

Ces navires au service de la Russie accueillis à Brest

Hervé Chambonnière, avec Stéphane Jézéquel

Le port de Brest accueille et répare des navires cruciaux pour l'économie russe et son financement de la guerre en Ukraine. En toute légalité.

Le port de Brest peut-il continuer à accueillir, entretenir et réparer des navires au service de la Russie et de son effort de guerre, comme l'a révélé, en octobre dernier, une [enquête du site web d'investigation Disclose](#) ? La situation pose un problème éthique auquel personne n'a manifestement envie de répondre.

Un site russe hautement stratégique

La majeure partie des navires en question sert à transporter du gaz liquéfié exporté par la Russie. Selon Disclose, huit sont des méthaniers brise-glaces assurant le transport et l'accès au port de Sabetta, dans l'Arctique russe (péninsule de Yamal, à 2 500 km de Moscou), dont les eaux sont gelées jusqu'à neuf mois par an.

Ce site gazier de 27 milliards de dollars, créé en plein désert arctique, inauguré en décembre 2017 et dans lequel le groupe français TotalEnergies est très investi (*), revêt pour la Russie une importance stratégique. Un : il est une première porte de sortie pour les immenses ressources énergétiques à exploiter dans cette région russe isolée. Deux : le site va considérablement contribuer à développer [la route maritime Nord, rendue plus accessible par le réchauffement climatique](#), qui réduit de 15 jours en moyenne, par rapport à la route passant par le canal de Suez, l'accès au très convoité marché asiatique.

Sans ces très précieux brise-glaces (quinze étaient en service en 2019), uniques au monde, pas d'accès au site, qui représente des milliards d'euros de revenus pour le gouvernement russe... qu'il peut réinjecter dans la guerre contre l'Ukraine.

Sans Brest, et sans un autre port au Danemark (Odense), les brise-glaces seraient contraints, pour effectuer entretien et réparation, d'aller jusqu'en Asie, dans les rares chantiers adaptés à ces navires, entraînant une considérable perte de temps et des surcoûts que Disclose chiffre à « entre 1,9 million et 4,4 millions de dollars par navire ».

Pour le Shtandart, une « polémique de tous les diables »

Il y aurait là un moyen de faire mal à l'économie russe. Mais l'Union européenne n'a, pour le moment, pas adopté cette possible sanction. Tout est donc parfaitement légal, comme le soulignent au Télégramme la préfecture maritime de l'Atlantique et le secrétariat général à la Mer.

« Légal mais parfaitement immoral », glisse, amer, l'un des observateurs impuissants de ce ballet, qui évoque « une logique purement économique ». Et qui relève : « [La venue du Shtandart, simple réplique d'une frégate russe du XVIII^e siècle, aux fêtes maritimes de Brest,](#)

[l'été dernier](#), avait soulevé une polémique de tous les diables. Des moyens conséquents avaient été engagés pour l'empêcher d'accoster. Là, alors que cela ne relève pas du symbolique et qu'on est même sur du très lourd, pas un mot. Personne ne bronche... »

Des centaines d'emplois à Brest

Les navires en question viennent en entretien et en réparation à Brest chez un spécialiste mondialement reconnu : les [chantiers Damen](#). Implantée à Brest depuis 2012, date à laquelle elle a racheté la Société brestoise de réparation navale (Sobrena), la société néerlandaise Damen jouerait, selon plusieurs sources, sa survie avec ces contrats. Localement, Damen génère près de 200 emplois directs et plusieurs centaines d'autres indirects, via les sous-traitants. Sans ces contrats, le port de Brest serait également, toujours selon nos sources, « lourdement impacté »... alors que près d'un milliard d'euros d'investissements vient d'y être annoncé pour les 40 prochaines années.

Sanctions : quels effets ?

La Région Bretagne, propriétaire du port de Brest (et de 21 autres ports bretons), le rappelle aussi, et encore : « Brest n'a jamais accueilli et n'accueille aucun navire concerné par les sanctions européennes ». Tous les interlocuteurs sollicités se réfugient derrière la légalité et refusent d'aller sur le terrain de la morale. Seul le Royaume-Uni a franchi ce cap et refuse d'accueillir les navires qui permettent à la Russie d'alimenter son effort de guerre. Refus qui aurait directement profité au chantier naval brestois.

Quant [aux sanctions européennes - dont le 14 e volet est tombé en juin dernier](#) - censées asphyxier et isoler la Russie, quels impacts ont-elles ? Le pays de Poutine engrange, chaque jour, via ses seules exportations d'hydrocarbures, près de 600 millions d'euros et affichait un taux de croissance de 4,7 % au premier semestre 2024. Très très loin devant l'Europe. La guerre en Ukraine coûterait à la Russie 300 millions de dollars par jour.

* TotalEnergies est toujours actionnaire du projet Yamal GNL (20 %), du second projet Arctic LNG2, et du principal acteur de ces dossiers, la société russe Novatek.