La Chine et la Russie avancent discrètement vers un nouvel axe arctique

Par Frank , 26 octobre 2026

La Chine et la Russie avancent discrètement vers un nouvel axe arctique

Une route arctique émergente pourrait atténuer les risques de goulets d'étranglement pour Pékin et Moscou tout en fragmentant le transport maritime mondial en réseaux rivaux



Par Frank Dumon

La récente visite en Chine de Nikolai Patrouchev, conseiller du président russe Vladimir Poutine, indique quelque chose de plus lourd de conséquences qu'un

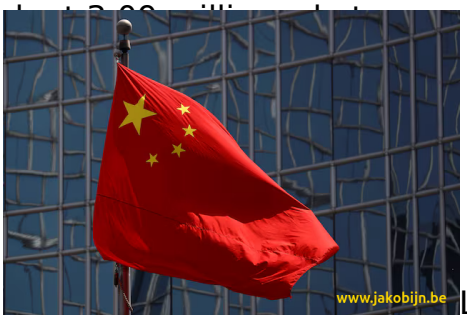
nouvel épisode de rhétorique stratégique russo-chinoise : Moscou cherche à transformer la coopération maritime avec Pékin en infrastructures, en technologies et en logistique capables de résister aux pressions géopolitiques.

Les propositions discutées lors de la visite du 8 au 13 octobre — relier la Route maritime de la soie chinoise au corridor de transport transarctique russe, développer les ports russes, échanger des technologies d'automatisation des terminaux à conteneurs et mener des recherches maritimes conjointes — restent pour l'essentiel des plans non mis en œuvre.

Elles méritent néanmoins l'attention, car elles se situent à l'intersection de trois tendances qui refaçonnent l'économie mondiale : la sécurisation des chaînes d'approvisionnement, l'ouverture de l'Arctique et la fragmentation de la mondialisation maritime. Le discours de Patrouchev était essentiellement commercial. La Russie souhaite voir des entreprises chinoises s'impliquer dans la route maritime du Nord et les corridors associés, des liaisons directes par conteneurs entre le port de Yangshan à Shanghai et les ports russes, des investissements dans les terminaux et l'expertise numérique chinoise en matière d'automatisation portuaire.

Il a également proposé une coopération dans la construction navale, l'enseignement et la recherche maritimes. Pékin, de son côté, a qualifié la coopération maritime de « force motrice bleue » des relations bilatérales. La logique économique est claire. La Chine est le premier partenaire commercial de la Russie, et Moscou est devenu un fournisseur de plus en plus important d'énergie et de matières premières pour la Chine. Les données du gouvernement chinois indiquent que les échanges commerciaux bilatéraux ont dépassé les 200 milliards de dollars pour la troisième année consécutive en 2025.

Le transport maritime devient donc une extension stratégique de la relation, et non plus seulement un moyen d'acheminer des marchandises. Et l'Arctique ajoute une dimension particulièrement intéressante au partenariat. La Russie a enregistré 37,9 millions de tonnes de trafic de marchandises sur la route maritime du Nord en 2024, [illegible] de fret de transit, un record.



Les chiffres sont infimes comparés aux flux mondiaux du canal de Suez, et la RMN est entravée par les glaces, des primes d'assurance

élevées, des navires spécialisés, des infrastructures limitées et une courte saison d'exploitation. Mais l'importance géopolitique et géoéconomique de la route est de plus en plus difficile à ignorer. Reuters a rapporté qu'un porte-conteneurs chinois a effectué en octobre 2025 un trajet de 20 jours de la Chine vers la Grande-Bretagne via l'Arctique, contre quelque 40 à 50 jours sur les routes traditionnelles. Cela ne fait pas de l'Arctique un substitut à Suez, mais cela en fait un deuxième réseau potentiellement précieux.

Pour la Chine, cette distinction compte. Pékin a passé des années à intégrer de la redondance dans ses routes commerciales, ses ports et ses chaînes d'approvisionnement énergétiques. Un corridor nord plus robuste pourrait réduire l'exposition aux goulets d'étranglement tels que Suez, Bab el-Mandeb et Malacca, tout en donnant aux entreprises chinoises accès aux ressources et aux infrastructures arctiques russes.

Pour Moscou, le capital chinois, la demande de transport maritime et la technologie pourraient aider à transformer une ambitieuse stratégie arctique en un système logistique fonctionnel. Les implications géopolitiques seront sans nul doute suivies de près à Washington. Les États-Unis considèrent déjà l'Arctique comme une arène de compétition stratégique croissante. En 2025, les garde-côtes américains ont signalé la présence de cinq navires de recherche liés à la Chine opérant dans ou près de l'Arctique américain, et ont intensifié leurs propres patrouilles.

En 2024, ils ont rencontré une patrouille conjointe des garde-côtes chinois et des gardes-frontières russes dans la mer de Béring, la présence la plus septentrionale de garde-côtes chinois alors observée par le service. Un réseau maritime sino-russe n'est pas ipso facto une alliance militaire, et Washington ne devrait pas considérer chaque projet portuaire commercial comme une base navale déguisée. La question plus critique est celle de la résilience stratégique cumulée. Un travail conjoint sur les ports, les systèmes numériques, la construction navale, la recherche, la navigation et la logistique pourrait permettre à la Chine et à la Russie de développer des infrastructures maritimes ayant une valeur économique en temps de paix et une utilité stratégique en cas de crise.

Le Japon a encore plus de raisons d'y prêter attention. Son environnement de sécurité comprend déjà des activités militaires russo-chinoises de plus en plus fréquentes autour de son territoire, ce que Tokyo a explicitement souligné. Un système maritime russo-chinois plus intégré, s'étendant de Shanghai à Vladivostok et jusqu'à l'Arctique, compliquerait le tableau stratégique du Japon, en particulier autour de la mer du Japon, des îles Kouriles et des approches du détroit de Béring. Pour Taïwan, la signification est indirecte, mais peut-être plus grande. La pression maritime de Pékin sur Taïwan comprend déjà des activités navales, des opérations

de garde-côtes, des mesures juridiques et d'autres formes de coercition en zone grise. Le ministère taïwanais de la Défense a averti que les exercices chinois menacent de plus en plus un blocus et le contrôle des approches maritimes de l'île. La contribution de la Russie à un écosystème maritime chinois plus large ne suffira peut-être pas à faire pencher la balance dans le détroit de Taïwan, mais elle pourrait encourager la Chine à penser qu'une perturbation dans un théâtre n'handicapera pas nécessairement ses flux commerciaux et énergétiques plus larges.

Plus de 80 % du commerce mondial de marchandises est encore transporté par mer. La CNUCED prévoit un fort ralentissement de la croissance du commerce maritime en raison des perturbations géopolitiques et du reroutage du transport maritime provoqué par la guerre en Iran et le blocus associé du détroit d'Ormuz. L'initiative russo-chinoise s'inscrit donc dans un mouvement mondial plus large visant à sécuriser des chaînes d'approvisionnement vulnérables. Il y a là une ironie. Les deux pays présentent le projet comme une contribution à un commerce moins cher, plus sûr et plus stable. Pourtant, le même processus pourrait approfondir la fragmentation du système maritime mondial en réseaux concurrents dotés de technologies, de normes, de canaux de financement et d'accords de sécurité différents.



C'est pourquoi les éléments les moins spectaculaires de la proposition de Patrouchev — qui couvre l'automatisation portuaire, les chantiers navals numériques, la coopération en matière de recherche et des normes techniques communes — en sont aussi les plus importants. Ce sont les briques de la puissance maritime du XXIe siècle : celui qui contrôle les logiciels, les données, les équipements et l'architecture logistique des ports peut façonner le commerce sans jamais tirer un coup de feu.

L'Occident ne devrait ni balayer cela comme de la fanfaronnade russe, ni l'amplifier en un bloc maritime sino-russe à l'horizon. Il subsiste d'importantes barrières commerciales et la navigation arctique ne remplacera pas de sitôt les routes Asie-Europe. Mais le premier aller-retour commercial arctique de la Corée du Sud en 2026, tout en réduisant la durée du voyage, a aussi exposé les problèmes non résolus de la route en matière de volumes de fret, de navigation dans les glaces, d'assurance et de coûts de carburant. La direction de la route arctique est néanmoins claire. La

Chine fournit à la Russie du capital, des biens et de la technologie, tandis que la Russie offre à la Chine une géographie stratégique. Si les deux parviennent à relier ces atouts de manière cohérente, ils créeront un système maritime parallèle conçu pour une époque où l'efficacité commerciale et la sécurité géopolitique sont de moins en moins dissociables.

Sources

1. https://asiatimes.com/2026/10/china-russia-quietly-moving-toward-a-new-arctic-axis/
2. https://www.virtuemarine.nl/post/arktika-nuclear-icebreaker-a-marvel-of-engineering
3. https://www.world-nuclear-news.org/articles/russias-icebreaker-fleet-set-to-grow
4. https://polarjournal.net/russia-is-expanding-its-influence-in-the-arctic/
5. https://rosatomnewsletter.com/2025/10/28/arktika-turns-five/