

# CHRONIQUE GIVRÉE DES ZONES POLAIRES

par Claire Vandenhautte

L'Austral de la Compagnie du Ponant  
à Neko Harbour en Antarctique.  
Photo Éric Houré



## Le pilotage dans les glaces

**Vous avez tout lu des explorateurs polaires ? D'Amundsen à Scott, de Charcot à Nansen et de Shackleton à Paul-Emile Victor ? Mais ce n'est pas fini ! Les zones polaires ne sont certes plus les contrées vierges et inexplorées qu'elles étaient il y a quelques siècles mais elles n'en restent pas moins hostiles et dangereuses. Voici les explorateurs des temps modernes, ceux qui par goût du froid et des régions glacées, n'ont de cesse que de retourner à la découverte de l'Arctique ou l'Antarctique.\***

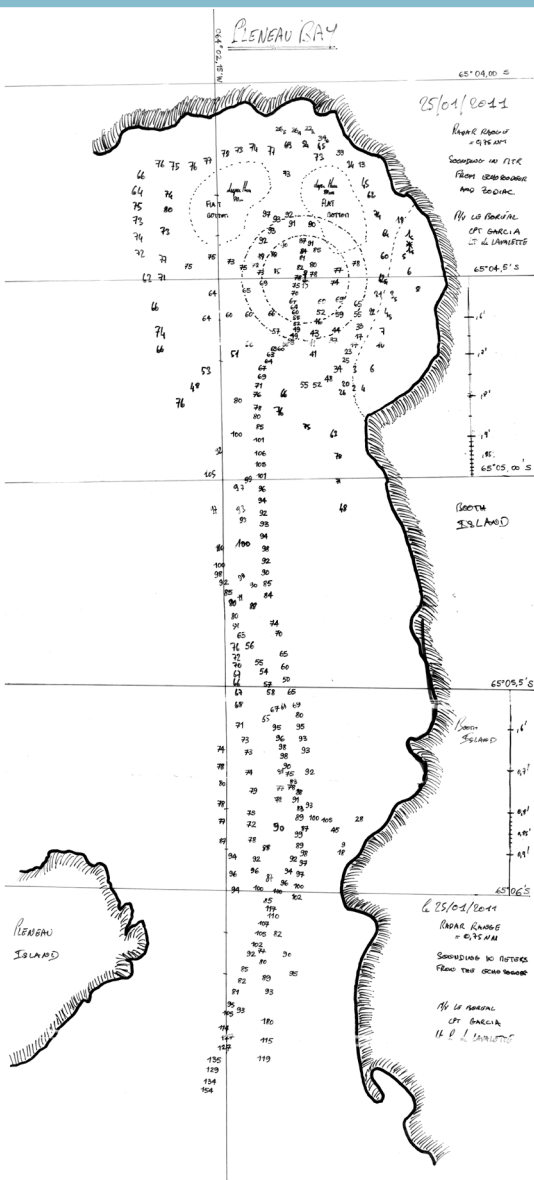
**D**e ces navires qui croisent dans les eaux polaires, il en est certains qui ne s'y risquent pas sans l'aide d'un spécialiste de la navigation dans les glaces. Ce poste, tout à fait à part est très peu réglementé. Communément, les marins parlent de pilote des glaces mais le terme est abusif car aucun diplôme, aucune loi ne le définit.

À l'international, c'est actuellement la Résolution A.1024(26) de l'OMI qui est en vigueur. Ce texte de loi ne propose cependant qu'une ligne de conduite. Les navires circulant dans les zones polaires devraient embarquer au moins un navigateur glace (« *ice navigator* ») dont l'expérience de la navigation dans les eaux couvertes de glace doit être prouvée. La formation requise de ces officiers n'est pas encore fixée mais les propositions ne mentionnent qu'une expérience de 30 jours comme officier de quart dans la glace, plus 20 jours en zones polaires, autant dire très peu. Le futur Code Polaire qui viendra remplacer cette Résolution est toujours en cours de négociation à l'OMI. Ce code directement inspiré des règlements canadiens de navigation dans les glaces, viendrait assoir le principe suivant : « *Protecting the Polar regions*

*from shipping, protecting ships in Polar waters* ».

Du côté de l'Arctique, ce sont les lois nationales qui requièrent la présence d'un pilote. Au Spitzberg par exemple il sera bientôt obligatoire d'avoir un pilote norvégien pour les navires de plus de 150 m, sauf si le Capitaine a une expérience glace. Au Groenland, par contre, aucune obligation mais une pré-inspection au Danemark quasiment garantie afin de vérifier la préparation du navire et l'expérience Arctique du Cdt. Le Canada se distingue, encore une fois, par la qualité de la formation glace de ses pilotes du Saint Laurent. Leur réputation fait d'eux les premiers embarqués sur les navires de croisières désireux de faire découvrir la Mer de Baffin. Alors que les passages du Nord-Est et du Nord-Ouest sont en train de devenir praticables, qu'en sera-t-il de la réglementation du pilotage lorsqu'ils seront complètement ouverts ?

En Antarctique, l'IAATO (International Association of Antarctica Tour Operators) participe activement à rendre le Code Polaire obligatoire. Si le Capitaine n'a pas l'expérience glace requise, un navigateur glace sera peut-être bientôt imposé autant pour les dizaines de navires de croisières partant à la découverte



des sites et de la région de navigation. Il est indispensable pour les navires de croisière qui cherchent à chaque voyage de nouveaux lieux à faire découvrir. Il reste le problème de la formation de ces navigateurs glace. Comment juger des connaissances et des compétences d'un officier ? De quel brevet doit-il être détenteur ? Ces questionnements sont encore en cours de discussion, tant à l'OMI qu'au sein des compagnies. Un module de navigation dans les glaces est en développement au simulateur de Marseille. La modélisation d'exercices (avec des growlers, des icebergs, etc) est destinée à terme aux chefs de quart qui seront embarqués en navigation polaire. Se pourrait-il que certaines compagnies souhaitent se préparer à l'ouverture du passage du Nord-Ouest ? A moins qu'il ne s'agisse de se mettre au niveau du simulateur des pilotes canadiens ? Dans tous les cas, tant qu'une réglementation internationale ne viendra pas encadrer le statut de navigateur glace, l'organisation à bord des navires en zone polaire se fera selon les besoins et ressources de chaque compagnie.

À la Compagnie du Ponant, la fiche de poste de « navigateur glace » vient d'être incluse dans l'ISM.

Pendant les premières années, les Capitaines encore non familiers des zones glacées, ont demandé des « pilotes des glaces ». Ces derniers étaient des Capitaines, des Seconds Capitaines (encore en activité ou non) ayant navigué en zones polaires mais extérieurs à la compagnie et de différentes nationalités. L'expérience des Capitaines de la Compagnie du Ponant s'est accrue au contact de ces pilotes : connaissances des sites visités, appréhension de la navigation dans les glaces... La compagnie et les capitaines ont donc décidé de modifier l'organisation des bords en ajoutant un officier au poste de navigateur glace. Ceci présente en plus l'avantage d'avoir un officier interne beaucoup plus polyvalent, s'impliquant dans des tâches complémentaires liées à l'expédition en zones polaires et éloignées.

Selon les navires et à la discrétion du Capitaine, le navigateur glace peut doubler l'officier de quart si présence de glaces, en passages resserrés, ou systématiquement de nuit ou par visibilité réduite. Il vient alors en renfort ou en substitut du Chef de quart. Cette organisation encore à l'essai est vouée à une évolution lors des prochaines saisons des navires au Groenland, en Mer de Baffin et en Péninsule Antarctique.

Florian Richard, Second Capitaine à la Compagnie du Ponant, assure depuis deux saisons le poste de « navigateur glace » en Péninsule Antarctique. Il nous livre ses impressions et ses expériences de la navigation polaire :

« Ce poste est pour moi l'opportunité rêvée de vivre ce pourquoi j'ai choisi la marine marchande : le voyage et la manœuvre. Ma valeur ajoutée à l'équipe passerelle est ma disponibilité pour renforcer l'équipe de quart lorsque le Commandant doit se reposer. Les fortes concentrations et la dérive rapide de la glace, les hauts-fonds, les sondes incertaines ou absentes, les courants et les vents atteignant régulièrement 80 nœuds en rafales près des glaciers (vents catabatiques), le brouillard et tout ça parfois cumulés, rendent la navigation dans cette zone, la plus difficile au monde. On n'est pas trop de 3, 4 parfois 5 officiers et élèves officiers pour assurer une route sûre à travers les icebergs et growlers. Chacun a un rôle bien défini avant d'entrer dans une zone sensible : un ou plusieurs veilleurs qui annoncent les glaces, un officier chargé de la sécurité de la navigation, l'officier ayant le quart aux commandes pour se frayer un chemin dans la glace, un autre chargé des relevés des sondes et du suivi de la cartographie « faite bord » dans les zones non cartographiées.

Être aux commandes d'un navire de 10 000 tonnes, louvoyant dans un champ de growlers et d'icebergs, en s'aidant des éléments ou au contraire en tentant de contrôler leurs effets au mieux pour ne pas heurter la glace est grisant. Mais c'est la concentration qui doit l'emporter sur l'adrénaline et rapidement la fatigue nerveuse arrive. D'où la nécessité pour le Commandant et les officiers de pouvoir se faire relever fréquemment.

Les bases de la navigation et le bon sens marin sont plus que jamais nécessaires pour ces navigations qui relèvent de parfois de la haute voltige : des relèvements, des gardes visuelles, l'estimation de la dérive qui change du tout au tout en moins d'une seconde...

Et puis, il faut se remettre en question en permanence : suis-je au bon cap ? Sous le vent des dangers ? Ai-je toujours plusieurs options pour me sortir d'une situation qui peut empirer d'un moment à l'autre ? Sans oublier la plus importante question que nous, jeunes générations, avons tendance à oublier avec la multiplication des instruments de positionnement : où suis-je ?

Je ne ressors pas indemne d'un quart entier dans du 5/10<sup>ème</sup> avec du brouillard et 30 nœuds de vent constant mais l'excitation de naviguer là où peu d'hommes ont navigué vaut cette fatigue. Et c'est toujours avec respect que je pense aux aventuriers, scientifiques et découvreurs qui naviguaient dans ces zones avec bien moins de confort que nous, et ce il n'y a pas si longtemps... »

\* « D'où vient cette étrange attirance de ces régions polaires, si puissante, si tenace, qu'après en être revenu on oublie les fatigues, morales et physiques pour ne songer qu'à retourner vers elles ? » Jean-Baptiste Charcot.

de la péninsule antarctique que pour les navires de ravitaillement des bases scientifiques (dispersées presque sur tout le continent)!

Mais alors... avec une réglementation si disparate et non encore aboutie qu'est-ce qu'un navigateur glace ? C'est en premier lieu, un officier pont dont les brevets sont homologués STCW et faisant partie de la liste d'équipage.

Mais ce n'est pas tout, le but de cet officier spécialisé est double. Le premier rôle du navigateur glace est, celui d'un soutien au Capitaine afin que celui-ci puisse équilibrer ces temps de repos lors d'embarquement long. Au côté du lieutenant de quart, il lui apporte ainsi un confort supplémentaire lorsque ce dernier n'est pas présent en passerelle. Cependant attention, le Capitaine reste et sera toujours l'ultime responsable du navire.

Il s'agit d'avoir également à bord une personne dont les connaissances en matière de navigation en zones polaires sont reconnues (actuellement uniquement par la compagnie qui l'embauche et dont la formation aura été assurée par le Capitaine). Et ce deuxième rôle prend tout son sens lorsque l'officier a l'expérience