

LA ROUTE DU NORD. RÊVES ET RÉALITÉS DANS LE GRAND NORD ARCTIQUE

Peu de projets de développement éveillent autant l'imagination que la Route du Nord, ou Passage du Nord-Est, le long des côtes arctiques russes. Celle-ci s'ancre dans la mémoire des grandes explorations polaires, depuis Béring au XVIII^e siècle jusqu'aux équipées récentes dans un Arctique en plein changement climatique. Elle cultive également les souvenirs du gigantisme soviétique et de sa volonté inexpugnable d'industrialiser les régions les plus reculées et les plus hostiles de la masse continentale sibérienne. La Route du Nord a suscité bien des discours enflammés ces dernières années : avec l'intérêt international pour le changement climatique, les prévisions les plus folles ont circulé à son égard – bien plus qu'envers son pendant canadien, le Passage du Nord-Ouest – quant à sa transformation en canal de Suez du futur, sujet à un nouveau « Grand Jeu » entre des puissances assoiffées de matières premières. C'était là bien mal connaître les réalités polaires. Cette « bulle » de la Route du Nord a laissé place, aujourd'hui, à des pronostics nettement plus raisonnables, arrimés aux réalités quotidiennes auxquelles l'État russe doit faire face dans le développement de ses régions arctiques.

Par Marlène Laruelle, professeur à George Washington University.

LA MÉMOIRE TOUJOURS VIVACE DE « L'ARCTIQUE ROUGE »

386

RÉGIONS

Bien que de nombreuses expéditions européennes aient tenté de rejoindre l'Asie depuis l'Europe en longeant les côtes russes, l'empire tsariste était peu intéressé par les explorations polaires. Il a compris trop tard, en 1905, lors de la guerre contre le Japon, qu'il aurait eu bien besoin de pouvoir rallier ses côtes pacifiques autrement que par le seul Transsibérien. C'est donc le régime soviétique qui va s'atteler à cette tâche : en 1928, le brise-glace *Krassine* sauve la seconde expédition polaire italienne et, en 1932, durant l'année polaire internationale, le *Sibiriaïkov* devient le premier navire longeant l'entièreté des côtes arctiques en un été, faisant d'Otto Schmidt – en charge de l'expédition – l'un des grands héros de l'aventure soviétique, chargé par la suite de tous les grands projets d'exploration arctique. En 1934, l'aviation polaire soviétique sauve les passagers du *Tcheliousskine* en train de couler en mer des Tchoukches et, dans les années suivantes, l'aviation soviétique devient la première du monde, devant celle des États-Unis, à survoler le pôle Nord.

En 1932, en pleine stalinisation, Moscou crée l'administration centrale de la Route du Nord ou *Glavsevmorpout*, définie avec justesse par John McCannon comme « l'une des plus grandes expériences soviétiques d'hypercentralisation ». Elle était en charge d'un territoire de deux millions de kilomètres carrés, avec plus de cent mille employés responsables de la recherche arctique, mais également de l'extraction minérale, du transport, de la construction navale, du développement agricole et de la gestion de la population, aussi bien des groupes autochtones que des Russes envoyés dans les régions arctiques – travaillant donc en lien direct avec l'administration du Goulag. En 1938, le *Glavsevmorpout* est démantelé et ses différentes fonctions réparties entre les ministères. Mais le mythe créé à cette occasion – celui d'un Arctique « rouge », symbole des succès humains et industriels de l'Union soviétique – reste vivace aujourd'hui encore dans les grandes villes polaires russes. L'espoir d'une administration centralisée en charge des différentes facettes du développement arctique également.

Ce n'est que dans les années 1950 que la Route du Nord devient une voie cruciale utilisée pour le ravitaillement des régions arctiques. Au début de la décennie 1980, à son pic, elle fait circuler près de sept millions de tonnes par an, un chiffre qui s'effondre avec l'arrêt des subventions étatiques en 1993 : la

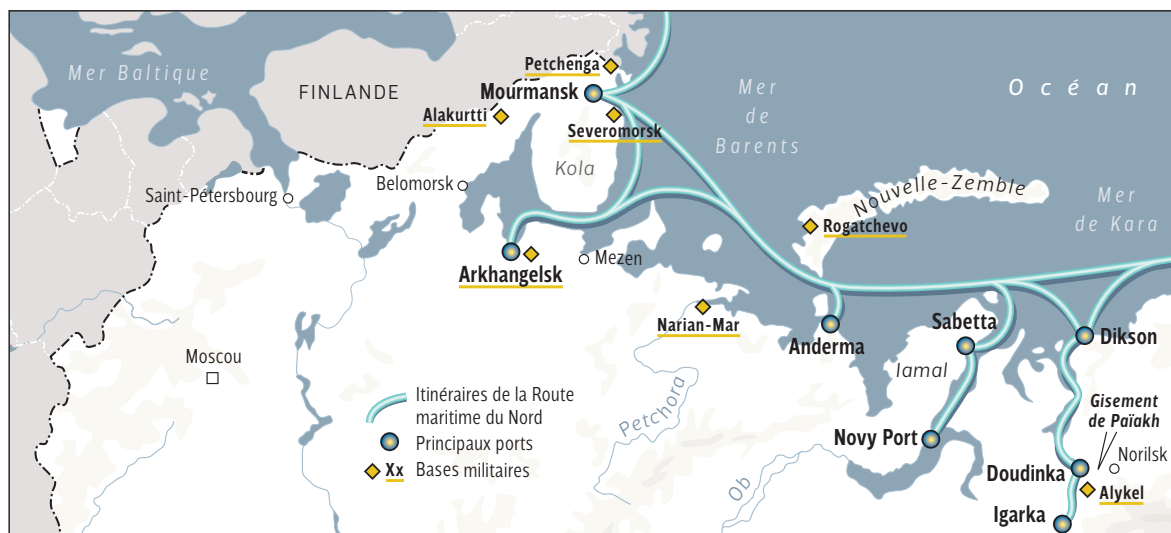
responsabilité des infrastructures est alors laissée aux régions, elles-mêmes en pleine crise économique et financière. À l'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine en 2000, le fret le long de la Route du Nord est de seulement 1,6 million de tonnes, alors qu'un seuil de 4 millions est nécessaire pour assurer la rentabilité de la flotte de brise-glaces. Vladimir Poutine organise la relance de la Route, pour de multiples raisons : prestige international et sécurité des frontières arctiques de la Russie, mais également pour aider à la relance du complexe militaro-industriel et de la construction navale, et, bien évidemment, afin d'accompagner le développement énergétique tant attendu des régions arctiques.

L'OUVERTURE INTERNATIONALE : SUCCÈS ET LIMITES

L'ouverture aux navires internationaux est proposée pour la première fois en 1967, puis réitérée en 1987 par Mikhaïl Gorbatchev, et officiellement confirmée en 1991, quelques mois avant l'effondrement de l'Union soviétique. Moins d'une dizaine de traversées par des navires étrangers a lieu dans les années 1990 et il faut attendre la seconde moitié de la décennie 2000 pour que l'intérêt des compagnies maritimes internationales s'accroisse avec la confirmation de la réduction de la banquise dans l'Arctique. En 2007, la Russie et le Canada lancent le concept de « pont arctique », reliant les ports de Mourmansk et Churchill, et les premiers navires emplies de fertilisant circulent le long de ce « pont ». En 2009, c'est au tour des compagnies maritimes allemandes et norvégiennes de s'engager dans le transport en direction de l'Asie – Chine et Japon. Depuis, les Chinois et les Norvégiens dominent ce transit international. Dans les années à venir, il est probable que la Chine devienne le principal usager de la Route du Nord, suivie par la Corée du Sud et le Japon, et que les compagnies occidentales ne soient qu'en position secondaire.

Bien que la Route du Nord réduise de plusieurs milliers de kilomètres le voyage entre Europe et Asie, elle n'est pas appelée à devenir un second canal de Suez, de même que le Passage du Nord-Ouest n'est pas prêt de détrôner le canal de Panama. Les raisons en sont multiples. Premièrement climatiques : même en cas de disparition complète de la banquise, les conditions climatiques resteront extrêmes, avec la nuit polaire, le brouillard, les tempêtes – des vagues jusqu'à quatre mètres de hauteur –, des formations de glace et d'icebergs, le tout

LES PRINCIPAUX TRACÉS DE LA ROUTE MARITIME DU NORD

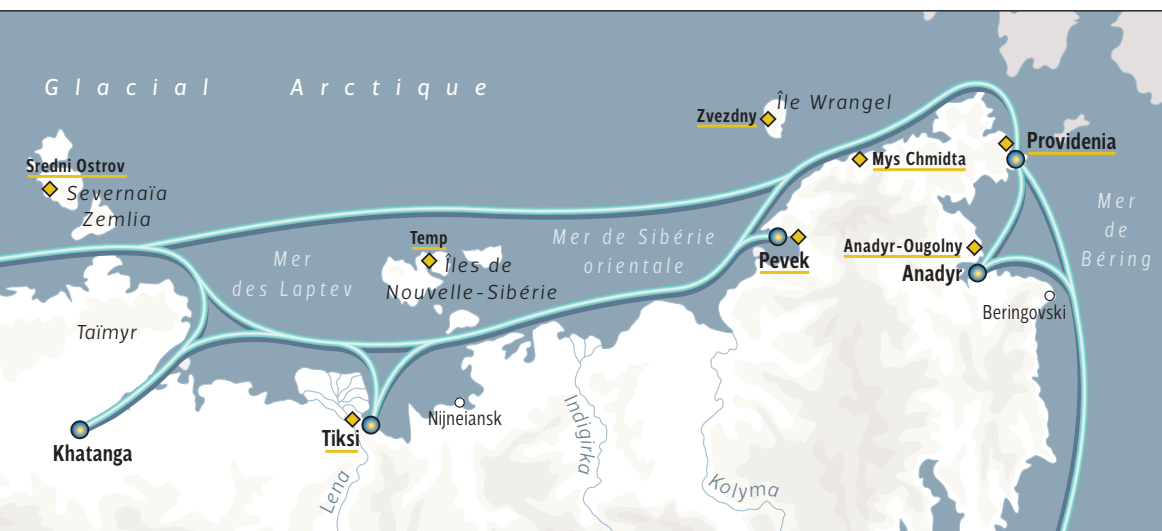


388

RÉGIONS

dans un contexte d'isolement radical où les secours seront difficiles et l'accès par hélicoptère quasi impossible. Deuxièmement, techniques : la circulation le long des détroits nécessite des bateaux spécialement équipés pour les conditions arctiques, qui plus est de petite taille, incapables, donc, de concurrencer les immenses cargos circulant de par le monde, dont la taille ne cesse d'augmenter – le canal de Suez, comme celui de Panama, s'est ainsi lancé dans des investissements majeurs pour accueillir ces monstres des mers, qui font chuter les prix du transport mondial.

La troisième raison résulte des deux premières : le commerce international arctique n'est pas rentable – le prix des assurances est très largement rédhibitoire – et se limitera probablement au transport de certains minerais entre Chine/Corée du Sud/Japon et Nord de l'Europe, plus dans le but de tester des voies alternatives que de concurrencer directement les principales voies maritimes mondiales.



En outre, légalement, le statut de la Route du Nord est toujours disputé : la Russie – de même que le Canada pour le Passage du Nord-Ouest – considère qu'il s'agit là d'une route intérieure, s'appuyant sur plusieurs arguments légaux dont celui de la présence historique – la route était utilisée à des fins domestiques avant la mise en place des lois internationales sur le droit maritime. Cette définition est contestée, entre autres, par les États-Unis, qui ont cherché à plusieurs reprises, pendant les décennies de « guerre froide », à circuler dans ce que les Soviétiques considéraient comme leurs eaux territoriales. Dans la pratique toutefois, la Route du Nord fonctionne largement en tant que route domestique, car les grandes compagnies maritimes internationales acceptent de payer les droits demandés par l'État russe, lesquels ne sont pas, officiellement, des droits de transit mais des droits d'accompagnement – présence d'un brise-glace, location d'un pilote spécialisé pour accompagner les manœuvres, accès aux informations météorologiques et hydrographiques et à une couverture satellite.

LA ROUTE, SES PORTS ET SES INFRASTRUCTURES

390

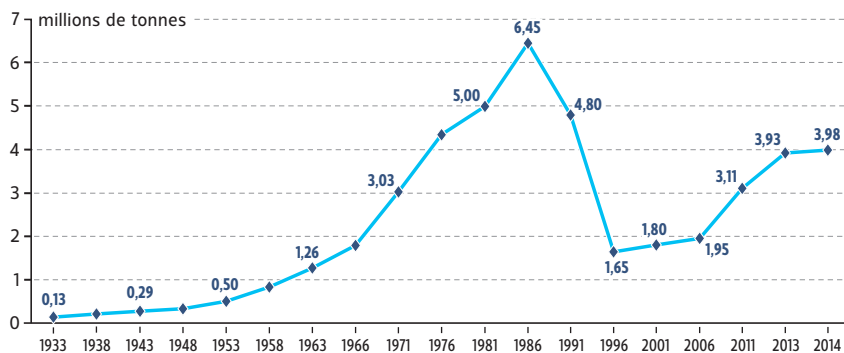
RÉGIONS

Telle que définie dans la loi de 2012, la Route du Nord à proprement parler ne commence qu'au niveau des portes de Kara, à l'entrée de la mer de Kara, et se termine au niveau de Providenia Bay, à l'entrée du détroit de Béring, couvrant plus de cinq mille six cents kilomètres. La mer de Barents n'est donc pas, légalement, partie intégrante de la Route du Nord. Dans la pratique, Mourmansk et Arkhangelsk accueillent cependant les administrations en charge de la Route et les différents services de secours qui lui sont liés. La Route est constituée de plusieurs tracés : certains longent au plus près les côtes russes et passent à travers de nombreux détroits peu larges et aux eaux peu profondes, difficilement navigables ; d'autres les contournent en circulant plus au nord ; d'autres enfin naviguent hors des eaux territoriales russes, en pleine mer. Chaque navire décide de son trajet et conjugue souvent les différents tracés au cas par cas.

Plusieurs tronçons de navigation coexistent également : la grande partie du transit s'effectue entre la mer de Barents et la péninsule de Taïmyr, donc entre les ports de Mourmansk et Doudinka. Le trafic le long de la partie orientale de la Route, entre Doudinka et la façade pacifique, est minimal. Historiquement, la Route fonctionnait essentiellement comme un axe commercial ouest-est, au sens où Moscou l'utilisait pour ravitailler les villes arctiques, en complément des ravitaillements sud-nord le long des grands fleuves, Ob, Ienisseï et Lena. Aujourd'hui, la Route est plus développée en sens inverse, est-ouest, car elle sert principalement à transporter vers l'Europe les matières premières extraites dans le Grand Nord, minerais, pétrole, mais aussi bois et progressivement gaz naturel liquéfié. La perspective d'exporter du GNL en direction de l'Asie pourrait relancer le tronçon oriental de la Route et le connecter à la dynamique région Asie-Pacifique.

La situation des ports le long de la Route du Nord est très contrastée. Mourmansk bénéficie d'une économie diversifiée où se conjuguent marine marchande et flotte militaire. Arkhangelsk, moins diversifiée, profite toutefois de conditions similaires avec une flotte commerciale développée et des chantiers navals aux carnets de commandes assez remplis. Les deux villes sont en concurrence symbolique et économique pour leur statut de capitale de l'Arctique russe européen, bien connectées aux pays scandinaves. Plus à l'est, Doudinka est en tête des ports correctement agencés du point de vue des infrastructures, grâce

GRAPHIQUE 1. FRET MARCHANDISES EMPRUNTANT LA ROUTE MARITIME DU NORD DE 1933 À 2014, Y COMPRIS LE TRANSIT (EN MILLIONS DE TONNES).



Source : www.rosatomflot.ru

aux investissements réguliers – depuis le début des années 2000 – de Norilsk Nickel.

Dikson, sur le delta de l'Inisseï, aux portes de la mer de Kara, n'a plus qu'environ cinq cents habitants et ne peut faire concurrence à Doudinka. Tiksi, en Iakoutie-Sakha, sur le delta de la Lena aux portes de la mer de Laptev, de même que Pevek, dernier port avant le détroit de Béring, s'en sortent légèrement mieux avec quelque cinq mille habitants, principalement des autochtones, mais dans les deux cas l'infrastructure portuaire est largement détruite et nécessite des investissements de grande ampleur. Providenia, dans le détroit de Béring, dernière localité officielle de la Route du Nord et ancien port militaire, ne compte plus que deux mille habitants.

Toutefois, plusieurs nouveaux ports sortent lentement de terre, directement liés aux grands projets énergétiques en cours. C'est le cas de Sabetta, actuellement en construction sur les rives de l'Ob, dans la péninsule de Iamal, appelée à devenir le port de départ du GNL extrait des gisements de Ioujno-Tambeïskoïe, et qui sera également relié au gisement de Bovanenkovo par un chemin de fer de près de deux cents kilomètres. Dans des conditions plus propices, Narian-Mar, centre administratif du district autonome de Nénétsie, à l'embouchure de la Petchora et à cent dix kilomètres de la mer de Barents, compte déjà plus de vingt mille habitants.

Les défis à relever dans les ports arctiques sont majeurs : la Russie est le seul pays arctique à avoir développé une grosse infrastructure urbaine à une telle latitude, et le coût en est élevé. Les habitants des villes arctiques vivent dans des conditions climatiques extrêmes et peu d'entre elles peuvent réellement offrir un environnement socioéconomique correct. Si Mourmansk, Arkhangelsk, Iakoutsk et Norilsk – mais avec un gros bémol, pour cette dernière, quant aux conditions écologiques – sont fonctionnelles, de nombreuses autres, de plus petite taille, ne sont guère attractives et évoquent plus des baraquements provisoires comme on en trouve dans le Grand Nord canadien ou dans les zones minières australiennes. Les autorités russes souhaitent revitaliser cette infrastructure urbaine avec un budget prévu pour l'Arctique de 3,5 milliards d'euros d'ici à 2020 – des chiffres avancés par Dmitri Rogozine, vice-Premier ministre en charge de la Commission arctique, qui doivent être pris avec précaution étant donné l'état des finances publiques russes.

L'avenir des ports arctiques est dorénavant étroitement lié aux nouvelles missions de sécurisation de la Route qui leur sont attribuées : certains accueillent déjà ou vont accueillir les équipes de gardes-frontières du FSB, les centres de secours du ministère des Situations d'urgence, avec des capacités renouvelées en termes d'équipement, de transport, de couverture satellite et de communication (Glonass, le GPS russe, et Polarnet, la nouvelle génération de systèmes de câbles optiques circumpolaires), auxquels s'ajoutent la réouverture de bases militaires russes dans l'océan Arctique et des projets de recherche impliquant de grandes compagnies telles que Roskosmos (agence spatiale) et Roshydromet (agence météorologique en charge du suivi des changements climatiques).

L'AVENIR DE LA ROUTE À L'HEURE DE L'EFFONDREMENT DES PRIX DU PÉTROLE

L'effondrement des prix du pétrole, ainsi que la baisse des prix des minerais, en 2014-2015, ont eu un impact majeur non seulement sur l'économie russe mais également sur la Route du Nord. En effet, le transit international Europe-Asie le long de la Route est essentiellement un transit de matières premières. Il a chuté d'1,3 million de tonnes en 2013 à trois cent mille tonnes en 2014 ; en octobre 2015, seules cent mille tonnes avaient circulé le long des ports arctiques

russes. Le ministère des Transports, dans ses dernières projections, prévoit modestement 5 millions de tonnes transportées entre l'Europe et l'Asie en 2030, soit un objectif revu à la baisse par rapport aux chiffres bien plus élevés annoncés à la fin des années 2000, en plein « optimisme arctique ». Cependant, le transit domestique entre les ports russes est, lui, en augmentation rapide : il est passé de 2,8 millions de tonnes en 2013 à 3,7 en 2014 et 4,5 en 2015, avec près de six cents autorisations délivrées chaque année pour circuler le long de la Route. Cette hausse résulte principalement des investissements faits sur le méga-projet de GNL dans la péninsule de Iamal, et de la mise en activité, avec plus d'une décennie de retard, de la plateforme Prirazlomnoïe en mer de Petchora. Le ministère des Transports prévoit que ce transit intra-Russie atteindra les 80 millions de tonnes en 2030.

Ces données viennent confirmer, si besoin est, que la Route du Nord ne se positionne en rien en remplacement du canal de Suez, et que son rôle dans le commerce mondial sera proche de zéro dans les décennies à venir. Cette réalité n'empêchera pas la Route du Nord de rester ce qu'elle a toujours été depuis sa création dans les années 1930 : une route domestique russe, aidant à contourner l'enclavement de la masse continentale sibérienne et à ravitailler les régions arctiques. L'absence de transit international de grande ampleur représente toutefois un défi majeur pour Moscou, celui du financement. En effet, la Route du Nord est coûteuse ; elle nécessite des investissements considérables dans les infrastructures portuaires, ainsi que le maintien d'une flotte de brise-glaces afin d'aider au transit.

Quelle que soit l'évolution climatique à venir, même en cas de fonte massive des glaces, comme cela semble être le cas, la Route continuera de devoir être sécurisée par des brise-glaces – plusieurs sont actuellement en construction mais ils ont été retardés faute de budget. Les investissements dans les infrastructures portuaires et les aides à la navigation sont onéreux et le budget de l'État ne pourra les couvrir. Les autorités russes espèrent que les frais de circulation sur la Route du Nord, formalisés dans la loi de 2012 et acceptés par la plupart des compagnies maritimes et leurs assurances – malgré les condamnations américaines – contribueraient de manière décisive à ces investissements, ce qui ne sera pas le cas compte tenu de la faiblesse du transit international prévu d'ici à 2030. Il faudra donc que les compagnies russes en charge de l'extraction des matières premières dans l'Arctique – Gazprom, Rosneft, NOVATEK et leurs partenaires

internationaux – assument une partie des frais d’infrastructure de la Route du Nord, comme le fait déjà Norilsk Nickel pour Doudinka et sa flotte de conteneurs nucléaires.

Comme sur de nombreux autres points, les ambitions – légitimes – de la Russie de maîtriser la Route du Nord et d’en faire un élément moteur du développement de ses régions arctiques, vont devoir affronter des défis avant tout économiques. L’avenir de la Route du Nord et de ses ports dépendra en grande partie de l’état des finances publiques et des sommes que les grandes firmes russes pourront réinvestir dans les infrastructures arctiques, donc, *in fine*, des prix mondiaux des matières premières, sur lesquels la Russie n’a pas de prise. Un pari risqué, à l’avenir incertain.