Mondialisation.ca
Centre de recherche sur la mondialisation

# Les vastes implications de la route maritime du Nord de la Russie

Par F. William Engdahl
Mondialisation.ca, 07 décembre 2017

Région : Russie et CEI
Thème: Économie, Services de renseignements
Analyses: L'ARCTIQUE

Pour ce qui est de faire face à certaines des conditions climatiques les plus rudes du monde, aucun pays n'égale la Russie.

La Russie a fait de la construction d'une route maritime du Nord le long de la côte arctique russe une priorité pour permettre le transport du GNL (gaz naturel liquéfié) et du fret par conteneur entre l'Asie et l'Europe, réduisant ainsi de moitié le temps de navigation et contournant le canal de Suez.

La Chine est pleinement engagée et a maintenant formellement incorporé le projet dans sa nouvelle infrastructure de l'initiative des Routes de la soie (BRI, *Belt and Road Initiative*).

Avant d'assister au sommet du G20 de Hambourg, en juillet dernier, le président chinois Xi Jinping a fait une escale à Moscou, où il a signé avec le président russe Vladimir Poutine la *« Déclaration conjointe sino-russe sur le renforcement du partenariat de coopération globale et stratégique. »*

La déclaration inclut la Route maritime du Nord en tant que zone stratégique de collaboration entre la Chine et la Russie, et partie intégrante de l'infrastructure de la Route de la soie (BRI). Pour sa part, la Russie investit des ressources importantes dans le développement de nouveaux ports et de nouvelles usines de liquéfaction du gaz naturel (GNL) le long de la route pour permettre un trafic maritime croissant à travers ses eaux territoriales arctiques.

La Fédération de Russie, sous la supervision directe du président Poutine, met en place l'infrastructure économique qui créera une alternative au canal de Suez pour le transport de conteneurs et de GNL entre l'Europe et l'Asie. En outre, les aménagements ouvrent l'accès à d'énormes ressources non exploitées, notamment du pétrole, du gaz, des diamants et d'autres minéraux, le long de la zone économique exclusive russe, sur la côte sibérienne la plus au nord.

Officiellement, la loi russe situe la Route du Nord dans ses eaux territoriales le long de la côte arctique à l'est de Novaya Zemlya dans l'oblast d'Arkhangelsk, depuis la mer de Kara, à travers la Sibérie, jusqu'au détroit de Béring entre la Russie orientale et l'Alaska. L'itinéraire entier se situe dans les eaux arctiques et dans la zone économique exclusive (ZEE) de la Russie.




Source : Lasserre, Frédéric. « Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 48, n°135, 2004, pp.397-425.

Des études géophysiques préliminaires confirment que de vastes réserves de pétrole et de gaz se trouvent sous les fonds de la ZEE de la Russie, ce qui accroît l'intérêt du gouvernement chinois pour le développement de ressources conjointes avec celle-ci, en plus des délais de transit potentiellement plus courts vers l'Europe. Pour la Chine, qui voit poindre des menaces croissantes sur ses lignes d'approvisionnement en pétrole, provenant du golfe Persique, par le détroit de Malacca, la route maritime russe au Nord offre une alternative bien plus sûre, un plan B, en cas de blocus naval américain dans le détroit de Malacca.

Selon les estimations de l'Institut géologique des États-Unis (USGS), environ 30% de l'ensemble du pétrole  récupérable de l'Arctique et 66% de son gaz naturel total devrait se trouver dans la ZEE de l'Arctique russe. L'USGS estime également que le total des réserves récupérables dans l'Arctique représente environ un tiers des réserves totales saoudiennes. Bref, pour paraphraser Mark Twain, il y a *« de l'or noir dans … les eaux glaciales ».*

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), dont la Russie et la Chine sont signataires, mais pas les États-Unis, définit une zone économique exclusive comme une zone *« au-delà »* des eaux territoriales d'un État, et donne à celui-ci *« des droits souverains (…) [sur] la gestion des ressources naturelles »* dans la zone. La Chine ne conteste pas les droits de la ZEE de la Russie, mais cherche plutôt à coopérer maintenant formellement dans le cadre du développement de son projet de Routes de la soie (BRI).

Nouvelles voies de transit maritime

L'autre intérêt de la route maritime du Nord de la Russie est de permettre une navigation plus économique car plus rapide. En août dernier, le méthanier russe *Christophe de Margerie* a livré du GNL norvégien depuis Hammerfest en Norvège jusqu'à Boryeong en Corée du Sud en seulement 19 jours, soit environ 30% de moins que le temps de trajet traditionnel par le canal de Suez, malgré le fait que le navire a été obligé de traverser des zones de glace de 1,2 mètre d'épaisseur.

La partie arctique du voyage a été faite en six jours et demi. Le *Christophe de Margerie* est le premier navire brise-glace de transport de GNL au monde, construit par une entreprise navale sud-coréenne, selon les spécifications fournies par l'entreprise publique *Sovcomflot* pour le transport depuis le site de Yamal GNL dans l'Arctique russe.

La Russie coopère avec la Corée du Sud pour le développement des capacités de transport maritime par la route du Nord. Le 6 novembre, le ministre russe du Développement de l'Extrême-Orient, Aleksandr Galushka, a rencontré le ministre sud-coréen des Pêches et des Océans, Kim Yong-suk. Les deux pays sont convenus de poursuivre des recherches conjointes sur les investissements pour une ligne de conteneurs dans l'Arctique par la route maritime du Nord.

Le développement conjoint inclura des plateformes de redistribution, à créer à chaque extrémité de la route, Mourmansk à l'ouest et Petropavlovsk-Kamchatsky à l'est. Mourmansk, limitrophe des régions nordiques de Finlande et de Norvège, a un accès libre de glace toute l'année dans la mer de Barents.

La compagnie maritime coréenne *Hyundai Merchant* prévoit de tester des navires porte-conteneurs sur la route maritime du Nord en 2020 avec des porte-conteneurs pouvant transporter 2 500 à 3 500 EVP (Unité équivalente de vingt pieds, mesure de la taille du conteneur). En juillet 2016, une expédition historique, transportant deux composants industriels majeurs, a eu lieu depuis la Corée du Sud, via le nouveau port russe de l'Arctique à Sabetta et les rivières Ob et Irtysh, jusqu'à la ville de Tobolsk au sud de l'Oural.

Nouveaux investissements dans les ports de l'Arctique

Mourmansk est le lieu de l'un des plus grands projets d'infrastructure de la Russie. D'importants travaux de construction sont actuellement en cours pour achever le centre de transit de Mourmansk, qui comprend des nouvelles routes, des voies ferrées, des ports et d'autres installations à l'ouest de la baie de Kola. Mourmansk est déjà un centre majeur pour le chargement du charbon, du pétrole, du poisson, des métaux et d'autres marchandises en provenance de la partie européenne de la Russie. Cette infrastructure servira de porte d'entrée occidentale principale de la route maritime du Nord vers l'Asie.

La Fédération de Russie achève également un nouveau port à Sabetta, dans la péninsule de Yamal. La péninsule de Yamal, bordant la mer arctique de Kara, abrite les plus grandes réserves de gaz naturel de la Russie, avec un volume estimé à 55 trillions de mètres cubes (TCM). En comparaison, les réserves de gaz du Qatar sont calculées à 25 TCM, l'Iran à 34 TCM. Le développeur principal du port de Sabetta à Yamal est *Novatek*, le plus grand producteur indépendant de gaz en Russie, en collaboration avec le gouvernement russe.

Le port de Sabetta est sur le site du nouveau terminal de gaz liquéfié Yamal, de lui partira le gaz de Yamal via la route maritime du nord-est vers la Chine. À pleine capacité, le port de Sabetta traitera 30 millions de tonnes de marchandises par an, faisant de Sabetta le plus

grand port du monde au nord du cercle polaire arctique, dépassant Mourmansk. *Novatek* a déjà pré-vendu tous les volumes de production du terminal Yamal GNL avec des contrats de 15 et 20 ans, principalement à la Chine et à d'autres acheteurs asiatiques.

Yamal GNL est loin d'être la seule zone où *Novatek* coopère avec la Chine. Le 4 novembre, *Novatek* a annoncé avoir signé d'autres accords avec des partenaires de Yamal, *China National Petroleum Corporation* et *China Development Bank,* pour le projet Arctic GNL 2 potentiellement plus important que le projet Yamal GNL. La construction d'Arctic GNL 2 sur la péninsule de Novatekon Gydan, séparée de Yamal par le golfe de l'Ob, commencera en 2019.

Le terminal Yamal GNL est un projet de 27 milliards de dollars dont le principal propriétaire est le Russe *Novatek*. Lorsque la guerre financière du Trésor américain a ciblé *Novatek* et le projet Yamal en 2014, après le référendum en Crimée pour rejoindre la Fédération de Russie, les prêteurs chinois ont fourni 12 milliards de dollars pour achever le projet après que la *CNPC* chinoise a acheté 20% du capital du terminal Yamal GNL. Le fond *China Silk Road Fund* détient un autre 9,9%, le français *Total* 20% et *Novatek* 50,1%.

Briser la glace, à la manière russe

L'ouverture du potentiel de la route maritime du Nord-est russe au trafic commercial de GNL et de fret par conteneur, partant de l'ouest le long du littoral de l'arctique sibérien vers la Corée du Sud, la Chine et le reste de l'Asie, nécessite des solutions technologiques extraordinaires, surtout dans le domaine des brise-glaces et des infrastructures portuaires le long de la route arctique profondément gelée. Dans ce domaine, la Russie est le leader mondial inégalé. Et elle va développer significativement son rôle de leader.

Au début de l'année 2016, la Russie a commandé une nouvelle classe de brise-glaces nucléaire appelée Arktika-classe, exploitée par *Atomflot*, la filiale maritime du géant russe *Rosatom*, le plus grand groupe mondial de construction de centrales nucléaires, et le second possesseur de stocks d'uranium, produisant 40% de l'uranium enrichi dans le monde.

Le nouveau brise-glace Arktika est actuellement le plus puissant au monde et, lorsqu'il sera prêt pour la navigation en 2019, il sera capable de naviguer dans trois mètres d'épaisseur de glace. Un deuxième brise-glace nucléaire de classe Arktika est prévu pour 2020. Actuellement, la construction de 14 brise-glaces, à propulsion diesel et nucléaire, est en cours en Russie, en plus du *Christophe de Margerie*, récemment terminé. Tous ces nouveaux brise-glaces sont construits dans les chantiers navals de Saint-Pétersbourg.

Rosatom prend la tête

Maintenant, le gouvernement russe s'apprête à intensifier considérablement son effort dans la technologie des brise-glaces, dans le but affirmé de développer le transport maritime et les ressources le long de cette voie arctique.

En 2016, le président Poutine s'est personnellement engagé à superviser la construction d'un centre ultramoderne de construction navale à Primorsky Kraï, dans l'Extrême-Orient russe, afin d'équilibrer le développement des chantiers occidentaux autour de Saint-Pétersbourg et d'industrialiser la région économique autour de Vladivostok, réagissant à l'imprévisibilité de Washington et de ses sanctions pour assurer son autosuffisance dans des domaines vitaux.

La construction navale en Extrême-Orient est focalisée sur une restauration complète, pour 4 milliards de dollars, du vieux chantier de Zvezda dans la baie de Bolshoy Kamen, propriété de l'entreprise publique russe *United Shipbuilding Corporation*. Primorsky Kraï abrite également la flotte du Pacifique de la marine russe. Lorsque le nouveau chantier Zvezda sera prêt en 2020, il sera le chantier naval civil le plus grand et le plus moderne de Russie. Il se concentrera sur la construction de grands pétroliers, y compris des méthaniers, des brise-glaces et des plates-formes pétrolières et gazières.

Le 18 novembre, le quotidien économique *Kommersant* a annoncé que le président russe Vladimir Poutine souhaitait que le développement de l'infrastructure de la route maritime du Nord soit confié à la société d'état *Rosatom*. Selon ce rapport, Poutine a approuvé l'idée, qui lui a été présentée par son premier ministre, Dmitri Medvedev, et qui mettrait tous les services de l'État concernés par les activités maritimes, le développement des infrastructures, ainsi que les biens publics utilisés le long de la voie arctique sous la direction de *Rosatom*.

Entre autres implications, la décision de rendre *Rosatom* unique responsable de la supervision du projet de Route maritime du Nord suggère que les brise-glaces à propulsion nucléaire joueront un rôle beaucoup plus important dans le développement de cette route.

Selon le rapport, qui n'a pas encore été formellement confirmé, le rôle de *Rosatom*a été proposé par Alexei Likhachev, président de *Rosatom* et le vice-premier ministre Dmitri Rogozine. Rogozine, sanctionné par Washington, a été vice-premier ministre en charge de l'industrie de la défense de la Russie depuis 2011. Si la nouvelle proposition devient loi, *Rosatom* supervisera toutes les infrastructures, énergétiques et autres, le long des 6 000 kilomètres de la route arctique.

Selon la source de ce rapport, *Rosatom* supervisera à peu près tout, de la construction de ports à la construction d'infrastructures de communication et de navigation, en passant par la coordination de la recherche scientifique. Selon le plan, une nouvelle *division arctique* de *Rosatom* centraliserait l'activité des ports précédemment contrôlés par le ministère des Transports ainsi que les brise-glaces non nucléaires exploités par *Rosmorport* et la flotte de brise-glaces nucléaires russes.

L'administration de la *Northern Sea Route* (NSR), l'institution responsable de la sécurité de la navigation, ferait également partie de cette nouvelle d*ivision Arctique* de *Rosatom*. Ce serait un moyen de rationaliser considérablement la fragmentation actuelle de la responsabilité des différents aspects du développement des transports de la Russie dans la mer du Nord-Est, l'une des principales priorités de Moscou et un élément clé du développement de la collaboration sino-russe dans le projet des Routes de la soie (BRI).

Pour résumer, il est clair que la Russie développe des technologies et des infrastructures de pointe dans certaines des conditions climatiques les plus extrêmes du monde, pour reconstruire son économie. Elle le fait avec succès, en collaboration avec la Chine et la Corée du Sud et même dans une certaine mesure avec le Japon, contrairement aux espoirs des néocons de Washington et de leurs mécènes du complexe militaro-industriel américain.

F. William Engdhal

Article original en anglais :



Huge Implications of Russia's Northern Sea Route. An Alternative to the Suez Canal?, publié le 22 novembre 2017

*Traduit par jj, relu par Cat pour le Saker Francophone*

La source originale de cet article est Mondialisation.ca
Copyright © F. William Engdahl, Mondialisation.ca, 2017

---

*Articles Par :* F. William Engdahl

**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 inexactes.

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