

Querelle russo-américaine sur fond de concurrence énergétique

Dans le cadre des livraisons de Gaz Naturel Liquéfié (GNL)¹ provenant de Sibérie vers les terminaux européens, un premier transfert de GNL *ship to ship* a été réalisé hors terminal portuaire le 24 novembre à 500 m du rivage au large du port norvégien Honningsvåg situé au Cap Nord, entre le méthanier brise-glace Arc 7² *Vladimir Rusanov* et le méthanier de classe inférieure Arc 4 *Atlantic Max Pskov*.

Un transbordement *ship to ship* en eaux intérieures norvégiennes



Ce transbordement, réalisé par la société norvégienne Tschudi³, s'est déroulé dans les eaux intérieures norvégiennes, à 500m de la côte. Quatre zones de transfert⁴ ont été déterminées par l'administration norvégienne en prévision de 140 opérations entre novembre 2018 et juin 2019 soit en moyenne une toutes les 36 heures. Ces transferts *ship to ship* étant des opérations délicates utilisant des

¹ Le GNL est un gaz naturel transformé sous forme liquide après plusieurs traitements successifs. Au final, il est refroidi à 160° est essentiellement constitué de méthane (95%). Ces traitements permettent de réduire le volume du gaz. En effet, 600 m³ de gaz naturel occupent seulement 1 m³ à l'état liquide, ce qui facilite son transport par voie maritime.

² Ces navires, relevant de la qualification ARC 7, possèdent une coque renforcée pour permettre de naviguer dans une épaisseur de glace allant jusqu'à 2,5 mètres (la certification précise 2,1 m) et des équipements de pont résistant à des températures jusqu'à -52°C. De 299 mètres de long pour 50 mètres de large, le *Vladimir Rusanov* peut embarquer 172 000 m³ de GNL. Un navire de type ARC 4 peut naviguer dans une épaisseur de glace allant jusqu'à 0,6m en hiver/printemps et 0,8 mètres en été/hiver.

³ Tschudi avait déjà des autorisations pour transborder du condensat de gaz, le permis a été renouvelé en 2013 puis, très récemment, a été ajouté le chargement de GNL.

⁴ L'opérateur est autorisé à utiliser simultanément trois des quatre zones STS (ship to ship).

tuyaux cryogéniques, des consignes de sécurité avaient été établies⁵ par la direction norvégienne de la protection civile (DSB)⁶.

Un transbordement qui accroît la compétitivité de GNL russe

Affrétés par Yamal LNG⁷ qui exploite depuis décembre 2017 d'immenses ressources gazières en Sibérie, ces navires ARC7 de nouvelle génération⁸ acheminent dans des conditions extrêmes le GNL depuis le terminal de liquéfaction vers le Nord de l'Europe et/ou vers l'Asie. La route maritime du Nord, navigable en été, permet d'atteindre l'Asie via le détroit de Béring. En revanche, hors saison estivale, les méthaniers brise-glaces doivent accoster dans des ports du Nord de l'Europe pour effectuer des transbordements⁹.



Transfert du GNL du port russe de Sabetta vers l'Europe

Ce fut le cas début janvier 2018, au terminal méthanier de Montoir de Bretagne, au cours d'une escale simultanée de deux navires, où, pour la première fois, le transfert de navire à navire de la cargaison GNL a été opéré du méthanier brise-glace russe vers un méthanier classique. Quelques jours plus tard, Dunkerque LNG a réalisé la même opération. Le Terminal GNL de Zeebrugge¹⁰ a lui aussi effectué en mai 2018, son premier transbordement direct *ship to ship*.

Ces opérations *ship to ship*, surtout celle réalisée au large du Cap nord¹¹, montre la volonté de la Russie de développer plus que jamais ses exportations de gaz en améliorant son transport qui constituait jusqu'à présent un goulet d'étranglement coûteux limitant le flux de production de Yamal. En effet, cette zone de transbordement en Norvège permet aux méthaniers brise-glace de revenir au plus

⁵ Un des deux navires doit être à l'ancre. Le transfert est assisté par deux navires (secours et sécurité).

⁶ Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB) est un organisme gouvernemental norvégien placé sous l'autorité du ministre de la justice et de la police.

⁷ Les partenaires de ce projet sont les sociétés russe Novatek (50,1 %) et française Total (20 %), la compagnie pétrolière chinoise CNPC (20%) et le fonds souverain chinois Silk Road Fund (9,9%).

⁸ Une flotte de 15 navires méthaniers brise-glace ARC 7 sera mise en service d'ici 2019.

⁹ Le service de transbordement utilise des canalisations reliant directement les deux navires sans passer par un réservoir.

¹⁰ Le Terminal GNL de Zeebrugge et Yamal Trade ont signé un contrat de 20 ans qui prévoit jusqu'à 107 transbordements par an.

¹¹ 150 à 160 transferts seraient envisagés pour l'année 2019.

vite vers le site de production en Sibérie et diminue notablement les frais et délais de transports¹².

Un transbordement qui inquiète les Américains

Le GNL représentant une excellente alternative au fuel lourd pour relever les défis environnementaux, les besoins ne cessent d'augmenter, rendant ainsi encore plus âpre la concurrence entre les exportateurs. Si le premier exportateur est le Qatar avec 77Mt, suivi par l'Australie (55mt), les États Unis et la Russie se positionnent respectivement aux 7^{ème} (12 Mt) et 8^{ème} (11 Mt) places. Mais la Russie possède la plus grande réserve gazière mondiale¹³.

Le marché européen constitue un enjeu majeur pour lequel la Russie et les États Unis sont en concurrence directe. Actuellement, 35% de la consommation de GNL de l'Union européenne (UE) est assurée par la Russie tandis que les approvisionnements en provenance des Etats-Unis restent très modestes. La raison réside essentiellement dans des tarifs américains plus élevés à cause des coûts de production de leur méthane issu du gaz de schiste. Le transbordement *ship to ship* augmente donc encore la compétitivité du gaz russe.

Face à cette situation et compte tenu de leur volonté d'augmenter leur part de marché en Europe, l'administration américaine n'hésite donc pas à recourir à tous les arguments diplomatiques possibles. Ils dénoncent ainsi la trop grande dépendance énergétique des européens vis-à-vis de la Russie et torpillent le projet de doublement du gazoduc Nord Stream qui approvisionne l'Europe. En réponse, la Russie condamne « l'utilisation par les États-Unis d'instruments politiques au service d'une concurrence injuste » et la « violation directe des principes de liberté commerciale ».

Un transbordement révélateur des liens étroits entre énergie et diplomatie

Enfin, le rétablissement des sanctions américaines vis-à-vis de l'Iran touche comme par hasard le pays qui possède la deuxième réserve gazière au monde après la Russie. Et ces sanctions ont contraint les grandes entreprises européennes comme Total à se désengager des projets iraniens d'exploitation de gisement gazier.

Une fois de plus, force est de constater que les enjeux énergétiques et la politique internationale - voire des conflits interétatiques - sont intimement liés. Un simple transbordement *ship to ship* dans les eaux intérieures d'un Etat souverain peut donc revêtir une dimension diplomatique et entraîner une crispation entre deux tierces puissances majeures.

¹² En réduisant de 12 jours les trajets effectués par les brise-glaces Arc7 dont les coûts d'exploitation sont plus élevés. Cette zone tampon de transfert GNL serait temporaire. La Russie envisage l'installation de terminaux sur la côte de la mer de Barents, dans la péninsule de Kola, à moins de 100 km de la Norvège et dans une zone libre de glace.

¹³ Réserves de gaz naturel mondiales : Russie 23%, Iran (17%) et Qatar (13%). Ces trois pays possèdent la moitié des réserves estimées.

Mais la proximité de la côte de ce transbordement pose également une autre question : celle de la responsabilité d'un Etat côtier en matière de protection de l'environnement et d'acceptabilité par son opinion publique vis-à-vis d'une opération délicate comportant des risques non négligeables.



Le Vladimir Rusanov, et l'Atlantic Max Pskov lors des opérations de transbordement