

La glace fond, le monde se redessine : la Chine trace déjà la Route de la soie polaire

Ferenc Szekely

mer. 19 août 2026 à 12:04 AM UTC+5:30 · 7 min de lecture



La glace fond, le monde se redessine : la Chine trace déjà la Route de la soie polaire

Pour l'instant, le trafic du canal de Suez n'est guère menacé, mais il se passe quelque chose dans l'Arctique dont les conséquences économiques et géopolitiques pourraient largement dépasser la région.

La fonte de la banquise rend pendant des périodes de plus en plus longues navigable la route maritime du Nord, la Northern Sea Route (NSR). Celle-ci, qui longe les côtes septentrionales de la Russie, pourrait être plus courte de plusieurs milliers de kilomètres que l'itinéraire traditionnel passant par le canal de Suez entre l'Asie de l'Est et l'Europe du Nord.

La véritable percée ne réside toutefois pas dans le fait que des navires de commerce empruntent occasionnellement cette voie. À l'été 2026, des acteurs chinois cherchent à la transformer en route commerciale régulière.

Le transporteur de conteneurs chinois Sea Legend a lancé en août une liaison hebdomadaire entre Ningbo, dans l'est de la Chine, et Felixstowe, au Royaume-Uni, en empruntant la route du Nord qui suit les côtes russes. Selon l'entreprise, un voyage maritime qui durait auparavant environ quarante jours pourrait, dans des conditions favorables, être réduit à une vingtaine de jours. Le service a été baptisé Ice Silk Road, la "Route de la soie polaire", ce n'est pas un hasard.

Ce n'est encore qu'une expérimentation, pas un nouvel ordre mondial, mais une solide logique économique la sous-tend.

Au nord de Suez et de Malacca

L'un des traits singuliers du commerce mondial est que d'immenses flux de marchandises doivent passer par quelques points géographiques extrêmement étroits. C'est le cas du canal de Suez, du détroit de Bab el-Mandeb à l'entrée sud de la mer Rouge, du détroit d'Ormuz et, pour l'Asie de l'Est, surtout du détroit de Malacca.

Pour la Chine, c'est aussi un problème stratégique. L'industrie et les exportations du pays dépendent fortement du commerce maritime, alors que nombre des routes les plus importantes traversent des zones dans lesquelles les États-Unis et leurs alliés disposent d'une forte présence militaire.

C'est ce qu'on appelle le "dilemme de Malacca" : en cas de conflit sérieux, une part importante du commerce extérieur et de l'approvisionnement énergétique de la Chine deviendrait vulnérable. La route du Nord ne supprime pas ce risque et ne remplacera pas, dans un avenir prévisible, les routes maritimes du Sud. Elle offre en revanche une alternative.

Les navires n'ont plus besoin de traverser la mer de Chine méridionale, l'océan Indien, Bab el-Mandeb et le canal de Suez. Les attaques en mer Rouge de ces dernières années ont montré à quelle vitesse la dégradation de la sécurité dans un seul goulet maritime peut se transformer en problème économique.

C'est pourquoi, aux yeux de Pékin, l'Arctique ne représente pas seulement quelques semaines de gain de temps. Il ouvre une nouvelle voie dans une économie mondiale où le simple nombre de routes disponibles a une valeur stratégique.

La route est russe, le trafic pourrait être chinois

Il existe toutefois une contradiction intéressante. La majeure partie de la route maritime du Nord longe les côtes arctiques de la Russie. En raison des ports, des capacités de sauvetage, des infrastructures de navigation et, surtout, de la flotte de brise-glaces, Moscou est incontournable.

Sur cette route, la Chine dépend donc précisément de la Russie, dont le poids économique est bien inférieur au sien.

Moscou, de son côté, a besoin de la Chine pour que cette voie devienne véritablement un corridor commercial de poids.

La guerre en Ukraine et les sanctions occidentales qui ont suivi ont encore accéléré cette coopération. La Russie cherche à acheminer vers l'Asie une part croissante de son pétrole et de son GNL du Nord. Il s'agit notamment d'éviter les eaux et les ports européens où ses navires peuvent être soumis à des contrôles, des saisies ou d'autres mesures de sanctions.

Début août de cette année, sept tankers transportant au total quelque six millions de barils de pétrole brut russe se dirigeaient déjà vers l'Asie par la route maritime du Nord. À elle seule, cette quantité représente presque la moitié du trafic pétrolier russe sur cette route pour toute la saison 2025. Selon les négociants interrogés par Reuters, les livraisons vers la Chine pourraient être écourtées d'environ deux semaines par rapport à l'itinéraire via Suez.

Le mouvement est renforcé par les cargaisons de GNL. Les nouveaux méthaniers russes de classe Arc7 peuvent naviguer dans des glaces de deux mètres d'épaisseur, même si les sanctions occidentales ont aussi ralenti la construction de ces navires.

Selon les données de Rosatom, 1 521 traversées ont été enregistrées en 2025 sur la NSR ; le trafic de transit a atteint un record de 3,2 millions de tonnes et le nombre de voyages de transit de conteneurs est passé de 14 à 24. Rapportées au volume total du commerce maritime mondial, ces quantités restent infimes, mais la tendance est claire.

Pourquoi la Chine pourrait prendre l'avantage

L'autre versant de l'histoire ne concerne plus l'Arctique, mais les chantiers navals. En l'espace d'un quart de siècle, la Chine est devenue le premier constructeur mondial de navires marchands. Sa part de marché dans la construction navale est passée de quelques pour cent au début du siècle à environ 55 % aujourd'hui. Concrètement, si la demande de navires de charge, de tankers ou d'autres bâtiments spécialisés pour les zones polaires, dotés d'une classe de glace, augmente réellement, Pékin ne sera pas seulement un utilisateur, mais l'un des principaux fabricants de ce nouveau système.

La Russie dispose de son côté de ce que la Chine ne peut pas facilement remplacer pour l'instant : d'immenses territoires arctiques et d'une expérience de pointe en matière de brise-glaces.

Il se dessine ainsi un partage des rôles singulier. La Russie apporte la géographie, les ressources et une partie des infrastructures, tandis que la Chine fournit le capital, le trafic commercial et, de plus en plus, les navires.

Pékin évoquait déjà en 2018, dans sa stratégie officielle pour l'Arctique, la

création d'une Polar Silk Road, une "Route de la soie arctique". La Chine n'est pas un pays arctique, mais se définit comme un "État proche de l'Arctique" et renforce progressivement sa présence scientifique, commerciale et diplomatique dans la région.

La coopération russo-chinoise n'est par ailleurs plus uniquement commerciale. Ces dernières années, des opérations conjointes de garde-côtes et des exercices militaires sont apparus dans le Nord, notamment en 2024 avec des patrouilles aériennes communes et une coopération des gardes-côtes au large de l'Alaska.

Les États-Unis se sont longtemps détournés de l'Arctique

Ce changement n'a pas échappé à Washington. L'une des faiblesses les plus visibles des États-Unis concernait justement leur flotte de brise-glaces. Aujourd'hui, les garde-côtes américains exploitent trois brise-glaces polaires, dont le Polar Star mis en service en 1976. La Russie, elle, a maintenu pendant des décennies une flotte bien plus importante, en partie à propulsion nucléaire.

Washington tente désormais de rattraper son retard à grande vitesse. Les États-Unis ont conclu un accord avec la Finlande pour la construction de nouveaux brise-glaces et ont lancé l'acquisition de onze nouveaux Arctic Security Cutters. Les premiers navires sont attendus en Alaska fin 2028. Cela met également en lumière le fait que, ces dernières années, le Groenland, l'Alaska et plus largement le Grand Nord sont redevenus des enjeux stratégiques.

Il y a quelques décennies encore, l'océan Arctique était quasi infranchissable une grande partie de l'année. La compétition dans la région nordique porte à la fois sur les routes commerciales, la présence militaire, les sous-marins, les stations radar, les terres rares, le pétrole, le gaz, mais aussi sur la capacité de fonctionner réellement sur ces flots inhospitaliers.

Le canal de Suez n'est pas près de fermer

Tout cela peut facilement conduire à des conclusions excessives. Aujourd'hui, la route maritime du Nord est encore loin de rivaliser avec le canal de Suez.

La saison de navigation est courte, les conditions de glace difficiles à prévoir, les assurances coûteuses, les ports rares, les infrastructures de sauvetage limitées et les navires spécialisés très onéreux. En outre, les conséquences d'un accident majeur ou d'une marée noire seraient extrêmement difficiles à gérer dans l'environnement arctique, isolé.

C'est pourquoi l'un des plus grands transporteurs de conteneurs au monde, Maersk, reste pour l'instant prudent. Selon l'entreprise, la route doit encore résoudre ses problèmes de prévisibilité, d'infrastructures et de rentabilité pour devenir un véritable axe de navigation de masse. La liaison hebdomadaire chinoise n'est d'ailleurs prévue que pour la période estivale, soit environ trois mois.

Il existe aussi un autre ressort géopolitique : si la Chine peut éviter Suez et Malacca, elle ne peut pas contourner la Russie, et la sortie de la route vers le Pacifique passe par le détroit de Béring, dont l'autre rive est l'Alaska.

Autrement dit, cette nouvelle voie ne fait pas disparaître la géopolitique, elle la recompose.

La carte change déjà

La vraie question n'est donc pas de savoir si, l'an prochain, des milliers de navires choisiront l'Arctique. Ils ne le feront pas. La question est de savoir ce qui se passera dans dix, vingt ou trente ans. Si la période navigable s'allonge. Si les navires de classe Glace deviennent moins chers. Si de nouveaux ports sont construits. Et si les entreprises accordent une valeur croissante au fait de disposer d'une alternative à Suez, à la mer Rouge ou à Malacca.

PUBLICITÉ

Les données de l'Arctic Council montrent déjà ce changement : le nombre de navires circulant dans les eaux arctiques augmente régulièrement depuis plusieurs années, parallèlement au recul de la banquise.

L'un des paradoxes amers du changement climatique pourrait ainsi être que, tout en provoquant des dégâts environnementaux considérables, il dessine une

nouvelle géographie économique. Pendant des siècles, l'un des problèmes fondamentaux du commerce entre l'Europe et l'Asie a été de savoir comment contourner le vaste bloc continental eurasiatique le plus rapidement possible. C'est pour cela que la voie maritime vers l'Inde a été recherchée, que Suez a été creusé et que Malacca est devenu l'un des détroits les plus importants de l'économie mondiale.

Pour la première fois, une autre solution apparaît comme une possibilité réaliste : contourner l'Eurasie non plus par le sud, mais par le nord. Et tandis que la glace se retire lentement, la Russie et la Chine se tiennent déjà aux deux extrémités de cette nouvelle route.