



La route maritime arctique du Nord: La Russie effectue une livraison record de gaz naturel liquéfié (GNL) à la Chine

Par [Malte Humpert](#)

Mondialisation.ca, 09 juin 2020

[High North News](#)

Région : [Asie](#), [Russie et CEI](#)

Thème: [Économie](#), [Pétrole](#), [Gaz de schiste](#),
[Énergie](#)

Analyses: [Arctique](#)

La Russie a fait un pas de plus vers une navigation tout au long de l'année dans l'Arctique. Un navire-citerne capable de naviguer dans les glaces a effectué la première livraison de GNL à la Chine par la route maritime du Nord.

Depuis plusieurs années, une flotte de quinze méthaniers spécialisés dans le déglacage Arc7 transporte du gaz naturel liquéfié (GNL) depuis une grande usine de GNL sur la péninsule russe de Yamal vers les pays d'Asie via l'Arctique. Même avec la fonte rapide de la glace de mer arctique, ces voyages n'ont généralement été possibles qu'entre juillet et novembre.

Aujourd'hui, la plus grande entreprise privée de gaz naturel russe, Novatek, qui exploite l'installation de GNL de Yamal, a effectué un voyage en utilisant son navire amiral et [le premier méthanier brise-glace au monde](#), le *Christoph de Margerie*, pour examiner la faisabilité d'un voyage vers l'est sur la route maritime du Nord (NSR) au cours du mois de mai, soit près de deux mois plus tôt que les précédents voyages de ce type. Le navire, escorté par un brise-glace nucléaire, a effectué la partie du voyage recouverte de glace, soit environ 2 500 milles nautiques, en douze jours seulement et est attendu en Chine au milieu de la semaine prochaine.

Le voyage a représenté un test pour la navigation en début de saison sur la route et pourrait contribuer à accélérer la croissance future du trafic de marchandises sur la route, confirme M. Novatek.

Le *Christoph de Margerie* a quitté le port de Sabetta le 18 mai et a rejoint le brise-glace nucléaire Yamal dans la mer de Kara. Le méthanier est passé par le détroit de Béring et est entré dans l'océan Pacifique le 31 mai. Le navire est attendu dans le port de Tangshan, au nord de la Chine, le 11 juin, après un voyage de 25 jours, contre 36 jours pour le canal de Suez. Pendant l'été, le voyage de la Sabetta à la Chine peut être effectué en moins de 20 jours.

« Nous travaillons activement à l'extension de la saison de navigation vers l'est pour le NSR et nous attendons avec impatience le développement du soutien

de l'État à cette route commerciale en augmentant les capacités de brise-glace », [a expliqué Leonid Mikhelson, PDG et président du conseil d'administration de Novatek.](#)

Un sentiment similaire a été exprimé par Igor Tonkovidov, président et directeur général de Sovcomflot, opérateur du *Christoph de Margerie*.

« Ce voyage réussi à travers le NSR, en mai, nous permet de faire un pas de plus vers la réalisation du plein potentiel de transit de la route maritime du Nord, marquant une importante expansion des possibilités de transport maritime offertes aux projets industriels de l'Arctique en particulier ».

Un voyage rapide malgré des conditions de glace difficiles

Alors que les méthaniers Arc7 sont capables de briser 2,1 mètres de glace, ce début de saison de fonte a nécessité l'escorte d'un brise-glace pour une partie du voyage, notamment en Sibérie orientale où le convoi a affronté un champ de glace rapide dans le détroit de Vilkitsky et a humilié des floes de glace dans la mer des Tchouktches. Le convoi a rencontré des glaces atteignant 1,3 mètre d'épaisseur.

Cependant, malgré les conditions de glace difficiles et la vitesse de navigation plus lente qui en résulte, le NSR représentait un raccourci entre le nord de la Russie et la Chine par rapport à la route traditionnelle, ont expliqué les responsables.

« Même dans les conditions de glace difficiles rencontrées à cette époque de l'année, le choix du NSR permet de réduire considérablement la durée d'un voyage de livraison de GNL aux ports d'Asie Pacifique par rapport à l'utilisation du canal de Suez », [a confirmé M. Tonkovidov.](#)

Aller plus tôt à l'est

Le transit représente le premier voyage vers l'est d'un méthanier. Les années précédentes, les livraisons de GNL de Yamal vers l'Asie n'avaient pas lieu avant juillet, soit 6 à 8 semaines plus tard que ce dernier voyage. La partie orientale du NSR n'est généralement navigable qu'entre juillet et décembre. À long terme, Novatek prévoit d'exporter la majorité du GNL vers l'Asie, en particulier vers la Chine. L'année dernière, [elle n'a envoyé que 6,5 % de sa production](#), soit 1,2 million de tonnes vers l'est.

Pendant le reste de l'année, la société expédie sa cargaison vers l'Europe en direction de l'ouest. À cette fin, Novatek a coopéré [ces deux dernières années avec la société norvégienne Tschudi](#) dans le cadre d'une opération de transfert [de navire à navire au large des côtes de Honningsvåg](#). Cela permet à Novatek d'optimiser l'utilisation de ses méthaniers spécialisés Arc7 et de ne les utiliser que pour les tronçons glacés du voyage.



Vue du brise-glace nucléaire 50 ans de victoire. (Source : avec l'aimable autorisation de Rosatomflot)

De nouveaux brise-glaces pour une navigation tout au long de l'année

La Russie est actuellement engagée dans [la modernisation et l'expansion de sa flotte de brise-glaces nucléaires](#) avec quatre nouveaux navires en construction ou en service et un autre navire qui sera mis en service l'année prochaine. Avec l'aide de ces nouveaux brise-glaces plus performants, la société espère étendre la saison de navigation de mai à janvier. À ce moment-là, le trafic en direction de l'est serait possible, sauf au cœur de l'hiver, en février, mars et avril.

« [Le soutien des brise-glaces d'État] nous permet de contribuer de manière significative au chiffre d'affaires annuel des cargaisons le long de la route maritime du Nord en mettant en œuvre nos projets de GNL à grande échelle pour produire jusqu'à 70 millions de tonnes d'ici 2030 », a expliqué M. Mikhelson.

Si les voyages le long de la route maritime du Nord restent un territoire nouveau, les navires et les équipages acquièrent rapidement de l'expérience. C'était le [45e voyage](#) de *Christophe de Margerie* le long du NSR.

L'objectif ultime est d'atteindre des capacités de navigation tout au long de l'année. Pour ce faire, la Russie construit un nouveau super brise-glace capable d'escorter les méthaniers Arc7 même au plus profond de l'hiver.

Les contrats pour la construction du brise-glace de classe Leader ont été [signés entre Rosatomflot et le chantier naval Zvezda](#) au début de l'année. Le premier navire de ce type devrait être mis en service en 2027.

Le prochain navire est déjà en route

En fait, moins d'une semaine après *Christophe de Margerie*, un autre transporteur Arc7 est parti de la Sabetta pour se rendre en Chine. Le *Vladimir Voronin* a d'abord suivi une route plus côtière, escorté par le brise-glace nucléaire 50 ans de Victoire pendant la première partie du voyage avant d'être remis à *Yamal* plus à l'est. Le navire est en bonne voie pour transiter le NSR encore plus rapidement en moins de 10 jours. Le convoi a trouvé une « route libre de glace » le long de la côte sibérienne lui permettant de progresser rapidement.



Sentier du *Christophe de Margerie* (jaune) et du *Vladimir Voronin* (rose) à travers la mer de Kara et Laptev. (Source : IHS Markit Maritime & Trade via Twitter)

Si la réussite du voyage d'essai réussi semble être un grand pas vers la prolongation de la période de navigation saisonnière, certains experts avertissent toutefois que [la navigation en hiver et au printemps le long de la route restera difficile](#), qu'elle ne sera possible qu'avec l'aide du plus puissant brise-glace du monde et qu'elle ne sera pas réalisable pour les navires non spécialisés. D'autres, cependant, [expliquent que les transporteurs Arc7 de Novatek sont très performants](#) même sans l'escorte d'un brise-glace et que ce voyage d'essai a peut-être démontré qu'une navigation indépendante à la fin du printemps deviendra possible pour ces navires spécialisés.

Malte Humpert

Article original en anglais :



[The Arctic Northern Sea Route: Russia Conducts Record-Breaking Delivery of LNG to China](#)

[High North News](#) le 3 juin 2020

Traduit par Maya pour [Mondialisation](#)

Note aux lecteurs : veuillez cliquer sur les boutons de partage ci-dessus ou ci-dessous. Faites suivre cet article à vos listes de diffusion. Publiez cet article sur votre site de blog, vos forums Internet, etc.

Image en vedette : Le méthanier Arc7 Christoph de Margerie poussé par un remorqueur. (Source : avec l'aimable autorisation de Sovcomflot)

Articles Par : [Malte Humpert](#)

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexacts.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca