



Rémy / Pôles d'images

L'OURS BLANC EST OPPORTUNISTE : il exploite toutes les ressources possibles pour survivre. Ainsi, cet ours polaire du Nord du Labrador qui pêche le poisson dans une rivière (*ci-contre*), exactement comme le ferait un ours brun, un comportement qui était connu mais n'était que très rarement observé ; ou encore cet ours qui a rejoint des goélands bourgmestres charognards afin de profiter de l'aubaine d'une baleine (*à gauche*). Ci-dessous, une mère ours élève ses petits à la limite de la forêt boréale.



Conseil de l'Arctique en 1996. Le document de synthèse publié début septembre 2015 par ces cinq pays renforce l'effort scientifique pour aboutir à une meilleure connaissance des effectifs de l'ours polaire et de leurs variations régionales. Tous les chercheurs sont d'accord sur un point : la principale menace pesant sur l'ours polaire est le réchauffement climatique.

***Ursus maritimus* menacé**

Les seules mesures de conservation vraiment efficaces à long terme seront celles qui participeront à une stabilisation des émissions des gaz à effet de serre. Couplées à une connaissance accrue des populations et à une gestion locale de la protection et des prélèvements par les autochtones, elles laissent espérer une conservation de l'espèce pour plusieurs décennies.

Ce qu'il faut dénoncer, c'est l'appropriation par les zoos et delphinariums du concept de disparition des ours polaires. Encouragées par l'Association internationale des zoos, ces structures récréatives favorisent la reproduction des ours polaires en captivité sous prétexte de protéger l'espèce. Les oursons naissant en captivité, représentent une manne financière considérable. Toutefois, comme ils sont incapables de survivre dans la nature, ils ne contribuent pas à la conservation de leur espèce.

Autre problème, la pollution dans l'Arctique (*voir la carte page 67*). Les polluants se concentrent en effet en bout de chaîne alimentaire, donc dans les chairs de ce superprédateur qu'est l'ours blanc. Si le phénomène est de mieux en mieux documenté, pour l'heure, aucun résultat n'établit clairement l'impact de la pollution sur la santé et la reproduction de l'espèce.

Une raison d'espérer est que, d'après les données que nous avons collectées, les experts du Groupe de spécialistes de l'ours polaire (*Polar Bear Specialist Group*) auraient été un peu trop pessimistes dans leur prospective. Même s'il est évident que l'épaisseur et la superficie de la banquise arctique diminuent dans l'ensemble, sa variabilité peut fort bien profiter à l'ours polaire. Ce fut le cas en cet été 2015 dans la baie d'Hudson, où l'on n'avait jamais vu une couverture de glace aussi importante. En fait, l'Arctique, avec ses courants marins et les vents qui la parcourent, est très difficile à modéliser (et à étudier) et, pour le moment, la connaissance que nous en avons est insuffisante.

La protection et la conservation de l'ours polaire sont en fait l'affaire de chacun puisqu'elles coïncident avec la lutte contre le réchauffement climatique ; elles ne relèvent pas seulement des pays arctiques qui en ont la gestion : au-delà du symbole, l'ours polaire doit être une alarme nous incitant à modifier nos modes de vie. ■

■ BIBLIOGRAPHIE

R. Marion et F. Benhammou, **Géopolitique de l'ours polaire**,

Polar Bear (*Ursus maritimus*) Conservation Management Plan, Draft. U.S. Fish and Wildlife, Region 7, Anchorage, Alaska, 2015 (www.fws.gov/alaska/pbrt/).

A. Hassanin, **The role of Pleistocene glaciations in shaping the evolution of polar and brown bear. Evidence from a critical review of mitochondrial and nuclear genome analysis**, *Comptes Rendus Biologies*, vol. 338(7), pp. 494-501, 2015.

R. Marion, **Dernières nouvelles de l'ours polaire**, Pôles d'images, 2009.

EDMOND PÂRIS

de la pirogue au bateau

Géraldine Barron

Au XIX^e siècle, fasciné par l'ingéniosité des pirogues rencontrées lors de ses voyages, un jeune officier de la Marine se prend de passion pour la construction navale. Le récent bateau à vapeur devient vite son cheval de bataille...

Qui n'a jamais rêvé de prendre la mer pour découvrir le vaste monde sur les traces des grands explorateurs qui ont laissé leur nom dans l'histoire ? Les Christophe Colomb, Magellan, Bougainville ou encore Lapérouse ont fait naître bien des vocations de marins, de voyageurs ou d'aventuriers. C'est peut-être à ces hommes que pense le jeune Edmond Pâris lorsqu'il entre en 1820 au Collège royal de la Marine d'Angoulême. Ce choix de carrière n'est pas le fruit d'une passion, mais d'une décision familiale visant à assurer un avenir au fils aîné d'une famille désargentée par la chute de l'Empire : l'enfant présente de bonnes dispositions pour le dessin et les mathématiques, un oncle se charge des recommandations nécessaires et voilà Edmond élève de la Marine à une bonne vingtaine de lieues de la mer.

C'est pourtant bien une passion qui fera de Pâris une figure incontournable de la Marine. Cette passion lui permettra de traverser le XIX^e siècle, ses régimes et programmes navals successifs, de gravir un à un les échelons jusqu'au grade de vice-amiral tout en conservant un enthousiasme juvénile et une grande accessibilité. Elle fera de lui un passeur entre générations de marins, mais aussi entre ingénieurs, marins et mécaniciens, louvoyant avec aisance d'une discipline à l'autre : de la mécanique à l'archéologie en passant par l'histoire, la chimie et l'ethnographie. L'objet de cette passion n'est ni la mer ni l'aventure, mais l'outil de travail de tout marin : le bateau.

À Angoulême, cependant, Pâris en est encore bien loin. On ne devient pas marin en parcourant les vertes collines de Saintonge. Après deux années



à vapeur



L'ESSENTIEL

- En 1826, un jeune apprenti officier embarque pour le Pacifique à bord de l'*Astrolabe*.
- Il y développe une passion pour les bateaux traditionnels non européens et la construction navale.
- De retour en France, il s'intéresse en particulier aux bateaux à vapeur, introduits depuis peu dans la marine de l'État.
- Curieux, enthousiaste et inventif, il devient un pilier de la transition vers la vapeur, apprécié tant des marins que des ingénieurs et des mécaniciens.

LE CASTOR, ici sur une peinture de François Roux (1836), fut un des premiers navires à vapeur français. En 1835, à l'âge de 29 ans, Edmond Pâris obtint le commandement de cet aviso à roues qui assurait la liaison entre Toulon et Alger. Il explora les propriétés du bateau avec tout autant de passion que la variété des pirogues au cours de ses précédents périples.