



27 Boulevard Saint Martin – 75003 PARIS

Site : <http://www.sitecommunistes.org>

Hebdo : hebdo@sitecommunistes.org

Courriel : communistes@sitecommunistes.org

<https://x.com/PRCommunistes>

20/08/2026

La Chine choisit la voie maritime arctique

Le journal *Les Échos* du 10 août titrait « *Le fret maritime affiche une croissance inattendue* », en s'appuyant sur les dernières statistiques du 1^{er} semestre de 2026 du Container Trades Statistics (CTS) confirmant une tendance de fond: « *le transport maritime de conteneurs a résisté aux chocs géopolitiques et à l'incertitude économique.* » Sur les six premiers mois de 2026 le volume mondial transporté a atteint 98,4 millions d'EVP¹ soit une progression de 5,2 % par rapport à la même période en 2025.

Environ 80 % du commerce mondial de marchandises en volume passe par la voie maritime, une grande partie de ces échanges empruntant des navires porte-conteneurs. La Chine domine largement les exportations mondiales par conteneur, s'appuyant sur une position stratégique dans la logistique maritime mondiale. Le commerce extérieur chinois a enregistré une nouvelle croissance au mois de mai, selon l'Administration générale des douanes les exportations du pays ont augmenté de 19,4 % par rapport à 2025 pour atteindre 376,78 milliards de dollars en mai 2026.

La recherche de nouvelles routes maritimes s'accélère à mesure que les tensions au sein du système impérialiste affectent les grands axes du commerce mondial, c'est particulièrement frappant avec la fermeture du détroit d'Ormuz et les tensions au niveau du détroit de Bab el Manded. Dans ce contexte, la Chine mise sur la route maritime du Nord (RMN) pour ouvrir une nouvelle liaison entre l'Asie et l'Europe, alors que le détroit d'Ormuz, la mer Rouge et le canal de Suez restent exposés aux crises et aux perturbations.

Août 2026, inauguration de la connexion régulière de la route de la soie polaire

L'entreprise britannique de logistique Davies Turner a lancé un nouveau service de transport de conteneurs entre la Chine et le Royaume-Uni puis le continent européen, ce service baptisé *Ice Silk Road*, la "Route de la soie polaire", est effectué par le transporteur de conteneurs chinois *Sea Legend*.

Un premier porte-conteneurs chinois le *Dubai Tower* est parti le 15 août du port de Ningbo, dans l'est de la Chine, avant de se diriger vers le détroit de Béring au nord-est, puis de virer à l'ouest le long des côtes nord de la Russie, il doit rallier le port britannique de Felixstowe le 7 septembre, avant de passer par Hambourg, puis Gdynia (en Pologne).

« *Au moins huit traversées sont actées pour cette année, en déployant à tour de rôle sept à huit navires adaptés à la navigation arctique* », indique le *Global Times*. Pour le quotidien économique chinois, ils doivent « *transporter des marchandises de grande valeur et sensibles à la température notamment des systèmes de stockage d'énergie, des batteries électriques, des modules solaires et des composants liés aux énergies nouvelles* ».

L'intérêt principal de cette nouvelle route réside dans sa rapidité. Le trajet maritime entre la Chine et l'Europe par le canal de Suez demande généralement une trentaine à une quarantaine de jours. Le passage par l'Arctique estime la compagnie chinoise pourrait réduire ce délai à environ vingt jours.

Le porte-conteneurs *Dubai Tower* n'est pas le premier à emprunter cette route, mais l'entreprise de transport maritime *Sea Legend* est la première à faire une connexion directe et régulière entre les marchés asiatiques et européens en passant par l'Arctique.

En 2025 le montant des exportations chinoises en Europe était de 3.350 milliards de yuans (433,9 milliards d'euros) -augmentation de 14%. L'objectif de Pékin : faire de l'Europe un marché prioritaire pour la Chine, l'acheminement accéléré de biens chinois par la Nouvelle route polaire rapprochera les usines chinoises et les circuits de ventes européens et contribuera à agrandir la dépendance logistique de l'Europe aux productions chinoises.

La mise en place de la Nouvelle route de la soie polaire a été minutieusement préparée par la Chine.

Pour la Chine, l'Arctique ne représente pas seulement quelques semaines de gain de temps. Il ouvre une nouvelle voie dans une économie mondiale ou le simple nombre de routes disponibles a une valeur stratégique.

Les possibilités de ventes aux consommateurs européens sont considérables. En septembre dernier, l'agence de presse Xinhua, expliquait: « *cette route maritime internationale émergente qui relie l'Asie de l'Est et l'Europe offre un atout majeur pour optimiser la chaîne d'approvisionnement mondiale ainsi que promouvoir la coopération économique et commerciale* »

L'Europe est ainsi devenue un marché prioritaire pour la Chine. Vu de Pékin, l'acheminement accéléré de biens chinois par la Nouvelle route polaire a pour objectif de rapprocher les usines chinoises et les circuits de ventes européens. Il devrait également contribuer à agrandir la dépendance logistique en Europe aux productions chinoises.

La mise en place de la Nouvelle route de la soie polaire a été méticuleusement préparée par la Chine. Dès janvier 2018, le gouvernement chinois a publié un livre blanc sur la stratégie dans la région afin de « *renforcer les connaissances et la compréhension mutuelle* ». En 2017, Xi- Jinping avait effectué un voyage en Finlande et le Premier ministre norvégien était venu en visite officielle en Chine. Les perspectives de la Chine étant fixées, n'existedonc plus d'obstacle aujourd'hui, selon Pékin, à profiter des perspectives ouvertes par la Nouvelle route de la soie polaire et à transporter des produits chinois vers l'Europe.

Coopération Chine Russie

Le choix de la voie maritime arctique par la Chine rejoint les intérêts de Moscou. La Russie cherche depuis plusieurs années à faire de la NSR une grande artère commerciale le long de sa façade arctique, notamment pour exporter ses ressources vers l'Asie. En 2026, les expéditions de pétrole russe par cette voie ont déjà fortement progressé.

De son côté, Pékin défend depuis 2018 le concept de « Route de la Soie polaire », conçu comme une extension vers le Nord de son initiative des « Nouvelles Routes de la soie ». La Chine est désormais le principal utilisateur étranger de cette voie, même si le trafic reste largement concentré sur les échanges avec la Russie.

Pour Pékin, l'enjeu est très important, la route offre une alternative à plusieurs passages maritimes stratégiques, notamment le canal de Suez et les détroits situés entre l'océan Indien et la Méditerranée. Dans un contexte de tensions commerciales et géopolitiques avec les États-Unis, disposer de nouvelles voies d'accès à l'Europe peut renforcer la résilience des échanges chinois.

La Russie et la société chinoise *New Shipping*, collabore pour la construction de brise-glaces nucléaires et de nouveaux porte-conteneurs de classe arctique devant entrer en service à partir de 2027. Ces brise-glaces peuvent traverser la banquise grâce à leur coque renforcée et leur puissance et sont munis d'équipements leur permettant de supporter des températures extrêmes.

J. Radvanyi dans un article du journal *l'Humanité* affirmait : « *La route maritime de l'Arctique est un enjeu stratégique pour Moscou* » et il rappelait: « *en quelques années, Moscou est passée de 4 à 5 millions de tonnes de transit par an à 50 à 60 millions et entend atteindre rapidement les 100 millions. Une ambition soutenue par Pékin....L'utilisation de cette voie est prépondérante économiquement pour la Russie et la Chine. Pour Moscou et Pékin, il s'agit de relier l'Asie à l'Europe. Ce n'est pas un enjeu commercial pour Washington mais de concurrence. L'état de la banquise fait que la voie maritime du Nord passe principalement dans les eaux territoriales russes.* »

L'une des faiblesses des États-Unis concerne la 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, quant à elle, a maintenu pendant des décennies une flotte bien plus importante, en partie à propulsion nucléaire.

Les États-Unis rattrapent leur retard à grande vitesse. Ils ont conclu un accord avec la Finlande pour la construction de nouveaux brise-glaces et ont lancé l'acquisition de onze nouveaux Arctic Security Cutters².

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 et une zone de compétition militaire et géopolitique entre la Russie, la Chine, les États-Unis et les pays occidentaux, donc une zone potentielle de conflits armés.

La vraie question n'est pas de savoir si, l'an prochain, des milliers de navires choisiront l'Arctique, mais de savoir ce qui se passera dans dix, vingt ou trente ans, si la période navigable s'allonge, si les navires de 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, le fait est déjà là : la route maritime du nord est un enjeu majeur pour les puissances capitalistes. 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.

1. Utilisé dans le transport maritime pour exprimer la capacité des navires, un EVP correspond à un conteneur standard mesurant 20 pieds de long (environ 6,1 mètres).

2 https://en.wikipedia.org/wiki/Arctic_Security_Cutter_program