

Audrey BILDSTEIN
Marylou DUFOURNET
Jean-Marie ROUSSEL

Сеvморпут

Le Sevmorput



Image : www.svalbard.fr

Table des matières

Introduction	3
I. Un raccourci inscrit dans le corridor eurasiatique	4
A. Inscription dans le corridor eurasiatique	4
B. Diminution du temps de trajet, des coûts et de l'impact environnemental	5
C. Le Sevmorput sera de plus en plus praticable	6
II. Un passage moins contraignant	7
A. La question des coûts additionnels	7
B. Avantages techniques par rapport à la circulation en canal	8
C. Diminution des risques liés à la piraterie	8
III. Un moyen de dynamiser et d'exploiter le grand nord russe	9
A. Contrebalancer la perte d'attractivité du grand nord russe	9
B. Une exploitation facilitée des richesses de l'Arctique	10
C. Des perspectives touristiques	11
Conclusion	12
BIBLIOGRAPHIE	13

INTRODUCTION

En 1879, le navigateur et scientifique Nordenskiöld rallie la Suède au Japon à bord de la Vega en ayant le premier emprunté la route arctique, au nord de la Russie. L'excitation est alors à son comble, à tel point que la date est retenue comme fête nationale pour la Suède. En effet, la traversée de ce que l'on nommera Passage du Nord Est, Sevmorput, ou encore Route du Nord, est un objet de fantasme pour les explorateurs européens depuis que le russe Gerasimov en a émis l'idée en 1525. L'exploit n'a pourtant pas été accompli sans difficulté, puisque le soudain retour de la glace a immobilisé la Vega quelques neuf mois. Il a toutefois confirmé l'idée selon laquelle il était possible de rallier les océans Atlantique et Pacifique de la sorte. Pourtant, pendant les décennies qui suivirent, en raison de la fermeture du bloc soviétique, cette voie est restée dévolue à un commerce et une circulation interne, relativement soutenus dans la mesure où il s'agissait du seul espace maritime sur lequel les soviétiques avaient main mise. Mais les temps ont bien changé, selon au moins deux perspectives. La première est l'effritement suivi de l'effondrement du bloc soviétique : dès 1987, dans un discours resté célèbre prononcé à Mourmansk, Mikhail Gorbatchev proclamait la nécessité d'une gestion concertée, internationale de l'Arctique, notamment en matière de navigation¹. Il ouvrait le pas à l'internationalisation de cette voie. La seconde perspective est celle du réchauffement climatique : qu'il faille s'en réjouir ou non, la fonte des glaces est telle que la période de navigation dans l'Arctique s'est considérablement élargie. Le phénomène relance les intérêts de cette voie, que les armateurs jugeaient jusqu'à récemment trop hasardeuse. Elle est maintenant empruntée par des navires non russes, mais le trafic demeure assez limité, principalement en raison du manque d'infrastructures et d'équipement.² La Russie assure notamment l'entretien de la voie au moyen de brise glace, dont le nombre reste limité. Ainsi se pose la question suivante : quels sont les intérêts économiques, environnementaux et sociaux, c'est à dire les indices de durabilité du Passage du Nord Est, qui pourraient justifier le développement et le financement de ces infrastructures et équipements afin d'établir une grande voie internationale ?

1 .Retranscription du discours de Gorbatchev : www.arctic.or.kr/files/pdf/m2/m22/1/m22_1_eng.pdf

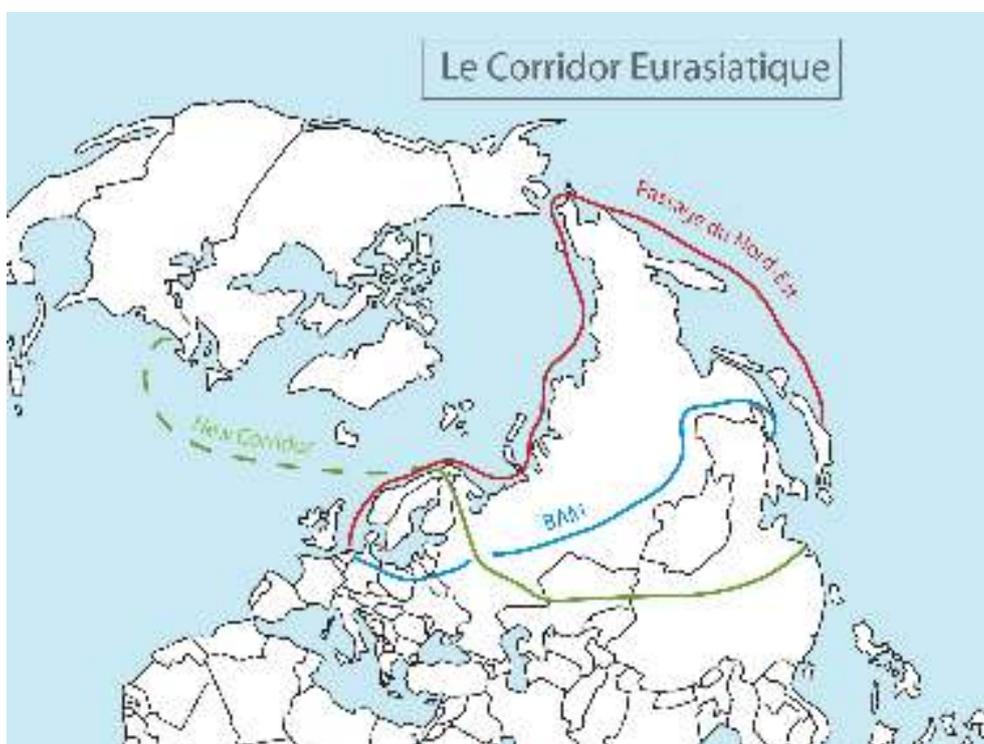
2 .www.adn.com/article/20131029/south-koreans-take-first-northern-sea-route-cargo-delivery-russia

I. Un raccourci inscrit dans le corridor eurasiatique

A. Inscription dans le corridor eurasiatique

La Russie, à l'exception de routes varègues du Haut Moyen-Âge, n'a jamais connu de véritable circulation internationale, situation parfois amplifiée par les régimes tsaristes ou communistes qui s'y sont succédés. Mais depuis la chute du bloc, et l'ouverture au monde de la Russie à partir de 1992, l'espace russe est en quête d'une réinsertion dans cette circulation internationale. Le pays bénéficie pour cela d'une localisation avantageuse, au carrefour de l'Europe, de l'Asie, et de l'Amérique du Nord via le détroit de Béring. Les échanges Europe-Asie représentent à eux seuls environ 20 millions de conteneurs à l'année. C'est pourquoi, depuis 1992, le régime promeut l'idée d'un corridor eurasiatique. En fait, la notion de corridor eurasiatique suppose de multiplier les voies de transit de ces conteneurs.¹

En ce qui concerne les voies terrestres, il a d'une part été envisagé un doublement du Transsibérien et son raccord au réseau européen (c'est aujourd'hui est une voie de circulation interne), mais l'idée n'a à ce jour pas séduit les investisseurs. Il est également question du New Corridor, soutenu par les intérêts américains et norvégiens : il s'agirait d'un axe ferroviaire uniquement dédié au fret reliant la Chine à la Norvège, et la Norvège, par voie maritime, à New York. La Russie compte un autre projet, la liaison ferroviaire BAM (Beloï morieKomi Oural), dont l'itinéraire ne passe que par la Russie.²



Le corridor eurasiatique - Fond de carte Delot

1 .Lasserre, Frédéric, Vers une autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime international, Diplomatie (Paris) n°41, 2009, p.20-27

2 .Canobbio, Eric, Atlas des pôles : Régions polaires : questions sur un avenir incertain, Editions Autrement, 2007

Le Passage du Nord Est pourrait donc constituer un pendant maritime à ces routes terrestres (et le seul). Pour les longues distances, ainsi que pour les transports pétroliers, il s'agit du mode le plus compétitif. A ce titre, le président Vladimir Poutine a placé le développement de cette voie en objectif majeur de son mandat, et envisage un trafic de 4 millions de tonnes pour 2015. Il est important de noter que le projet n'est pas uniquement porté par la Russie, mais également par la Norvège et le Japon, associés notamment au sein de l'INSROP (International Sea Route Program), programme de recherche international sur les enjeux environnementaux, sociaux, et économiques de la route.³

B. Diminution du temps de trajet, des coûts et de l'impact environnemental

La route du Nord a pour principal avantage de réduire considérablement les distances des trajets maritimes entre l'Asie orientale et l'Europe. En passant par le canal de Suez, le trajet Rotterdam - Yokohama fait 9700 miles nautiques alors qu'il n'en fait que 6300 en empruntant la route du Nord, soit un gain de distance d'environ 35%. Le passage du Nord permet dès lors une réduction des délais d'acheminement, des coûts en carburant et des coûts de main d'œuvre du fait d'une durée plus courte.



Les routes maritimes Europe-Asie - Fond de carte Delot

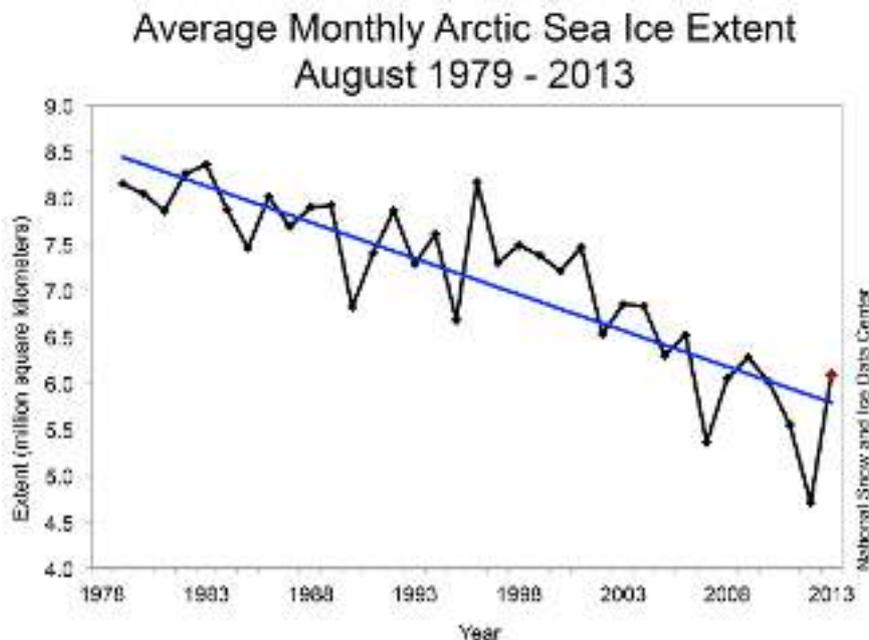
³ .Ragner, Claes Lykke, 'Den norra sjövägen' (the Northern Sea Road),. In Hallberg, Torsten (ed), Barents - ett gränsland i Norden . Stockholm, Arena Norden, 2008, pp. 114-127

Le passage du Nord-Est permet en outre une réduction des émissions de CO2 car les moteurs des navires fonctionnent moins longtemps. Le bilan carbone d'une traversée par le Nord est sans diminué lui aussi de 35% par rapport à une traversée par le Sud.

La route du Nord permettrait donc aux armateurs d'une part de faire des économies et d'autre part d'émettre moins de CO2.

C. Le Sevmorput sera de plus en plus praticable

En moyenne la banquise a une épaisseur de 2,5 mètres. Ceci varie fortement au cours des saisons. Au-delà de 3 mètres d'épaisseurs la voie n'est plus navigable, c'est pourquoi le passage est fermé durant la période hivernale. Des bulletins des «conditions de glace» sont publiés par la NSRA (Northern Sea Route Administration) afin d'autoriser la circulation ou non.⁴



Diminution de couverture de glace en Arctique

Depuis 1979, il a été observé un recul des glaces hivernales de 2,6% par décennie.⁵ De plus, le GIEC annonce une hausse des températures entre 1 et 5 °C pour 2050. Tout ceci laisse à penser que le réchauffement climatique annoncé permettra une période d'eaux libres plus importantes, la circulation pourra être plus intense.⁶

4 .www.nsra.ru/en/types_ice_conditions/

5 .www.natura-sciences.com/environnement/banquise-arctique2014-674.html

6 .www.latribune.fr/opinions/tribunes/20140129trib000812584/arctique-les-enjeux-de-l-ouverture-de-la-route-du-nord.html

II. Un passage moins contraignant

Comme nous l'avons vu, le passage du Nord Est représente un raccourci. Cependant la diminution des temps de trajets et les économies qui y sont liées ne sont pas le seul avantage de cette voie par rapport aux canaux de Suez ou de Panama, qui présentent de nombreuses contraintes. Dans quelle mesure le passage par l'Arctique en est-il exempt ?

A. La question des coûts additionnels

En théorie, il est possible d'emprunter la route du Nord Est en se limitant à la Zone Economique Exclusive de la Russie, ce qui autorise une circulation internationale libre. Toutefois l'article 234 du Droit de la mer des Nations Unies stipule qu'un pays peut établir des règles particulières dans sa ZEE si la présence de glace ou des conditions climatiques rudes rendent périlleuse la traversée, ou encore si la pollution pourrait menacer gravement les écosystèmes. En vertu de ceci, la Russie a donc établi que les bateaux désirant emprunter la route du Nord Est ont à en faire la demande auprès de la NSRA (Northern Sea Route Administration)⁷. Le navire doit remplir des conditions, et dans certains cas être accompagné d'un brise glace. Il peut s'agir d'un brise glace non russe mais dans les faits, cela n'est jamais arrivé. De même, un pilote expérimenté peut-être assigné. Ces services sont évidemment payants, et on peut à ce titre se demander si la rentabilité de la route est bien fondée.

En premier lieu, il faut garder à l'idée que la Russie a pour objectif de rendre cette nouvelle route attrayante. Ainsi, si l'on prend l'exemple des brise-glaces nucléaires, les prix pratiqués (et fixés par la MSC et FESCO, compagnies maritimes de la région), sont plus bas que les coûts réels du service rendu, et suffisamment faibles pour ne pas réduire l'intérêt de la route⁸. Ils sont modulés selon le type de bateau, et notamment son caractère adapté ou non à la circulation dans l'arctique (renforcement de la coque, etc.).

De plus, les règles de circulation, avec la fonte des glaces et l'amélioration des conditions de navigation, s'assouplissent : à certaines périodes, il est de plus en plus fréquent que la Russie ne demande que la présence de coques renforcées et autres équipements. Cette tendance est probablement amenée à se confirmer dans les prochaines années, et est de bonne augure pour l'internationalisation de la voie. Il est possible que les pressions américaines aient également joué, puisque le pays conteste l'application de l'article 234 du Droit de la Mer pour la Route du Nord Est depuis la chute du bloc¹. Il est à noter que le désaccord est le même pour la Route du Nord Ouest, au nord du Canada, qui a adopté la même position que la Russie, contestée encore par les Etats-Unis.

7 .Mulherin, Nathan D, The Northern Sea Route : Its Development and Evolving State of Operations in the 1990s, CPERL Report, 2006

8 .Ragner, Claes Lykke, Den norra sjövägen, in Barents - ett gränsland i Norden, 2008, English translation published in the Norden Association's Yearbook

B. Avantages techniques par rapport à la circulation en canal

Étudions le Canal de Suez. La configuration d'un canal présente un certain nombre de contraintes techniques. En effet, le Canal de Suez a une largeur minimale de 170 mètres et une profondeur minimale de 20 mètres⁹. Ainsi les utilisateurs doivent suivre les consignes des autorités du Canal de Suez afin de permettre une bonne circulation dans les deux sens. En effet, les zones les plus étroites ne permettent pas le passage de deux navires, ce qui nécessite une gestion du trafic avec des zones d'attente¹⁰ et, de fait, des ralentissements. Le Canal de Panama doit lui aussi faire face à des problèmes de capacité. En effet, construit au début du 20^{ème} siècle, les dimensions des voies de navigation ne sont pas adaptées à la taille des porte-containers ou les pétroliers actuels. De plus, la présence d'écluses impose une régulation du nombre de bateaux. C'est pourquoi il existe un système de réservation afin de maximiser les passages. Un bateau n'ayant pas réservé met plus du double de temps qu'un autre ayant réservé. (environ 35 heures contre 17 heures)¹¹.

Le Canal de Panama fait depuis 2006 l'objet de travaux pour agrandir sa capacité de transit. Néanmoins le passage par Suez induit un certain nombre de contraintes supplémentaires par rapport au Sevmorput.

C. Diminution des risques liés à la piraterie

Le passage par la Canal de Suez, présente de forts risques de piraterie notamment au large des côtes de la Somalie au niveau du Golf d'Aden.

D'après Oceans Beyond Piracy, 80% du coût de la piraterie est à la charge des transporteurs maritimes. En plus de ce coût, il faut ajouter un surcoût lié à l'augmentation de la vitesse dans les zones à risque. Les bateaux étant dimensionnés pour une certaine vitesse de croisière, l'augmentation de vitesse entraîne une forte hausse de la consommation. D'autant plus que le gain de temps engendré ne compense pas le surcoût.

Les assurances ? L'intensification de la piraterie mène les entreprises de transport maritime à augmenter leurs tarifs, ceci étant dû à l'augmentation des assurances.¹² On peut ainsi lire dans Petroleum Economist que « Shipping consultancy Drewry [société indépendante d'analyse des marchés maritimes] estimates LNG shipping insurance costs have risen by 7.5% a year over the last decade». ¹³

Certains services de protection sont proposés, comme par exemple l'emploi de personnels armés.

La situation géopolitique de la région du Nord fait qu'il y a un faible risque de piraterie dans la région. C'est un avantage considérable pour les compagnies de transport maritime d'un point de vue financier.

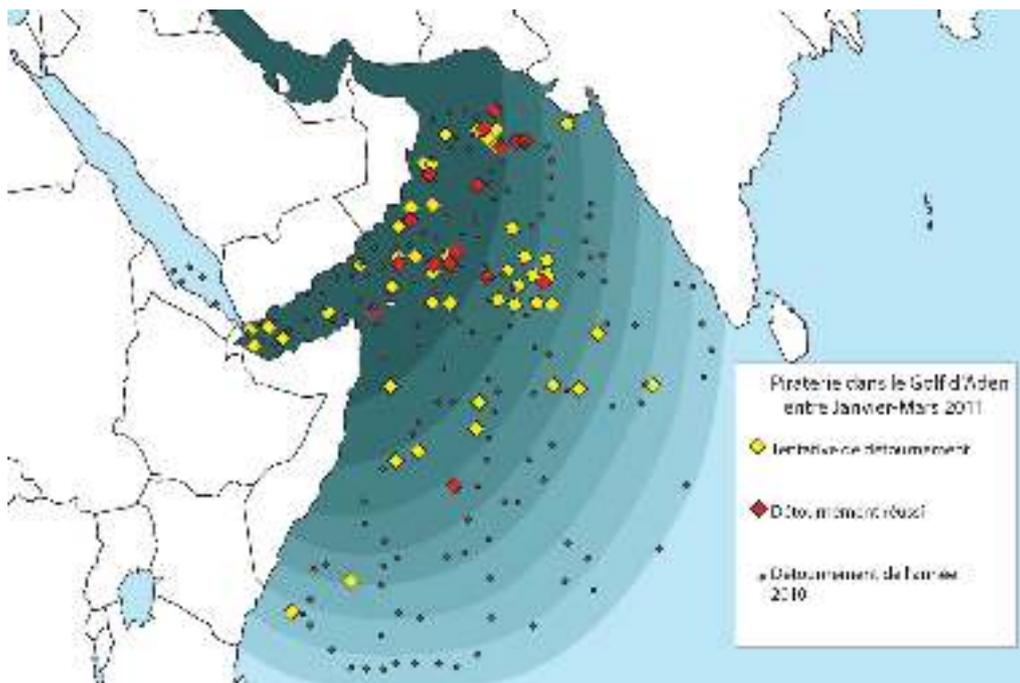
9 .www.larousse.fr/encyclopedie/divers/canal_de_Suez/145440

10 .www.suezcanal.gov.eg/simulation.aspx

11 .Pierre Thorez ; Sevmorput, La route maritime du Nord ; Les transports maritimes dans la mondialisation ; Editions Harmattan

12 .iipdigital.usembassy.gov

13 .www.petroleum-economist.com/Article/2935828/Pirates-threaten-Asian-LNG-supply-security.html#ixzz3VZU4LmZj



Piraterie dans le Golf d'Aden entre Janvier et Mars 2011
Fond de carte Delot

III. Un moyen de dynamiser et d'exploiter le grand nord russe

A. Contrebalancer la perte d'attractivité du grand nord russe

Dès les premiers plans quinquennaux de l'URSS, l'aménagement de la route du Nord-Est fut intégré au programme de développement des régions arctiques. Les financements ont été consacrés à la recherche météorologique, les appareils d'aide

	Superficie (en milliers de km ²)	population 2002 (en milliers d'hab.)	Densité hab./km ²	Pop. urbaine (%)
Oblast' de Mourmansk	144,9	893	6,2	92,3
Oblast' d'Arhangessk	410,7	1335	3,2	74,8
Okroug autonome Nenets	176,7	41	0,2	63,4
Okroug autonome Iamalo-Nenets	750,3	507	0,7	83,4
Okroug autonome de Taimyr	862,1	40	0,04	66,3
République Sakha	3103,2	948	0,3	64,3
Okroug autonome de Tchoukotka	737,7	51	0,07	66,4
Okroug autonome des Kuriaks	301,5	25	0,08	26,0

Démographie des territoires riverains de la route maritime du Nord

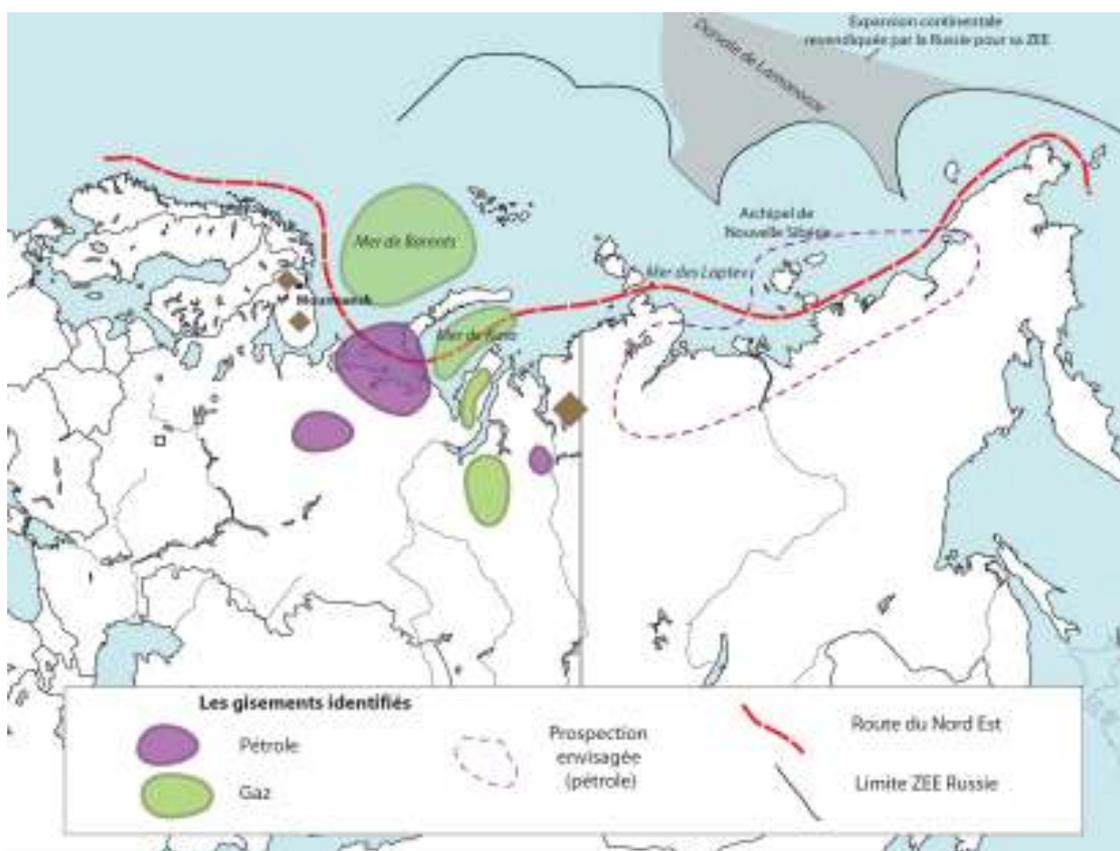
à la navigation et l'acquisition d'une flotte de navires de type « glace ». Des dispositions de sécurité, comme la mise en place d'une surveillance aérienne et d'aménagements portuaires ont également été mises en place.

Ces financements ont cependant cessé à la chute du système soviétique. Les aménagements ne sont désormais plus entretenus et la sécurité de la route n'est plus assurée. Le trafic maritime de la route du Nord-Est a été divisé par 4 en quelques décennies, entraînant une déprise et un effondrement démographique du grand Nord. Les régions arctiques ont donc été sévèrement touchées par la fin de l'URSS et sont aujourd'hui délaissées par le gouvernement.

Une reprise de l'activité maritime de la route du Nord-Est permettrait de redynamiser le Grand Nord russe. Ce gain d'attractivité passe par une reprise des activités économiques liées à la route. Une reprise de la navigation marchande sur la route permettrait au Grand Nord de percevoir à nouveau des taxes maritimes et portuaires, d'importer du carburant pour ravitailler les cargos et de pouvoir s'approvisionner en matières premières plus facilement. Par ailleurs, une augmentation du trafic maritime dans la zone arctique favoriserait l'activité des sociétés de brises glaces nucléaires, qui pour la plupart sont russes. Cette reprise serait enfin un moyen de faciliter l'exploitation, tant en termes de prospection que d'extraction ou d'exportation, des ressources naturelles arctiques.¹⁴

B. Une exploitation facilitée des richesses de l'Arctique

Les régions arctiques produisent en moyenne chaque année 11% du PIB de la Russie. Cette valeur, malgré les faibles densités démographiques, est liée à l'exploitation de gisements d'hydrocarbures. D'après une étude de l'Institut géologique américain USGS,



Carte des ressources naturelles du Grand Nord russe
Fond de carte Delot

14 .Pierre Thorez ; Sevmorput, la route maritime du Nord ; Les transports maritimes dans la mondialisation ; Editions Harmattan

les réserves pétrolières de l'arctique représenteraient 13% des réserves mondiales non encore découvertes, soit 90 milliards de barils. On estime également qu'il reste à découvrir 7 Tm³ de gaz en mer de Barents ¹⁵. En outre, les hydrocarbures ne sont pas les seules richesses naturelles du grand nord russe, on y trouve aussi des minerais précieux (or,

terres rares, diamants) ainsi que des réserves de poissons.¹⁶

Les grandes compagnies pétrolières sont malgré tout réticentes à prospecter les terres du grand Nord russe en raison des conditions climatiques extrêmes. Le problème majeur est la glace qui empêche les navires, non équipés de coques renforcées, de circuler. Cette glace complique non seulement les missions de prospection (navires sondeurs) mais aussi l'accès des pétroliers aux plate-formes et les opérations de secours.

L'entretien d'une route maritime faciliterait cet accès en assurant le passage régulier de brise-glaces. La sécurité à bord des plate-formes serait également accrue si elle était couplée au système de sécurité de la route maritime. De cette façon, les coûts d'exportation du pétrole et du gaz seraient réduits.¹⁷

L'exploitation des nombreuses ressources naturelles du grand Nord pourrait donc être largement facilitée par la reprise du trafic maritime sur la route.

C. Des perspectives touristiques

L'arctique, en plus de présenter des richesses naturelles exploitables, possède un fort potentiel touristique pour ceux «qui souhaiteraient profiter de sa faune extraordinaire, de ses paysages immaculés, et des cultures locales» (Arctic Tourism, site de la WWF).¹⁸

Le Grand Nord russe compte de nombreuses destinations populaires, qui seraient rendues plus accessibles via le développement de la voie maritime du Nord. Aujourd'hui, il faut en effet compter environ 20 000€ pour une croisière à bord d'un brise glace nucléaire pour atteindre, par exemple, l'archipel François Joseph.

Le tourisme, et en particulier le tourisme eco-friendly, est appelé à se développer, notamment dans le parc national russe «Russie Arctique». A titre d'exemple, celui-ci a accueilli 800 visiteurs par été ces dernières années, chiffre en progression, et développe de nouvelles infrastructures telles qu'un musée consacré à l'éducation environnementale.¹⁹

Le tourisme vert pourrait être l'axe de ce nouveau tourisme arctique, conformément aux souhaits de la WWF ; c'est d'ailleurs le cas dans les autres régions arctiques (Canada, Groenland et Alaska). Dans cette perspective, la Russie a entrepris des décontaminations de pollutions radioactives et de sites miniers. Quoiqu'il en soit, un accès facilité bénéficierait à ce secteur en développement.

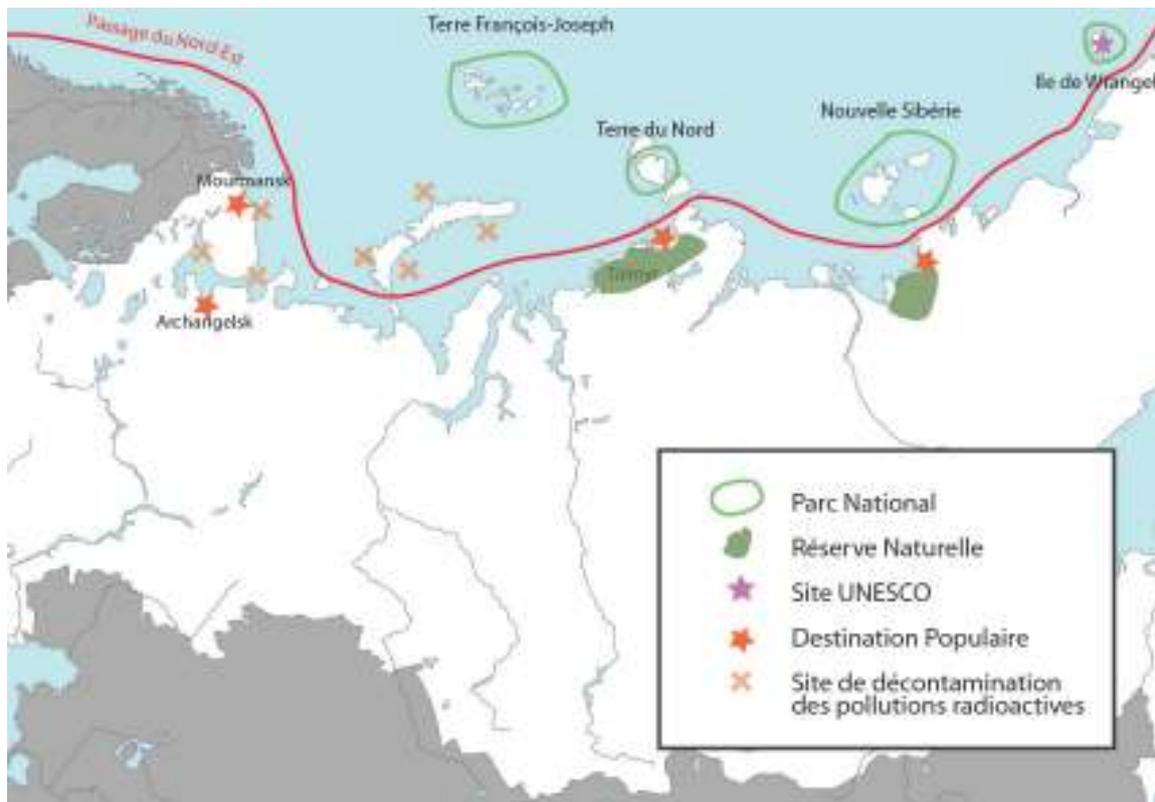
15 .fr.reuters.com/article/businessNews/idFRKBN0D40D920140418

16 .www.europe1.fr/international/l-arctique-ce-nouveau-qatar-1675799

17 .Mulherin, Nathan D, The Northern Sea Route : Its Development and Evolving State of Operations in the 1990s, Cold Regions Research and Engineering Lab Hanover NH, Diane Publishing, 1996

18 .Marchand, Pascal, Atlas géopolitique de la Russie - La puissance retrouvée, Editions Autrement, 2012

19 .Marchand, Pascal, Géopolitique de la Russie : Une nouvelle puissance en Eurasie, Presses Universitaires de France, 2014



Richesses touristiques du Grand Nord russe - Fond de carte Delot

CONCLUSION

Finalement, on a pu dénombrer de nombreux avantages au passage du Nord Est par rapport aux voies maritimes traditionnelles. D'un point de vue économique, ce raccourci permet une réduction des délais, des frais d'assurances en lien avec l'absence de piraterie, et de carburant. Cet économie de carburant, allant de 30 à 50% selon les trajets, répond également aux considérations écologiques : elle se répercute directement en une baisse d'émission de gaz à effet de serre. Quand on sait que les rejets des transports maritimes ont doublé en moins de vingt ans, on comprend les enjeux de cette nouvelle voie. Enfin, le Passage du Nord Est pourrait permettre un nouveau dynamisme de certaines régions en déprise, dans les secteurs des énergies et des ressources naturelles, mais également du tourisme. D'un point de vue social, il s'agit donc d'intégrer et relier leurs habitants à l'espace russe. Pour ces raisons, il serait intéressant de développer les infrastructures portuaires et les flottes de brise glace dans le but d'entretenir les voies lors de la saison navigable.

On aurait pu mener une étude tout à fait similaire dans le grand nord canadien où se trouve la route du Nord Ouest, qui présente des caractéristiques semblables, à la différence près qu'à ce jour son trafic est encore plus limité.

BIBLIOGRAPHIE

Littérature spécialisée

Canobbio, Eric, Atlas des pôles : Régions polaires : questions sur un avenir incertain, Editions Autrement, 2007

Lasserre, Frédéric, Vers une autoroute maritime ? Passages arctiques et trafic maritime international, Diplomatie (Paris) n°41, 2009, p.20-27

Marchand, Pascal, Atlas géopolitique de la Russie - La puissance retrouvée, Editions Autrement, 2012

Marchand, Pascal, Géopolitique de la Russie : Une nouvelle puissance en Eurasie, Presses Universitaires de France, 2014

Mulherin, Nathan D, The Northern Sea Route : Its Development and Evolving State of Operations in the 1990s, Cold Regions Research and Engineering Lab Hanover NH, Diane Publishing, 1996

Ortolland, Didier, Pirat, Jean-Pierre, Atlas géopolitique des espaces maritimes : frontières, énergie, transport, piraterie, pêche et environnement, Editions TECHNIP, 2009

Ragner, Claes Lykke, 'Den norra sjövägen' (the Northern Sea Road),. In Hallberg, Torsten (ed), Barents - ett gränsland i Norden . Stockholm, Arena Norden, 2008, pp. 114-127

Ragner, Claes Lykke & Brubaker, R.Douglas, A Review of the International Northern Sea Route Programme (INSROP) - 10 years on, Polar Geography, vol 33, 2010, pp. 15-38

Thorez Pierre; Sevmorput; La route maritime du Nord; Les transports maritimes dans la mondialisation; Editions Harmattan

Sitographie

www.adn.com/article/20131029/south-koreans-take-first-northern-sea-route-cargo-delivery-russia

Retranscription du discours de Gorbatchev : www.arctic.or.kr/files/pdf/m2/m22/1/m22_1_eng.pdf

www.europe1.fr/international/l-arctique-ce-nouveau-qatar-1675799

fr.reuters.com/article/businessNews/idFRKBN0D40D920140418

iipdigital.usembassy.gov

www.larousse.fr/encyclopedie/divers/canal_de_Suez/145440

www.latribune.fr/opinions/tribunes/20140129trib000812584/arctique-les-enjeux-de-l-ouverture-de-la-route-du-nord.html

www.natura-sciences.com/environnement/banquise-arctique2014-674.html

www.nsra.ru/en/types_ice_conditions/

www.petroleum-economist.com/Article/2935828/Pirates-threaten-Asian-LNG-supply-security.html#ixzz3VZU4LmZj

www.suezcanal.gov.eg/simulation.aspx