouveaux brise-glace de ce genre pour marquer leur volonté de surveiller ce qui est à ●●●

ternationale où passeront aussi inévitablement trafiquants de drogues, navires de contrebandes, immigrés clandestins. Et terroristes. «*Contrôler les trafics illicites, voilà un argument fort contre le classement du passage du Nord-Ouest dans les eaux internationales...*», a plaidé Suzanne Lalonde à Washington, lors d'une rencontre avec des représentants du département d'Etat américain.

«Risques de marée noire»

Le futur maître du passage (Canada ou instance internationale) devra donc se charger aussi de sa surveillance. Une mission qui pourrait devenir gigantesque au fur et à mesure de la fonte des glaces. D'autant plus qu'aux yeux des Canadiens, il y a un enjeu encore plus important à défendre: préserver la qualité des eaux et des côtes de la région. La perspective d'un *Exxon Valdez* bis survenant dans le passage du Nord-Ouest est le cauchemar de Louis Fortier, directeur scientifique d'ArcticNet et chercheur à l'université Laval, à Québec. «*La réglementation canadienne en matière d'environnement est la plus stricte. Elle exige par exemple que les pétroliers soient munis d'une double coque, afin de minimiser les risques de marée noire*, explique-t-il. *De même, on peut exiger la stérilisation des eaux de ballast avant leur rejet en mer.*» On redoute en effet que des espèces exotiques envahissent les eaux froides de l'Arctique. Que se passerait-il, par exemple si la micro-algue *Alexandrium tamarense*, responsable d'empoisonnements paralytiques et qui devient dangereusement toxique à basse température débarquait en Arctique? Elle pourrait contaminer coquillages et morses et intoxiquer les Inuits, friands de moules bleues. Sans compter le tributyle d'étain,



une substance polluante présente dans la peinture des coques... «*Non vraiment, le contrôle de tous ces aspects est bien plus simple si ces eaux demeurent canadiennes*» conclut Louis Fortier.

La polémique sur la propriété et le contrôle du passage du Nord-Ouest ne fait que commencer. Reste à savoir quand son ouverture deviendra une réalité. La réponse est pour l'instant dans les modèles calculés par de puissants ordinateurs. Ceux qui les moulinent sont consultés tels les oracles d'antan: «*Les prévisions montrent que l'Arctique pourrait être libre de glace pérenne dès 2030*, explique Bruno Tremblay à l'université de Mc Gill, *mais à cause du régime des*

Churchill, fin octobre 2006. Des ours se promènent dans le village. Leur disparition est annoncée pour le milieu du siècle.

vents, c'est dans le passage du Nord-Ouest que la fonte surviendra le plus tardivement.» A Churchill, on ne s'en soucie guère. Une décennie de plus n'est pas du temps perdu pour qui veut s'équiper en hangars, grues et portiques flambant neufs. ◆

AZAR KHALATBARI

- (1) www.usgs.gov/newsroom/special/polar%5Fbears/
- (2) «Canada's Arctic Waters in International Law and Diplomacy», «Sovereignty, Regulation and Policing of the Northwest Passage after Climate Change».
- (3) Réseau international qui regroupe une centaine de chercheurs décidés à travailler ensemble et à alerter les instances internationales.

Ronald Carré, économiste, commente la vente du port de Churchill au secteur privé : «Les élus devraient prévoir à long terme»

Ronald Carré, économiste et ancien sous-ministre au gouvernement du Québec, est le fondateur de la société Econometrik Plus (1). **L'Arctique est à l'avant-poste du réchauffement global. Quel en sera l'impact sur l'économie de ces régions?** L'économie va devoir s'adapter. La filière de la fourrure, déjà quasi disparue, devra laisser complètement la place à des activités principalement organisées autour du transport maritime. Indéniablement, le Canada doit marquer son territoire dans le Grand Nord en construisant d'autres

ports. Il y a bien le port de Iqaluit (Frobisher Bay) sur l'île de Baffin qui fait maintenant partie du Nunavut. Le gouvernement du Canada y entretient une base militaire. Mais il lui faut au moins un autre port commercial majeur dans le passage du Nord-Ouest donnant sur la terre ferme. Ainsi, ce sera la consécration d'un axe commercial Nord-Sud traversant le Canada vers le reste de l'Amérique du Nord. Parallèlement, les populations de ces régions vont vivre un virage économique majeur qui se traduira par des changements d'activité, des besoins de formation, un bouleversement de leur mode de

vie... Il faut une volonté politique forte pour faire en sorte que les populations autochtones soient associées à cette nouvelle donne économique. **L'exemple de la localité de Churchill est éloquent. Comment expliquer que le gouvernement fédéral ait vendu le port à une société privée américaine qui pourrait contrôler l'économie de la région?** Cet exemple est à méditer. Il met en lumière le fait que des entreprises comme Omni-Trax – qui gèrent des intérêts privés – ont une vision à plus long terme que les dirigeants politiques censés œuvrer pour la collectivité. Ces der-

niers ne voient en général que l'échéance des prochaines élections. Or, aujourd'hui, la réalité du changement climatique dans ces régions du Nord oblige les élus à une vision à plus long terme. Dans le monde difficile qui nous attend demain à cause du réchauffement, il s'agit là d'une retombée «positive». **Le port de Churchill a-t-il réellement des chances de rivaliser avec Montréal?** Tout laisse à croire que oui. En effet, Churchill est le seul port de la région en eau profonde relié à la terre ferme et donnant directement sur la mer. En comparaison, Montréal est tributaire du fleuve Saint-

Laurent avec toutes ses embûches de navigation actuelles et à venir. Avec le réchauffement global et la hausse des températures, le niveau d'eau du Saint-Laurent est susceptible de baisser. En 1999 par exemple, le niveau du fleuve est tellement descendu que les navires ont été obligés de décharger une partie de leur cargaison à Trois-Rivières avant d'atteindre le port de Montréal... Une opération coûteuse en temps et argent. Rien de tel pour le port de Churchill qui a, de surcroît, la possibilité de s'étendre. ◆

recueilli par A.K.

(1) www.econometrikplus.com