

International

Canal de Suez bloqué : les transporteurs se tournent vers le passage du Nord-Est et la Russie

30/03/2021 05:19

Après le vaccin Sputnik, la Russie une nouvelle fois au secours de l'économie mondiale ? Alors que le Canal de Suez est toujours bloqué, depuis le 24 mars, par le porte-containers Ever Given échoué en travers, des navires en partance depuis la Chine font demi-tour pour passer par le passage du nord-est, une route maritime ouverte par des brise-glaces dix mois de l'année qui passe le long des côtes septentrionales de la Russie.

Cette route a accueilli 62 navires en 2020 lors des périodes où les glaces sont présentes – soit dix mois de l'année, principalement pour du trafic entre la Chine et les ports de l'Europe du Nord. Cependant selon des spécialistes cités par le canal russe sur Telegram @russ_orientalist « *le passage du Nord-Est ne peut pas complètement remplacer les routes maritimes du sud [via Suez ou le Cap de Bonne Espérance] Les températures [très froides] ne permettent pas le transit de nombreuses marchandises, l'infrastructure n'est pas prête non plus et les transporteurs vont encore douter de l'utilité ou non de cette route commerciale* ».

D'autres se tournent vers le transport – par le rail principalement – via le Transsibérien entre la Chine et l'Europe. German Maslov, vice-président de la division de la logistique au sein du groupe russe Fesco, a déclaré ce 27 mars « *nous voyons maintenant des demandes de nos clients qui n'utilisaient jusque là que le canal de Suez et qui souhaitent transporter désormais leurs marchandises d'Asie en Europe via le territoire russe* ». A ce jour via la Russie passe 10% du trafic en containers entre la Chine et l'Europe.

Néanmoins le Transsibérien est déjà bien chargé – même si des travaux ont lieu pour augmenter encore la capacité de cette artère ferroviaire. Après la multiplication par quatre en un an du coût d'affrètement d'un container de 40 pieds entre le Vietnam ou la Chine et Saint-Pétersbourg, de 2500 à 9000 dollars, entre autre à cause des quarantaines et du blocage de certaines quantités importantes de containers aux Etats-Unis, les transporteurs s'étaient déjà tournés vers le Transsibérien dont le trafic a augmenté de 15% en 2020. Au plus fort du premier confinement en Europe, la Chine avait acheminé plusieurs trains complets de masques et de matériels médicaux via la Russie à destination des pays d'Europe de l'ouest.

« *La panne dans le canal de Suez a démontré que les gens ne s'imaginent pas la taille de la flotte de commerce, surtout quand ils proposent de débarquer les containers depuis les berges du canal* », écrit à ce sujet le canal Telegram russe spécialisé dans les informations marines @kramnikcat « *L'Ever Given, c'est 20.000 EVP [équivalent vingt pied, format standard des porte-containers] qui est la capacité maximale de sa classe Golden du chantier Imabari, classe ULCS – Ultra-Large Container Ships. Ce n'est pas le plus grand – il existe des navires de 24.000 EVP*

Qu'est-ce que ça représente, 20.000 EVP ? Environ 10.000 convois de remorques, 30 trains complets de marchandises très longs – pour ce qui est de la masse – et plus de 100 pour le volume. Et il faut imaginer que le plus important terminal porte-containers en Russie, à Saint-Pétersbourg, est relativement petit à l'échelle mondiale, il est visité par des navires qui ont entre 2500 et 4000 EVP ».

Louis-Benoît Greffe

Crédit photo : Bestalex — Travail personnel/Wikimedia

[cc] [Breizh-info.com](https://www.breizh-info.com), 2021, dépêches libres de copie et de diffusion sous réserve de mention et de lien vers la source d'origine

En poursuivant votre navigation sur ce site, vous acceptez l'utilisation de cookies pour vous proposer des informations adaptées à vos centres d'intérêts et réaliser des statistiques de visites. [En savoir plus](#)