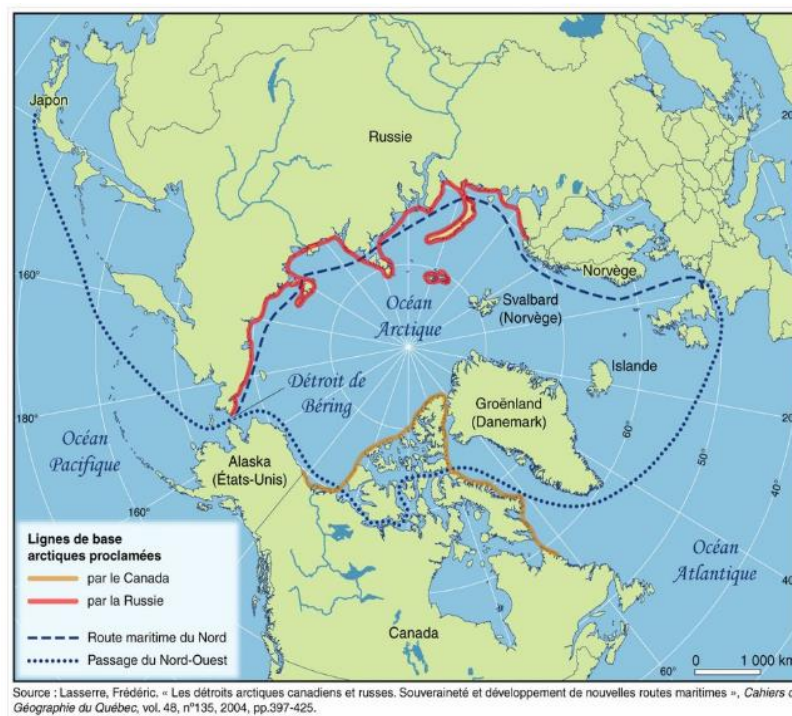


# La route maritime du Nord

## La route maritime du Nord, qu'est-ce que c'est ?

La route maritime du Nord (RMN) est une route polaire qui relie les Océans Atlantique et Pacifique en longeant les côtes russes, de la Nouvelle-Zemble jusqu'au détroit de Béring. C'est l'une des trois routes de l'Arctique avec le passage du Nord-Ouest qui traverse les îles canadiennes, et la route transpolaire qui longe le Pôle Nord. Elle est située dans la zone économique exclusive (ZEE) de la Russie où se trouvent d'importantes réserves naturelles de pétrole, gaz et minerais.



La route maritime du Nord, aussi appelée passage du Nord-Est est au centre de toutes les attentions ces dernières années en raison du réchauffement climatique. En effet, la fonte des glaces rend cette route accessible à la navigation au-delà de la saison estivale. Selon les prévisions des scientifiques, elle devrait être accessible à la navigation toute l'année pour des navires non équipés de brise-glace d'ici à 2050.

## Est-ce une opportunité pour les navires marchands ?

La route maritime du Nord permet de réduire la distance entre l'Europe et l'Asie d'environ 40% en comparaison à la route traditionnelle passant par le Canal de Suez (environ 13 000 km contre 22 000 km). Toutefois, comme indiqué plus haut, elle n'est pas praticable tout au long de l'année. De plus, le coût de la navigation sur cette route est supérieur à celui des routes traditionnelles car elle nécessite un équipage formé à la navigation polaire, les primes d'assurance y sont plus élevées et les conditions d'avitaillement et de sauvetage plus périlleuses en raison du faible nombre de ports le long des côtes. Enfin, elle n'est pas adaptée à toutes les tailles et à tous les types de navire (contraintes de tirant d'eau sur

certains détroits notamment, matériaux adaptés ou non aux basses températures et/ou à la glace).

Actuellement, cette route est surtout utilisée par la Russie pour le transport de GNL en provenance de l'usine Yamal et pour l'avitaillement des populations vivant le long des côtes au nord de la Sibérie. Les statistiques montrent en effet qu'il y a peu de flux de transit sur cette route. Toutefois, des transports internationaux autres que ceux liés à l'exportation de pétrole et gaz y ont été effectués, à l'instar du transport de pâles d'éoliennes entre la Chine et la France sur le cargo brise-glace *TIAN-EN* de l'armateur chinois Cosco.

La Chine a en effet de grandes ambitions sur cette route rebaptisée « route de la Soie polaire » par certains experts en référence au projet « Belt and Road Initiative<sup>1</sup> » dont elle ne fait pas mystère dans un livre blanc publié en 2018. En témoignent les investissements importants réalisés dans les infrastructures de transport du nouveau port russe d'Arkhangelsk, dans l'usine Yamal LNG ou encore dans les navires brise-glaces transportant le GNL de Yamal vers l'Europe et l'Asie.

Par ailleurs, la Russie et la Corée du Sud coopèrent en vue de développer une ligne de conteneurs passant par la RMN. Le transporteur sud-coréen HMM prévoit d'ailleurs de tester le déploiement de navires de 2500 à 3500 EVP sur la RMN en 2020. Les compagnies Maersk et Cosco ont déjà effectué des voyages tests ces dernières années. A contrario, certaines compagnies maritimes de transport conteneurisé telles CMA CGM, Hapag-Lloyd et MSC ont annoncé officiellement qu'elles renonçaient à utiliser les routes de l'Arctique afin d'en préserver l'environnement.

Certains observateurs estiment que la navigation dans l'Arctique est a priori peu compatible avec le système de lignes régulières en raison des conditions trop aléatoires de navigation. La navigation dans les eaux arctiques serait en revanche moins problématique pour les transports de vrac, moins tenus par des contraintes horaires.

Selon une étude du CEPIL<sup>2</sup>, l'ouverture à la navigation des routes polaires auraient un impact modeste sur le commerce mondial.

## Quelles sont les règles en vigueur pour protéger la zone ?

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a publié un recueil de règles obligatoires pour les navires exploités dans les eaux polaires, aussi appelé « Code polaire ». Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017, il vise à renforcer la sécurité de l'exploitation des navires et atténuer son impact sur les gens et l'environnement dans les eaux polaires.

Par ailleurs, l'interdiction d'utiliser ou de transporter du fioul lourd comme carburant par les navires transitant en zone arctique est actuellement en discussion à l'OMI (l'interdiction est déjà en vigueur en Antarctique). Le PPR 7<sup>3</sup>, qui a retenu le principe du bannissement, propose une application à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024 et au plus tard au 1<sup>er</sup> juillet 2029, selon la catégorie du navire. Cette proposition sera étudiée pour approbation lors du MEPC 75<sup>4</sup>. L'impact du carbone noir en Arctique fait également l'objet d'un programme de travail à l'OMI en vue d'établir une réglementation protectrice dans cette zone.

---

<sup>1</sup> Voir notre décryptage consacré aux nouvelles routes de la soie [ici](#)

<sup>2</sup> Centre d'études prospectives et d'informations internationales

<sup>3</sup> 7<sup>e</sup> session du sous-comité de la prévention de la pollution et de l'intervention de l'OMI

<sup>4</sup> 75<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin de l'OMI

Enfin, certains pays ayant une partie de leur territoire située sur la zone arctique ont pris des mesures individuelles afin de protéger l'environnement : l'Islande a promulgué un règlement durcissant les exigences en matière de carburant marin, dont la teneur en soufre ne doit pas dépasser 0,1% dans ses eaux territoriales, sur le modèle des zones SECA<sup>5</sup>. La Norvège a de son côté pris plusieurs dispositions afin de restreindre l'accès au forage pétrolier dans ses eaux arctiques.

---

<sup>5</sup> Sulphur Emission Control Area