Russie : pour connecter l’Asie et l’Arctique, une voie ferrée et un port

Description

Très intéressée par la croissance des flux de fret par le Nord, la Russie promeut la création d’un nouveau port sur la mer de Barents. Situé à Indiga (okroug autonome des Nenets), il sera relié par une ligne secondaire à la voie ferroviaire de Belkomour qui doit être construite, *via* Syktykvar (république des Komis), entre Solikamsk (Oural) et Arkhangelsk (la ligne principale permettra de réduire de 800km la distance entre l’Oural/la Sibérie et Arkhangelsk).

À partir d’Indiga, port en eaux profondes qui fonctionnera 12 mois sur 12, les marchandises prendront la mer. La capacité du port devrait être de 80 à 200 millions de tonnes de marchandises par an. Il s’agira de charbon, de bois et produits du bois, d’engrais et de produits chimiques en provenance du Kazakhstan, du Kirghizstan et de Chine. L’installation du port d’Indiga devrait être achevée d’ici 2025 ; le cas échéant, il s’agirait de la première liaison d’ampleur entre Asie et Arctique.

Ce projet d’envergure entre dans la stratégie de la Russie qui vise à équiper la façade arctique en infrastructures. Mais l’installation de la ligne ferroviaire devrait dynamiser également l’activité du nouveau port en eaux profondes d’Arkhangelsk (sur la mer Blanche). Ce dernier sera construit en partie avec l’aide de fonds chinois, aux termes d’un accord signé en 2016. Il divertira une partie du trafic qui passe actuellement par le port de Saint-Pétersbourg.

Le Kirghizstan est un élément important du schéma qui se met en place, notamment en matière d’investissements dans les infrastructures ferroviaires, afin de transporter son propre fret et celui en provenance de Chine.

Le pari fait par la Russie en laisse toutefois certains dubitatifs : Arild Moe, chercheur au Fridtjof Nansens Institute d’Oslo, doute que l’afflux de fret asiatique vers l’Arctique se fasse aussi vite que l’escomptent les autorités russes. D’ailleurs, la ligne Belkomour est en discussions depuis des années. Quant au port d’Indiga, selon lui, il était dans un premier temps envisagé comme terminal GNL, abandonné en route : « *La rationalité économique qu’il y aurait à envoyer des biens d’Asie centrale ou de Chine* via *l’Arctique pour atteindre les marchés occidentaux n’est pas assurée* », conclut l’expert.

Sources : *The new Barents Observer, TASS, Arctic.ru, TankTerminals.com*.

date créée
27/05/2020
Champs de Méta
Auteur-article : Céline Bayou