

Perspectives de développement de courants commerciaux maritimes dans l'océan Glacial Arctique

Michel Brochu

Volume 46, Number 2, July–September 1970

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1003876ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1003876ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Brochu, M. (1970). Perspectives de développement de courants commerciaux maritimes dans l'océan Glacial Arctique. *L'Actualité économique*, 46(2), 346–353. <https://doi.org/10.7202/1003876ar>

prévues qui s'imposent après que le budget principal des dépenses a été déposé ». Ce crédit est renfloué, par budget supplémentaire, selon les besoins.

Au Québec, comme il s'agissait d'une expérience nouvelle, on a préféré créer un fonds distinct ; il sera toujours temps de fusionner les deux fonds, s'il y a lieu.

Que faut-il penser de ces provisions centrales comme instrument de gestion financière et de contrôle budgétaire ? Faut-il les généraliser et les systématiser ? Leur fonctionnement peut-il aisément s'ajuster avec l'élaboration des budgets par programme ? En créant des fonds de roulement gérés par le Conseil exécutif n'y a-t-il pas danger d'affaiblir indûment le contrôle des subsides par l'Assemblée nationale ? L'avenir le dira.

Nous avons, il est vrai, été les témoins de bouleversements considérables survenus au cours des années 1960-1969 : que verrons-nous au cours de la prochaine décennie ? Probablement des transformations encore plus étonnantes.

Les statistiques que nous avons manipulées nous ont fait assister à l'éclatement des structures administratives traditionnelles et, en quelque sorte, à la naissance du robot québécois. Est-ce une erreur de prétendre qu'aujourd'hui la population réclame avec une impatience grandissante l'entrée en scène du maître-sorcier qui saura dompter et ordonner les énormes forces réveillées ?

J.-C. McGEE

Perspectives de développement de courants commerciaux maritimes dans l'océan Glacial Arctique

Dans un commentaire intitulé : « Conditions de rentabilité de l'utilisation commerciale du passage

du Nord-Ouest, de la mer de Beaufort et de l'océan Glacial Arctique »¹, j'avais émis et développé l'hypothèse que la solution technique au problème qui se pose, de façon de plus en plus pressante et urgente, du transport maritime dans les régions du haut Arctique, c'est-à-dire dans le domaine de l'océan Glacial Arc-

1. *L'Actualité Économique*, 45^e année, octobre-décembre 1969, no 3, pp. 513-520.

tique et des mers circonvoisines, telle la mer de Beaufort, serait le déglacement de ces étendues marines par l'élimination de leur carapace de glace au moyen d'une méthode déjà appliquée avec succès en Russie, à l'échelle de certains fleuves, et qui consiste à épandre de la poussière minérale à la surface de la glace, ce qui permet aux rayons solaires d'activer la fonte de façon notable.

Il y a donc une possibilité très sérieuse de libérer de sa carapace de glace permanente le domaine de l'océan Glacial Arctique, pour peu que les grands États circumpolaires et les pays polaires comme la France, la Grande-Bretagne et le Japon (c'est-à-dire des pays qui ont des intérêts économiques et scientifiques dans les régions polaires) en prennent les moyens.

L'objet de cette étude est d'explorer, à partir de l'hypothèse de base résumée ci-haut, les perspectives de courants commerciaux internationaux qui pourraient utiliser ou traverser l'océan Glacial Arctique.

Stipulons, dès l'abord, que nous éliminons de notre propos les courants commerciaux côtiers saisonniers, très limités en tonnage et en nombre de navires, dont l'objet est d'alimenter les postes du littoral de la Sibérie, de l'Alaska et des Territoires-du-Nord-Ouest. Nous éliminons également les nouveaux courants commerciaux à être établis en 1972 et 1973, concernant l'exportation d'amiante et de nickel de l'extrême nord du Nouveau-Québec, parce que cette région du détroit d'Hudson est trop éloignée de l'océan Glacial Arctique.

Nous nous attacherons à étudier les deux grands ordres de possibilités d'établissement de courants commerciaux dans l'océan Glacial Arctique :

1) Les courants d'exportation de matières premières des régions arctiques et subarctiques.

2) Les courants de transit qui, ayant pour point de départ et d'aboutissement des ports des régions tempérées ou intertropicales, ne feront que traverser, sans escale, les eaux polaires.

1) *Les courants d'exportation*

A. *Les hydrocarbures*

Si l'on se fonde sur l'évolution des recherches en matières premières dans l'Arctique et sur la nature des découvertes qui y

ont été effectuées, il y a tout lieu de prévoir que la première matière première qui sera exportée par voie maritime à partir de l'Arctique seront les hydrocarbures. En principe, dans le cas du pétrole de la baie Prudhoe, en Alaska, celui-ci doit être acheminé vers les raffineries américaines de la côte de l'Atlantique par le passage du Nord-Ouest. Avec la multiplication future des découvertes en hydrocarbure en Alaska et dans les Territoires-du-Nord-Ouest, un courant d'expédition s'établira sans doute vers les ports continentaux de la côte du Pacifique : Vancouver, Seattle, San-Francisco.

Une fois les besoins nord-américains comblés, il est à envisager que des courants d'exportation d'hydrocarbures seront créés en direction du Japon, dont les réserves connues en pétrole sont très faibles. À échéance encore plus lointaine, d'autres pays asiatiques dont la Chine et peut-être, aussi, l'extrême est de l'U.R.S.S., pourront importer du pétrole en provenance de l'Arctique nord-américain.

Si les réserves d'hydrocarbures des régions circumpolaires sont riches et abondantes, un courant d'exportation transpolaire (au sens strict du mot) ne tardera pas à être créé à travers l'océan Glacial Arctique vers les grands pays européens qui ne se suffisent pas en pétrole tels, notamment, la France, l'Angleterre, le Benelux et l'Allemagne, et dont certains éprouvent des difficultés croissantes, de nature politique et financière, à s'approvisionner dans les pays arabes : c'est notamment le cas de la France, pour le pétrole algérien et de l'Angleterre, pour le pétrole lybien. L'instabilité et l'irascibilité qui semblent malheureusement chroniques dans les régions pétrolifères du Proche-Orient et du Moyen-Orient, ne peuvent que faire préférer, de la part des pays occidentaux, un approvisionnement en hydrocarbures en provenance des régions arctiques des deux grands pays occidentaux d'Amérique du Nord pour un trajet de distance équivalente ou plus courte, à un approvisionnement en provenance d'Algérie, de Lybie ou du Proche-Orient.

Les idées exprimées ici étaient déjà celles du professeur Pierre Gourou, en 1953, tel qu'en témoigne la citation suivante :

« Les pétroles d'Asie occidentale ont des incidences politiques qui réagissent les unes sur les autres. La Grande-Bretagne, désireuse de tirer tranquillement parti des avantages acquis, veut stabiliser et ren-

forcer les États arabes ; mais, par une nécessité à peu près inéluctable, ces États, s'ils se renforcent et se stabilisent, sont conduits à revendiquer une part croissante des bénéfices pétroliers et à pousser jusqu'à la nationalisation des pétroles. Si les éléments au pouvoir ne revendiquent pas celle-ci, l'opposition ne manque pas de le faire et de puiser dans cette revendication une grande force. Les événements iraniens sont une manifestation de ce processus. Les intérêts américains ne sont pas dans une situation différente. La logique des événements doit conduire à l'éviction progressive des Britanniques et des Américains. »²

C'est donc le pétrole qui paraît susceptible de donner l'impulsion première à une navigation intensive à la surface de l'océan Glacial Arctique.

B. *Le minerai de fer*

Il est connu que la plus grande puissance industrielle d'Asie, le Japon, a un besoin pressant et considérable de fer. Or, son sous-sol n'en contient pratiquement pas et il doit s'approvisionner à des sources qui sont très lointaines : en Australie, en Afrique et en Amérique du Nord. Dans ce cas spécifique, nous soulignons que le Japon s'intéresse de très près aux gisements de fer du nord de l'estuaire du Saint-Laurent (au terme de la rédaction de ce travail, aucun accord officiel n'avait encore été signé à cet égard).

À mesure que l'Asie s'industrialisera, nous pensons ici à la Chine dont le développement industriel est à peine amorcé étant donné sa population, à la Corée du Sud et du Nord, aux Philippines, aux Indes, à l'Indonésie, ce continent à la fois le plus peuplé et, industriellement, le moins développé du Globe, aura des besoins croissants en minerai de fer concentré. Or, il se trouve que la mer de Beaufort et le passage du Nord-Ouest sont, pour l'Asie, les voies d'accès les plus courtes pour atteindre le nouveau gisement de fer de la baie Milne, situé tout à fait au nord de l'île de Baffin. Il est donc à prévoir que, parallèlement ou consécutivement aux courants commerciaux liés au pétrole, un important courant d'expédition de minerai de fer sera établi vers l'Asie dont les réserves connues en minerai de fer sont déficientes.

Il n'est naturellement pas exclu que d'autres minerais, encore à découvrir dans les régions circumpolaires, puissent contribuer à

². *L'Asie*, Hachette, p. 505.

la création de nouveaux courants commerciaux maritimes transpolaires.

2) *Les courants de transit*

Comme leur nom l'indique, il s'agit de courants commerciaux qui auront pour point d'origine et d'aboutissement des ports des régions tempérées ou intertropicales sans point d'escale dans les eaux polaires.

On sait qu'actuellement presque tout le trafic maritime Europe-Asie passe par la route historique du cap de Bonne-Espérance. En ce qui touche, notamment, les pays de l'Extrême-Orient, qui sont situés au nord du tropique du Cancer, les navires effectuant ce trajet doivent traverser deux fois l'équateur et les deux tropiques à chaque voyage.

La consultation d'un bon globe ou d'un atlas montre, à l'évidence, que l'itinéraire Extrême-Orient-Europe serait raccourci de moitié environ, si les navires pouvaient transiter par l'océan Glacial Arctique.

Il ne fait donc aucun doute qu'une fois cet océan dégagé de sa gangue de glaces, une forte proportion d'échanges commerciaux Europe-Extrême-Orient emprunterait l'itinéraire polaire : ceci comprendrait particulièrement l'éventail complet de la production industrielle japonaise, dont la qualité s'élève d'année en année et dont les prix relativement bas lui permettent de concurrencer plusieurs produits européens.

Comme le Japon sera peut-être pour quelques années encore, avec Hong-Kong le seul pays exportateur de produits manufacturés de l'Extrême-Orient, il est possible que le courant commercial polaire est-ouest soit, dans ses débuts, de faible ampleur ; à cela s'ajoute le fait que les pays de l'Extrême-Orient exportent peu de matières premières ou de produits non ouvrés à destination de l'Europe.

En contrepartie, on peut prévoir que, dès le début de l'utilisation de l'itinéraire polaire, le courant commercial Europe-Asie sera assez important. Tout laisse à penser qu'il consistera essentiellement en produits manufacturés provenant principalement des pays du Marché commun.

Pour bien prendre la mesure de l'évolution future de ce courant ouest-est, on est fondé à croire que sa croissance sera non seulement ascendante, mais encore impressionnante au cours des dernières décennies du XXe siècle, avec la normalisation des relations des pays occidentaux avec la Chine. Or, cette normalisation a été amorcée en Europe par la France et, selon toute vraisemblance, c'est en Europe qu'elle s'intensifiera d'abord, entraînant un fort volume d'importation de produits ouvrés européens.

3) *Pêche hauturière et tourisme*

Deux points demeurent très problématiques dans les perspectives d'utilisation à venir de l'océan Glacial Arctique. C'est, d'une part, l'intensité de la pêche hauturière et, d'autre part, l'importance de la navigation de tourisme et de croisière.

A. *La pêche hauturière*

C'est un fait connu que les pêches océaniques les plus plantureuses du Globe sont effectuées dans des eaux froides péricontinentales, c'est-à-dire au-dessus du plateau continental (dont certains secteurs régionaux sont appelés bancs), bordant des aires continentales (Labrador, France, Belgique, Hollande) ou des îles importantes comme l'Irlande, l'Islande, l'Angleterre et Terre-Neuve.

Il est indéniable qu'actuellement le recouvrement permanent en glaces flottantes compactes et relativement épaisses (3 à 4 m) contrarie sérieusement le développement biologique normal de la faune sous-marine des eaux circumpolaires.

Quels seront, dans le domaine de la pêche commerciale, les effets à courte et à longue échéance du déglacement de l'océan Glacial Arctique et des mers voisines : aucun scientifique n'est encore en mesure de le préciser.

Ce nouvel océan devra, du point de vue biologique, faire l'objet d'observations suivies et attentives, durant plusieurs décennies après son déglacement : une chose est certaine, cependant, c'est que si les migrations des poissons comestibles envahissent ce nouvel océan, celui-ci ne manquera pas d'être parcouru par les flottes de pêche hauturière des principaux pays de l'hémisphère nord qui pratiquent cette industrie.

B. *Tourisme maritime et transports de passagers*

Il est avéré que le nombre de voyageurs utilisant les paquebots traversant l'Atlantique Nord ou voyageant de l'Europe et de l'Amérique du Nord, ou inversement, tend à diminuer depuis l'accroissement sans cesse plus accéléré du nombre de passagers qui empruntent les lignes aériennes pour passer d'un continent à l'autre.

Le grandes sociétés maritimes ont tenté de pallier cette évolution par l'établissement de croisières intertropicales avec un port unique (New-York, Miami, Lisbonne, Cannes) comme point d'arrivée et de départ.

L'utilisation de l'océan Glacial Arctique par les paquebots pour fins de liaisons intercontinentales ou pour fins de croisière demeure donc très problématique et il est à présumer que ce secteur du trafic maritime connaîtra un départ assez lent.

*

* *

Pour résumer, on est sérieusement fondé à croire que dès que le déglacement de l'océan Glacial Arctique sera chose faite (le développement et l'explication de cet aspect du problème a été traitée dans d'autres travaux), deux grands types de courants commerciaux maritimes s'établiront. Le premier, dont on peut présumer qu'il sera le plus important, touchera à l'expédition des matières premières encore inexploitées des régions circumpolaires : hydrocarbures, au premier chef, et fer au second. On peut prévoir que les ports d'arrivée de ces courants seront situés à la fois en Amérique du Nord, en Asie (Japon, principalement, et Chine ultérieurement) et en Europe (essentiellement pays du Marché commun).

Le transit d'un continent à un autre par les eaux polaires constituera le second grand type de courants commerciaux : on peut estimer que, quant à la nature des cargaisons et quant aux ports d'arrivée comme de départ, la diversité sera presque aussi grande que sur l'Atlantique Nord.

Deux inconnues majeures subsistent : elles concernent l'utilisation de l'océan Glacial Arctique par les flottes de pêche internationales et par les paquebots.

Il convient de souligner que la navigation dans les eaux polaires aura à affronter un problème dont personne ne peut actuellement savoir avec quelle ampleur il se posera : c'est la présence, en hiver, de la banquise³ le long du littoral et de glaces flottantes au large. Il y a lieu de croire que cet obstacle se présentera dans des conditions analogues à celles que connaissent les golfes du Saint-Laurent et de Bothnie, c'est-à-dire qu'il ne serait pas rédhibitoire pour la navigation en hiver (de décembre à mai), mais il serait prudent que les navires qui fréquenteront l'océan Glacial Arctique en hiver eussent une coque blindée contre la glace et divers dispositifs destinés à faciliter la navigation dans les glaces.

L'ouverture de l'océan Glacial Arctique à la navigation constituera à n'en pas douter, un des principaux événements de portée économique du Globe et les courants commerciaux qui seront créés consécutivement à cette réalisation, contribueront non seulement à développer en flèche les régions bordières de ces eaux, mais à réduire de moitié environ les itinéraires maritimes Europe-Extrême-Orient, ce qui entraînera des économies substantielles pour l'expédition des cargaisons.

Les perspectives évoquées dans cette note peuvent et doivent devenir une réalité, avec le travail d'équipe de tous les grands pays maritimes de l'univers et avec l'étroite coopération de l'UNESCO, qui porte un intérêt particulier à la mise en valeur maximale des mers et des grands océans.

Michel BROCHU

3. Il s'agit ici de glace généralement plate, épaisse de 2 à 4 m au cœur de l'hiver, et rattachée à la terre ferme. Ce type de glace diffère donc totalement des *isberg* (ou *iceberg*) qui vient de deux mots danois signifiant montagne (*berg*) de glace (*is*). Ces morceaux de glace très durs et de proportion gigantesque sont absents des eaux de l'océan Glacial Arctique du fait de l'absence de glaciers importants le long de ses littoraux.

Dès lors, et paradoxalement en un sens, la navigation dans les eaux circumpolaires (une fois que seront disparues les glaces flottantes ordinaires) sera infiniment plus sûre que dans l'Atlantique au large des côtes de Terre-Neuve et que dans le détroit de Belle-Isle.