HAL
open science

Les perspectives d'utilisation de la route maritime du Nord pour la navigation internationale : Enjeux et problèmes

Janusz Symonides, Michal Symonides

To cite this version:

Janusz Symonides, Michal Symonides. Les perspectives d'utilisation de la route maritime du Nord pour la navigation internationale : Enjeux et problèmes. Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica, 2013, 30, pp.1-23. halshs-01906676

HAL Id: halshs-01906676

https://shs.hal.science/halshs-01906676

Submitted on 27 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LES PERSPECTIVES D'UTILISATION DE LA ROUTE MARITIME DU NORD POUR LA NAVIGATION INTERNATIONALE: ENJEUX ET PROBLÈMES

Janusz SYMONIDES : Professeur de l'Académie Sociale des Sciences, Université de Varsovie (Pologne)

Michal SYMONIDES : Doctorant de l'Université de Grenoble (France)

Abstract: Climate change that is affecting the Arctic more significantly than the rest of the world brings new important opportunities for the Northern Sea Route. If the latter has been the subject of extensive research and expeditions since the 16th century and largely served as national route for the Soviet Union, its usage for international navigation becomes real nowadays. Its development can serve as a major alternative to the traditional channels of shipping through the Suez Canal and the Panama one thanks to the modern evolutions such as the melting ice, the growing exploitation of Arctic energy resources as well as the energy needs of Asian countries with China at the forefront.Key words: Arctic, Energy resources, The Northern Sea Route, Russia, Legal status, Maritime transport.

Résumé: Le réchauffement climatique qui touche la région arctique de manière plus importante que le reste du monde modifie de manière sensible les opportunités données par la route maritime du Nord. Si cette dernière a fait l'objet de nombreuses recherches et expéditions depuis le XVIe siècle et a largement servi comme route maritime nationale à l'Union soviétique, ce n'est qu'aujourd'hui que son utilisation pour la navigation internationale devient réelle. Son développement peut servir d'alternative majeure aux voies traditionnelles de transport maritime à travers le Canal de Suez et celui de Panama profitant entre autres de la fonte des glaces, de l'exploitation grandissante des ressources énergétiques arctiques ainsi que du besoin énergétique des pays asiatiques avec la Chine au premier plan.

Mots Clés : Arctique, Ressources énergétiques, Route maritime du Nord, Russie, Statut juridique, Transport maritime.

1. Les effets de la fonte des glaces sur le transport maritime

Les effets du changement climatique sont visibles dans toutes les régions du monde, mais plus particulièrement encore dans l'Arctique. L'augmentation de la température dans cette partie du monde y est de un et demi à deux fois plus élevée que dans le reste de la planète. Le réchauffement climatique entraîne une diminution des zones couvertes de glace et de neige ce

qui provoque à son tour, par rétroaction, une plus grande absorption de l'énergie solaire, se traduisant par une nouvelle augmentation de température. Ainsi, durant la dernière décennie du XXe siècle la température a augmenté de 1,6° C pendant l'hiver et l'automne à partir du 70e parallèle nord. On a d'ailleurs noté que les neiges en Sibérie fondent une semaine plus tôt que ceci n'était le cas il y a trente ans[1].

La banquise de glace se voit considérablement réduite de manière saisonnière dans l'Arctique. Si avant 2000, elle variait entre 8 et 6,3 millions de km^2, entre les années 2005-2012, elle a considérablement diminué et représentait de 5,4 à 3,4 millions de km^2. Si un premier record a été atteint en 2007 avec 4,3 millions de km^2, une petite remontée de la superficie a pu être observée de 2007 à 2009, mais elle restait tout de même très faible par rapport à la période antérieure. A partir de 2010 et une couverture de glace s'élevant à 4,76 millions de km^2, une diminution croissante est visible avec une superficie de 4,61 millions de km^2 en 2011 et un record absolu pour l'année 2012 avec seulement 3,4 millions de km^2. Ces différents chiffres montrent bien une diminution sensible de la couverture de glace saisonnière depuis la deuxième moitié de la première décennie du XXIe siècle[2]. Toutefois, cela ne signifie pas qu'une diminution de la couverture de glace d'année en année aura lieu. Certains doutes existent également sur la précision des données satellites. La couche d'eau recouvrant les glaces, les vagues, les perturbations provoquées par les conditions météorologiques peuvent amener à des lectures erronées de l'étendue des glaces par les satellites. Globalement, la thèse de la fonte des glaces dans l'Arctique ne fait l'objet d'aucune contestation.

Les projections supposent une augmentation de la température dans la région de 2,5° à 6° C d'ici 2050, si l'on prend la moyenne des années 1901-1950 comme référence. En conséquence, on suppose que l'Arctique sera déjà libre de glaces de manière saisonnière entre 2030 et 2050. Cette estimation signifie qu'au cours des vingt à trente années à venir, les glaces pluriannuelles, dures et "cimentées" de l'Arctique disparaîtront et laisseront place à une couverture de glace

[1] Données issues de Finland's Strategy for the Arctic Region, *Prime Minister Office Publication*, 8/2010, Helsinki, 2010, p. 64. Voir aussi David Adam, "Ice-Tree Arctic could be here in 23 years", *The Guardian*, 5 septembre 2007, http://www.guardian.co.uk/environment/2007/sep/05/ climatechange.sciencenews.

[2] National Snow and Ice Data Center, *Arctic Sea Ice News & Analysis*, 15 septembre 2010 et National Ice Center, Northern Sea Route Opening, *Press Release*, Washington, 13 septembre 2010 ; Stéphane Foucart, "La banquise arctique a fondu comme jamais cet été", *Le Monde*, 20 septembre 2012, http://www.lemonde.fr/planete/article/2012/09/20/la-banquise-arctique-a-fondu -comme-jamais-cet-ete_1762769_3244.html ; Christophe Magdelain, "La fonte de la banquise arctique en été proche du record historique", *notre-planete.info*, 23 novembre 2011, http://www.notre-planete.info/actualites/actu_3163_fonte_banquise_arctique.php.

plus mince et plus faible, des glaces d'un an et des icebergs qui dériveront de l'océan Arctique vers l'Atlantique Nord.

Quelles sont les conséquences de la fonte des glaces arctiques ? Celles-ci sont multiples. Des changements se produisent dans l'environnement marin. Les écosystèmes se déplacent vers le Nord, des grandes zones d'eau libres de glaces présentent de nouvelles opportunités pour la pêche et pour l'utilisation de ressources renouvelables de faune et de flore. De nouvelles possibilités d'exploitation des ressources énergétiques (pétrole et gaz) se créent. Les données actuelles indiquent que tous les États côtiers de l'Arctique bénéficient de telles ressources, dont ils font déjà usage et le feront d'autant plus à l'avenir. En même temps, une menace apparaît alors pour la diversité biologique, avec un danger patent de l'extinction de nombreuses espèces animales. Ceci amène également des effets négatifs sur les peuples autochtones, qui se voient devant des perspectives de destruction de leur mode de vie traditionnel et de la nécessité d'abandonner les moyens de subsistance existants.

Les changements climatiques dans l'Arctique ouvrent non seulement l'accès à de conséquentes ressources naturelles, mais créent également de nouvelles opportunités pour le développement du transport maritime international dans la région, et ceci non seulement pour la navigation intrarégionale mais aussi transarctique. Tous les États arctiques effectuent du transport maritime côtier, des pêches maritimes et organisent des expéditions scientifiques. Les glaces arctiques ne posent pas aussi problème aux sous-marins nucléaires américains et russes qui se déplacent librement sous la banquise. Toutefois, il n'y a aucun doute que la situation a diamétralement évolué ces cinq dernières années quand les principales voies de navigation entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique ont été entièrement libérées de la calotte de glace permanente.

Trois voies de navigation maritime permettent le passage transarctique et la connexion entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique. Il s'agit du passage du Nord-Ouest au large des côtes canadiennes, de la route maritime du Nord le long des côtes sibériennes aussi appelée passage du Nord-Est au XXe siècle, ainsi que le passage transpolaire via le pôle Nord. Ces connexions permettent et réduisent considérablement le trajet entre l'Europe et la côte Ouest des États-Unis et du Canada ainsi que celui entre l'Europe et l'Asie par rapport aux routes maritimes traditionnelles passant par le Canal de Panama ou celui de Suez.

La comparaison de la situation actuelle et des perspectives des trois routes maritimes permet d'émettre la thèse selon laquelle c'est la route maritime du Nord qui a les plus grandes chances

pour être utilisée par le transport maritime international, comme voie de transit entre l'Europe et l'Asie dans les deux directions et ceci pour plusieurs raisons que nous présenterons dans cet article, avec une évolution notable dans ce sens à partir de 2011. Si le passage du Nord-Ouest n'est utilisé que pendant l'été et surtout sur sa partie Nord par les navires de la garde côtière canadienne et américaine, la route maritime du Nord est déjà utilisée tout au long de l'année sur l'ensemble de son tracé par des navires russes, et ceci depuis de nombreuses années. La Russie dispose aussi de la plus grande flotte de brise-glaces et depuis 1991, elle a ouvert cette voie à la navigation internationale et aux navires battant sous pavillon étranger. Elle dispose également d'un service hydrologique ainsi que météorologique et la navigation est plus facile que celle à travers le labyrinthe des îles canadiennes, beaucoup moins bien cartographié. C'est ensuite le passage à travers le pôle Nord qui semble le plus apte à être utilisé. Par rapport à la route maritime du Nord, cette voie de navigation ne pourra être utilisée qu'au moins une décennie après. Le passage du Nord-Ouest sera très probablement la dernière de ces trois routes à être utilisée pour la navigation internationale sur l'ensemble de son tracé. D'ailleurs, il est intéressant de noter que la fonte des glaces y est moins importante que ce n'est le cas le long de la Sibérie.

La route maritime du Nord (*sewiernyj morskoj put* en russe) relie l'Atlantique au Pacifique le long de la côte sibérienne russe. Pour les européens, elle est synonyme de connexion entre l'Europe et l'Asie, tandis que pour les Russes elle représente une route maritime intérieure nationale, bâtie avec l'effort de tout un peuple, étant une artère de la communication intégrale et une connexion importante dans l'Arctique russe. La route maritime du Nord ne suit pas une trajectoire linéaire bien précise, mais prend en compte en fait une partie importante de la zone maritime du Nord de la Russie. La navigation peut ainsi suivre plusieurs routes: près de la côte ou à une distance considérable de cette dernière.

De nos jours, la période libre de glaces sur la route maritime du Nord dure environ deux mois dans l'année. Suivant les simulations climatiques, cette durée devrait s'allonger d'une semaine tous les dix ans. L'utilisation des navires de classe polaire ainsi que le soutien de brise-glaces signifient que la navigation internationale à travers la route maritime du Nord ne doit pas être limitée à la seule saison estivale.

2. L'histoire de la découverte et de l'exploration de la route maritime du Nord

Dans la littérature, il est admis que l'idée de l'exploration et de l'utilisation d'une voie maritime pour relier directement la Russie à la Chine est liée au nom du diplomate russe Dimitry Gerasimov qui, pour la première fois en 1525 précise cette possibilité[3]. Toutefois, il convient de noter que l'histoire de l'exploration de cette voie maritime remonte beaucoup plus loin dans le passé. Déjà à l'époque du début de la colonisation de la Sibérie au XIe siècle, des trajets le long de la côte occidentale de la Sibérie ont été entrepris. Dans les XIIe et XIIIe siècles, l'île de Spitzberg et la Nouvelle-Zemble ont été découvertes.

Quand les pays européens colonisaient l'Asie du Sud-Est au XVIe siècle, la question d'une route maritime plus courte vers ces territoires est apparue. Les expéditions britanniques ou néerlandaises ont été envoyées dans l'Arctique russe à la recherche de cette route. Au Royaume-Uni une société spéciale pour les voyageurs a même été créée dans ce but. Parmi les expéditions les plus connues on peut mentionner celle des années 1553-1554 ainsi que celle de l'an 1580, qui ont atteint la baie de la Dvina, la côte de Mourmansk et l'archipel de Nouvelle-Zemble[4]. Le voyageur hollandais Willem Barents a dirigé trois expéditions à la fin du XVIe siècle, qui ont fait le tour de la Nouvelle-Zemble du Nord au Sud. Les marins russes ont également à ce moment-ci effectués des expéditions jusqu'aux débouchés de l'Ob et de l'Ienisseï.

Au XVIIe siècle, les marchands ont bénéficié des routes d'Arkhangelsk jusqu'à la péninsule de Yamal et le débouché de l'Ob. Cette route maritime de Mangazeïa du nom d'une colonie de marchands est devenue une partie de la future route maritime du Nord. Craignant les pénétrations anglaises et hollandaises ainsi qu'une colonisation de la Sibérie, cette voie maritime a été fermée en 1619 par la Russie[5]. La découverte de la dernière partie de la route maritime du Nord, la section orientale, est associée à Semyon Dejniev et Fedot Alekseyevich Popovqui, en 1648, ont prouvé l'existence d'un détroit entre l'Asie et l'Amérique lors d'expéditions commerciales à bord de petits navires. Cette découverte a sans aucun doute résolu la question de la navigation à travers la route maritime du Nord. Quatre-vingt ans après Dejniev, en 1725, Vitus Béring, un marin danois au service de la Russie a fait un voyage similaire et a navigué jusqu'au détroit qui porte aujourd'hui son nom. Cependant, depuis la seconde moitié

[3] Vitali Alexandrov, V. Borodachev, Ivan Ye. Frolov, 1. History of the Northern Sea Route, in Ola M. Johannessen, Vitali Alexandrov, Ivan Ye. Frolov, et al., *Remote Sensing of Sea Ice in the Northern Sea Route: Studies and Applications*, Praxis Publishing, Chichester, 2007, p. 2.
[4] Richard Chanceller et Hugh Willoughby étaient à la tête de la première expédition, la deuxième était menée par Arthur Pet et Charles Jackman. Northern Sea Route : history of development, http://www.ikz.ru/siberianway/engl/sevmorput.html.
[5] "Arctic", *Encyclopaedia Britannica*, Encyclopaedia Britannica Online Academic Edition, 2013.

du XVIIIe siècle jusqu'au dernier quart du XIXe siècle pratiquement, personne n'a entrepris de naviguer de la Kolyma jusqu'au détroit de Béring.

Au XVIIIe siècle, la deuxième expédition du Kamtchatka a fait progresser l'étude des différentes parties de la la route maritime du Nord. Au fil d'une décennie, les expéditions entreprises par Béring ont permis d'examiner des parties essentielles de cette route maritime d'Arkhangelsk à l'île de Baranof. Ces expéditions faisaient partie d'un plan ambitieux de Pierre le grand et furent nommées la grande expédition nordique. Les expéditions ultérieures visant à étudier la route maritime du Nord ont été effectuées au XVIIIe siècle par Vasili Chichagov, Joseph Billings et Gavriil Sarytchev. Les expéditions entreprises jusqu'au XIXe siècle ont permis de cartographier ce passage, surtout dans sa partie occidentale, mais les expéditions réussies l'ont été seulement sur des sections de cette route maritime. Personne n'a alors réussi à traverser toute la route maritime du Nord. Ce n'est qu'au XIXe siècle qu'une telle entreprise est arrivée à ses fins.

Ce passage réussi de l'ensemble de la route maritime du Nord et sa "conquête" a été faite par l'explorateur polaire finno-suédois Adolf Erik Nordenskiöl[6] sur le paquebot *Vega* qui, en 1879, a traversé toute la route depuis l'Europe jusqu'au détroit de Béring en douze mois. Il ne fait aucun doute que son voyage le long des côtes sibériennes a été un grand exploit, mais il avait lui-même des doutes si sa traversée ouvrait la voie à une utilisation pour la navigation internationale et le commerce mondial. Il croyait en effet que les conditions de navigation, surtout dans la partie orientale de cette route maritime, sont trop difficiles et dangereuses pour son utilisation pour le transport maritime entre l'Europe et l'Asie. Il était beaucoup plus optimiste quant à la possibilité d'utiliser des tronçons de cette voie maritime dans sa partie occidentale entre l'Europe et les débouchés de l'Ob et de l'Ienisseï dans la mer Kara. Cette prédiction s'est avérée être assez vraie. Bien que personne n'ait essayé de tirer profit de la route maritime du Nord pour le commerce avec l'Asie, sa partie sur la mer de Kara a été utilisée pour le transport des produits agricoles sibériens. Sur 122 convois qui ont eu lieu entre 1877 et 1919, seulement 75 ont réussi leur traversée. Depuis 1911, une seule connexion à l'aide d'un bateau à vapeur était entretenue entre Vladivostok et la Kolyma. En 1915, l'expédition russe de deux

[6] Claes Lykke Ragner, The Northern Sea Route (*traduction anglaise*), Den norra sjovagen, dansHallberg Torsteb, *Barents – elt gransland Norden*, Arena Norden, Stockholm, 2008, p. 115.

brise-glaces sous les ordres de Boris Vilkitski a réussi une nouvelle traversée complète de la route maritime du Nord de l'Est vers l'Ouest[7].

3. L'utilisation de la route maritime du Nord pendant la période soviétique

La révolution bolchevique a ouvert de nouvelles possibilités et même un besoin d'utiliser la route maritime du Nord. Le blocus et l'isolement de la Russie soviétique et ensuite de l'Union soviétique dans les premières années après la révolution ont rendu la route maritime du Nord indispensable. Elle est devenue non seulement la connexion la plus courte entre les régions les plus occidentales et orientales du pays, mais aussi l'unique passage maritime se trouvant sous la compétence exclusive de l'Union soviétique[8]. L'utilisation accrue de la radio, des navires à vapeur et des brise-glaces, ainsi que le développement de l'infrastructure météorologique ont aussi favorisé l'utilisation des routes maritimes au large des côtes sibériennes[9]. Le nom de route maritime du Nord a, à ce moment-ci, entièrement remplacé le nom de passage Nord-Est utilisé par le passé. Déjà en 1920, une agence gouvernementale a été créé, le Comité de la route maritime du Nord (*Komseveroput*), pour l'équipement, l'amélioration et l'étude de toute la route d'Arkhangelsk jusqu'au détroit de Béring[10].

Des expéditions ont alors été menées pour démontrer la possibilité d'utilisation de cette voie maritime pour les besoins de l'Union soviétique. En 1929, Otto Schmidt, rédacteur en chef de la grande encyclopédie soviétique, a été placé à la tête de l'expédition allant à l'archipel de François-Joseph. Son but était de souligner l'exercice de souveraineté sur ce territoire. Cette expédition, ainsi que plusieurs ultérieures à bord du brise-glace *Sedov* ont permis d'évaluer les possibilités de navigation dans l'Arctique.

L'expédition entreprise en 1932 par Otto Schmidt à bord du brise-glace à vapeur *Alexander Sybiriakov* est devenue le point de départ pour l'ouverture de la navigation régulière sur la route maritime du Nord. La même année a été créé la Direction générale de la route maritime du Nord (*Glavsevmorpout*). Otto Schmidt a été placé à sa tête. Les tâches du Bureau comprenaient la construction de stations météorologiques le long des côtes sibériennes, le développement des

---

[7] Vitali Alexandrov, V. Borodachev, Ivan Ye. Frolov, *op. cit.*, p.12.

[8] Dès le début, les bolcheviks ont considéré que le développement des itinéraires marins du Nord étaient une nécessité. Déjà en 1918, Lénine a signé un décret accordant un premier financement pour le développement de la recherche sur l'océan Atlantique. En 1921, il a été décidé de créer l'Institut de recherche pour l'étude des Océans, des rivières et des îles de la côte arctique de la Russie.

[9] Il suffit de noter qu'en dix ans à partir de 1923, dix-neuf stations radio-météorologiques ont été construites.

[10] "Nothern Sea Route (*severoput*)", *Global Security.org*, dans http://www.globalsecurity.org/military/world/russia/nsr.htm.

communications radio et de l'aviation polaire ainsi que la construction de brise-glaces et de navires adaptés au transport dans des conditions arctiques. En fait, non seulement le Bureau administrait cette route, mais il conduisait aussi l'activité économique dans l'Arctique russe[11]. Dans les années 1933 et 1934, la route maritime du Nord a été officiellement ouverte, et son exploitation commerciale a débuté en 1935.

Le développement de l'industrie dans les régions septentrionales de l'Union soviétique, l'extraction de minerais métalliques, avec avant tout le nickel, le charbon, et par la suite le pétrole et le gaz, l'essor de l'industrie en Igarce, à Novossibirsk, au Khatanga, sur la péninsule de Yamal ainsi que la nécessité de fournir les vivres pour les villes et différentes colonies sibériennes ont renforcé l'importance de la route maritime du Nord comme un axe de communication interne important, indispensable pour l'utilisation des ressources de l'Arctique soviétique.

Il n'est pas possible aussi de faire l'impasse sur son importance militaire. La création dans les années 1930 de la flotte du Nord et de la flotte du Pacifique signifiait que la liaison naturelle entre elles et donc la possibilité de passer d'un corps à l'autre se faisait à travers l'Arctique. Ceci n'était pas seulement théorique. En 1936, une partie de la flotte baltique a été transférée vers le Pacifique, lorsque la possibilité d'un conflit armé avec le Japon se faisait probable. Au printemps 1940, pendant la période de la coopération militaire entre Moscou et Berlin, le croiseur allemand *Komet* a utilisé la route maritime du Nord, escorté par un brise-glace soviétique, pour s'introduire dans l'océan Pacifique et éviter ainsi la menace de la part de la flotte britannique. Après le début de la guerre de l'Allemagne contre l'Union soviétique, une partie de la flotte Pacifique soviétique a été transférée vers la flotte du Nord sur la mer Baltique à travers l'océan Arctique. L'approvisionnement et les livraisons d'armes à l'Union soviétique de la part des Alliés s'est aussi faite de cette façon[12].

En 1967, l'Union soviétique a proposé d'utiliser la route maritime du Nord pour la navigation internationale. La preuve de cette possibilité a été le passage d'un navire de transport soviétique

[11] Le Bureau fonctionnait de 1932 à 1953 et était un organe du Conseil des commissaires du peuple de l'URSS. Il ne s'occupait pas seulement des problèmes de navigation, mais aussi de toutes questions pertinentes pour l'Arctique comme l'extraction minière ou l'élevage des rennes. Il profitait aussi du travail des esclaves des camps soviétiques. En 1953, il perdit son importance précédente et a été remplacé par le département de la navigation arctique dans le ministère de la flotte marchande de l'URSS. En 1970, l'Administration de la route maritime du Nord a été créée avec pour mission de s'occuper de la navigation durant toute l'année.

[12] Pour empêcher le transfert de matériaux à provenance de l'Extrême Orient vers les parties occidentales de l'Union soviétique, l'Allemagne conduisait l'opération Wunderland.

d'Europe occidentale à Yokohama. Si le transit a été un succès et n'a pris que 27 jours, les navires sous pavillon étranger n'ont pas profité de cette opportunité. L'offre soviétique a ensuite été retirée, probablement pour ne pas être interprétée par les alliés arabes contemporains comme une concurrence potentielle pour les routes maritimes à travers le Canal de Suez.

L'effondrement de l'Union soviétique, ainsi que la crise économique et sociale qui l'accompagne dans les années 1990 ont eu un impact négatif sur la situation et la possibilité de l'utilisation de la route maritime du Nord. L'ensemble du système d'infrastructures a subi une sérieuse dégradation, que ce soit de la flotte des brise-glaces, des ports, des stations polaires de recherche ou encore des stations météorologiques. Dans la dernière décennie du XXe siècle, le fret de la route maritime du Nord s'est considérablement réduit par rapport à l'époque de l'Union soviétique. Progressivement, la Russie a commencé à entreprendre des mesures pour surmonter cette crise. Ceci est devenu une nécessité due au développement de l'exploitation des énormes richesses de l'Arctique, principalement du pétrole, du gaz et des métaux.

4. Les conditions spécifiques et les obstacles à l'utilisation de la route maritime du Nord

La navigation le long des côtes de la Sibérie pose de véritables difficultés aux navires et à leurs équipages en raison des basses températures, des fortes tempêtes ou encore de la glace. L'infrastructure maritime insuffisante, avec un petit nombre de ports situés à une distance conséquente les uns des autres, très souvent gelés la majeure partie de l'année, cause aussi de véritables problèmes[13]. Les bateaux avec un grand tirant d'eau rencontrent des difficultés et dangers supplémentaires. En effet, des haut-fonds de plusieurs mètres sont présents sur l'ensemble du passage maritime, en particulier dans sa partie orientale.

La partie occidentale pose relativement moins de difficultés à la navigation. La navigation à l'Ouest, dans les mers de Barents et de Kara, est beaucoup plus facile qu'à l'Est, sur les mers de Laptev et de Sibérie orientale. Ceci est lié aux températures dans ces régions qui ont un impact direct sur la couverture de glace et les vents. La température moyenne dans la mer de Barents est de 1° à 7° C en juillet, de -5° à -10° C en hiver. La présence de vagues de 6 ou 7 mètres de haut y est également typique tout comme des marées de 4 mètres dans la mer blanche. La température moyenne de juillet dans la mer de Kara est de 1° à 6° C, mais en janvier, la

[13] Parmi les ports qui ne gèlent pas de Mourmansk et de la péninsule de Kola ont peut citer ceux situés au-delà du détroit de Béring, sur la côte russe du Pacifique. Certains des ports disponibles comme Doudinka ou Khatanga sont situés à la sortie des grands fleuves sibériens, l'Ienisseï ou le Khatanga à une distance importante des côtes et nécessitent un détour considérable depuis la route maritime du Nord.

température varie de -20° à -30° C. Les vents soufflent du Nord et du Sud-Est et sont accompagnés de brouillard[14]. En hiver, les vents sont plus fréquents et plus forts, ils se transforment souvent en ouragans.

Les conditions dans la mer de Laptev sont beaucoup plus dures. En juillet, la température moyenne est d'environ 1° C et en hiver elle descend à -31° voire -34° C. En même temps, les tempêtes y sont plus rares et de plus faible intensité. Dans la mer de Sibérie orientale, de manière similaire à ce qui se passe dans la mer des Tchouktches, la température en hiver baisse à -33° C en moyenne. Les conditions variables et les différents types de glace nécessitent un pilotage précis et des choix optimaux d'itinéraire pour la navigation, en tenant compte de la situation présente en temps réel[15].

Un équipage composé de marins expérimentés, d'officiers et de capitaines qui sont capables de surmonter les difficultés et les défis météorologiques et de navigation sont une condition *sine qua non* de l'utilisation de route maritime du Nord, cependant ces points ne sont pas suffisants. La navigation sur cette voie marine nécessite également la possession de navires de classe polaire répondant aux besoins spécifiques liés à la navigation dans des conditions polaires. Les seuls qui remplissent ces conditions, indépendamment de leur origine ou de leur pavillon, sont les navires de la plus haute classe polaire. Sans rentrer dans les détails des conditions spécifiques que doivent remplir ces navires pour avoir le certificat de sécurité et être inclus dans cette classe, il faut noter que la classification est basée sur une évaluation de la résistance de la coque et sur la capacité de ces navires à se déplacer dans les conditions de navigation arctiques, c'est-à-dire à leur capacité à dépasser la résistance posée par la glace. Elle doit permettre à un navire de naviguer dans les glaces à une vitesse de 3-4 nœuds sans l'aide de brise-glace[16].

---

[14] Les brouillards sont assez fréquents le long de la route maritime du Nord. Ils peuvent causer des désagréments et dangers lors de la navigation, comme en témoigne la collision de deux pétroliers, *Warenga* et *Indiga*, qui a eu lieu en juillet 2010. Tous deux, appartenant à la compagnie maritime de Mourmansk et battant pavillon russe, navigant en transit depuis Mourmansk jusqu'aux ports de Pevek et Providenia sur la côte du Pacifique, sont entrés en collision dans le brouillard, dans des conditions difficiles de glace avec une visibilité limitée. Aucun dommage majeur ou fuite de carburant transporté n'ont eu lieu. Données du *Maritime Bulletin*, 17 juillet 2010.

[15] Comme l'indique la littérature, il est important non seulement de prévoir quelle est l'épaisseur de la banquise, mais aussi la nature de la glace. Les glaces pluriannuelles et très dures posent une difficulté supplémentaire pour la navigation comparé aux glaces n'ayant qu'un an et moins solides, même si celles-ci ont une plus grande épaisseur.

[16] Les navires de classe polaire de niveau 1 ont une double coque extrêmement résistante aux chocs ou écrasements. Ils peuvent aussi avec un bec plus en "cuillère" que pointu ce qui facilite la navigation polaire en brisant la glace plus facilement. En premier lieu demeure, cependant, la puissance et la fiabilité du moteur.

La Russie et les autres pays disposent-ils actuellement d'une flottille de navires adaptés à la navigation dans les conditions arctiques ? L'effondrement de l'Union soviétique, la transition vers une économie de libre marché, la crise économique qui l'accompagne, le manque de soutien de la part de l'État pour l'entretien et l'exploitation de la mer de la route maritime du Nord ont conduit à une grave régression dans les années 1990. Celle-ci s'est matérialisée par un déclin significatif des transports, d'environ 5 millions de tonnes en 1990 à 1,7 millions de tonnes dans les dernières années du XXe siècle. A cette époque, une grande partie des navires ont subi déchirage et ont été retirés de la navigation.

Ce n'est que le début du XXIe siècle qui a apporté un changement graduel dans la situation liée au renforcement des entreprises s'occupant de l'extraction de pétrole, du gaz et des métaux. Les premières mesures visant au renouvellement de la flotte de l'Arctique russe ont été prises par Lukoil, qui a commandé dix pétroliers de classe polaire la plus élevée pour 2012. D'autres compagnies ont suivi le pas avec Novatek ou Gazprom, s'occupant de l'exploitation du pétrole et du gaz ou encore Norilsk Nickel, s'occupant de l'extraction de métaux non ferreux, qui dispose actuellement de six navires respectant les plus hauts standards de sécurité et équipés d'un moteur diesel extrêmement puissant leur permettant de naviguer sans l'aide de brise-glace[17]. *Montchegorsk*, le cargo appartenant à la compagnie Norilsk Nickel, est devenu le premier navire de classe polaire à avoir traversé la route maritime du Nord sans aucune assistance de brise-glace. Il est parti du port de Doudinka sur l'Ienisseï pour Shanghai et a fait le chemin retour, tout ceci en 58 jours, dont 41 ont été utilisés pour la navigation. Environ la moitié des 11 320 miles ont été faits dans des eaux couvertes de glace. Selon les observations de la compagnie, cette traversée a apporté beaucoup d'informations utiles qui lui permettront d'augmenter sa contribution à la mise en œuvre de la stratégie russe dans le développement de la route maritime du Nord. Ce voyage a également confirmé la possibilité de navigation en-dehors de l'été sans l'aide de brise-glace[18].

La Russie n'est pas le seul pays à disposer de navires de classe polaire de plus haut niveau. Tous les États nordiques naviguant dans la région arctique en ont. Cela est particulièrement vrai

[17] Selon les informations données par cette compagnie, le coût du dernier pétrolier pour le transport de gaz liquéfié était de 100 millions d'euros.

[18] "Russian cargo vessel to Shanghai and back through Northern Sea Route", Arctic Council, *Arctic Polar News*, 17 novembre 2010, dans http://arcticportal.org/old-news/302-russian-cargo-ship-to-shanghai-through-northern-sea-route. Le navire a établi un nouveau record de navigation à un moment de l'année aussi tard (novembre). Il naviguait avec une vitesse moyenne de 11,5 nœuds soit 21.3 km/h. "Norilsk Nickel makes seafaring history on route to China", 22 novembre 2010, dans http://www.im-mining.com/2010/11/22/norilsk-nickel-makes-seafaring-history-on-route-to-china.

pour le Danemark, la Finlande, l'Islande et la Norvège, mais aussi pour le Canada et les États-Unis. Les compagnies maritimes de ces pays poursuivent des plans visant à élargir le nombre de cargos, pétroliers et porte-conteneurs de classe polaire à leur disposition. Un exemple peut être la compagnie danoise Torm qui accroît ses investissements et achats de navires de classe polaire. Les chantiers navals spécialisés tels que STX Europe ASA, Finnyards ou Mitsubishi, ont déjà atteint leur limite pour la construction de navires commerciaux renforcés destinés à naviguer dans l'Arctique. En 2012 ont été rendu deux brise-glaces de soutien offshore destinés aux conditions environnementales arctiques par l'armateur finno-russe Arctech Helsinki Shipyard pour la compagnie Sovcomflot[19]. La Russie envisage de construire trois nouveaux chantiers navals, pour faire face à la demande croissante de navires et de plates-formes répondant aux exigences arctiques[20]. En novembre 2012, elle a approuvé 600 milliards de roubles (environ 19,3 milliards de dollars) pour la modernisation du secteur national de construction navale pour la période allant jusqu'en 2030[21].

Malgré le succès de la traversée du porte-conteneurs renforcé *Montchegorsk* sans assistance de brise-glace, le soutien de ces derniers demeure un élément clef de l'utilisation plus large de cette route maritime, surtout en dehors de l'été et ceci même pour les navires de classe polaire[22]. En outre, cette aide est, conformément à la législation russe, la condition *sine qua non* du consentement pour la traversée.

L'Union soviétique disposait d'une puissante flotte de brise-glaces nucléaires. Au cours de son existence sept brise-glaces ont été construits. Le premier brise-glace *Lenin* a été mis en service en 1959, *Arktika* et *Sibir* en 1974 et 1977, *Rossiya* en 1985, *Sovetskiy Soyuz* en 1989, tandis que les brise-glaces plus petits disposant d'un seul réacteur nucléaire, *Taimyr* et *Vaigach*, en 1989 et 1990. Il se doit de noter qu'en 1988, a été mis à l'eau le porte-conteneurs à propulsion nucléaire *Sevmorput*[23]. Après l'effondrement de l'Union soviétique la construction de deux autres brise-glaces nucléaires a été terminée. En 1992, *Yamal* a été mis à l'eau et en 2007, après

[19] "Helsinki Shipyard to deliver Arctic OSV ahead of schedule", dans *MarineLog*, 15 août 2012, http://marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2799:helsinki-shipyard-to -deliver arctic-osv-ahead-of-schedule&catid=1:latest-news&Itemid=195.

[20] Svend Aage Christensen, Are the Nothern Sea routes really the shortest?, dans *Diis Brief*, mars 2009, p. 3-4.

[21] Trude Pettersen, "Russia allocates €15 billion to shipbuilding", *Barents Observer*, 9 novembre 2012, http://barentsobserver.com/en/business/russia-allocates-eu15-billion-shipbuilding-09-11.

[22] "Popularity of Northern Sea Route will depend on renewal of icebreaking fleet-expert", *RIA Novosti*, 19 novembre 2010, http://rusnavy.com/news/navy/index.php?ELEMENT_ID=10839.

[23] De manière plus complète sur la question des brise-glaces : Oleg Bukharin, "Russia's Nuclear Icebreaker Fleet", *Science and Global Security*, n° 14, 2006, p. 25-31.

vingt ans de construction, a été mis en service le plus gros brise-glace russe *50 let pobedy*[24]. Ce dernier est sans nul doute le brise-glace le plus moderne et le plus puissant de toute cette flottille. Il est équipé de deux réacteurs générant 75 000 chevaux mécaniques, ce qui lui permet d'atteindre une vitesse de 18 nœuds et de briser une glace d'une épaisseur de 2,8 m[25].

Aucun pays, y compris les États-Unis, le Canada et les pays nordiques, ne dispose de navires nucléaires conçus pour briser la glace. Bien que la flotte de brise-glaces nucléaires russes a nettement vieillie et les trois plus anciens ont déjà été retirés, compte tenu de la flottille de brise-glaces conventionnels plus petits et plus grands existante, on peut émettre la thèse selon laquelle ces brise-glaces sont tout à fait capables de gérer une grande partie de l'accroissement de la circulation et la croissance du transport maritime de marchandises transportées, et ceci tant bien pour les navires battant pavillon russe que pavillon d'autres États. Ils peuvent sans aucun souci assister des navires seuls comme des navires composant des convois. On peut ajouter que, conformément aux programmes concernant la route maritime du Nord et le développement du transport maritime, la Russie prévoit de construire six nouveaux brise-glaces nucléaires d'ici 2030[26]. Le premier doit être mis en service en 2016. Le brise-glace *Rossiya* est en fin de vie avec son dernier voyage effectué en janvier 2013[27]. Cet élément montre la nécessité du renouvellement de la flotte de brise-glaces russes d'autant plus si l'on prend en considération que seul un des brise-glaces actuels sera utilisé en 2020. Trois nouveaux brise-glaces sont en construction et doivent être rendus pour 2018 d'ailleurs pour un coût de 51,8 milliards de roubles. Le LK-60 doit être le plus gros brise-glace jamais construit. La largeur de celui-ci doit être de 34 mètres ce qui est beaucoup plus que la limite des 30 mètres d'aujourd'hui, ce qui

[24] Igor Savelyev, Nuclear giant goes out to the Northern Sea Route, dans *Maritime Market*, n°1 (19), 2007.

[25] *50 let pobedy* est le huitième brise-glace nucléaire construit dans le chantier naval baltique de Saint-Pétersbourg. Il convient de noter que, malgré la crise économique et les difficultés financières, le chantier naval a continué de conserver le navire sans l'aide de l'État pendant de nombreuses années, pour terminer la construction dans la première décennie du XXIe siècle en raison d'un contrat avec le directeur du programme pour le développement du transport maritime.

[26] Comme tous les brise-glaces nucléaires utilisent un carburant d'uranium hautement enrichi (90 %) pouvant servir à la production d'armes nucléaires, une sécurité spéciale est requise, en particulier sur les brise-glaces avec un seul réacteur qui navigue près des côtes et sur les fleuves sibériques. Ils présentent un réel danger d'attaques terroristes. Depuis 1996, la sécurité et le stockage du combustible nucléaire sont devenus un sujet de coopération entre la Russie et les États-Unis, dans laquelle participent aussi des programmes, agences et institutions d'autres pays comme la Suède, la Norvège et le Royaume-Uni. Michael O'Brien, MPC&A Activities with Russian Icebreaker Fleet, 38th Annual Conference, Phoenix, AZ, 20-24 juillet 1997 ; Michael O'Brien, MPC&A Activities with Russian Icebreaker Fleet, Partnership for Nuclear Security, US Department of Energy, septembre 1998 ; Anna Shuvalova, UK-Russian Global Partnership Cooperation, *Jadiernyj Kontrol*, 2004 (3), p. 125-144.

[27] Trude Pettersen, "Last voyage for icebreaker Rossiya", *Barents Observer*, 15 janvier 2013, http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/01/last-voyage-icebreaker-rossiya-15-01.

permet de piloter des tankers beaucoup plus grands[28]. La construction de six brise-glaces conventionnels est également prévue, dont trois doivent être achevés d'ici à 2015. Dans le même temps, la construction de douze navires hydrographiques doit être terminée.

La Russie investit non seulement dans la construction de nouveaux brise-glaces et navires de classe polaire (60 doivent être construits d'ici à 2020), mais aussi dans le développement d'infrastructures et de la logistique devant assurer la construction de quais flottants, la réparation des dégâts ainsi que des ports donnant des capacités accrues de service pour les navires et leurs équipages. Dix nouveaux centres de recherche et de sauvetage doivent être construits, dont celui de Mourmansk qui doit être rendu pour 2013[29]. Ils auront un personnel (150 personnes) permettant de prendre les mesures nécessaires pour la recherche et le sauvetage. La stratégie de développement de la région arctique russe pour 2020 met d'ailleurs également en avant le besoin d'accroître les sevices aériens le long de la route maritime du Nord. Selon les informations fournies par le vice-premier ministre Sergueï Ivanov, le 30 septembre 2010, lors de la réunion de l'Agence fédérale maritime à Mourmansk[30], l'utilisation d'une technologie de pointe est prévue. Il convient de noter en particulier la décision concernant la création d'un groupe de quatre satellites qui rempliront diverses fonctions liées à la météorologie, aux changements climatiques et à la navigation, ainsi qu'à la surveillance de la situation dans l'Arctique. Comme le souligne le vice premier ministre, sans recours aux nouvelles technologies, il sera impossible de développer la route maritime du Nord. Selon lui, prenant en compte les changements climatiques, l'utilisation de la route maritime du Nord aussi bien en été qu'en hiver semble possible. Ainsi, la perspective d'une navigation sur toute l'année est de plus en plus réelle. On peut ajouter qu'au vu du développement de navires de classe polaire ainsi que d'une flotte de brise-glaces russes, cette affirmation est d'autant plus probable. En ce qui concerne l'utilisation de la route maritime du Nord pour la navigation internationale et le transit entre l'Europe et l'Asie, elle dépendra des facteurs économiques, de la rentabilité de cette route face aux frais de navigation à travers le Canal de Suez et le détroit de Malacca.

---

[28] Trude Pettersen, "Three new nuclear icebreakers in the pipeline", *Barents Observer*, 14 novembre 2012, http://barentsobserver.com/en/arctic/three-new-nuclear-icebreakers-pipeline-14-11. Jonas Karlsbakk, "Construction starts for new giant icebreaker", *Barents Observer*, 15 février 2012, http://barentsobserver.com/en/business/construction-starts-new-giant-icebreaker.

[29] Trude Pettersen, "Arctic emergency center opens in Murmansk in 2013", *Barents Observer*, 15 avril 2012, http://barentsobserver.com/en/arctic/arctic-emergency-center-opens-murmansk-2013.

[30] "Ivanov says Northern Sea Route will be developed using new technologies", *RIA Novosti*, 2 octobre 2010, http://arctic.ru/news/2010/10/ivanov-says-northern-sea-route-will-be-developed-using-new-technologies.

5. La rentabilité de l'utilisation de la route maritime du Nord

Les décisions concernant l'utilisation de la route maritime du Nord sont et seront prises par les sociétés de navigation, les compagnies et sociétés exploitant les matières premières, en prenant en compte les différents avantages et intérêts, non seulement économiques[31]. La route maritime du Nord recèle une importance particulière mais différente pour les régions de Russie situées au-delà du cercle polaire arctique. Pour certaines, l'utilisation de cette route maritime est une nécessité, pour d'autres c'est seulement une opportunité supplémentaire, une "valeur ajoutée", qui offre plusieurs avantages par rapport aux autres routes ou moyens de transport disponibles.

Pour la partie Nord de la Sibérie, cette voie de circulation a une importance primordiale. Sans celle-ci, le fonctionnement et même la survie des colonies ou même de la région entière de l'énorme district de Tchoukotka tout comme des côtes de la mer de Laptev ou de la Sibérie orientale, serait remis en question. C'est ce qui explique que ce ne sont pas les seules considérations économiques qui justifient son utilisation, mais aussi la nécessité d'assurer un fonctionnement stable de la région. Ce point explique aussi que le soutien de la part des autorités fédérales et régionales pour utiliser de manière plus large cette voie maritime n'a pas de véritables alternatives et n'est déterminé par aucun critère de rentabilité.

Quant à la partie occidentale de la côte sibérienne[32], les entreprises fonctionnant suivent davantage les bénéfices économiques. L'exportation du pétrole de la péninsule de Yamal, du gaz de Norilsk, des minerais de métaux non ferreux ou du transport de bois pourraient être plus rentables que le développement des pipelines, qui est assez compliqué dans les conditions arctiques. Les ressources découvertes, les plateformes d'exploitation construites, les terminaux pour la réception de pétrole, les installations de liquéfaction du gaz obligent de poser la question de la rentabilité et de la sûreté du transport. Dans l'hypothèse de conditions climatiques plus favorables et d'un danger des glaces moins présent, le transport maritime de la côte de la Sibérie

[31] Déjà à la fin du XXe siècle, les Russes ont proposé à l'Institut Nansen en Norvège une coopération sur le projet de recherche sur les possibilités de l'utilisation de la route maritime du Nord par la Norvège. Le projet était censé faire une bonne analyse des facteurs influant sur son utilisation pour le transport maritime international, tant économiques et politiques que juridiques. Lettre à destination de l'Institut Nansen du 10 mars 1992, NSR Pilot Project Summaries. Jan Drent, Commercial Shipping on the Northern Sea Route, *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, III, n° 2, avril 1993, p. 14.

[32] Comme ceci est souligné dans la littérature, un tiers du territoire russe se trouve au nord du cercle Arctique, et la route maritime du Nord relie ces régions. La plupart des fleuves sibériens se jette dans l'Arctique en créant des connexions naturelles pour le transport de ressources naturelles et de marchandises sur de longues distances. James Kraska, Northern Exposures, *The American Interest Magazine*, mai-juin 2010, p. 2 ; Alexander Granberg, The Northern Sea Route and the Policy of New Russia, *International Challenges*, XII, n° 1, 1992, p. 8 ; Nikolai Matyushenko, The Northern Sea Route : Challenges and Reality, *International Challenges*, XII, n° 1, 1992, p. 61.

occidentale vers les autres parties de la Russie ou l'Europe de l'Ouest devient pleinement concurrentiel. On peut ajouter que dans le cas des minerais métalliques ou du bois, les pipelines ne sont pas une alternative appropriée. La rentabilité de l'utilisation de la route maritime du Nord est évaluée comparativement. Là où le transport maritime est, ou sera, moins cher que le transport routier, ferroviaire ou par canalisations, l'intérêt économique sera décisif.

En ce qui concerne les navires battant sous un autre pavillon que le pavillon russe, la rentabilité de cette voie maritime est le facteur déterminant. Quels sont les éléments pour déterminer les avantages économiques posibles ? Un argument de poids est la réduction du chemin entre l'Europe ou la Russie et l'Extrême-Orient chinois, coréen ou japonais par rapport à la navigation suivant le Canal de Suez. Ainsi, la distance entre Rotterdam et Shanghai est de 19 550 kilomètres à travers le Canal de Suez et le détroit de Malacca, tandis qu'elle n'est que de 15 793 kilomètres par la route maritime du Nord. Une réduction encore plus importante de distance se produit si l'on prend en compte la route de Londres à Yokohama avec 13 841 km au lieu de 21 200 km[33].

Une route plus courte permet des économies de temps et de carburant, ce qui, avec la flambée des prix du pétrole, signifie de grands bénéfices. De telles économies ont été réalisées dans le cas de la traversée du navire *Montchegorsk* en septembre 2010, qui est parti du port de Doudinka et a livré des minerais de métaux à Shanghai en 20 jours, alors que la voie traditionnelle passant par les ports de l'Europe de l'Ouest et le Canal de Suez aurait pris autour de 60 à 65 jours. Le temps de navigation a ainsi été réduit de deux tiers[34].

Dans le cas d'un autre navire russe *Baltica* une économie importante a également été réalisée. Entre août et septembre 2010, il a transportée du gaz condensé de Mourmansk au port chinois de Ningbo en 22 jours, ce qui représente un raccourcissement de la route de moitié à peu près, avec 12 500 kilomètres au lieu de 20 400. Selon l'évaluation de la société Novatek à laquelle appartient *Baltica*, les économies réalisées par rapport à l'itinéraire passant par le Canal de Suez se sont élevées à environ 10 à 15 %[35].

---

[33] Svend Aage Christensen, *op. cit.*, p. 2. Pendant les traversées de Hambourg aux côtes Ouest des États-Unis et du Canada également (Seattle, Vancouver) une différence considérable existe par rapport à la route maritime à travers le Canal de Panama, d'environ 3 000 km.

[34] "Norilsk Nickel ships metal through Northern Sea Route for the first time", 20 septembre 2010, http://transport-journal.com/index.php?id.

[35] "Novatek delivers stable gas condensate do CNOOC via Northern Sea Route", *Novatek, Press-releases*, 6 septembre 2010, http://www.novatek.ru/en/press/releases/archive/index.php ?id_4 =117&afrom_4=01.01.2010&ato_4=31.12.2010&from_4=2.

Les réductions considérables de temps de navigation et de carburant utilisé ont aussi été réalisées par le vraquier *Nordic Barents* de l'armateur norvégien Tschudi qui, en mars 2010, a transporté du minerai de fer depuis le port norvégien de Kirkenes jusqu'au port de Dalian en Chine. L'armateur a évalué que la route au large des côtes russes a réduit la route d'un tiers, ce qui a entraîné d'importantes économies de carburant et de temps de voyage et par conséquent a aussi permis de réduire les émissions de dioxyde de carbone. Selon les estimations norvégiennes, la seule économie de carburant a été d'environ 180 000 dollars. C'était la première fois que l'Administration centrale de la route maritime du Nord a délivré une permission à un navire sous pavillon étranger pour un passage de transit entre la Norvège et la Chine. Le navire *Nordic Barents*, de plus haute classe polaire, a été escorté par un brise-glace russe appartenant à Rosatomflot[36].

Notons également le voyage effectué par le tanker *Vladimir Tikhonov* du groupe Sovcomflot en août 2011. C'est le premier tanker d'une telle taille (160 000 tonnes de port en lourd, il avait à son bord 120 000 tonnes de gaz condensé) à avoir traversé la route maritime du Nord, établissant en même temps un record en temps ayant mis moins de 7 jours et demi pour accomplir ce voyage. Ce navire de plus haute classe polaire était escorté par les deux plus puissants brise-glaces nucléaires: *50 let pobedy* et *Yamal*[37].

En septembre 2005, le Service fédéral russe a annoncé un nouveau barème de taxes pour les services des brise-glaces, avec effet au 1er janvier 2006[38]. Les frais pour les cargaisons transportées en conteneurs sont actuellement de 1048 roubles par tonne (environ 35 dollars), alors que les charges pour les métaux non ferreux sont de 2050 roubles par tonne (environ 68 dollars). Des frais encore plus élevés concernent les produits du génie civil, les instruments et les équipements, parce qu'ils s'élèvent à 2464 roubles (environ 80 dollars). Ce sont les cargaisons liquides qui sont les moins chers avec seulement 530 roubles par tonne ce qui est inférieur à la somme de 20 dollars. Ainsi, les coûts de transport de machines et de métaux non ferreux sont assez élevés, tandis qu'ils sont plus bas pour les cargaisons massives (d'environ 20 à 30 dollars). On peut donc dire que le niveau des taxes sur les services des brise-glaces sur le transport de tels produits est plus élevé que les frais d'utilisation du Canal de Suez, mais

[36] "Bulker set for historic Northern Sea Route voyage", dans *MarineLog*, 26 août 2010, http://www.marinelog.com/DOCS/NEWSMMIX/2010aug00262.html.
[37] "Suezmax Tanker 'Vladimir Tikhonov' Completes Transit Along Northern Sea Route Tuesday", *Sea News Turkey*, 6 septembre 2011, http://www.seanews.com.tr/article/TURSHIP/ 69730/.
[38] Information bulletin of Federal Rates Service, n° 27 (173), 4 octobre 2005, On the changes of rates for services of the icebreaker fleet on the Northern Sea Route.

seulement d'environ 10-15 %, ce qui est le niveau déterminant la rentabilité de cette route maritime. On peut donc supposer que la Russie réduira ces frais avec l'augmentation de la navigation et du tonnage transporté. Aujourd'hui, les Russes évaluent que les économies sont de 200 dollars par contenaires en été et de 50 dollars en hiver[39]. Il faut ajouter ici qu'avec la loi de 2012[40], une certaine flexibilité est introduite avec un tarif du soutien des brise-glaces qui dépend du volume des services fournis.

6. Le statut juridique de la route maritime du Nord

La spécificité des chemins maritimes qui composent l'ensemble de cette route maritime est qu'ils traversent les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone économique exclusive[41]. Cela signifie que, conformément au droit international de la mer, trois régimes différents de navigation pourraient s'appliquer. Toutefois, lorsque dans la pratique il n'est pas possible de faire usage de la liberté de navigation dans la zone économique exclusive sans pénétrer dans les zones maritimes relevant de la souveraineté de la Fédération de Russie (les eaux intérieures et la mer territoriale), sans l'aide de pilote et de brise-glaces russes, ainsi que dans la plupart des cas sans utiliser les ports russes, cette voie maritime est considérée comme route maritime nationale, sous juridiction russe. Son statut juridique est donc régi par la législation interne. La route maritime du Nord a été fermée à la navigation internationale et c'est seulement dans les années 1990 qu'elle a été ouverte à celle-ci.

Les règles relatives à la navigation sur les voies maritimes de la route maritime du Nord[42] ont été adoptées en 1990 et mises en place depuis le 1er juillet 1991. Elles prennent en compte, comme l'indique le législateur, la législation interne et les principes du droit international. En 1995, un guide pour la navigation sur la route maritime du Nord a été adopté ainsi que des règlements concernant la construction et l'équipement des navires qui utilisent cette route ont été instaurés. Les règles énoncées dans la partie contenant la définition précisent que la route maritime du Nord est une route nationale de transport située dans les limites des eaux

[39] Anna Forostenko, "Northern Sea Route to help Arctic development", dans *Radio The Voice of Russia*, 6 août 2011, http://english.ruvr.ru/2011/ 08/06/54289990/.
[40] Voir dans 6 Le statut juridique de la route maritime du Nord.
[41] La longueur de routes restantes varie considérablement. Près des côtes elle est d'environ 3 500 milles, tandis qu'à une plus grande distance de ces dernières, la route se rapproche plus d'une ligne droite et est d'environ 2 800 milles. Toutefois, le choix de la route n'est pas libre, mais dépend des conditions météorologiques et de l'état des glaces. Après l'été, il est encore possible de naviguer à une plus grande distance des côtes pendant 2-3 mois. Naviguer près des côtes devient ensuite une nécessité.
[42] Elles ont été prises en accord avec la décision du Conseil des ministres de l'URSS n° 565 de juin 1990 le 14 septembre 1990.

intérieures, de la mer territoriale et de la zone économique exclusive. Elle est également considérée comme route nationale de communication dans la loi fédérale russe sur les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone contiguë de 1998 ainsi que dans la loi sur la zone économique exclusive de la même année. La loi fédérale nº 132 de juin 2012 et signée par le président Poutine le 28 juillet de la même année sert d'amendements aux lois précédentes sur la navigation sur la route maritime du Nord[43]. Les intérêts russes devraient de cette manière être mieux protégés[44]. La loi de juillet 2012 définit bien la route maritime du Nord comme voie de « communications de transport nationale historique de la Fédération de Russie » et regroupe les eaux adjacentes aux côtes Nord de la Russie, incluant ainsi les eaux intérieures, la mer territoriale, les zones contiguës et la zone économique exclusive. A l'Est, la route est délimitée à la limite maritime entre les États-Unis et la Russie et le cap Dejnev dans le détroit de Béring et à l'Ouest au niveau du méridien du cap du Désir à l'archipel de la Nouvelle-Zemble, la côte Est de l'Archipel de la Nouvelle-Zemble et les limites orientales des détroits de Matotchkine, de Kara et de Iougor. Ceci signifie tout simplement que la mer de Barents avec Mourmansk se trouvent exclus de la route maritime du Nord. Cet élément est d'autant plus important qu'il s'agit d'un bassin essentiel pour la navigation internationale. En effet, il semble que ce sont les règles de droit international qui vont s'appliquer pour la mer de Barents et non pas les normes russes instaurées pour la route maritime du Nord. A côté d'une Administration unique chargée de gérer cette voie maritime, l'infrastructure pour assurer la sécurité des navires ainsi que le support navigationnel et hydrographique doivent être renforcés[45].

La création d'une Administration unique doit permettre de mieux gérer la route maritime du Nord. En effet, avant 2013, l'administration[46] s'occupant de cette voie maritime se divisait entre deux bureaux des opérations navales. Pour la partie occidentale de la route (jusqu'au 125e méridien est), ce bureau était basé dans le port de Dikson et pour la partie orientale (à partir du 125e méridien est) dans le port de Pevek. Depuis mars 2013, une nouvelle administration de la route maritime du Nord est établie avec son siège se trouvant maintenant à Moscou. Elle doit

[43] Loi en anglais sur page web : http://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CDAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.arcticlio.com%2Fdocs%2Fnsr%2legislation%2Ffederal_law_nsr.pdf&ei=e3SfUeCFGcmLhQessICIBA&usg=AFQjCNEEfMQQGfU8uH9BAo0NITZgR7A-Pw&sig2=zc-lPbTC6on-KZECUXvhzQ&bvm=bv.47008514,d.ZG4.

[44] "Vladimir Putin signs law on the Northern Sea Route", dans *arctic info*, 30 juillet 2012, http://www.arctic-info.com/News/Page/vladimir-putin-signs-law-on-the-northern-sea-route-.

[45] "Bill on the Northern Sea Route passed at the third reading", *arctic info*, 4 juillet 2012.

[46] Elle a été créée par le Conseil des ministres de l'URSS par la décision n° 683, le 16 septembre 1971, à Moscou.

être opérationnelle pour l'été 2013[47]. Elle régit l'utilisation de la route maritime du Nord pour assurer la sécurité de navigation et pour prévenir, réduire et contrôler la pollution du milieu marin par les navires, prenant en compte les conditions climatiques extrêmement dures existants dans les régions de l'Arctique et la présence de glace pendant la majeure partie de l'année qui posent des menaces ou obstacles importants. La pollution de la mer ou de la côte peut causer de grands dommages à l'équilibre écologique et le perturber de manière irréversible ; elle peut aussi nuire aux intérêts et à la prospérité des peuples du Nord.

La loi de 2012 met en avant de nouveaux critères d'assurance avec l'accent mis sur la responsabilité des propriétaires des navires lors de pollutions ou dommages environnementaux. En plus de cela, les règles prévoient que la route maritime du Nord soit ouverte pour les navires de tous les États sur des principes non-discriminatoires. Les frais liés à l'escorte par brise-glaces dépendent maintenant du volume des services fournis ce qui amène une plus grande flexibilité tarifaire selon les besoins réels des navires traversant la rpite maritime du Nord. Cette loi est entrée en vigueur en janvier 2013 ce qui signifie que cette année, avec avant tout les mois d'été, permettra de juger des modifications apportées quant à la navigation sur la route maritime du Nord.

Notons de plus que le 20 février 2013, le président Poutine a approuvé la Stratégie de développement de la région arctique de la Fédération de Russie qui assure les bases des politiques à mener dans l'Arctique jusqu'en 2020[48]. Concernant la route maritime du Nord, cette stratégie précise la nécessité de l'amélioration des bases juridiques encadrant la régulation de sa gouvernance et de son fonctionnement. Il précise aussi le besoin de régulation tarifaire de l'utilisation des brise-glaces ainsi que le développement du système des assurances avec entre autres les assurances obligatoires.

Les modalités précises des conditions de navigation ainsi que les exigences spécifiques pour la construction et l'équipement des bateaux engagés sur la route maritime du Nord sont conformes à l'article 234 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982: « Les États côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive,

[47] Atle Staalesen, "Opening the Northern Sea Route administration", *Barents Observer*, 21 mars 2013, http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/03/opening-northern-sea-route-administration-21-03.
[48] Document disponible en russe sur http://правительство.рф/docs/22846/.

lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible. Ces lois et règlements tiennent dûment compte de la navigation, ainsi que de la protection et de la préservation du milieu marin sur la base des données scientifiques les plus sûres dont on puisse disposer ».

Le propriétaire, l'armateur ou le capitaine du navire qui a l'intention de naviguer sur la route maritime du Nord doit présenter une notification et demande pour assurer l'assistance au navire ainsi qu'une garantie de payer l'aide du brise-glace à l'Administration et ceci quatre mois avant la date de navigation prévue[49]. Dans les dix jours qui suivent, selon les documents soumis, le demandeur est informé par l'Administration de la possibilité de navigation et des circonstances supplémentaires qui doivent être prises en compte. L'Administration indique également la nécessité de procéder à une inspection du navire comme condition d'octroi de la permission pour la navigation. L'inspection peut être effectuée à Mourmansk, Nakhodka et Providenia ou dans tout autre port commode pour le propriétaire. Le pilotage de navires sur la route maritime du Nord est prévu sur la période ouverte à la navigation, dont le début et la fin sont déterminés par l'Administration. La condition d'une meilleure utilisation de la route maritime du Nord semble être sans doute une plus grande flexibilité quant à ces procédés administratifs. Les exigences mises en avant gagneraient à prendre en compte les réalités des besoins de transport qui parfois ne peuvent être prévus des mois à l'avance. Les délais quant aux demandes semblent donc être un point intéressant pour optimiser l'utilisation de cette voie maritime.

L'utilisation par les navires de la route maritime du Nord signifie qu'ils sont contrôlés sur l'ensemble du trajet par l'Administration qui, coordonne le mouvement des navires et le soutien de la part des brise-glaces, fournit les pilotes polaires et donne les informations nécessaires sur l'état des glaces et les conditions hydrométéorologiques. Les navires, selon les conditions existantes dans les différentes sections de la route maritime du Nord, utilisent un des cinq moyens de traversée conformément à la décision de l'Administration : a) l'escorte à partir de la côte le long des routes spécifiées ; b) le pilotage à l'aide d'un avion ou d'un hélicoptère ; c) le

[49] Les notifications et demandes pour assurer l'escorte du navire doivent être conformes aux exigences de forme et de temps, qui sont précisément spécifiés dans le Guide de navigation de la route maritime du Nord de 1995. Le demandeur doit fournir un nombre de renseignements sur le navire, son pavillon, son propriétaire, son armateur ou encore sa cargaison. Il doit aussi préciser les dérogations possibles aux exigences sur la construction et l'équipement des navires engagés et avoir un certificat d'assurance en cas de dommages créés à cause de pollution.

pilotage classique ; d) la conduite par un brise-glace ; e) la conduite par un brise-glace en conjonction avec un pilotage conventionnel à partir d'un navire[50]. Les navires peuvent naviguer seuls ou en convois[51].

L'escorte par un brise-glace des navires avec un pilote polaire à leur bord est obligatoire pour les détroits de Vilkitski, de Chokalski, de Dmitri Laptev et Sannikov. Dans d'autres parties de la route maritime du Nord, l'Administration décide de quels types de conduite doivent être utilisés. En cas de conditions défavorables, que ce soit de glace, de navigation, hydrographiques ou autres, posant un risque de pollution du milieu marin, un représentant de l'Administration peut procéder à une inspection du navire pendant la traversée. L'Administration peut suspendre la navigation sur des sections précises pour une période durant laquelle de telles mesures sont nécessaires. Si le navire viole des règles de navigation de la route maritime du Nord et le règlement d'exécution, il peut être retiré de celle-ci. La direction par laquelle le navire doit quitter la route maritime du Nord lui est alors indiquée. Le capitaine d'un navire se déplaçant sur la route maritime du Nord a l'obligation d'informer l'Administration d'un quelconque cas de pollution engendré ou découvert.

En général, dans la doctrine du droit international, on estime que la permission pour la navigation et son exécution ainsi que les exigences de construction et de classe des navires signifient qu'elles sont conformes aux normes internationales. Toutefois il faut souligner que des débats concernant la conformité aux normes internationales sont soulevées. Plusieurs points peuvent ainsi être mis en avant avec tout d'abord les États-Unis ou l'UE notamment qui estiment que la règle des détroits internationaux devraient s'appliquer ce qui permettrait un droit de passage de transit. Un détroit international permet effectivement aux États étrangers d'y avoir un droit de navigation ou de passage en transit sans avoir besoin de permission. Un deuxième point concerne le droit de passage inoffensif lié cette fois-ci à l'établissement des lignes de bases droites autour de l'archipel arctique. Ce point renvoit à l'article 8 de la Convention sur le droit de la mer. Un débat existe enfin autour de l'article 234 de la Convention sur le droit de la mer. L'OMI prend ici une place centrale avec l'adoption de lignes directrices

[50] Les navires présents sur la route maritime du Nord sont dans l'obligation d'avoir un pilote à leur bord. Ce pilote doit être pris à bord dans les points (ports) indiqués par l'Administration.
[51] Dans le cas d'un convoi, le navire à la tête est en règle générale un brise-glace ou un navire de la plus haute classe polaire, dont le capitaine bénéficie d'une expérience suffisante dans ce type d'opérations. Si le navire ne suit pas les indications de l'Administration quant à la façon de se comporter, il est considéré comme en violation des règles de navigation de la route maritime du Nord.

sur la navigation dans les zones couvertes de glaces de l'Arctique en 2002[52] et de lignes directrices pour la navigation dans les eaux polaires en 2009[53]. Bien entendu, ces lignes directrices ne sont pas contraignantes mais ont tout de même une influence. Par contre, l'adoption du code polaire sur lequel les travaux sont déjà avancés aurait un véritable impact direct, car il s'agit bien d'un texte contraignant[54]. Ce dernier obligera les régulations russes à y être conformes. Les travaux à l'OMI concernant ce code polaire se prolongent et doivent être terminées pour 2014.

Toutefois, il convient de noter que la Russie passe sous silence la question des navires de guerre et des navires d'État bénéficiant d'immunités[55]. Ce silence concerne aussi la question de l'utilisation de la route maritime du Nord à des fins touristiques. Les exigences relatives à l'interdiction de pollution par les navires vont plus loin que la Convention sur la prévention de la pollution par les navires (Marpol 1973/1978).

Les régulations concernant l'utilisation de la route maritime du Nord du début des années 1990 nécessitent toujours une actualisation (même après celle de 2012) pour remplir notamment les vides juridiques existants. Les travaux pour la préparation d'une nouvelle loi sur le statut juridique de la route maritime du Nord ont commencé à la fin des années 1990 à la Duma. Le projet du groupe de travail présidé par les universitaires Alexander Granberg et Arthur Nikolaïevitch Tchilingarov[56], présenté en 1999, prévoyait le besoin d'obtention d'une autorisation pour la navigation de navires de guerre ainsi que l'introduction d'une telle exigence pour les navires à propulsion nucléaire et transportant des matériaux nucléaires ou d'autres substances dangereuses pour l'environnement. Le projet interdisait également le survol des avions militaires étrangers et prévoyait une obligation d'une autorisation pour tout travail de recherche le long de cette route maritime. Le temps pris par les différents travaux législatifs, s'étendant maintenant sur la deuxième décennie du XXIe siècle, peut indiquer les désaccords internes existants quant au bien-fondé des restrictions à la liberté de navigation des navires de guerre et des navires présentant des caractéristiques spécifiques. Les données partielles sur

---

[52] Guidelines for ships operating in Arctic ice-coverd waters, MSC/Circ.1056, 23 décembre 2002, http://www.gc.noaa.gov/documents/gcil_1056-MEPC-Circ399.pdf.

[53] Guidelines for ships operating in polar waters, A 26/Res.1024, 18 janvier 2010, http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=29985&filename=A1024%2826%29.pdf.

[54] Informations disponibles sur http://www.imo.org/mediacentre/hottopics/polar/Pages/default. aspx.

[55] Janusz Symonides, Michal Symonides, "Titre et droits de l'État du pavillon sur les épaves des navires de guerre et des navires d'État", dans *Revista europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, n° 28, 2011, p. 1-17.

[56] Anatolii L. Kolodkin, Vassili N. Gutsuliak, Iulia V. Bobrowa, *The World Ocean: International Legal Regime*, traduction William E. Buttler, *International Publishing Eleven*, La Haye, 2010, p. 212.

l'état actuel et l'élaboration de cette loi précisent qu'elle doit entre autres donner les limites exactes de la route maritime du Nord et adopter de nouvelles règles sur les frais de services, du soutien et de l'assistance des brise-glaces[57]. Il est intéressant de noter que pour le moment, la largeur de cette route maritime n'est pas claire. En effet, même la loi de 2012 est précise sur les deux extrémités occidentale et orientale, mais évasive quant à la largeur de cette route. Inclut-elle également des parties de haute mer adjacentes à la zone économique exclusive russe ? Ces changements entraîneront certainement une plus grande compétitivité et une utilisation accrue par le transport maritime international.

7. Les perspectives et les possibilités d'utilisation de la route maritime du Nord par la navigation internationale

Si les évaluations présentées encore au tournant du XXe et XXIe siècles formulaient de manière assez timide la thèse de l'utilisation de la route maritime du Nord pour la navigation internationale au cours des prochaines décennies, les opinions de la fin des années 2000 sont maintenant beaucoup plus optimistes. Ceci est dû non seulement au réchauffement progressif et de la libération périodique de cette route des glaces ces dernières années, mais aussi aux résultats positifs de son utilisation par des navires battant également sous pavillon étranger[58]. L'utilisation accrue de cette voie maritime sur les deux dernières années sert aussi d'exemple à de nouveaux voyages. En effet, il faut noter qu'en 2012, 46 voyages ont été effectués pour 34 en 2011 et seulement 4 en 2010. Une évolution notable est donc à souligner. L'augmentation du fret est aussi significative passant de 820 789 tonnes en 2011 à 1 261 545 en 2012, ce qui correspond à 53% supplémentaires sur une année[59]. Pour l'année 2013, les chiffres des autorités russes sont en constante croissance par rapport à ceux des années précédentes avec 60 passages de transit enregistrés et un fret s'élevant à 1 291 745 tonnes[60]. Certains experts estiment d'ailleurs que le fret annuel passant par la route maritime du Nord pourrait s'élever à 70 millions

[57] Paul Goble, "Moscow Planning Agency to Regulate Northern Sea Route Traffic", *Georgian Daily*, 19 mars 2010, http://georgiandaily.com/index.php?option=com_content&task=view&id= 17808&Itemid=1.
[58] Margaret Blunden, Geopolitics and the Northern Sea Route, *International Affairs*, vol. 88: Issue 1, janvier 2012, p. 115-129; International conference "The Northern Sea Route: state, problems and prospects", http://www.morspb.ru/konferenczii/severnyij-morskoj-put/international-conference-NSR.html.
[59] Trude Pettersen, "Northern Sea Route administration to Arkhangelsk", *Barents Observer*, 17 décembre 2012, http://barentsobserver.com/en/arctic/2012/12/northern-sea-route-administration -arkhangelsk-17-12.
[60] Northern Sea Route Information Office. NSR transit statistics as of October 31th 2013, http://www.arctic-lio.com/node/208.

de tonnes[61]. En plus, les capitaines ainsi que leur équipage acquièrent une expérience nécessaire qui facilite largement les voyages suivants.

L'attention particulière que la Russie porte à l'utilisation accrue de cette route maritime vient de son importance pour le développement de l'extraction et l'export des ressources de l'Arctique et l'assurance d'une cohérence de toute la région du Grand Nord mais également de la possibilité de réaliser d'importants bénéfices financiers liés à son utilisation pour le transport international et aux frais perçus pour les services portuaires, le carburant, les pilotes et, en particulier, l'assistance des brise-glaces russes.

Dans la stratégie russe pour l'Arctique pour la période allant jusqu'en 2020 et à long terme[62] adoptée en septembre 2008, l'importance stratégique de la route maritime du Nord est précisée à maintes reprises. Les règles précisent non seulement son utilisation dans le cadre d'une route de transport national russe dans l'Arctique, mais aussi sur son « utilisation pour la navigation internationale dans le cadre de la juridiction de la Fédération de Russie, conformément à ses accords internationaux ». La création et le développement d'infrastructures et d'équipes de gestion des systèmes de communication de la route maritime du Nord sont prévus pour résoudre les problèmes existants et assurer le transit eurasiens. La priorité stratégique de transformation dans les années 2016-2020 de la zone arctique de la Fédération de Russie comme base principale de matières premières signifie la nécessité d'accroître le transport sur cette route maritime entre les lieux d'extraction des matières premières et les ports russes, ainsi que les ports européens et asiatiques. Ainsi, une augmentation du trafic est prévue sur la route maritime du Nord, l'engagement russe déjà mentionné de la construction d'une flotte de brise-glaces, ainsi que le renforcement et le développement des infrastructures côtières. Dans la stratégie de développement de la région arctique russe de 2013, la période de 2016 à 2020 doit véritablement permettre à sécuriser et accroître le transit euro-asiatique. Ce point est bien une priorité stratégique russe. Les plans sur l'augmentation du transport russe sur cette route sont assez impressionnants, car ils prévoient une croissance atteignant les 30 millions de tonnes dans les prochaines années, ce qui signifie en pratique une multiplication par dix par rapport au niveau actuel. Une telle information a été fournie au moment du deuxième forum mondial économique de l'Arctique à Mourmansk par le ministre russe du développement régional Victor

[61] "Sovcomflot attends The Economist's Arctic Summit", Sovcomflot, 18 mars 2013, http://www.sovcomflot.ru/npage.aspx?did=102215.
[62] Les règles sont disponibles sur internet: http://www.scfr.gov.ru/documents/98.htm/.

Basarguine[63]. Cette perspective semble fort optimiste. Le gouverneur de Mourmansk, Dimitri Dimitrenko, parle plutôt d'une augmentation de 2 millions à 19 millions en 2020[64]. Bien qu'il soit difficile d'évaluer clairement la pertinence de ces chiffres, la thèse d'une multiplication par plusieurs fois de la navigation dans la route maritime du Nord ne fait aucun doute.

La route maritime du Nord sera-t-elle utilisée pour le transport de fret entre l'Europe et la Russie ainsi qu'entre la Russie et les pays asiatiques, par des navires battant aussi pavillon étranger ? Il semble qu'un certain nombre d'arguments plaident en faveur de la thèse d'une inévitable croissance du transit sur cette route maritime. Il ne fait nul doute que les considérations économiques joueront un rôle important avec le raccourcissement de la route entre l'Europe et l'Asie et du même coup les économies en coûts, particulièrement en ce qui concerne le carburant et le temps de transport. Un intérêt dans le soutien de l'augmentation de l'utilisation de cet itinéraire est démontré par les pays nordiques, avec avant tout la Norvège, mais aussi la Finlande, la Suède et l'Islande qui disposent d'une flotte de navires de différentes classes polaires, mais aussi d'équipages ayant l'expérience dans la navigation dans les régions polaires. L'intérêt croissant de la part de puissances économiques telles que la Chine, le Japon et la Corée du Sud est visible aussi. Leur importance pour les Etats arctiques ainsi que celle de l'Arctique pour ces Etats se matérialisent d'ailleurs par leur présence officielle en tant que membres observateurs au Conseil de l'Arctique depuis le 15 mai 2013. La navigation sur cette route maritime est l'élément clef de l'accord signé par Sovcomflot et China National Petroleum Corporation en 2010[65]. L'accord prévoit une coopération et une coordination sur l'utilisation du potentiel présenté par la route maritime du Nord, ainsi que la formation de marins chinois. La coopération de la Chine ne se limite pas seulement à la Russie, mais comprend aussi la Norvège et l'Islande. La Corée du Sud a également fait remarquer que l'utilisation de cette route maritime place le port coréen de Busan dans une position favorable par rapport à ses autres rivaux économiques comme Singapour et Hong Kong[66], comme l'a déclaré le ministre des transports et des affaires maritimes Chung Jong-hwan. Un bon exemple illustrant parfaitement cet intérêt croissant de la part de l'Asie est le voyage réalisé par le brise-glace chinois *Xuelong*. Ce navire a effectivement effectué en 2012 une traversée chinoise historique de la route

[63] "300 million tones of cargos to be transported along the Northern Sea Route", *Logistic.ru*, 4 octobre 2010, http://en.logistic.ru/news/news.php?pn=15/189.
[64] "Northern Sea Route passages expected to increase", Alaska Dispatch, 22 novembre 2010, https://www.alaskadispatch.com/article/northern-sea-route-passages-expected-increase.
[65] Atle Staalesen, "China's New foothold on Northern Sea Route", *Barents Observer*, 26 novembre 2010, http://barentsobserver.com/en/sections/business/chinas-new-foothold-northern -sea-route.
[66] Jennifer Moon, "Revolution In Global Shipping Traffic: The Northern Sea Route", *Arirang News*, 3 décembre 2010, http://www.arirang.co.kr/News/News_View.asp?nseq=109124&code= Ne2&category=2.

maritime du Nord vers la mer de Barents, mais a de plus, au retour, utilisé le passage maritime traversant le pôle Nord en suivant une ligne droite entre l'Islande et le détroit de Béring[67]. Si l'intérêt grandissant chinois est ainsi non négligeable, la viabilité de la route maritime du Nord et dans le futur celle du passage traversant directement le pôle Nord ont été démontrées. Pour la Chine, la route maritime du Nord a une véritable importance stratégique et est synonyme de plus grande sécurité énergétique. En effet, le détroit de Malacca peut assez facilement être bloqué et c'est par lui que s'effectue le transit provenant du Proche Orient et de l'Afrique qui sert à l'approvisionnement énergétique chinois. D'ailleurs, la preuve de ce gain d'importance de la route maritime du Nord est la rencontre entre Poutine et Xi Jinping le 22 mars 2013 lors de laquelle a été signé un accord énergétique entre les deux pays[68]. Cet accord est d'une réelle importance pour l'utilisation de cette nouvelle voie maritime pour la Chine. La question de la sécurité énergétique est véritablement centrale ici, permettant de répondre à certaines tensions possibles sur les voies traditionnelles utilisées par les pays asiatiques. Cet élément sera d'autant plus essentiel avec l'exploitation grandissante des ressources énergétiques arctiques qui se profile. Les variations quant à la demande en hydrocarbures, notamment de la part de la Chine et du Japon vont donc être un point essentiel qui conditionne l'utilité de cette voie maritime.

Les opportunités offertes par cette route maritime sont donc multiples avec une diminution sensible de la distance à parcourir pour les navires. Ceci permet des économies notables de carburant tout comme la réduction des émissions des gaz à effet de serre. La réduction du temps de trajet associée à l'allongement de la période d'utilisation de la route maritime du Nord permettent aux navires d'effectuer également un plus grand nombre d'aller-retours augmentant ainsi leur rentabilité par rapport aux coûts de construction et maintien. Elle peut aussi servir au développement touristique dans la région, par exemple dans des périodes où les brise-glaces sont moins utilisés pour le transport maritime.

Il est important de souligner à côté de cela que le transport transitaire de l'Est vers l'Ouest et inversement ne représente qu'une partie des voyages possibles à effectuer. La route maritime du Nord peut être utilisée sur des tronçons et ceci non seulement par les navires russes. Sur sa partie orientale, la route peut être navigable 5 mois et même davantage dans sa partie occidentale. Ceci est d'une importance particulière pour les pays asiatiques notamment qui

[67] Trude Pettersen, "Chinese icebreaker concludes Arctic voyage", *Barents Observer*, 27 septembre 2012, voir http://barentsobserver.com/en/arctic/chinese-icebreaker-concludes-arctic-voyage-27-09.
[68] *Rakteem Katakey*, Will Kennedy, "Russia Lets China Into Arctic Rush as Energy Giants Embrace", *Bloomberg, 25 mars 2013*, http://www.bloomberg.com/news/2013-03-25/russia-cuts-china-into-arctic-oil-rush-as-energy-giants-embrace.html.

n'ont pas nécessairement besoin d'aller jusqu'en Europe et peuvent ainsi utiliser cette route maritime de manière plus régulière. Il faut d'ailleurs préciser que l'utilisation de la route maritime du Nord dépend beaucoup du développement du transport par porte-conteneurs. C'est le trafic de ce dernier qui a une importance réelle sur cette voie de transport.

La route maritime du Nord présente également des avantages supplémentaires par rapport à la voie passant par le Canal de Suez. Il n'y a aucun acte de piraterie qui pose un important risque pour la navigation au large des côtes somaliennes ou à travers le détroit de Malacca. Cet élément n'est pas sans incidence sur le montant des assurances maritimes. Un fait favorable pour la route maritime du Nord se retrouve aussi dans le fait qu'elle soit prise en considération par l'accord contraignant de 2011 sur la recherche et le sauvetage dans l'Arctique. Cet élément peut avoir un effet rassurant pour les utilisateurs de cette voie maritime. On peut également discuter du fait que le Canal de Suez a atteint son débit maximal[69]. Bien que dans les années à venir, malgré l'augmentation du trafic maritime international, la route maritime du Nord ne sera pas encore compétitive par rapport à la route maritime menant à travers le Canal de Suez, une telle situation semble tout à fait réaliste à partir de la troisième décennie du XXIe siècle.

[69] Pour de nombreux commentateurs, il n'est pas clair quelle sera la situation pour le Canal de Suez après la révolution en Egypte.