



NAVIGUER DANS LES PÔLES : ENJEUX ET CONTRAINTES

Hervé BAUDU

Professeur en Chef de l'Enseignement maritime
École Nationale Supérieure Maritime - Marseille

Le réchauffement climatique en Arctique est trois fois supérieur au reste de la planète. Le dernier rapport du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat, le GIEC, démontre de façon irréfutable que ce dernier est responsable de la réduction de l'extension de la banquise à la fois en superficie mais également en épaisseur.

La mer libre laissée par la fonte de la banquise permet d'envisager un trafic maritime de plus en plus important à travers l'Arctique sur une période estivale plus large. Si d'aucuns y voient une opportunité de nouvelles routes maritimes plus courtes qui pourraient se substituer aux routes historiques via le canal de Panama ou le canal de Suez, il faut raison garder quant à l'optimisme affiché sur les réelles économies réalisées. La route à travers l'archipel nord-canadien reste difficile, la route transarctique directe via le pôle Nord n'est encore accessible qu'avec de puissants brise-glaces. Seule la route qui longe les côtes russes présente le plus d'intérêts. C'est d'abord toute l'économie liée à l'exportation par voie maritime des hydrocarbures extraits des gisements en Sibérie qui génère un trafic sans précédent de la route maritime du Nord. Les infrastructures et les moyens développés par la Russie, avec notamment la construction d'une nouvelle flotte de brise-glaces à propulsion nucléaire, pourraient bénéficier à moyen terme à un trafic de vrac entre l'Asie et l'Europe ou les États-Unis.

Le développement des routes maritimes arctiques est dépendant d'un espace maritime arctique réglementé où les États côtiers ont des intérêts parfois divergents. La rentabilité de ces routes maritimes arctiques dépend largement du contexte économique, géostratégique, politique des pays souverains de cet espace, mais également de l'intérêt porté à cette région par les pays subarctiques.